

## Just in by Michael Ochs

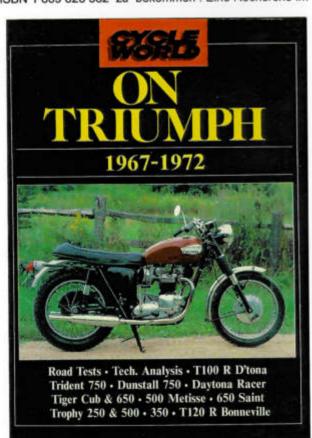
#### Neues bei BMC

Bei Achim gibt es jetzt wieder den "Fillercap / Dip stick" (71-3463) für die 750er ab 1973 bis 1988, der lange nicht erhältlich war. Im Gegensatz zur Version von 1971-72, fällt der Peilstab nicht mehr in den Öltank, da er fest mit dem Deckel verbunden ist. (Wer hat eigentlich so einen frühen noch an seinem Motorrad? – bitte mal bei mir melden) Außerdem hat er "MIN" und "MAX" auf dem Peilstab aufgeprägt. Erhältlich bei BMC, 06345/5348 für 12,95€ inkl. MWSt.



#### Viele Triumph-Artikel...

findet Ihr in einem Buch, welches von Brooklands Books herausgegeben wird. Mit Genehmigung der "Cycle World", einer amerikanischen Motorradzeitung, gibt es originale Testberichte, Vorstellungen von neuen Modellen und Sondermodellen rund um das Thema Triumph. Das tolle Buch beinhaltet die Jahre 1967-1972 und ist unter ISBN 1 869 826 582 zu bekommen. Eine Recherche im



Internet ergab, dass das Buch unter anderem bei <a href="https://www.ecampus.com">www.ecampus.com</a> für ca. 18 US\$ oder auch bei Amazon für ca. 30€ (!) erhältlich ist. Zwei weitere Triumph-Ausgaben der Jahre 1962-1967 und 1972-1987 gibt es auch noch. Und, ich wage es kaum zu schreiben, das Gleiche noch mal über eine bayr. Marke und eine bekannte Marke aus den USA. Fazit: Teuer, aber sehr empfehlenswert.

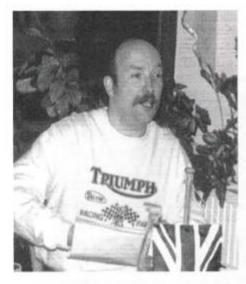
#### Stafford

Vom 28.-29. April findet zum 27zigsten Mal die Classic Motorcycle Show in Stafford statt. Geboten wird eine riesige Versteigerung organisiert von Bonhams. Unter den Hammer kommen z:B. eine Werks-MV von '59 oder eine 500ccm vierzyl. Gilera. Einiges engl. Eisen steht auch zum Verkauf. Des weiteren findet ein riesiger Teilemarkt in Hallen statt, der durch dekorative Stände ergänzt wird. Auf dem einiger engl. Markenclubs Freigelände gibt es etwa in der Größe der Ludwigshafener Veterama allerlei rostiges Eisen zu finden. Teile für die man hier lange suchen muss und dann noch ein Schweinegeld hinlegen soll, findet man dort haufenweise und günstiger. Der Eintritt pro Tag beträgt 8,5 Pf. Pro Tag, Tickets bekommt man telephonisch unter 0044/1507/529529. Evtl. mal bei Achim anfragen, der fährt auch öfters hin.



#### In eigener Sache

Mir gehen langsam die Infos aus, ich muss ja schon beim Thema Triumph bleiben. Unsere Händler lassen mich leider auch hängen. Wer also was Interessantes hat, z.B. Märkte, Teilenachfertigungen, Treffen etc., kurze Email an mich reicht (m.oxx@t-online.de).



#### Zum letzten Mal ...

schreibe ich als Vorsitzender ein Vorwort für unsere "TMOC – News ".

Das ist ein reichlich komisches Gefühl. Ein Lebensabschnitt endet für mich.

Wenn man einen Verein gegründet hat und diesem Verein dann jahrelang als erster Vorsitzender versucht hat zu dienen, dann ist es schon eine Zäsur sich zurück zu ziehen und die

"Amtsgeschäfte" einem Nachfolger zu überlassen.

Aber ich habe mir das ja selbst so ausgesucht und deshalb sehe ich es nicht nur wehmütig sondern auch als Erleichterung. Die Verantwortung für das Wohl und Wehe des TMOC hat manchmal schon schwer gedrückt und ich wollte ja alles besonders gut machen.

Die Verpflichtungen waren meistens auch nicht ohne.

Schließlich musste ich ja als gutes Beispiel voran gehen wenn es um Clubaktivitäten aller Art ging, manchmal wäre ich auch gerne auf der Couch liegen geblieben anstatt im strömenden Regen nach Sinsheim zu fahren oder so. Aber als Vorsitzender muss man das halt etwas anders sehen.

Ich denke ich hinterlasse meinem Nachfolger einen TMOC der gut aufgestellt ist. Vom Start mit 21 Mitgliedern haben wir uns zu einem Verein von fast 90 Mitgliedern entwickelt, aber immer noch sind wir ein persönlicher TMOC geblieben in dem jeder jeden kennen kann wenn er nur will. Dass sich Freundschaften gebildet haben welche mittlerweile weit über das reine Vereinsgeschehen hinausgehen freut mich am meisten, das hatte ich mir sehr gewünscht. So ist der TMOC für viele mehr geworden als eine reine "Interessensvertretung" für Fragen alten englischen Eisens. Meine, nun etwas reichlicher bemessene Freizeit, werde ich sicher noch mehr als vorher mit TMOC Freunden bei gemeinsamen Odenwald Touren, im Sattel meiner 73iger Tiger, genießen. Meine Bitte an Euch Alle ist dass Ihr Euch gegenseitig respektiert auch wenn Ihr mal nicht einer Meinung seid. Egal ob Hinckley oder Meriden oder Coventry, "leben und leben lassen" muss für Alle Gültigkeit haben sonst wird's nix! Jedem wird mal irgendeine Entscheidung nicht gefallen, so ist das halt im Leben. Deswegen muss man noch lange nicht alles hinschmeissen. Einige habe ich in diesen, fast 10 Jahren, gehen sehen weil ihnen irgendwas nicht gepasst hat. Manche Diskussion wurde viel zu hitzig geführt und hat am Ende allen mehr geschadet als unbedingt nötig war. Also Leute, geht gelassen an die Sache ran und denkt immer daran was John Fitzgerald Kennedy mal gesagt hat " Frage nicht danach was dein Triumphelub für dich tun kann sondern was Du für deinen Triumphelub tun kannst"

Mit einer verdrückten Träne im Augenwinkel

Euer Klaus

Inhalt		
S.4 2006	Jahresrückblick	
S.11	Flotter Dreier	
S.17	Leserbriefe	
S.19	Lucas Teileliste	
S.23	Termine 2007	
S.25 her	News 1 Monat frü-	
S.27	Motordemontage T100C Unit	

#### Cover

Auf unserem Cover seht ihr die Maschine von unserem Mitglied Ton van Everdink und folgendes hat er mir zu dem Motorrad geschrieben:

Es ist ein T100SC (Tiger 100 Sports Competition) aus 1964, die ich in 1993 in Boston, USA, gekauft habe. Hat einen 500cc unit motor und ursprunglich ET (Energy Transfer) elektrisches System ohne Batterie. Ist umgebaut auf 12V Gleichstrom mit Batterie. Hat jetzt Boyer elektronische Zündung. Hat eine originale "zwei in ein" Auspuf (sehr laut) und eine kleine 5 US gallon Tank (wurde nur im USA verkauft, in Europa hatte das Model eine 5 imperial gallon Tank). Lackierung ist noch original: rot/grauen Tank mit gold Streife und schwarzen Rahmen.

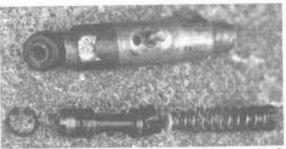
# Und was war am 26. Oktober 2006 ?

Ein kleiner (bis mittlerer) Jahresrückblick...

Ich habe viel vor dieses Jahr 2006, vor allem mein außermotorradlicher Terminkalender ist brechend voll. Trotzdem markiere ich mir wie entschlossen Jahr Ausfahrten/Treffen in der Hoffnung, hier oder da mal aus dem Alltag ausbüxen zu können. Traurige Bilanz allenthalben: In 4 Jahren konnte ich nur zwei Treffen anfahren, und dann auch noch welche der "Konkurrenz", aber Zeit und Nähe dominieren halt leider. Grüße an Peter und Heike, hier liegen Video und CD nur noch Reise. fertia für die durchchecken...

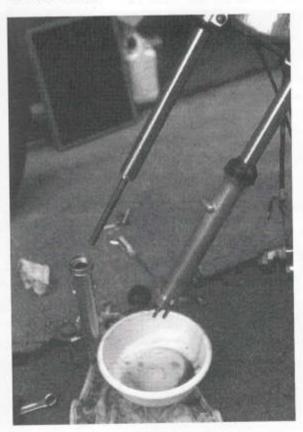
Büriswilen soll auch dieses Jahr wieder angefahren werden, aber unsere Bauruine ist mir nicht wohlgesonnen, kurz, es klappt rein gar nichts und ich kann die Fahrt vom Vorjahr, diesmal per Moppet, nicht wiederholen. Und wie war das - 2005? Nach langer Fehlersuche und vielen Arbeitsstunden habe ich Emma, meine T140E von 1979 (mein allerjüngstes Motorrad) im Juni endlich soweit, dass sie sich im Straßenverkehr bewegen lässt. Dabei habe ich die völlig neue Erfahrung gemacht, dass sich in den Bremsleitungen Gummiwürste befinden können. Auf der sonntäglichen Probefahrt äußert sich dies darin, dass auch Betätigen ganz leichtem Vorderradbremse sich diese erst wieder öffnet, nachdem die Triumph zur Gänze stehen geblieben ist. Auch den Berg runter. Und hinten müssen sich die Beläge erst einmal einarbeiten, Wirkung vergleichbar mit einer Felgenbremse. Nachdem die Fahrt mit Emma zum stetigen Stop-and-go mutiert, was vor allem blöd aussieht, wenn man 100 Meter vor der Abbiegung schon stehen bleibt, wird noch hygroskopischer frischer mal (=Bremsflüssigkeit, für alle Trommelbremser im Club, das ist das unnötige Zeug, das, gammelnderweise, jedem Bremszylinder den Garaus macht...) in den Lockheed-Behälter gekippt, doch unten an der Ablassschraube will der Saft nicht rausfließen, danach bleibt der Bremshebel sogar in der gezogenen Stellung stehen! Erst bei der kompletten Abnahme der sich drei, quälen Ablassschraube Gummiwürste verschiedener Länge und einer Dicke ähnlich des Bremsschlauchs (!) aus dem Inneren des Bremssattels. Danach läuft's auf einmal wie geschmiert. Wie die Gummiwürste keine Ahnung. reingekommen sind, da Bremsschlauchamerikanische Vielleicht innenkompensierungsgummiwürste, denn die Lady hat ihren Weg zu mir u.a. über den großen Teich gefunden.

Nach ersten kurzen vielversprechenden Probefahrten begebe ich mich einen Tag vor



Auch der Hinterradbremszylinder ist hin, wenn auch nicht verwurstet, doch das ist eine andere Geschichte

Nach ein paar Spülungen, die ohne jegliche weitere Zusätze vonstatten gehen, endet eine reich bebilderten von Kette lange Überholungsszenarien (aber nicht heute), und der Gang zur Meldebehörde steht an, das eigene schwarze Kennzeichen wird montiert und Emma soll nun eingefahren werden; die frischen Honspuren in den Zylindern, gepaart mit der bärigen Kompression bei einer Verdichtung von nur 7,9: 1 und die ärgerlichen Flüche und Bocksprünge Emmas beim Gasaufreißen deuteten bald nach dem Kauf anno 1999 darauf hin, dass der Motor recht neu sein muss.



Nach dem erschreckenden Fund der Gummiwürste (hier sind sie leider schon entsorgt) warten auch noch undichte Gabelholme auf ihre Neuabdichtung der geplanten Fahrt nach Büriswilen auf den angrenzenden Acker, um dem 750-er Twin

noch den letzten Schliff zu geben, getreu dem Motto: "Hast du keine Probleme mit dem Moppet, such' so lange, bis zu eins hast". Bisher bin ich nämlich nur mit einer Vergasergrundeinstellung "aus der Lamäng" ohne irgendeine Synchronisierung unterwegs. Und sie läuft. Und dann noch gut. Das kann doch nicht normal sein...

Das Unterdruckmessgerät ist ebenso mit an Bord wie die noch einzuweihende Zündlichtpistole und die Colortunes, also volles Programm. Zuerst einmal denken die Hottehüs auf der Koppel, jetzt kommt der Lkw zum Abtransport in die Seifenfabrik und verdrücken sich im Hechtgalopp zum anderen Ende der Koppel, wie immer. Und wie der 750er Twin so auf dem Seitenständer tuckert und ich mit den Zutaten aus der Technikabteilung rumhantiere, beginnt auf der linken Seite auf einmal der Schalldämpfer Nebelwerfer zu spielen. Mein erster Gedanke: bei den doch recht hohen Augusttemperaturen sind das die ersten Erhitzungserscheinungen. Also Motor aus, Gerödel eingepackt, rauf auf die Lady und ein wenig spazieren gefahren. Schnell hat sie sich wieder beruhigt, sodass ich auf den Acker zurück schraddele (und wieder verkrümeln sich die Gäule in die hinterste der Koppel...), Sachen wieder ausgepackt, und das Spiel beginnt von vorne. Leider ebenfalls die Qualmerei. Auch ein verärgertes kräftiges Gasgeben zwischendurch will nicht so richtig Abhilfe schaffen. Ooookayyy, wir fahren nochmals eine Runde, dritter Anlauf, wieder ein paar Minuten Ruhe. dann das Nebelwerferspiel. Es beginnt zu dämmern, ich habe noch nicht gepackt. Die T140E (E wie eingebildet, grunz!) wird mit minder netten Worten bedacht und in die Garage geschoben, ich packe alles, was ich brauche ins Auto und tuckere gen Büriswilen. Den Bericht von dort gibt's aber ein anderes Mal. Wenn ich ohne Auto dort war. Mir reichen nämlich meine Geschichten, in denen das Moppet mal wieder zu Hause bleiben musste...

Es wird Herbst und Emma (erinnert mich immer an Emma Peel, die kennt Ihr sicher noch von der urbritischen Serie "Mit Schirm, Charme und Melone"- schleck, diese Melonen…) kriegt ihren Winterschlaf. Das Problem mit dem Nebelwerfer ist inzwischen gelüftet, durch drei simple Fragen von Achim, die alle mit "ja" beantwortet worden sind: 1) Ist es bei Standgas passiert? 2) Stand die

Im Frühjahr wieder zaghafte Bemühungen, die Triumphfahrergemeinschaft zur Reaktivierung ihres Fuhrparks zu motivieren. Maschine auf dem Seitenständer? 3) Kam der Qualm aus dem weiter unten liegenden Auspuffrohr auf der Seitenständerseite? – Na, wer kennt die Lösung?

TÜV-Bericht weiter (nie wieder Einen Sulzbach!) muss die T140E vor der Garage stehend zusehen, wie die kleine Schwester, die noch keinen Namen hat (Vorschläge erwünscht), die Frühjahrssonnenstrahlen in Fahrt genießen darf. Aber auch Emma genießt ihre Freizeit, nämlich auf der gleichnamigen Messe im Februar in Saarbrücken. Unser Mitbegründer Michael Gilges (mach dei Triumph endlisch ferdisch!!!), auch aktiv im der British Roadster IG Saar/Pfalz hat dazu eingeladen. Angedacht waren zwar drei Triumphe wie anno dazumal bei einem kleinen Händler aufzustellen, aber es bleibt leider endlich bei der einen. Emma steht im Tourentrimm. darauf sitzt das ganze Wochenende Paul mit dem krachneuen Mike-Hailwood Helm. Bilder vielleicht noch unter www.br-ig.de zu sehen, schaut nach der Freizeit-Messe am 10.-12.2.2006. Emma bleibt zwischen den englischen Vierbeinern nicht unentdeckt, das gelegentliche Starten des Twins bzw. die kleine Ausfahrt übers Messegelände ist gar nicht nötig. Es gibt zwei eindeutig bezifferte Offerten, doch ich winke dankend ab mit folgendem Zweiteiler: Emma und ich / trennen sich nich. Manche Besucher grüßen auch Paul, ohne zu merken, das es sich um eine lebensgroße Puppe im Arbeitsoverall handelt. So'n Testwochenende auf einer Messe ist mir schon wichtig, aber weist auch den Zeitaufwand auf, der betrieben wird.



Statt zweier Riesentaschen mit Zeltzubehör wird über Winter über die wesentlich packfreundlichere Alternative einer Abdeckplane nachgedacht, die halbseitig gespannt sowohl das Moppet vor Regen schützt und genügend Zeltplatz für mich beinhaltet – das Triumph-o-tent ist erfunden...

Sorry, Stefan, dass ich mich nicht mehr gemeldet habe, aber es wird noch, wir bleiben in Kontakt und es werden bessere Zeiten kommen. Den anderen aus der Triumph-Owner-Gemeinde saarländischen sind andere Sachen wichtiger, das muss halt jeder für sich entscheiden, und letztlich gilt das ja auch für mich selbst. Ich sag' nur soviel: so lange ich auf Leute aufmerksam werde die ihre Triumph zum Fahren angeschafft haben, so lange werde ich mit diesen Leuten auch fahren, wobei ich unter "Fahren" den Spaßfaktor sehe, dazu gehört jedoch sicher nicht, mir mein Kreuz auf einem 600-km-Trip ins Ausland kaputt zu reiten, denn leider hab' ich nur die eine Gesundheit. Der unmotivierte Rest muss dann halt aus der Clubzeitung leben. Brumm, brummmmm!

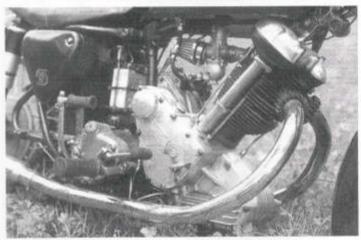
Erst wenn der Sommer richtig da ist, wird Emma on the road aktiv. Die mobile Werkbank wandert ins Craven Topcase, das Triumph-o-Tent (meine Erfindung) und anderes Zeugs auf Sitzbank und Packtaschen, Federung auf "überfressenen Ami" eingestellt und los geht's, der CBBC ist so freundlich und feiert sein 25-Jähriges in der Eifel.

Ich suche mir schönste Umwege - nicht etwa für den Preis für die weitestmögliche Anfahrt zu ergattern - über Berg und Tal durch den besiedelten. blutbesudelten (Schinderhannes) Hunsrück, und Emma rülpst satt und zufrieden aus den Norton-Roadster-Tüten. In den Dörfern suchen rudelweise Haustiere das Weite im Glauben, der Leibhaftige sei ihnen auf den Fersen. Katzen flitzen geduckt von einem Autounterschlupf zum nächsten mit entsetztem Gesichtausdruck nach mir schauend und dann mit dem Hirn an den Autoreifen dotzend, die Stimmen der Kläffer überschlagen sich geradezu beim Bellen, während die eingezogenen Schwänze vorne am Hals wieder rausragen.

So eine Motorradfahrt durchs Grüne ist schon lustiq. Pausenlos möchte man eine Kamera haben. um die Eindrücke mitlaufen ungeschnitten Kette als eine Momentaufnahmen aneinandergereiht sehen zu können. Auf den Höhen des Hunsrücks kommt mir ein Fahrradtrupp entgegen und eine junge Frau stürzt gerade völlig entkräftet vom Rad in den Straßengraben, offensichtlich ausgelöst durch meine talwärts strömende Druckwelle. Im Rückspiegel sehe ich noch die helfende männliche Mitfahrerschaft von den Drahteseln in Richtung der wehrlosen Dame springen. Den Rest überlasse ich Eurer schmutzigen Fantasie, ich bin jedenfalls weiter gefahren, aus den Pfälzer Geschichten halte ich mich lieber raus. Irgendwann nach längerer Talfahrt stößt eine Straße von rechts herbei

und darauf eine BSA Rocket 3. Das reimt sich schon wieder. Ich krieg' feuchte Augen, aber nicht weil sich's reimt. Kurzer Blick, letztes Baujahr, 1971, ein kurzes Gespräch, die Lady ist seit über 30 Jahren in Zweitbesitz, wir fahren ein Stück weit zusammen und haben auch das gleiche Ziel.

Unglücklicherweise erreiche ich das Treffen just zu dem Zeitpunkt, an dem die Flamme hinter dem Schwein entzündet wird, und ich mir läuft fast acht (!) Stunden lang das Wasser im Mund zusammen, bis die Sau endlich zum Verzehr freigegeben wird. Uff. Auch Peter und Heike sind dort. Unglaublich, wo wir uns immer treffen ohne irgendeine vorherige Absprache. Hoffe, euer Skandinavien-Trip hat stattgefunden und war ein voller Erfolg!!

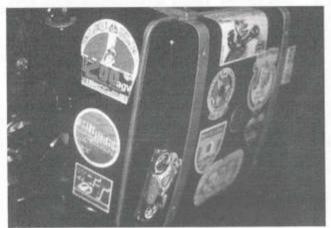


Fällt ziemlich aus dem Rahmen  $\vartheta: 650\text{-er}$ "Familieneintopf" aus dem Hause Panther

Und natürlich treffe ich Martin und lerne seine Familie kennen. Sind alle sehr nett außer dem Martin. Nein, ich muss das jetzt sofort auflösen, das sind nur die rustikalen Höflichkeitsfloskeln, die unsere Treffen und Mails zieren, ein Außenstehender wird das vielleicht so empfinden können, aber tatsächlich verstehen wir uns recht gut. Schreib' doch mal wieder was über die 500-er, sehr amüsant zu lesen in Heft 14...

Nach dem Abendessen fallen mir die Augen zu. Am Tisch. Über dem Teller. Meinen Tischnachbarn geht's ähnlich. Aber nicht etwa, weil das Essen so anstrengend gewesen ist, sondern weil die Musik hier sehr unterstützend mithilft. Würde auf'm TMOC-Treffen nie passieren, wird Zeit, mal wieder eins zu besuchen. Kurz vor drei krabbele in mein Triumph-o-Tent, sage Emma noch, dass ich sie so langsam mag und lerne dann die Nachteile meiner Behausung kennen –

Mückenstiche! Sonntags wird Emma wird kreuz und quer durch die Eifel spazieren gefahren, wo auch mal waghalsige



Beim langen Warten auf das Spanferkel lernt man Leute, Ladies und ihr Zubehör kennen. Ultimative Ergänzung zu meinem Topcase wären diese Packtaschen gewesen; sie sind absolut baugleich.

Joghurtbecherfahrer den Weg durch den Straßengraben nehmen müssen, wenn ihnen der Asphalt ausgeht. In Luxemburg zeigt die Lady, dass sie doch nicht so durstig ist, 4,8 Liter auf 100 km, dafür darf sie auf der Rückfahrt auf die Autobahn, ein paar Minuten 90 mph (keine Sorge, sie ist sehr lang übersetzt, schadet dem Einfahrprozess nicht), und dann geht's mit gemütlichen 70 Meilen durch den Hunsrück heimwärts.

Die letzten Tage im September treffe ich einen Saarländer auf einer TR7. Wow. Und schon einen Tag später verschweinse ich meine Klamotten unter seinem Land Rover beim Einbau einer neuen Auspuffanlage. So beginnen meist dicke Freundschaften. Später düsen wir zu dritt triumphal durchs Saarland, lange her so was. Der Dritte im Bunde, ein Hinckley-Fahrer, will immerzu hinterher fahren, wir nehmen ein paar Tunnelstrecken, für den Neu-Triumphalen ein Ohrenschmaus, wie er breit grinsend erklärt. Doch dann ist die Vergnügenssteuer fällig, er muss einen ausgeben, Triumph hören kostet was.

Jetzt ist's Herbst, Emmas Saison ist vorbei, sie hat keine weiteren Treffen mehr besuchen können, ist aber mehr Kilometer gefahren als in den ganzen Jahren zuvor zusammen. Hört sich viel an, waren aber nur knapp über 1.000. Schei..., die bin ich früher in einer Woche bei Wind und Wetter geritten. Dafür hab' ich jetzt eine platte Nase, die stammt noch vom August, in dem ich ständig am Fenster hockte und auf trockenere Zeiten hoffte, weil ich wirklich nicht gerne Moppet putze. What a summer!

Im Oktober, vor ein paar Tagen erst, hab' ich einen Tacho bei iiiibääää erstanden von iemandem, der fast aus'm Ort ist. Der Tacho ist das fast letzte Teil seiner langen triumphalen Liebe. Und zum ersten Mal seit Jahren erlebe ich, wie langanhaltend der britische Bazillus in einem sitzen kann. Ich ahne, wie viele und welche Erinnerungen in dem Jungen in den Momenten vorbeigeflossen sind, während wir von unserem ehemals gemeinsamen Hobby schwärmen und er mir von einem Trip in die Bretagne erzählt, trotzdem ich nicht mit der Bonnie, sondern mit der kleinen, liebevoll tuckernden Eileen vorgefahren bin, nicht minder triumphal, und ihre Wirkung hat sie nicht verfehlt. Tja, Eileen, ich glaub', die hab' ich noch nie erwähnt?! Kommt aber bestimmt noch...

So ist der Bericht eigentlich zu Ende, wäre da gestern nicht der ominöse 26. Oktober gewesen. Eigentlich ist dieser Tag ein Traum gewesen, deshalb wird er noch verewigt. Es dämmert, es ist Herbst, ich schaue in der Garage nach den Gründen, warum ein Fernlicht nach 3 Betriebsminuten den Geist aufgibt, checke Schalter, Verkabelung, Sockel auf Kurzschlüsse - nichts! Stelle fest, dass es an der Fertigungsqualität liegt, liebe Fa. Louis in Hämburch. Hole die alte T120 raus, stelle Jahren mal die endlich nach 6 Vorderradbremse ein, mummele mich ein, denn es ist ja Herbst, tanke, flute, trete und düse los. Nach 3 km schon bleibe ich stehen und entledige mich halsschwitzenderweise des Schals - isses Herbst? - dann folgen weitere 3 km später die innen leicht anschwitzenden Handschuhe - nö, das kann kein Herbst sein und ich fahre in die Vogesen, denke an Euch Brüder und Schwestern und die Maitour, aber sorry, da ging's nicht.



Was für ein Panorama! Vom Rocher de Dabo kann man in alle vier Himmelsrichtungen weit übers Land blicken. Kurios: wir haben den 26. Oktober und es wimmelt vor Motorradfahrern hier oben, denn es sind 25 Grad und Jacken sind fast out

Strahlender Sonnenschein, und seit den 80-er Jahren bin ich zum ersten Mal wieder ausgiebig meine früheren Nebenstrecken mit Charakter von unvergleichlichen Landstraßen der Yorkshire Dales gefahren. Auf dem Rocher de Dabo fällt einem BMW-Fahrer die Kinnlade runter, so was wolle er auch noch haben, seufzt er, worauf sein R1200ST-fahrender Kumpel mutmaßt, er sei dafür zu schwer. Ich raune ihm zu, mit einer gut eingestellten Triumph macht er seinen Kumpel auf der 1200-er BMW auf jeder Landstraße zur rollenden Lederschildkröte. Wie wahr... der Weg der Bekehrung... ach, wem erzähl' ich's??? Ich bade in der Sonne, nachdem die Klamotten in die Wiese geworfen sind, wir haben gut 25 Grad, der Asphalt flimmert, 26.Oktober, ein Sommertag wie nie.



Ein Besuch mit Rast in La Petite Pierre ist ein Muss für alle Reisenden durch die Nordvogesen – viele Fotos hab' ich hier schon geschossen, hier das Aktuellste auf der Rückfahrt

Um 16 Uhr ist die Heimreise angesagt, ach, es ist vielleicht doch Herbst, denn die Sonne neigt sich bereits. Durch die Täler von Zorn und Eichel, durch endlose Alleen und Wälder. vorbei an schroffen Sandsteinfelsen und über holzbeplankte angelegte, rustikal Bahnübergänge nähere ich mich meinem Heimatfluss, der Saar, der ich folge bis nach Hause. Die alte T120 entledigt sich beim Dazwischendrängeln in eine Autokolonne ihrer Hauptsicherung (vermutlich, weil das nicht in Ordnung war), und für eine Viertelstunde ist Checken der Elektrik ohne Finden eines Fehlers und Wechsel der Hauptsicherung mitten auf einer Verkehrsinsel angesagt. Präsentierteller hoch zehn. Dann läuft sie unter fast tosendem Applaus der vorbeistreunenden Autofahrer mit dem "sowas-hätte-ich-auchgerne-Blick" wieder, als hätten wir uns bloß eine Verschnaufpause gegönnt. Ehrfurchtsvoll wird dem bärig daherkommenden zierlichen Twin Platz gemacht, damit wir noch einmal die beim Durchqueren Triumph-Fahne Stadtautobahn hochhalten können, wohl eines der letzten Male für dieses Jahr - die T120 zieht mit mir ohne weitere Probleme von dannen. Am nächsten Morgen ist das Hochgefühl immer noch da, d.h. noch eine Runde fahren. Beim Durchqueren eines Waldstücks regnet es taunasse, in der Nacht durch die Kühle angelöste Blätter von den Bäumen. Tja, und weil ich nicht allen gleichzeitig ausweichen kann, klatscht mir ich hab's kommen sehen - ein nasses, handtellergroßes Ahornblatt mitten in die Fresse - klar doch, wir haben Herbst!

Ride on! Mitch



Lutzelburg am Rhein-Marne-Kanal lädt zum Verschnaufen ein. Am 26.10.2006 muss es ausnahmsweise mal etwas schneller gehen – wegen dem Sonnenstand. Hier ist auch mein Sommerrevier für die Moppets

# the 30th Britannia Rally Welcome to

Ramseröd, Uddevalla, Sweden – August 10-12, 2007

Information:

of Uddevafa on the Swedish west coast about 70 km The site for the 30" Britannia Rally is located just east north of Gotherburg. Follow signs from Road # 44.

# Activities:

- Bike Show Traffers Traja" (Trumph of the meeting) for the best modified Triumph all categories.
- Field Events
- Traditional prizes for longest ride (female and male). best viritage blue etc.
  - Live Music Friday and Saturday
- Champagne Corner for the tudes on Sotunday night Bring your own Champagne



#### Showers will be available off-site in nearby facilities made but coffee and sandwiches will be available people coming early. No arrangements will be The camp site will open Thursday evening for Lena phone: +46 (0) 303-77 53 06 mobile + 48 (0) 735-29 54 89 mobile + 46 (0) 707-92 91 92 Medde phone: + 45 (0) 31-55 07 99 For more information: for breakfast Fridey moming.



15 km SE of Viborg Phone +45 86 65 92 47 TOC DK: Palle Munk Phone +45 86 65 91 28

DK-8840 Rødkærsbro

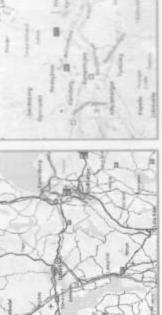
Nørrelanggade 40

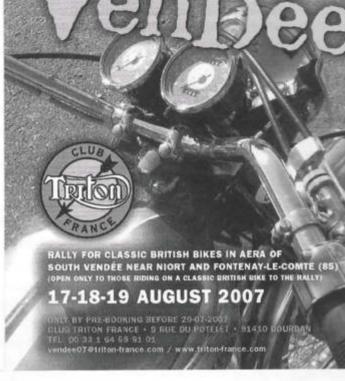
Longest Distance Female - Longest Distance Male DK - Longest Distance Male DK - Longest Distance Male DK - Longest Distance on a Triumph before 1989 Finest Standard - Finest Special - Finest Triumph

orion

Trophies

Separate parking for non British Bikes





# 17-20 Mai 2007 Mai Tour in Oberbayern

Nachdem es die letzte Jahre verschiedene Anläufe gegeben hatte soll es dieses Jahr endlich eine Tour in Bayern geben. Nach der ersten Ankündigung hat sich spontan unseres neues Mitglied Sepp Lanzinger gemeldet und seine Hilfe angeboten. Sepp wohnt in der Nähe von Erding und hat genügend Schlafplätze in seinem Bauernhof (bitte Schlafsack mitbringen).

Wir werden bei Sepp übernachten und Tagestouren machen, abhängig vom Wetter Richtung Landshut, Chiemsee oder Bayerischen Wald. Auch können wir ein Wasserkraftwerk und Joder das Deutsche Museum in München besuchen.

Die Motorräder werden in eine Scheuner geparkt, Werkstatt und Werkzeug sind vorhanden und auch die Ersatzteilversorgung soll kein Problem sein (Southern Division ist nicht soweit weg, auch Otto Lantenhammer ist fast um die Ecke).

Ein Lagerfeuer ist geplant und auch beide Partnerinnen (von Sepp und mir) haben angeboten mal abends zu kochen.

Mit so einem Komplettpaket erwarten wir natürlich viele Mitglieder und sehen euch gerne am 17. Mai in Bayern (einen Tag früher anreisen ist auch kein Problem).

Mit freundlichen Grüßen,

Ton van Everdink

Tel. + 49.89.3891.3521 Fax.+ 49.89.3891.73521 Mobile +49.171.5528246



What: colebration the 30th anniversary of the TOCH
Where: American Metorcycle Museum is Realte (www.Annth.nl)
Date: Sunday & May 2007
Time: from 11:00 11:00 11:00

Special: raffle to win a restored 1971/2 Bonnie, tichets for sale at the TOCN. Inform under: tear-treflescoordinator-intriumphownersclub, at The draw will be done by Les Williams. ")

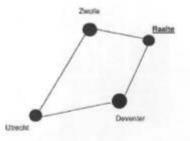
For visitors coming from for there is a special compute facility from Friday IIII Sunday, 5 km from the site. The compute is located on the rand from Deventer to Routhe. It is called: "do Zwerver" "www.restreet-routhe.nd. Brookfast of compute, rest at the AMMH. Shuttle service to the AMM for the ovenings provided. Saturday ride out. Showers, tollets and indoor facilities evallable. Costs: Friday till Sanday, C17,50 including brookfasts, per person.

Breakfast anly available at pre-registration before 30 April 2007. Stuying at composite also possible without booking, but no guaranties for breakfast.

Mare into and booking: Paul ten Brooke, <u>tear-</u> treffences dinator <u>Striumphownersclob.nl</u> When booked, a contact phononumber for the weekend will be given.

This event is also qualifying for the WATOC rally challeage!

"¡Lottery subject to local law, organization is free to change any part of the event without natifying potential guests.





# Flotter Dreier

Ganz im Sinne der guten alten Trident-Tradition setzten sich die Strategen in .Hinkley mit dem Wassergekühlten Dreizylinder-Triebwerk ein Zeichen und belegten mit dem drehmomentstarken Antrieb nicht zuletzt eine bereits verloren geglaubte Markt-Nische

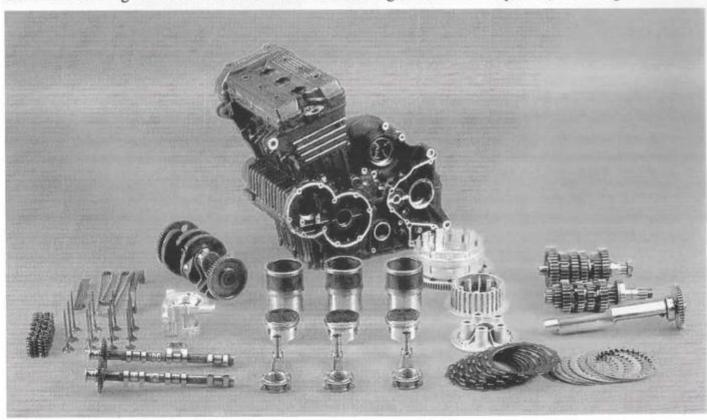
Erinnern wir uns ein wenig. Dreizylinder-Motoren in Motorrädern gab es zwar nicht viele, doch die wenigen Modelle, die sich mit der ungeraden Zylinderzahl im Markt zu behaupten versuchten, waren alle samt Charakterdarsteller, denen in heutiger Zeit eine mehr oder weniger große Fangemeinde nachtrauert. Der, bedingt durch die Zündfolge, unnachahmliche Auspuffton war ein wesentliches Kriterium, weshalb sich die Drillinge vor allem in den siebziger Jahren großer Beliebtheit erfreuten. Ein weiterer Grund war die schmale Baubreite gegenüber einem hubraumgleichen Vierzylinder-Motor. Zudem ergab sich wegen der größeren Einzelhubräume ein Drehmoment- und ein Durchzugsvorteil, was auch im Rennsport nicht ganz ohne Bedeutung war. Die italienische Marke MV Agusta setzte zu Zeiten von Giacomo Agostini sogar in der 500er-Grand Prix-Klasse auf dieses Bauprinzip und wurde Weltmeister.

Aber auch im öffentlichen Straßenverkehr heimsten die Dreizylinder in Form von größeren Absatzzahlen ein. So bot beispielsweise Laverda hubraumstarke Sportmaschinen mit 1000 und 1200 Kubikzentimeter Hubraum an, die von einem mächtigen, luftgekühlten Dreizylindertriebwerk angetrieben wurden. Der japanische Hersteller Yamaha dagegen fand im Dreizylinder-Motor die ideale Lösung zum Antrieb zweier tourensportlicher Modelle mit Kardanantrieb, der XS750 und der XS850.

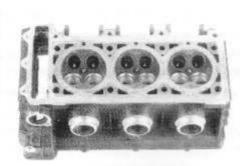
Triumph selbst schrieb mit den luftgekühlten Dreizylindermotore der Trident mit 750 Kubikzentimetern Hubraum Geschichte, und als der Drilling schließlich vom Markt verschwand, war das ein entscheidender Schritt zum Untergang des englischen Traditionsherstellers. Nicht nur eingefleischte Triumph-Fans trauerten der sportlich eleganten Linienführung der Trident und ihrem ebenso leistungsstarken wie formschönen luftgekühlten Dreizylinder deshalb lange Zeit nach.

Entsprechend nahe lag es, beim Wiedereinstieg Anfang der neunziger Jahre nicht lediglich auf den japanischen Motoren stark ähnelnden Vierzylinderantrieb zu vertrauen, sondern mit Beleben des tradierten Dreizylinderkonzeptes frischen Wind in die Motorradszene zu bringen.

Mit der Trophy900, der Daytona750 und der Trident 750 erstarkte Triumph wieder, und rasch entpuppte sich deren Drillinge nicht nur als harmonische und leistungsstarke Antriebsquellen, sondern gefielen vor



Kopf-Arbeit:
Dem Baukastenprinzip
entsprechend entstand der
Zylinderkopf der DreizylinderBaureihe praktisch durch
Abschneiden einer Zylinderkopfeinheit des Vierzylindermotors



Antriebsregelung: Eine mittels Spannschuhen beruhigte Zahnkette treibt die beiden obenliegenden Nockenwellen des potenten Drillings an



Ausgebüchst: Die Zylinderlaufbuchsen des Dreizylinder-Triebwerks sind «naß», das heißt, sie werden vom Kühlwasser umspült

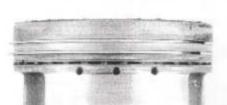


Drei für zwei:
Mit den 76 Millimeter
durchmessenden Kolben
kreierte Triumph mittels
55 Millimeter-Hub den 750er-,
mit dem 65 Millimeter-Hub
den 900er- Motor



allem durch ihren eigenständigen Charakter, nicht zuletzt bedingt durch den eigentümlichen Auspuffsound ... a la Porsche 911.Und noch etwas kam für die Motorradfahrer hinzu: Einen Dreizylinder fuhr nicht jeder. Individualität war und ist heute mehr denn je gefragt. Wohl nicht zuletzt aus diesem Grunde umfaßt die Triumph-Palette heute nur noch die Vierzylindermodelle Trophy1200 und Daytona 1200. Alle anderen Maschinen werden von Dreizvlinder-Triebwerken befeuert. Der Dreizylinder-Motor, wie er 1991 in den Markt stieß, existierte in einer 750er- und einer 900er-Variante, deren Hauptunterschied im Verhältnis von Bohrung zu Hub lag. Arbeitete das 750er Triebwerk mit 76-Millimeter durchmessenden Kolben die einen Weg von nur 55-Millimeter zurücklegen durften, so war der 900er-Antieb mit 65-Millimetern Hub bei gleicher Bohrung bereits deutlich langhubiger ausgelegt. Dieselben Kolben bei beiden Hubraumvarianten zu verwenden, war äußerst sinnvoll, denn Triumph setzte innerhalb der gesamten Modellpalette ja auf das Baukastenprinzip, das die Herstellung vieler unterschiedlicher Modelle auf Basis eines gemeinsamen Grundkonzeptes ermöglichte. Doch nicht nur die Kolben waren bei beiden Motoren identisch. Auch die Getriebe-Kupplungs-Einheiten entsprachen sich und unterschieden sich bei einigen Modellen durch das Weglassen der sechsten Gangstufe wie etwa bei den Modellen Trophy oder Adventurer, die in der Leistung ohnedies zurückgenommen waren und somit die sechste Fahrstufe gar nicht benötigten. Auch Motorgehäuse, Zylinderkopf und Zylinderblock glichen sich bis hin zum Durchmesser der Ventilteller. Und da man bei Triumph außerdem ja auch Vierzylindermodelle im Programm hatte, sollte sich die weitgehende Identität der Bauteile noch viel weiterreichende Vorteile zeigen. Die Vierzylindertriebwerke mit 1000 1200 Kubikzentimetern Hubraum sind nämlich im Grunde nicht anderes, als die 750erund 900er-Dreizylinder mit jeweils einem zusätzlichen Zylinder. Wie beim Vierzylindermotor setzte Triumph

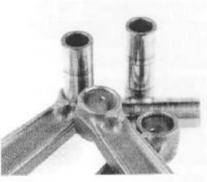
Wie beim Vierzylindermotor setzte Triumph daher auch beim Dreizylinder auf das Konzept mit 30-Millimeter Einlaß- und 26-



Konventionell und gut: Mit zwei Kompressionsund einem Ölabstreifring orientierte sich die Triumph-Technik an Vorbildern klassischen Motorenbaus



Fuß-Pflege: Großzügig dimensionierte Pleuelfuß-Lager garantierten hohe Standfestigkeit und Laufleistungen



Manchmal problematisch: Hin und wieder bereiteten eingelaufene Kolbenbolzen Schwierigkeiten, wie hier bei einem 50.000 Kilometer-Pressetest



Sehr beruhigend: Dank Ausgleichswelle lief der Dreizylinder mit seiner 120-Grad-Kurbelwelle fast so vibrationsarm wie ein Vierzylinder

Millimeter messenden Auslaßventilen, die über Tassenstößel von zwei obenliegenden Nockenwellen betätigt wurden. Auch der Ventilwinkel betrug einheitlich 38 Grad. Der Drastische Unterschied vom Kolbenhub gab den beiden Dreizylindern eine unterschiedliche Leistungscharakteristik So glänzte das ebenfalls mittels Ausgleichwellen Beruhigte Triebwerk der 750er mit weicherem Laufverhalten und etwas geringerem Punch in unteren Drehzahlen, wohingegen das 900er-Pedant etwas rauher lief, doch dafür bereits ab etwa 2000 Umdrehungen pro Minute satte Power und reichlich Drehmoment bot.

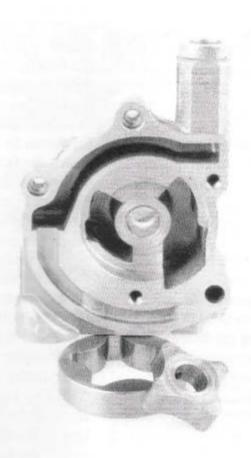
Im oberen Drehzahlbereich dagegen verkehrte sich das Bild in's Gegenteil. Hier zeigte sich die 750er williger und drehte bei der mittleren kritischen Kolbengeschwindigkeit von 20Metern pro Sekunde immerhin 10900 Umdrehungen pro Minute. Der stärkere 900er-Antrieb erreichte diesen kritischen Wert indes bereits bei weniger als 9200 Umdrehungen in der Minute.

Für die sportlicheren Modelle Daytona T595

und Speed Triple T 509 entwickelte Triumph eine komplett neue Generation von Dreizylinder-Triebwerken, die allerdings auf der selben Fertigungsstraße wie die anderen Dreizylinder hergestellt wurden. Aus diesem Grunde blieben die Abstände der Getriebe wellen, der Kurbelwellenlager und auch der Zylinder gleich. Wie beim bekannten 900er-Aggregat, das sich in zahlreichen Modellen von der ersten Stunde bewährt hatte, betrug auch der Kolbenhub weiterhin 65-Millimeter. Der 885 Kubikzentimeter große Drilling der Speed Triple T 509 verfügte mit 76-Millimetern zudem über die gleiche Zylinderbohrung wie das alte Triebwerk. Für

die Daytona T595 wuchs der Hubraum jedoch mittels Verwendung von Kolben mit 79 Millimeter Durchmesser auf 956 Kubikzentimeter an. Die weiterhin nassen, also vom Kühlwasser umspülten Laufbuchsen, die vormals aus Stahlguss gefertigt waren, wichen in der neuen Motorengeneration gewichtsminimierenden Pedants aus Leichtmetall, die mit eine vielfach bewährten Nickel-Siliziumkarbid-Beschichtung versehen waren. Die vergrößerte Zylinderbohrung der Daytona T 595 ermöglichte zudem die Montage größerer Ein

Pump-Werk: Auch die Wasserpumpe entsprach in Ausführung und Dimensionierung bekannten Vorbildern aus der Motorradtechnik



und Auslaßventile, deren Durchmesser nun 32,5 beziehungsweise 28 Millimeter betrugen. Sie sorgten zusammen mit überarbeiteten Nockenwellen mit optimierten Ventilerhebungskurven für rund 20 Prozent größere freie Ventilguerschnitte. Die Reduzierung der bewegten Massen wie etwa an der Kurbelwelle oder der Ausgleichswelle sorgte für spontaneres Hochdrehen des neuen, diesmal auf Höchstleistung ausgelegten Drillings. Er drehte bis an. Die hohe die 11000/min Grenze. Die hohe Spitzenleistung erreichten die die Triumph-Techniker auch durch flankierende Maßnahmen wie etwa die Nachbearbeitung der Ein-und Auslaßkanäle durch die aus der Formel 1 bekannte Firma Lotus. Zudem sorgte sich nun ein elektronisches Zünd-Einspritzmanagment um die Gemischaufbereitung und die perfekte Anpassung des Zündzeitpunktes in Abhängigkeit diversrer Parameter wie etwa Drosselklappenstellung, Ansaugluftdruck, Umgebungslufttemperatur sowie Kühlwassertemperatur. Der Durchmesser der Drosselklappen wuchs zudem

von vormals 36 Millimetern bei den Vergasern auf nunmehr 41 Millimeter bei den Drosselklappenstücken der Saugrohreinspritzung. Eine weitere Maßnahme, Spitzenleistung zu erreichen, war die Luftzuführung durch zwei große Lufteinlässe in der Verkleidungsfront, die gerade bei höheren Geschwindigkeiten für ein Ram-Air-und damit Aufladungseffekt sorgten. Derart mit modernster Technik bewehrt, hatte der Dreizylinder in den Fahrtests keinerlei Schwierigkeiten, sich gegen die arrivierte supersportliche Konkurrenz aus Japan und Italien zu behaupten.

(Quelle:Triumph-Motorräder aus Hinckley von Jürgen Gaßebner )

Das Buch behandelt Triumph bis 1998, also stimmen bestimmte Aussagen nicht mehr. (Anm. des Abtippers)



# 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** 

### 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





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.

#### Antwort Leserbrief Rolf Biebl

#### Hallo Klaus - AUFWACHEN!!!

hast Du auch mal nachgedacht bzw. gelesen, was unser neues Mitglied da so geschrieben hat. Der geht mit seinem Leserbrief teilweise voll negativ gegen den TMOC-Vorstand bzw. gegen den TMOC allgemein, und so reagierst Du? Ach ja, seit wann sind wir auf eigene Faust nach Österreich auf die Tridays gefahren? Wir hatten lang genug vorher Bescheid gegeben, daß wir da runter fahren werden. Meinen Bericht habe ich nicht aus der Sicht eines Hinkley-Fahrers geschrieben, sondern aus der Sicht einen Triumphfahrers. Aber so ist es halt mal.

Naja, vielleicht lernt die neue Vorstandschaft daraus.

#### Guten Tag Herr Biebl,

leider kann ich Ihrem Wunsch nicht nachkommen, daß Sie keine Antwort auf Ihren merkwürdigen Leserbrief wünschen. Ihren Äußerungen zufolge muss ich ja fast davon ausgehen, dass Sie Lehrer oder Beamter sind, so wie Sie schreiben. Bevor Sie einen Bericht zerpflücken, dann hätten Sie ja auch einen eigenen Bericht aus Ihrer Sicht schreiben können.

Ich werde leider auf fast jeden von Ihnen geschilderten Punkten eingehen müssen, da ich einige Dinge so nicht stehen lassen kann.

#### Zu Punkt 1)

Wie sieht eine Maschinenvorbereitung bei Ihnen aus? Haben Sie etwa immer ein Servicefahrzeug dabei. Bei einer Ausfahrt, egal wie kurz oder lang, kann immer was passieren. Da ist es egal, ob es sich um ein Neufahrzeug oder ein Oldtimer handelt. Der Igel (M. Groß) und ich haben sehr wohl unsere Maschinen gut auf diesen Ausflug nach Österreich vorbereitet.

#### Zu Punkt 2)

Anscheinend sind Sie der Meinung, daß unsere Gruppe Schönwetterfahrer sind, nur leider ist das so nicht. Auch wir sind uns im Klaren, daß es auf so einer langen Strecke immer mal wieder regnen oder möglicherweise auch schneien kann. Und da es halt auf der Hin- und Rückfahrt geregnet hat. Also schreibe ich das auch in meinem Bericht und nicht wie in der "Heilen Welt – sind bei schönsten Wetter ohne Fehler in Österreich gewesen und haben .... erlebt".

#### Zu Punkt 3)

Wir wussten aber nur, daß Herr Everdink kommt. Von Ihnen hab ich erst durch dieses ..... Schreiben erfahren. Schließlich haben wir ja auch die Übernachtung für den TMOC besorgt. Ohne uns hätte der TMOC-Vorstand möglicherweise überhaupt nichts von den Tridays in Neukirchen erfahren, dadurch vielleicht auch Sie.

#### Zu Punkt 4)

Dann ist es ja gut, daß Sie das so genau sehen. Mir ist völlig egal, wo Sie z.B. geschlafen haben.

#### Zu Punkt 5)

Stimmt! Ich habe mehrere Triumphs aus Meridan auf den Tridays gesehen. Nur leider gab es keine Beteiligung vom TMOC im Classic-Corner. Auch ich fand es sehr schade, obwohl Triumph-Deutschland den TMOC Germany um Unterstützung gebeten hatte und auch mehr oder weniger Unterstützung zugesagt wurde.

#### Zu Punkt 6)

Aha, warum haben Sie das nicht dem TMOC-Vorstand mitgeteilt. Sie hätten z.B. eine Einladung an die Redaktion (Manfred Groß – der auch in Österreich dabei war) schicken können. Hätten wir davon gewusst, wäre es sicher gewesen, daß wir auch mal das Treffen von Herrn Notdurfter besucht hätten. So eine Veranstaltung kann ich nur besuchen, wenn ich davon weiß. Daraus zur Folge hätte natürlich gehabt, daß ich von dem Oldtimertreffen auch im Bericht erzählt hätte.

#### Zu Punkt 7)

Soso, an wen haben Sie das Bild geschickt. Normalerweise hätte ich davon erfahren, da ich in sehr engem Kontakt zur Vorstandschaft vom TMOC stehe, und die Vorstände wussten auch, daß wir mit mehreren Mitglieder vom TMOC nach Österreich fahren.

#### Zu Punkt 8a)

Bis zum gewissen Grat bestimmt. Ist mir aber auch egal (vor allem in der Berichterstattung zum Treffen). Sie können sich ja mal gerne mit Triumph-Deutschland in Verbindung setzen, und nachfragen, wie deren Marketing und Strategien aussehen. Vielleicht bekommen Sie dann eine Antwort;-)

#### Zu Punkt 8b)

Die Vorstandschaft vom TMOC und Triumph-Deutschland stehen in Verbindung, auch wenn bereits einige "Fehler" in der Vergangenheit gemacht wurden. Man sollte halt nicht auftreten, als wäre man ein 1000-Mitglieder-Club. Aber das gehört hier nicht zur Sache. So etwas wird auf der Jahreshauptversammlung bzw. Jahresabschlussversammlung besprochen. Hierzu lade ich Sie rechtherzlich ein.

#### Zu Punkt 8d)

Ich war auf den Tridays 3 Tage um Party zu machen und um andere Triumphfahrer (egal ob mit Meridan oder Hinkley) kennen zulernen. Ich war nicht in Österreich um mir Bodenschätze oder den Handwerksstand anzuschauen. Da ist mir das Umfeld relativ egal.

#### Zu Punkt 9)

Soll ich mit denen gleich eine Beziehung/Freundschaft eingehen, oder was meinen Sie damit. Ich habe meine Gastgeber als Vermieter von Zimmer gesehen und sonst nichts.

Bodenschätze gibt es überall. Da muss ich nicht unbedingt nach Österreich fahren. Wie bereits schon mal oben geschrieben. Ich war in Österreich um Motorrad zu fahren und Spaß auf den Tridays zu haben. Sollte ich mal mehr als 1 Woche nach Österreich fahren, um dort Urlaub zu machen, könnte es mir durchaus in den Sinn kommen, mir auch mal die Umgebung "genauer" anzuschauen.

Normalerweise wollte ich erst mal nicht auf den Leserbrief antwortet. Aber umso öfter ich Ihren Leserbrief gelesen habe, musste ich einfach antworten. Ich empfinde einige Ihrer Äußerungen als frech. Wer sind Sie, etwa ein Lehrer? Wie viele Kilometer fahren Sie eigentlich im Jahr? Anscheinend nicht mehr als 1000 km bei Ihren extremen Vorbereitungen. Das Wetter ist mir absolut scheißegal, wenn ich unbedingt wohin will. Wenn ich mit meinen Fahrzeugen unterwegs bin, habe ich ausreichende Vorbereitungen für alle Wetterlagen dabei.

So einen Bericht schreibe ich, wie es war und nicht wie es wunschmässig hätte sein können nach der o.g. Heilen Welt.

Auf jeden Fall bin ich mal gespannt, Sie persönlich auf einer TMOC-Veranstaltung kennen zu lernen. Vielleicht schon auf der JHV in Volkers. Ich bin eigentlich auf fast jeder Veranstaltung vom TMOC unterwegs.

#### Mit triumphalen Gruß Roger

P.S.: Sollten nur noch Heile Welt-Geschichten von mir gewünscht werden, dann werde ich leider keine Berichte zu irgendwelchen Themen mehr schreiben, da ich mich an die Tatsachen halte.

Lommersum den 07.03.2007

Bezug: Leserbrief von Herrn Rolf Biebl

Ich schreibe diesen Leserbrief aus der Sicht eines "Rheinländers" (Trophy 900 Hinkley)

- 1. Da meine **Hinkley** immer läuft brauche ich mir keine Ersatzteildepos anzulegen um an mein Ziel zukommen.
- Da stimme ich Ihnen zu Herr Biebl auch bei uns im "Rheinland" kann es den ein oder anderen Hagelschauer im August geben.
- Früher Vogel fängt den Wurm und die Aussage sie hätten bei Familie Hauser kein Quartier mehr bekommen entspricht nicht der Wahrheit.
- 5. Ja ich habe 4 Stück gesehen aber keine T150 .
- 6. Da sie wussten, dass 10km weiter ein Triumph Treffen statt findet, finde ich es eine Unverschämtheit von Ihnen, dem Club nichts davon gesagt zuhaben. Die Clubmitglieder vor Ort h\u00e4tten mit Sicherheit vorbeigeschaut und es ist als Clubmitglied nicht in Ordnung nachher so zu tun, als h\u00e4tte jeder von diesem Treffen wissen m\u00fcssen.
- 7. Herr Biebl, da sie sich ja auf alles so genau vorbereitet haben h\u00e4tte Ihnen auch nicht entgehen d\u00fcrfen, dass kein gro\u00dfes Interesse Seitens der Klassikerfahrer im Club auf diese Ausstellung bestand. Ich war auch dort, viele Puch waren zusehen. Neben an war das Heimatmuseum, dessen Besuch ich sehr interessant fand.

Zumal, wer weiß denn schon, außer Ihnen Herr Biebl, das Vinchgauer der Exportschlager sind und Erz und Mineralabbau das Täglich Brot war.

Ach so, es gibt auch noch ein Besucherbergwerk. Schon da gewesen? Ich schon!!!

 Anstatt auf den Blickwinkel eines Klassikerfahrers hinzuweisen, h\u00e4tte Sich unser 1. Vorsitzender und der gesamte Vorstand Stellung beziehen sollen.

Da war wohl unser Scheidender 1. Vorsitzender schon in Rente. **Schade**. Ich habe einen Draht zu Triumph

9. Ja, Ja, die gute alte Ostmark für immer gestrige Bayern eine Kultstätte.

Man muß schon viel Arbeit und Geld investieren um bei Sturm und Regen, wie unser Igel mit seinem 750ccm Chopper 15000 km und mehr im Jahr zufahren.

Fahren Sie das auch, Herr Biebl?

Und die Standfestesten waren die Triumphs ja nicht immer, oder woher kommen die Oelflecken? Herr Biebl sie haben wohl den Bericht über die Maitour nicht gelesen. S.23, unser Clubmitglied Peter schreibt etwas zur Zuverlässigkeit.

Kommen Sie auch zur JHV ? oder bleiben Sie im Hintergrund und erheben Ihren Zeigefinger nur im Wohnzimmer.

Mit triumphalem Gruß

Jack

# LUCAS GIRLING

# CONFIRMED SPECIFICATIONS & SERVICE PARTS

Teil1

Alle Originalheimer mal aufgepasst. Der TOMC hat in England eine CD erworben, mit deren Hilfe jetzt Licht in so manches Dunkel gebracht werden kann. Jedem kann jetzt geholfen werden, wenn er "LUCAS – the King of Darkness" auf die Schliche kommen will bzw. einfach nur eine zuverlässige originale Elektrik an seiner Triumph haben möchte. Zwar bekommt man überall Tips und Hilfen angeboten, richtig vertrauen kann man und konnte ich bislang darauf nicht. Bei der Restauration der Hupe an meiner Pre Unit Bonnie hat mir letztendlich nur eine Reparatur- und Einstellanleitung von LUCAS geholfen, die ich damals auf der Homepage von British Only, USA fand (davon in einem anderen Artikel mehr). Die Suche im Internet oder auf der Veterama ist jetzt nicht mehr erforderlich, da wir nun zum Thema LUCAS ein wirkliches breites Sortiment an Teilelisten, Reparaturanleitungen,

Schaltplänen besitzen. Wer z.B. den Kabelbaum an seinem Schätzchen erneuern will, sich aber vorher einige Elektriker daran ausgetobt haben oder gar die Elektrik komplett fehlt, findet bei uns alles was er braucht. Die offiziellen Triumph-Teilelisten decken auch nicht alle Änderungen ab. Von 1960 bis 1962 gab es z.B. nur eine Teileliste, allerdings ist ab Werk so geändert einiges worden (Vergaser, Elektrik). Entweder erfährt man das gar nicht oder erst wenn's zu spät ist. Aber auch andere Zulieferer, die uns noch heute um unseren kostbaren Schlaf bringen und uns die Haare raufen lasen. sind vertreten: GIRLING, REYNOLDS, CHAMPIGNON, ... Schaut einfach mal die Liste durch und ruft mich an, wenn lhr was braucht (Michael, 06322/958688). Da die Liste zu lang ist, geht's im nächsten Heft weiter.



Acolytes of The Book Of Lucas Use their Powerful Knowledge to Restore Lighting to This Elderly Lady's Norman Nippy

File Title	Description	Ref Number (if present) or Notes
AMAL		
Amal_351	Spare parts List, illustrated, undated but may be April 1938	List No 351, W 4/38 3,000
Amal_456R	Parts List for TyPe 308 carb.	List 456R, est 1949
Amal_Oct_1950	Illustrated Price List for 1950 carbs, Type J, S, M, and for Villiers autocycles	This doc is rather battered, hut mostly legible
Amal_417R	Illustrated Spare Parts List for RN Carbs	List No 417R, est 1949
Amal 441S	Illustrated Spare Parts List für' Carburettors	List No 441S, est 1950
Amal_A449	Illustrated Spare Parts List for TT9 Carb, with Type 302 Float Chamber	List No A449, est 1951
Amal_451	Illustrated Spare Parts List für Type 27 Carburettors	List No 451
Amal_A463	Parts List für Type 308 carb.	List A463, est 1951
Amal_A453	Parts List für Type 223 carb.	List A453, est 1951
Amal_A464	Settings and Spares List für Types 159, 259, & 359 carbs.	List No A464 Est date 1952, undated
Amal_A465	Parts List for Type 261 and 361 carb.	List A465, est 1952
Amal_470	Parts List für GP Racing Carburettor	List 470, July 1955
Amal_502	Spare parts List für Series 375, 376, 389 Monobloc Carburettors	List 502, issue 3, est 1955
Amal_503	Parts List für Monobloc Type carb.	List 503, issue 3, June 1955
Amal_IO4_2	Parts List für GP Racing Carburettor	List 104/2, August 1960
Amal_117_Z	Spare parts List für Series 600 and Series 900 Carburettors	List 117/2, issue 1, Aug 1966
Amal_117_3	Hints and Tips for Series 600 and Series 900 Carburettors	List 117/3, issue 5
Amal Monobloc	Illustrated Parts List, general information, and Technical drawings für the Monobloc Carburettor	List 102/2 - issue 2 May 1964
Amal Mk2 Concentric_I	Mk2 Concentric Fitting & Tuning Instructions	
Amal Mk2 Concentric_2	Mk2 Concentric Parts List & Settings für petrol and alcohol fuels	
Amal Mk2 Concentric_3	Mk2 Concentric Illustrated Parts List	Appears to be part of a catalogue /rom a compan called Wasseil, Very campiere Listingfor the various Concentric carbs
Amal_394	Amal Settings Lists für 1933 to 1939 carburettors	Lists 394, 394/36,407,416, A418
Amal_1940_1954	Complete Carburettor settings and Spare Parts List summary für British aud overseas motorcycle engines, bicycle power units, etc. 1940-1954	List 601/2 Issue 1, Aug 1961. Supersedes List No 440.
Amal_1955_1961	Complete Carburettor settings and Spare Parts List summary foT British and overseas motorcycle engines, bicycle powerunits, etc. 1955-1961	List 601/3 Issue 2, Sept 1960 Supersedes List No 523.
Amal_1962_1966	Complete Carburettor settings and Spare Parts List summary for British and overseas motorcycle engines, bicycle powerunits,etc.1962-1966	List 601/4 Issue 4, Sept 1966
Champion		
Champion_I	Extract from the 1981/82 Champion Catalogue, listing all the classic	
	bikes and the recommended Champion plug for each bike.	
Girling		
Girling_1	Parts List für Girling suspension units fitted to all bikes from mid- 1950's to 1965. Ras parts listings, specifications, spring rates, colour codes	Publication CBE/2M Printed June 1965
LUCAS		
File Title	Dangeletion	
ucas Maint	Description	Lucas Reference Numbers
acas Parts_716	Maintenance Instructions for Lucas AC Lighting Equipment Lucas Equipment Details for all British models. Appears to cover all major British models from 1936 to 1950	IO93D, L755/D, LF/I155D Cat.716. L/851/L
ucas Parts 1936-1957	Lucas Equipment Details for all British models from 1036 to 1057	1200

716A

Lucas Equipment Details for all British models from 1936 to 1957

Lucas Parts 1936-1957

Lucas Parts 1958-1962		
	Lucas Equipment Details for all British models from 1958 to 1962	
Lucas Parts_1951_to_1953.	Lucas Equipment Details for all British models. 1951 to 1953	921/5
Lucas Parts 1949_1956	Lucas Equipment Details for British and Indian models, 1949 to 1956	841 K/EX
Lucas SR Magnetos	Complete Parts List and Illustrated Guide to these Lucas magnetos	718 undated
Lucas Parts_1947c	Lucas Equipment Details für all British models. Appears to cover all major British models immediate post-war, c1947. Lovely lithographic illustrations of magnetos, mag-dynos, dynamos, cycle parts, plus lots of circuit diagrams. Great book.	AMC3 Note: if anyone can date this exactly, let me know!
Lucas Data_1948_Pub	Service data für British Motorcycles, 1948	771, F/57/H, May 1948
Lucas Parts_1949 Ariel	Lucas Equipment Details for all Ariel models. 1949	CE490, Jan 1950
Lucas Parts_1949 BSA_Sunbeam	Lucas Equipment Details for all Sunbeam models. 1949	CE507, March 1949
Lucas parts_1949 Eufield	Lucas Equipment Details forall Enfield models, 1949	CE491, April 1950
Lucas Parts_1949 Triumph	Lucas Equipment Details for all Triumph models, 1949	CE493
Lucas_BSA_1950. Lucas Parts 1950 AJS Lucas-1950-S	Lucas Equipment Details for an BSA models. 1950 Lucas Equipment Details for all 1950 AJS/Matchless models Elektrsika Utrustningar ach Reservdelar fot Motorcyklar, Amerikanska gnnnni aktiebolaget This is a Swedish manual. Title translates to "Electric equipment and spare partsfor motorcycles, American Rubber Ltd	CE591, Dec 1950 CE592,Jan 1951
Lucas Parts_1949_Norton	Lucas Equipment Details fot all Norton	CE503
Lucas Parts_1950 Triumph	Lucas Equipment Details for all Triumph models, 1950	CE599
Lucas Parts_1951 Lucas Parts_1951_Supplement	Lucas Equipment Details for all British models, 1951 Supplement für above	SB428 921/51
Lucas Workshop L-5A 1953	Lucas Workshop Instructions for Magnetos, models NI, KNI, KIF, K2F, KVF	Section L-5, Part A, extract from Publication 727, Issue I, Jan1953
Lucas Workshop Spares	Spare parts List extract from Lucas Workshop Instructions727 für 1953 Magnetos, plus Servicing Instructions für older magneto types	Sections L & M, extract from Publication 727, Issue 1,June 1953
1953	71	
	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235	Section L-7, Part A, extract from Publication 727, Issue 1, June 1953
1953	Lucas Workshop Instructions for Electric Homs, models HF 1234-	
1953  Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N	Lucas Workshop Instructions for Electric Homs, models HF 1234- 1235	Issue 1, June 1953
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235 Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos	Issue 1, June 1953
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising	Lucas Workshop Instructions for Electric Homs, models HF 1234- 1235  Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos  Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising Lucas Parts_1954_AMC	Lucas Workshop Instructions for Electric Homs, models HF 1234- 1235  Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos  Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos  Lucas Equipment Details for all British AMC models, 1954	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising  Lucas Parts_1954_AMC  Lucas Parts_1954_Enfield  Lucas Parts_1954_P M  Lucas	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235  Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos  Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos  Lucas Equipment Details for all British AMC models. 1954  Lucas Equipment Details for all Enfield models. 1954	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825 CE826
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising  Lucas Parts_1954_AMC  Lucas Parts_1954_Enfield  Lucas Parts_1954_P M	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235 Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos Lucas Equipment Details for all British AMC models, 1954 Lucas Equipment Details for all Enfield models, 1954 Lucas Equipment Details for an P & M (Panther) models, 1954	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825 CE826 CE829
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising  Lucas Parts_1954_AMC  Lucas Parts_1954_Enfield  Lucas Parts_1954_P M  Lucas Parts_1954_Triumph	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235 Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos Lucas Equipment Details for all British AMC models, 1954 Lucas Equipment Details for all Enfield models, 1954 Lucas Equipment Details for an P & M (Panther) models, 1954 Lucas Equipment Details for all Triumph models, 1954	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825 CE826 CE829 CE830
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising  Lucas Parts_1954_AMC  Lucas Parts_1954_Enfield  Lucas Parts_1954_P M  Lucas Parts_1954_Triumph  Lucas Parts_1955_AMC	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235 Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos Lucas Equipment Details for all British AMC models, 1954 Lucas Equipment Details for all Enfield models, 1954 Lucas Equipment Details for an P & M (Panther) models, 1954 Lucas Equipment Details for all Triumph models, 1954 Lucas Equipment Details for all British AMC models, 1955	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825 CE826 CE829 CE830 CE825 Different to above 1954 doc.
Lucas Workshop A 1953  Lucas Workshop KF_N 1953  Lucas Workshop Remagnetising  Lucas Parts_1954_AMC  Lucas Parts_1954_Enfield  Lucas Parts_1954_P M  Lucas Parts_1954_Triumph  Lucas Parts_1955_AMC  Lucas Parts_1955_AMC  Lucas Parts_1955_Ariel  Lucas Parts_1955	Lucas Workshop Instructions for Electric Horns, models HF 1234- 1235 Lucas Workshop Instructions for KF & N Magnetos Lucas Workshop Instructions for remagnetising magnetos Lucas Equipment Details for all British AMC models. 1954 Lucas Equipment Details for all Enfield models. 1954 Lucas Equipment Details for an P & M (Panther) models. 1954 Lucas Equipment Details for all Triumph models. 1954 Lucas Equipment Details for all British AMC models. 1955 Lucas Equipment Details for all Ariel models. 1955	Issue 1, June 1953 Section D, extract from Publicatiou 727, Dec 1953 CE825 CE826 CE829 CE830 CE825 Different to above 1954 doc. CE827

# Termine 2007

# April

31.3-1.4	Voorjaarstreffen/Amswer	TOCN-Holland (WATOC)
14.	JHV in Volkers	
2122.	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 46.)	TOCN-Holland (WATOC)
1114.	Rhyl Rally,Rhayl Wales	TOMCC-UK (WATOC)
1720.	Maitour	TMOC

# Juni

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

# Juli

79.	Sommertreffen Immenhausen	TMOC (WATOC)
	Rabbit Rally,Kent	TOMCC-UK (WATOC)
	Legend Rally, Kent	TOMCC-UK (WATOC)
	Offas Dyke Rally, Clyro Wales	TOMCC-UK (WATOC)
2122.	Ramkvilla	TOMCC-Sweden (WATOC)
2729.	Albion Rally	TOC-DK (WATOC)

# August

	South Hants Rally	
1012.	30 <sup>th</sup> Brittania Rally	TOMCC-Sweden (WATOC)
1719	Brittania Rally, Rodkaersbro	TOC-DK (WATOC)
1719	Niort/Fontenay-le-Comte	Triton Club France (WATOC)
25.	Skanska Anglofilrallyt	TOMCC-Sweden (WATOC)

#### September

	Concorde Rally, Weston super mare	TOMCC-UK (WATOC)
13.	Old bike farm rally,Etnedal 180km north of Oslo	TOMCC-Norway (WATOC)
79.	Indian Summer Party	R.A.T. Pack Baldauf/Köln
1416.	Amelandtreffen, Ameland	TOCN-Holland (WATOC)

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



# WILLKOMMEN ZUR TMOC-SOMMERPARTY 2007!



WO ? -IN IMMENHAUSEN BEI KASSEL WER? -FAHRER UND FREUNDE KLASSISCHER ENGLISCHER MOTORRÄDER WAS ? -LAGERFEUER, BIER & GRILL, MUSIK, CAMPING & GRUPPENZIMMER

WANN ? -VOM OG, BIG OB, JULI

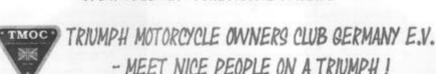


ANFAHRT: BAB A7/E25, ABFAHRT 75, ÜBER HANN, MÜNDEN, WILHELMSHAUSEN, HOLZHAUSEN NACH IMMENHAUSEN, VON DORT DEN SCHILDERN FOLGEN. WIE IMMER IST DIE TMOC-SOMMERPARTY BESTANDTEIL DER WATOC RALLY CHALLENGE.



ANFRAGEN: MICHAEL OCHS, TEL. 06322-958688 UND ULRICH LOHRENGEL, TEL. 0171-2103915 ODER MAIL AN: VORSTAND@TMOC.DE











### Sinnier... sinnier...

... über die Vor- und Nachteile, wenn unsere News ein einziges Mal einen Monat früher erscheinen könnte ...

August 2000, August 2001, August 2002, ... August 2006. Im TMOC-Land sitzen Texter, Redakteure, Präsis unserer News und deren Stellvertreter an den PCs und schreiben alle die selben Sätze: "Fröhliche Weihnachten und einen guten Rutsch" – im August !!!! Draußen scheint die Sonne, es sind 30 Grad im Schatten, und man muss schon an die Weihnachtsgrüße denken. Bescheuert. Weil ich den Vorschlag schon an verschiedener Stelle gemacht habe und die Idee dann doch

irgendwie immer nicht weiter gedacht oder aufgegriffen wurde, stelle ich sie Euch heute in dieser betroffenen News vor.

Begleitet mich mal durch ein Jahr, in der unsere News virtuell anders erscheint als bisher und diskutiert es (das tut Ihr ja gern) kontrovers, z.B. am 14.4., mal aus. Zur Übersichtlichkeit stelle ich Vor- und Nachteile tabellarisch dar. Und dann macht mal was draus.

## 1) Die News für Oktober erscheint bereits im September

Das bedeutet: Der Redaktionsschluss wird Ende Juli (bisher August) sein, sie wird im August erstellt, seit Erscheinen der letzten News ist mal gerade ein Monat Zeit zum Berichtesammeln.

Vorteile	Nachteile
Wir haben <u>nicht</u> bereits die letzte News des Jahres, keiner muss	Die Titelseite der News muss geändert werden: Monate Sept., Okt., Nov. – evtl. muss das "of the Quarter" wieder weg
Weihnachts- und Neujahrsgrüße schreiben.	Für einen Bericht über das Sommertreffen ist nur 2-3 Wochen Zeit – vielleicht vorab ein kurzes Resümee (aber auch Vorteile s. 2.)?
Wir haben noch Saison, es gibt noch viele	Der Termin des Jahresabschlusstreffens sollte einen Monat früher als sonst feststehen
interessante Treffen, die zu besuchen ein Hinweis	Ein einziges Mal müssen wir
in der News lohnt	Mal etwas schneller in die Tasten hauen oder und vielleicht auf eine dünnere News einstellen (ich bin überzeugt, zusammen schaffen wir das erstere!)

## 2) Die News für Januar erscheint bereits im Dezember

Das bedeutet: Der Redaktionsschluss wird Ende Oktober (statt bisher Nov.) sein, der 3-monatige Erscheinungsrhythmus der News ist bereits wieder hergestellt. Die News wird im November erstellt.

Vorteile	Nachteile
Wir haben die letzte News des Jahres im Dezember, wo sie auch hingehört. Adventszeit, Weihnachts- und Neujahrsgrüße machen jetzt Sinn	Die Titelseite der News muss geändert werden: Monate Dez. 200X., Jan., Feb. 200Y – evtl
Es besteht genügend Zeit für alle Mitglieder, über das im Juli stattfindende Sommertreffen nochmal nachzudenken und in Ruhe Text und Bild hierfür zusammen zu stellen	muss das "of the Quarter" wieder weg.
Kein Dezember-Weihnachtsstress für die Redakteure, die sonst zum Januar eine Zeitung auf die Beine stellen mussten	Ein einziges Mal müssen wir
Der beste Zeitpunkt, die Mitglieder auf die Erneuerung der Clubmitgliedschaft hinzuweisen, ist der letzte Monat im Jahr	In einem Jahr eine News- Ausgabe mehr von unseren Clubgeldern zahlen

#### 3) Die News für April erscheint bereits im März

Das bedeutet: Der Redaktionsschluss wird Ende Januar (früher: Februar) sein, der 3-monatige Erscheinungsrhythmus der News ist wieder wie immer. Die News wird im Februar erstellt

Vorteile		Nachteile
<ul> <li>Die Tagesordnung für die JHV kommt zeitnah und vor allem noch zeitgerecht im Sinne der Satzung bzw. des Satzungsrechts</li> <li>Die TOP-Vorschläge können mindestens zwei Monate länger eingebracht werden. Änderungen sind auch kurzfristig im Februar noch möglich – dies sorgt für bessere Akzeptanz im TMOC</li> <li>Häufiger erscheinende TMOC-Zeitungen haben bereits erste Treffenstermine gemeldet – wir sind bereits up to date mit unserer Terminliste</li> <li>Redaktionsschluss im Januar – viele nehmen sich fürs neue Jahr was vor: vielleicht mal einen Bericht für die News zu schreiben?</li> <li>Der Kassierer hat einen Überblick über die Mitgliederentwicklung im neuen Jahr. Wer nicht gezahlt hat, möchte nicht weiter Mitglied sein und erhält im März keine News, wir sparen Geld und haben ein paar Werbeexemplare übrig</li> <li>Die Aprilscherze entfallen (News lag noch nie am 1.4. in den Briefkästen)</li> </ul>	der mus geä wer Mor Apr evtl das Qua	News ss indert rden: nate März, , Mai- , muss ; "of the

#### 4) Die News für Juli erscheint bereits im Juni

Das bedeutet: Der Redaktionsschluss wird Ende April (bisher im Mai) sein, der 3-monatige Erscheinungsrhythmus der News hat sich gewohnheitsgemäß eingestellt. Die News wird im Mai erstellt (vorher Juni)

Vorteile	Nachteile
Im Juni ist die Salson voll im Gange. Über den Termin des	Die Titelseite der News muss geändert werden
Sommertreffens wird rechtzeitig	Das Sommertreffen sollte einen Monat vorher vom Grundsatz her feststehen (das dürfte das Problem nicht sein), auf kurzfristige Änderungen (bezüglich Termin/Ort) müsste dann flexibel reagiert werden (musste es bisher bei Änderungen "in letzter Minute" auch)

#### 5) Die News für Oktober erscheint bereits im September

Das bedeutet: Der Redaktionsschluss wird Ende Juli sein, die News wird im August erstellt. Endlich keine Weihnachtsgrüße mehr im Sommer schreiben...

Vorteile?

Über Vor- und Nachteile konnten wir lange genug Erfahrungen sammeln.
Ein Jahr ist nun vorbei, Zeit für eine Auswertung und ein Fazit.
Und wie soll's zukünftig sein?











# Motordemontage einer Triumph T100C Unit

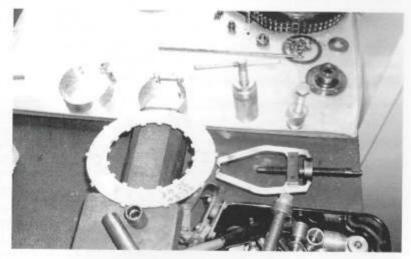
Wie ist das schön... Nach leidlicher Odyssee und Ermangelung an Zeit und Raum für meine Ladies, ist es nun endlich wieder hell am Horizont. Da ich mir ja fest vorgenommen habe, dieses Jahr wieder ein paar Meilen zurückzulegen, musste ich meine neue Werkstatt (direkt im Haus, beheizt, Fenster...) für die richtige Arbeit aktivieren.
Eigentlich hätte ich es ja still und leise gemacht. Aber da uns der Norton Günter ständig mit Nortonberichten malträtiert, habe ich gesagt "GENUG!!" Es wird Zeit für edle Konstruktionen, ausgefeilte Motorentechnik und traumhafter
Servicefreundlichkeit: Schrauben mit Triumph! Da mir an meinem Scrambler ja vor Urzeiten das Pleuel gerissen ist
(Letzte Ausgabe das Motorenfoto), blieb mir nichts anderes übrig, als einen mir eigentlich unbekannten Motor einzusetzen. Ich hab ihn angetreten bekommen, allerdings war schnell klar, dass er geöffnet werden muss. Zu viel Öl
kam aus den Ritzen. Zudem hatte der vorherige Besitzer (ein bestimmt freundlicher US Amerikaner) reichlich dem
Silikon zugesprochen, das leider überall nur ölige Fäden zog. Aber egal, ich hab ja Platz und eine
Motorradhebebühne. Motorrad drauf, Motor ausgebaut und in den neu provisorisch zusammen gezimmerten
Montageständer montiert. Jetzt konnte es los gehen. Aber zwischendurch mal einen kleinen Rückblick: Als ich
damals meinen ersten Motor gemacht habe, den meiner Daytona, da hatte ich eine alte Handwerkerwerkbank, eine
Werkzeugkiste, eine Garage und kein Licht. Und ja, ich habe den Motor zusammenbekommen und er läuft heute



noch. Allerdings habe ich schon einige Dinge gemacht, die nicht ganz so lupenrein waren. Ich habe die Kupplungsnabe mit Schraubenziehern abgehebelt, die Nockenwellen erst gar nicht demontiert und überhaupt alles etwas rustikaler angefasst. Das ist Jahre her und ich bin deutlich schlauer und routinierter geworden. Mittlerweile nenne ich einiges an Spezialwerkzeug mein Eigen und ich muss sagen, es erleichtert die Sache ungemein. Fangen wir mal an mit dem Primärantrieb. Den Primärdeckel macht man noch mal eben schnell ab. Vor lösen der Schrauben sind aber auch hier ein paar Kleinigkeiten zu beachten. Erst mal Öl ablassen, dazu ist vorne von unten eine kleine Schraube zu lösen, danach von hinten den Kettenspanner für die Primärkette entspannen. Hier kommt das erste Spezialwerkzeug zum Einsatz, auch wenn an dieser Stelle ein großer Schraubendreher ausreichen würde. Trotzdem geht es mit dem speziellen Adapter einfacher. Na gut, Kette entspannt und

anschließend ist die Mutter des Kettenspanners vorschriftsmäßig in den Öltopf gefallen... Blöd, aber den finden wir schon wieder. Jetzt wird es schon spezieller. Ohne Hektik und mit viel Ruhe (Langsamkeit zahlt sich hierbei aus) muss erst mal die Kupplung zerlegt werden. Mit Spezialwerkzeug gehen die Muttern der Kupplungsfedern einfach runter und die Druckplatte liegt schnell auf der Ablage (hier ein Alublech aus der Backstube. Groß, mit Rand, ideal.) Die Scheiben kommen auch eine nach der anderen raus, die muss man mit etwas dünnem heraus friemeln, ist aber einfach. Jetzt muss zum lösen der Kupplungsmutter der Kupplungskorb und das Kupplungscenter mittels

einer speziellen Scheibe, die gleichzeitig innen und Außenverzahnung besitzt, blockiert werden. Dieses Werkzeug kann man locker selber basteln, man benötigt nur eine Reibscheibe und eine Stahlscheibe. Diese verbindet man mit drei kleinen Schrauben oder heftet sie zusammen, ja nach Lust und Laune. Ich habe mir aber auch noch mal eine "fertige" gegönnt. Die Zentralmutter sitzt sehr fest auf dem Gewinde der Getriebehauptwelle. Es passt eine metrische Nuss von 24 mm. Wenn man jetzt einfach die Knarre aufsetzt und versucht, loszudrehen, dann dreht die Kupplung über die Kette einfach den Motor durch, Im Werkstatthandbuch steht, dass das Getriebe in den höchsten Gang geschaltet werden soll und dann per Hinterradbremse blockiert wird. Das bedeutet aber auch, dass



dies in eingebautem Zustand passieren muss. Aber keine Angst, unser Freund hat einen Namen und der heißt "Losbrechmoment". Ich nehme nicht die Knarre, sondern die Tommybar. Aufgesetzt und mit dem schweren Hammer ein kurzer, knackiger Schlag auf das Ende der Tommybar. Die Mutter löst sich sofort und ohne Ärger. Wichtig ist hierbei, dass die Nuss gut sitzt. Dank Qualitätswerkzeug von Gedore kein Problem bei mir. Mittlerweile komme ich in freudige Erwartung, denn der Motor sieht bisher von innen hervorragend aus. Da habe ich schon

deutlich schlimmeres gesehen. Aber weiter im Text, wenn man jetzt schlau ist (nicht so wie ich) schraubt man direkt den Kupplungsabzieher (unbedingt empfehlenswert, alles andere macht nur Schaden) ein, bevor man den Kupplungscenter rauszieht. So bleiben nämlich die Rollen, auf denen der Korb läuft, in Position und fallen nicht direkt in den Dreck. Sei es drum, ich habe es vergessen und die Rollen plumpsten hinab. Also alle aufgesammelt, durchgezählt, 20, alles in Ordnung. Den Korb kann man so jetzt schon entfernen, auch ohne das Primärritzel zu demontieren. Beim Einbau ist es leicht anders, aber wenn man den gesamten Motor strippt, kann man auf manche Feinheiten verzichten. Nun muss die Lichtmaschine los. Die 3 Muttern gehen vergleichsweise leicht runter, den Stator abziehen und gut weg legen. Bei diesem Motor läuft das Kabel nach oben und wird durch eine Gummitülle geführt. Dies ist eine gute Lösung, im Modell vorher geht das Kabel eher nach hinten raus, was für die Demontage nicht so gut ist. Vorsicht mit dem Kabel, die Jahre in Öl und Hitze haben die Isolierung spröde werden lassen, wenn man hier zu sorglos ist, kann es richtige Probleme geben. Es wäre nicht das erste Kabel, welches direkt an der Vergussmasse der Lima abbricht. Nun muss der Stator abgezogen werden. Mit der Mutter gehen wir genauso um, wie mit der an der Kupplung. Tommybar, Nuss, Hammer, ab! (Übrigens: Man kann einen Motor auch blockieren. Und zwar über die Kerzenlöcher. Dort schraubt man ein eigens angefertigtes Blockierwerkzeug ein und sorgt so dafür, dass ein Kolben anstößt. Ich mag das nicht so gerne, aber es wird durchaus Fälle geben, wo das notwendig sein sollte. Eine Bauanleitung für ein Blockadewerkzeug folgt am Ende des Berichtes). Den Rotor ziehe ich mal eben mit einem (qualitativ hochwertigen) Klauenabzieher vorsichtig runter. Manchmal sind die noch zusätzlich geklebt, dann ist es undankbar und benötigt Wärme. Hier ist dann der Einsatz der Flamme gefragt. Aber wenn es



geht, sollte nur "warm" abgezogen werden. Zum Erhitzen der verschiedenen Bauteile später aber mehr. Der Rotor ist ab und dann kann jetzt das Primärzahnrad abgezogen werden. Dieses ist in der Regel gut zu entfernen. Wenn es aber mal schwer geht, sollte man unbedingt der Versuchung widerstehen und das Zahnrad nicht vom Gehäuse mittels Schrauben abdrücken. Die Gewindelöcher sind für einen Abzieher, den ich mir selber noch nicht gebaut habe, der aber gut funktionieren sollte. Ich habe hier wieder einen Klauenabzieher genommen, geht auch. Besser ist aber natürlich der vorgesehene. Wichtig bei der Arbeit mit Abziehern ist es, dass man auch hier nicht einfach rohe Kräfte walten lässt. Man gibt sanften Druck auf den Abzieher und hat dann mehrere Möglichkeiten. Man kann Wärme zuführen, einen kurzen Schlag auf den Abzieher geben oder einfach langsam weiter drehen. Gut ist es, eine Kugellagerkugel zwischen Welle und Abzieher zu packen, damit der Abzieher die Welle nicht beschädigt. Ich habe an so

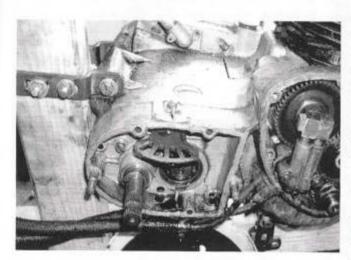
einer Stelle auch schon mal mit Hartholz gearbeitet, Holz ist eh ein sehr feiner Helfer beim zerlegen von Motoren. Wie ich schon anmerkte, größere Probleme hat mein Motor nicht gemacht. Jetzt ist der komplette Primärtrieb zerlegt und wir können uns höheren Aufgaben widmen. Um an das Getrieberitzel zu kommen, muss der Deckel entfernt werden. Schlitzschrauben und Aluminium, eine blöde Kombination. Jede Schraube bekommt erstmal mit einem Schraubendreher und Hammer einen kurzen Schlag, Durchaus feste, aber bitte gefühlvoll. Durch den Schlag ist sie besser zu lösen. Dann bitte einen wirklich passenden Schraubendreher nehmen, sonst hat man keinen Spaß. An einer Trident musste ich mal eine ausbohren. Da es ein Durchgangsloch war, war es nicht so





schlimm. Wenn der Kopf weg gebohrt ist, dann hat der Gewinderest kaum Spannung und ist einfacher raus zu bekommen. Das Ritzel ist mit einer großen Mutter auf der Hauptwelle befestigt, dazu braucht man einen großen Steckschlüssel. Eine Blockade ist hier recht einfach zu realisieren.

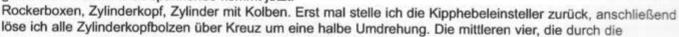
Auf der Primärseite sind wir nun fertig, also drehe ich den Motor um. Das heißt, ich drehe den Montageständer. Der Steuerdeckel hat noch rundherum alte originale Kreuzschrauben. Diese sind ein wenig verschrien in der Szene, ich sage, zu unrecht. Die meisten Leute nehmen einfach einen zu kleinen Kreuzschraubendreher. Der passende ist recht groß und ist wahrscheinlich nicht Standard in jeder Werkstatt. Auch die Kreuzschrauben bekommen alle einen trockenen Schlag. Für diese Arbeit sollte man keine Schraubendreher mit Kunststoffgriff nehmen, sondern mit Holzgriff und durchgehendem Metallkern. Der Deckel geht schwer ab, man muss aber auch hier nicht brutal werden. Zuerst muss natürlich die Zündungsgrundplatte abgeschraubt werden, der Rotor oder Fliehkraftversteller vom Konus gezogen werden. Hierzu die zentrale Schraubbolzen lösen und einen kurzen Schlag mit dem Aluhammer geben. Dann sollte sich das Teil lösen. Den Deckel bekommt man schwer runter, zumal hier auch Silikon an der Dichtfläche klebt. Ich haue rundherum mit dem Schonhammer oder dem Holzgriff seitlich auf den Deckel. Am veränderten Geräusch hört man, ob der



Deckel los ist. Öl auffangen nicht vergessen! Hier ist es recht unspektakulär, einen Augenmerk sollte man unbedingt auf den Antriebsklotz der Ölpumpe legen, und natürlich den Öldruckschalter und dem Überdruckventil. Hier ist ein spannender Punkt, denn anhand der Ablagerungen kann man durchaus auf den Rest des Motors schließen. Ist alles sauber, prima. Ist hier schon schwarzer Schmock, kommt man um eine Demontage der Kurbel nicht umhin, um dann die Schlammhülse zu reinigen. Dies ist eigentlich nie verkehrt. Bei diesem Motor sieht innen alles hervorragend aus. Die Nockenwellen lass ich erst mal unberührt, wie weit ich zerlege, weiß ich an dieser Stelle noch nicht. Jetzt muss das Getriebe raus. Das ist recht einfach. Erst muss der äußere Deckel ab. Die einzige Hürde ist hier, neben der abspringenden Kickstarterfeder, der Schaltmechanismus, der mittels zweier Zapfen in die Schaltplatte greift. Hierzu sollte der Schalthebel montiert sein und betätigt werden. In dem

Moment, in dem die Schaltplatte eingerastet ist, sind die federbelasteten Zapfen des Schaltquadranten in einer Position, die es ermöglicht den Deckel abzuziehen. Dies ist etwas fummelig, aber eigentlich nicht schwer. Auch

hier, sehr guter Eindruck aller Teile. Das Getriebe ist nach lösen zweier weiterer Schrauben einfach herauszuziehen. Einfach? Na ja. Auf alle Fälle muss die Schaltplatte in eine Position gebracht werden, dass sie beim ausziehen nicht am Gehäuse verkantet. Also gerade... In diesem Fall ging es nicht mit sanften Worten. Also ein weiches Holz an die Getriebehauptwelle gesetzt und mit dem Hammer einen kleinen Schlag verpasst. Wenn man die Lager weiterverwenden möchte, sollte man das unterlassen. Allerdings sollte man die Lager eh wechseln... Das Getriebe sieht auch gut aus, ich mache mir schon Illusionen der Motor hätte Standardmaß und kaum Verschleißspuren. Aber da hatte ich die Kolben noch nicht gesehen... Das wirklich spannende kommt jetzt.

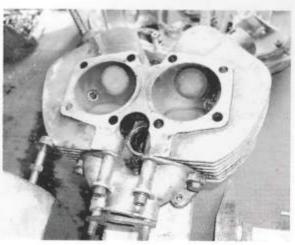




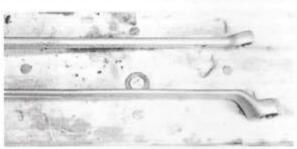
Rockerboxen gehen, entferne ich komplett. Dann erst löse ich die Rockerboxen und hebe diese ab. Jetzt die restlichen 4 Bolzen ausdrehen und der Kopf ist frei. Wenn der Kopf nun fest sitzt, dann kann man den Motor einfach durchdrehen, die Komprimierung durch die Kolben drückt dann den Kopf ab. Hier war gut zu sehen, dass die Zylinderkopfdichtung nicht mehr dicht war. Nun denn, von innen sah der Kopf zumindest gut aus. Die Kolben waren auch nicht sehr verbacken,

allerdings konnte ich erkennen, dass die Kolben schon im Übermaß +040 verbaut waren. Schade, denn das bedeutet, dass ein weiteres Aufbohren nicht mehr geht. Zumindest gab es kein

größeres Übermaß ab Werk, mittlerweile sind wohl schon Kolben bis +080 erhältlich. Da ich aber schon längere Zeit unter dem Motto gelebt habe "Ich verlasse keinen Teilemarkt ohne Kolben" (Walter kann euch da ein Liedchen singen), stellt dies nun das geringstes Problem dar. Spätestens jetzt war klar: Motor komplett auf... Wenn, dann richtig. Der bisherige gute Zustand des Motors macht jeden-







falls Mut, dass es sich lohnt. Jetzt kommen wir zum Zylinderblock. Die Laufbahnen sahen von oben noch brauchbar aus, aber die Kolben hatte ich ja immer noch nicht komplett gesehen... Den Zylinderblock könnte man eigentlich ganz einfach abschrauben... Könnte, allerdings hat Triumph damals extrem wenig Platz gelassen, um einen Schlüssel anzusetzen. Eine Arbeit für Gynäkologen... Als Verbesserung wurden anstatt Sechskantmuttern, welche mit 12 "Kanten" verwendet. Also benötigt man einen 1/2" Ringschlüssel, der nicht stark gekröpft ist. Mein ursprünglicher von Gedore war nicht so sehr gut geeignet, so dass ich mir einen schlankeren von Hazet zugelegt habe. Und auch den habe ich noch schmaler geschliffen... Das Problem ist nicht, den stärker gekröpften aufzusetzen. Nein, wenn die Mutter los ist, bekommt man ihn nicht

mehr runter... Ich habe übrigens auch schon mal diese 12-kant Muttern mit einem Hammer und Körner Schlag für Schlag abgeprügelt... Der große Moment. Alles los, und... Moment! Jetzt sichern wir erst mal die Stößel gegen runterplumpsen. Denn auch wenn wir den Motor öffnen, dann sollte trotzdem nichts ins Kurbelhaus fallen. Haushaltsgummiband tut hier gute Dienste, indem man die Stößel einfach umwickelt. Sieht schwerer aus, als

es eigentlich ist.

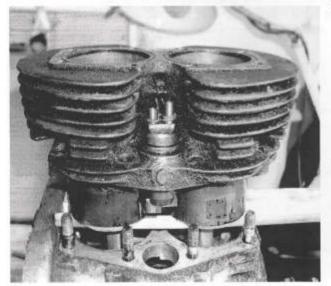
Dann lege ich mir 2 schmale Holzstäbe zurecht, die ich noch bevor ich den Zylinder komplett abziehe, vor und hinter die Pleuel schiebe. So können sie nicht ans Kurbelgehäuse stoßen und sich dort Macken und Kerben holen. Dabei muss übrigens die KW auf OT stehen, damit unterhalb der Kolben genug Platz für die Holzstäbe bleibt. Der Zylinder hier backt sehr schön fest, es ist nicht ganz einfach, ihn abzuziehen. Dem Impuls, mal eben mit dem Hammer nachzuhelfen sollte man in jedem Fall widerstehen. Ich nehme ein Stück Holz und lege es oben auf den Zylinder und haue mehrfach an verschiedene Stellen senkrecht mit dem schweren Hammer.

In der Hoffnung, dass dann der Zylinder leichter abgeht. In ganz hartnäckigen Fällen kann man mit einem langen

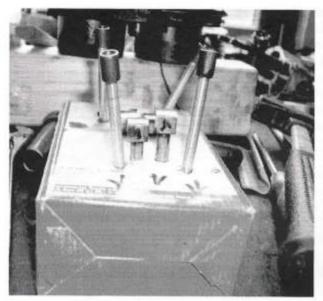
Hartholz oben mittig am Zylinder ansetzen (Wo das Stößelrohr her läuft) und leicht klopfen. Aber bitte gefühlvoll. Wenn gar nichts geht, dann einfach Kolben in UT Position bringen, wieder die Kopfdichtung auflegen, den Kopf aufsetzen, alle 8 Bolzen gleichmäßig anziehen und den Motor durchdrehen. Dann geht es in jedem Fall. Aber







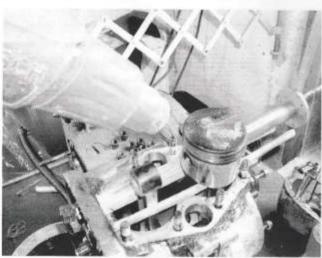
Zündkerzen vor dem Bewegen der Kolben in Richtung OT einschrauben ;-). Ihr wisst schon, das Luftpumpensystem...
Nachdem ich den Zylinder hoch-, aber noch nicht abgezogen habe, schiebe ich besagte Holzstäbe unter. Jetzt lass ich das ganze so und schaue erstmal rundherum, ob etwas ins Gehäuse fallen könnte. Langsam wird jetzt der Zylinder abgenommen und abgelegt. Hier kann man jetzt schön erkennen, ob ein Kolbenring abgebrochen ist oder sonst was nicht in



noch im Kopf, der meinte, die Nockenwellen würden im Betrieb kaum kaputt gehen. Aber bei längeren Standzeiten, wenn auf Dauer der Motor nicht gedreht wird und Druck auf einem Nocken liegt, dann korrodiert es drunter und die Oberfläche nimmt Schaden. Einleuchtend. aber trotzdem muss es erst mal bewiesen werden. Aber das muss ich ja gar nicht, es reicht, wenn ich ihm glauben kann. Und das tu ich. Der Kolbenbolzen ist auch ein zäher Geselle. Vorher aber die Kolbenclipse rausfummeln. Die Drahtringe sind etwas fummelig, aber mit einer Reißnadel geht es ganz gut. Wenn wir dann vorher noch die Kurbelgehäuseöffnung mit einem Tuch verschließen, gibt es keine Probleme. Da muss ich gerade dran denken, wie mir im frisch überholten Motor der Trident infolge von Vergesslichkeit (kein Haushaltsgummi...) 4 von 6 Stößeln ins Gehäuse gefallen sind. Die da raus zu bekom-

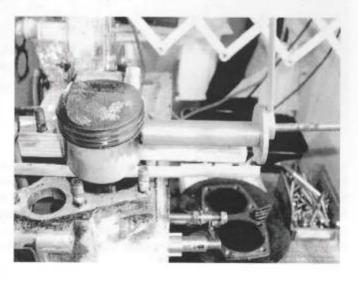
Ordnung wirkt. Wenn wir den Zylinder kopfüber ablegen, können wir jetzt einzeln die Stößel entfernen, die Laufrichtung markieren und ablegen. Ich entfette die Stößel mit Bremsenreiniger und schreibe auf die Stößel mit dem Edding die Position und Laufrichtung. Diese stecke ich dann in meinen gebastelten Karton zu den Stoßstangen, nun ist alles bis zum Wiedereinbau gut aufgehoben. [15] Jetzt schau ich auf meine Kolben, schlucke und sage leise "Oh weh..." Die haben also wirklich ihren Sonntag hinter sich. Abgesehen von den Klemmspuren, ist zu erkennen, dass es an sämtlichen Ringen an den Stößen durchgepfiffen hat. [16] Und dabei war die gemessene Kompression sehr gut (12 bar). Laufen würde er damit weiterhin, da bin ich mir sicher. Aber wenn man mal so weit ist, dann sollte man Köpfe an die Macht Nageln...(oder so ähnlich). Der nächste Arbeitsschritt ist ein Blick auf die Nockenwellen. Die sehen von oben erst mal gut aus, ist auch bei Triumph 500em nicht das größte Problem. Zumal wir hier schon ein 70er Modell mit gehärteten Nockenwellen vor uns sehen. Eine interessante Theorie habe ich vom Joseph Joy

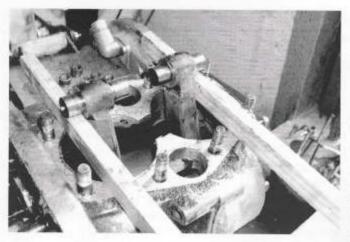




Amulinium dehnt sich in Hitze ja mehr als Stahl... Dazu habe ich mir eine einfache Vorrichtung gebaut. Aus einer M6 Gewindestange, 2 M6er Muttern und einem Kupferrohr. Damit geht es sehr einfach. Hierbei geht es darum, die Pleuel zu schonen. Also nicht den Kolbenbolzen mit einem Austreiber ausklopfen, sondern sanft ziehen. Wenn ich den Kolben hätte weiter benutzen wollen, hätte ich wohl auch

men hat mehr als eine Woche grübeln und fummeln benötigt. Einer der Stößel hatte sich dermaßen geschickt unter
die Kurbelwelle gelegt, dass sie nicht drehbar war... Aber es
ist gut gegangen und die Maschine hat danach funktioniert.
Der Kolbenbolzen muss jetzt raus. Dazu sollte man den
Kolben erwärmen. Ich nehme nicht die Flamme, sondern
den Heißluftfön und erwärme damit langsam und gleichmäßig den Kolben. Jetzt geht der Bolzen recht leicht raus, denn



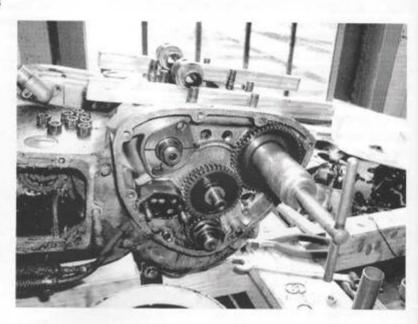


eher etwas aus weichem Holz genommen. Kupfer ist zwar weich, aber durch die dünnwandige Ausführung ist die Punktbelastung am Kolben schlecht. Jetzt ist es fast geschafft. Wir haben den so genannten Rumpfmotor vor uns. Wenn wir jetzt noch die Nockenwellen demontieren, ist das Werk vollbracht und wir können uns an das Zerlegen des Gehäuses begeben. Wohlgemerkt, bei den 500ern kann man die Gehäuse bei eingebauten Nockenwellen trennen, aber warum? Die Nockenwellen lässt man gerne mal drauf, weil es ein Problem darstellt, die Steuerzahnräder ordentlich abzuziehen und wieder aufzusetzen. Sollte man aber an dieser Stelle nicht machen, wir haben doch Spezialwerkzeug.

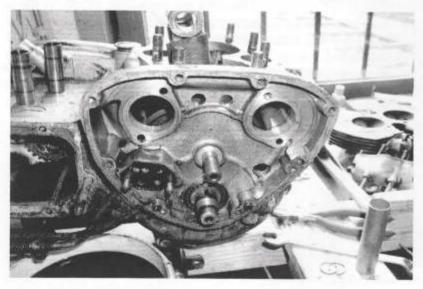
Jetzt geht es endlich den Nockenwellen an den Kragen. Die Muttern haben ein Linksgewinde, also vor dem Lösen

der Muttern Nachdenken. Vor der Demontage muss erst noch die Ölpumpe ausgebaut werden. Ich habe es mir angewöhnt, diese dann sogleich in ein Ölbad zu legen. Mit sauberem Öl, wohlgemerkt. Da liegt die dann, bis ich

Zeit finde, sie zu inspizieren. Der Vorteil ist, dass kein Dreck in die Pumpe kommt. Der Gleitstein sieht an dieser Maschine schon leicht beansprucht aus, aber dem widme ich mich wie gesagt später. Nach Lösen der Muttern der Nockenwelle ist eines besonders wichtig: Mit einem Körner unbedingt die Nut für den Scheibenkeil markieren. Jedes Steuerzahnrad der Triumph hat 3 Stück davon, die es ermöglichen, die Steuerzeiten besonders genau einstellen zu können. Markierungen, wie die Räder zueinander stehen, muss man nicht anbringen. Hier hat Triumph damals vorbildlich gearbeitet und gute Markierungen eingebracht! Wichtig ist aber, die Zahnräder zu markieren in Hinblick auf Einbaulage Einlass- oder Auslassnockenwelle. Jetzt schraubt man einfach das Abziehwerkzeug auf, gibt Druck auf die Welle und die Zahnräder sollen sich lösen. Diese sitzen mal wieder höllisch fest, dann wünsche ich mir immer einen Abzieher in besserer Qualität. Leider muss ich

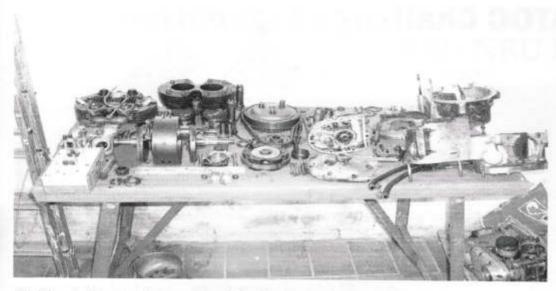


mit dem auskommen, was ich habe. Nach Demontage der Zahnräder markiere ich diese sogleich. Im eingebauten



Zustand habe ich sie mit Körnerschlag markiert, jetzt entfette ich mit Bremsenreiniger die Rückseite und schreibe mit Edding noch mal die Einbaulage auf, sicher ist sicher. Bei den 500ern ist der Nockenwellenabzieher gleichzeitig der Abzieher für das Kurbelwellenzahnrad. Sehr gut, denn das geht sehr schwer ab. Und wer hier mit Schraubendrehern abhebelt, der riskiert mal wieder Schaden. Jetzt kommen wir, bzw. ich, zum Finale...Die Lagerschilder der Nockenwellen sind abgenommen und die Nockenwellen selber ausgebaut. Nun können die Gehäusehälften getrennt und die Kurbelwelle ausgebaut werden. Dazu werden die letzten Schrauben gelöst und natürlich der Motor aus dem Montageständer gehoben. Die Bolzen rundherum sind einfach und offensichtlich, aber bei diesen Modellen sind noch 2 ver-

steckte Senkkopfschrauben oben, wo der Zylinder aufgesetzt ist verbaut. Aber scheinbar sind die gar nicht so wichtig, denn die 72er Modelle haben diese Schrauben gar nicht mehr. Irritierend für mich, dass diese beiden Schrauben gerade mal handfest waren. Ebenso wie die der Lagerschilde der Nockenwellen. Ich nehme dort in der Regel Loctite Schraubensicherung... Die Kurbelwelle steckt auf der linken Seite in einem geteilten Rollenlager, rechts in einem Kugellager. Dies bedeutet, dass die linke (Primärseite) Gehäusehälfte abgehoben werden sollte. Hier an meinem Motor saß alles sehr fest, die Gehäusehälften ließen sich sehr schwer trennen. Mit Hammer und



Holz etwas auf den Kurbelwellenstumpf geklöpfelt, dann ging auch das. Achtung! Um die Pleuel nicht zu beschädigen, müssen diese in der UT Position sein. Dann passen sie ohne Kontakt zum Gehäuse durch die Öffnungen. Jetzt ist alles geschafft und der Motor ist so was von komplett zerlegt...

Jetzt geht es an die Inspektion der Bauteile. Und hier interessiert es besonders, wie die Pleuellager aussehen.

Die Pleuelschrauben lassen sich mit der Knarre gut lösen, dazu sollte man trotzdem seine Kraft gut dosieren. Mit der einen Hand hält man das Pleuel, mit der anderen dreht man die Knarre gefühlvoll aber kräftig und nicht ruckartig. Die Lagerschalen sitzen in dem geteilten Pleuelfuß in Nuten, die die Einbaulage bestimmen. als ich den ersten Pleuel abgebaut habe, konnte ich sehr gut die mittig verlaufende Rille erkennen. Scheinbar ist etwas Dreck durch die Ölbohrung im Hubzapfen an die Lagerstelle gelangt. Aber insgesamt sieht es sehr gut aus, auf der Rückseite der Lagerschale ist in der Regel das verwendete Übermaß angegeben, hier habe ich eine Kurbelwelle im Standardmaß erwischt. Nachdem die Kolben schon +040 waren, hatte ich schon mit einem Untermaß gerechnet. Dies zeigt, dass die 500er eigentlich keine Probleme bei den Pleullagern hatten. Denn meine Daytona hatte ein ähnliches Bild. +040 Kolben, aber std. Kurbelwelle. Das kann aber auch bedeuten, dass die kleinen Triumphe an

den Kolben empfindlich sind und die Übermaße der Kolben eben nicht für lange Laufleistung stehen. Es gab offiziell +020 und + 040. Die auch verfügbaren +010 und +030er sollen laut meinen Daten vorwiegend für den Triumph Service gedacht gewesen sein. Für Garantiereparaturen. eben ohne ein Übermaß für den Kunden zu verlieren. Wenn es so wäre, wäre es trotzdem komisch..

Nun sind wir am Schluss

der "Kleine-Tiger-Antriebseinheit-Zerlegeanleitung angekommen.

In der nächsten Ausgabe kommen wir dann zur Überprüfung und Beurteilung der einzelnen Bauteile und danach dann zum Zusammenbau. Bis dahin ordere ich mal schnell die Ersatzteile und fange an...

Beste Grüße, Martin

# **WATOC Challenge Ergebnisse**

Results of the WATOC Rally Challenge 2006

Name	rider/passenger	Club	distance KM	
John Young	Rider	TOMCC-UK	9514	15
John Curtis	Rider	TOMCC-UK	7008	12
Erik Hundsdahl	Rider	TOC-DK	4151	
Mona Karlsen	Rider	TOC-DK	2762	
Andy Pile	Rider	TOMCC-UK	2660	
Garry Perkins	Rider	TOMCC-UK	2650	7
Mike Hodson	Rider	TOMCC-UK	2592	
Pat Hodson	Passenger	TOMCC-UK	2592	
Peter Nettler	Rider	TMOC Germany	2400	4
Lucy Tenen	Passenger	TOMCC-UK	2073	
Mats Nilsson	Rider	TOMCC-Sweden	1900	5
Manfred Gross	Rider	TMOC Germany	1862	
Philip Loom	Rider	TOMCC-UK	1822	7
HP Nielsen	Rider	TOC-DK	1736	4
Albert Heemstra	Rider	TOCN	1694	- 4
Lars Johansson	Rider	TOMCC-Sweden	1643	5
Kenneth R. Spall	Rider	TOMCC-NZ	1624	2
Erik Laursen	Rider	TOC-DK	1596	4
Preben Martens	Rider	TOC-DK	1474	
Emanual Pliquet	Rider	Triton Club France	1453	2
Erik Sandberg	Rider	TOC-DK	1399	4
Kenth-Olaf Sjölin	Rider	TOMCC-Sweden	1350	
Tex Childs	Rider	Triton Club France	1268	2
Ole Danielsen	Rider	TOC-DK	1187	- 4
James Sedgwick	Rider	TOMCC-UK	1109	4
Libby Sedgwick	Passenger	TOMCC-UK	1109	- 4
Ronny Mikalsen	Rider	TOMCC-N	1084	3
Geoff Walton	Rider	TOMCC-NZ	863	
Andre Chardin	Rider	Triton Club France	714	9
Arlette Dolo	Rider	Triton Club France	714	
Pierrot Fischer	Rider	Triton Club France	692	3
Wil Toison	Rider	Triton Club France	692	3

WATOC ist die World Association of Triumph Owners Clubs. Dieser Organisation gehört auch der TMOC an. Ziel der Organisation ist es, die internationale Zusammenarbeit der verschiedenen Clubs zu koordinieren. Außerdem schreibt WATOC auch einen Wettbewerb aus, der die Mitglieder der einzelnen Clubs motivieren soll die internationalen Treffen anzufahren. Gezählt wird immer der einfache Weg zum Treffen, oder dann der Weg von dort zum nächsten Treffen

Welche Events zur Challenge gehören ist im Terminplaner gekennzeichnet.

Oben seht ihr die Ergebnisse von 2006.

Bei dieser Ausgabe der News wird das Formular für 2007 beiliegen.



# NEU NEU NEU NEU





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



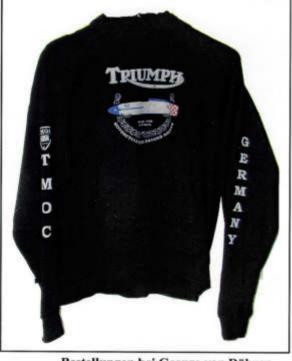
Spinnerweg 51-54, 53783 Eitorf tel.02243-80175, fax. 02243-840575 e-mail. Motorradtechnikfuerst@yahoo.de

www.mt-fuerst.de

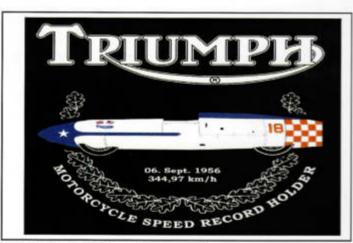
Dämpferringe für alle Alugabeln, Ersetzen die originalen schwergängigen O-ringe,

Deutlich besseres Ansprechverhalten

Preis nur 15,10€/Satz



Bestellungen bei George von Döhren



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







