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

NEWS

TMOC

Triumph Motorcycle Owners Club e. V.

Germany

Heft 8

OKTOBER
NOVEMBER
DEZEMBER
2001

Termine

Berichte

Neuigkeiten

Triumph Motorcycle Owners Club e. V.

Vorstand

1. Vorsitzender
Klaus Küppers, Blumenstraße 14, 64846 Groß-Zimmern, Tel. (06071) 4 44 17
2. Vorsitzender/Kassierer
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 780095
Schriftführer
Michael Kempf, Bruchwiesenanlage 1, 66125 Saarbrücken-Dudweiler, Tel. (06897) 73073

Mitgliedschaft im TMOC e. V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von DM 50,- an:

Triumph Motorcycle Owners Club e. V.
Volksbank e.G. Gersprenztal – Otzberg (BLZ 50862703) Konto 1099990

Impressum

TMOC-NEWS • Clubzeitschrift des Triumph Motorcycle Owners Club e. V.
Gemeinnützig anerkannter Verein

Sitz des Vereins:
64846 Groß-Zimmern (Amtsgericht Dieburg)

Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:
Achim Ertel, Schlossbergstr. 51, 76857 Ramberg, Tel. (06345) 5348 / Fax 7523

Teilemarkt, Treffen, ILO:
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 780095

Die Mitglieder erhalten die TMOC NEWS im Rahmen ihres Jahresbeitrages.

NEWS

Beiträge zu NEWS bitte tippen oder wer einen PC hat, bitte in Word erfassen (Arial, Größe 12) Diskette und einen Ausdruck einschicken. Fotos als Papierabzüge in SW oder Farbe werden selbstverständlich zurückgeschickt. Die in der NEWS veröffentlichten 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 Modifikationen und dadurch eventuell entstehende Schäden übernehmen wir keine Haftung. Der Einsender von Anzeigen/Beiträgen hat diese auf eventuelle Copyrightverletzung zu prüfen, der TMOC lehnt jegliche Haftung ab. Vervielfältigung, Nachdruck, Übersetzung, elektronische Auswertung sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Das ich dieses Vorwort schreiben darf darauf habe ich lange gewartet.
Es ist ja schließlich das Vorwort für die erste News nach unserem ersten WATOC Treffen. Womit wir schon beim Thema sind , das Treffen ist meiner Meinung nach als voller Erfolg zu werten. Wir hatten guten Zuspruch , auch und gerade aus dem Ausland. Was ich so gehört habe hat es auch allen gut gefallen.
Auch finanziell waren wir recht erfolgreich , ein kleines Plus für die Clubkasse haben wir gemeinsam erwirtschaftet. Ich meine das ist eine gute Bilanz , ein Ansporn für nächstes Jahr. Bei all denen die in irgend einer Weise zum Gelingen beigetragen haben bedanke ich mich , ohne Euch wäre auch mein Anteil an der Arbeit umsonst gewesen. So was schafft man nur als Team , als TMOC eben.

Aufgrund der großen Nachfrage nach den Triumph Kalendern letztes Jahr habe ich Kontakt in die USA aufgenommen und werde wieder Kalender bestellen.
Wer einen haben möchte soll mir das baldigst mitteilen. Der Preis wird wieder bei ca. 15$ plus Versand/Fracht etc. liegen , genau wußten Bob und Rena es noch nicht.

Sehr am Herzen liegt mir die geplante Satzungsänderung , bitte füllt den Fragebogen alle aus , jede Stimme zählt. Wenn Ihr dazu noch Fragen habt , euch unsicher seid , dann ruft mich an und ich werde mich bemühen das zu (er)klären .

Jetzt ist auch schon an der Zeit Euch ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr zu wünschen , schien mir auch ein bißchen früh , aber das ist schon die letzte News vor den Feiertagen , die Saison ist schon bald rum.

Ich sehe Euch beim Jahresabschluß Treffen in der Rhön.

Euer
Klaus

Aus dem Inhalt :

Seite 3 Wie es der 1. Vorsitzende bereits in seinem Vorwort auf angekündigt hat, steht uns eine **Satzungsänderung** ins Haus. Die entsprechende Ausfertigung ist als Extra-Beilage zum Herausreißen in dieser NEWS gefaltet eingeheftet (wer sich ein Heft teilen muss, erhält mehrere Stimmzettel). Bitte sendet nur Originale wieder zurück, denn nur die werden gezählt !

Seite 4 Das Jahr ist für uns TMOC-ler noch lange nicht gelaufen. Hier auf unten sind noch interne **Termine** für uns oder unsere KameradInnen, die den TMOC im alten Jahr noch kennenlernen möchten, aufgelistet, sowie **Meetings** der anderen Triumph-Motorradclubs im restlichen Jahr 2001.

Seite 5 **Seite 8** **Seite 9** Wer ihn noch nicht kennt, erfährt hier etwas über ihn und seine Erlebnisse. Ab stellt sich **Kalli Kraus** dem Club vor. Und noch mehr... denn nach der auf erfolgten **Einladung zum Jahresabschlusstreffen** erzählt Kalli ab mit vielen Bildern vom **Ace Café London**, dem **Club 59**, deren Entstehung, Entwicklung, Niedergang und Wiederauferstehung und schließlich seines eigenen letztjährigen Besuches bei der **Ace Café Reunion** auf der Insel.

Seite 18 Was alles passieren kann, wenn man jemanden um Hilfe bittet, kann auf im „**Mittendrinwort**" nachgelesen werden. Zur Nachahmung nicht empfohlen. Dort werden auch die **Neumitglieder** benannt, auf deren Mitgliederprofile wir gespannt sein dürfen.

Seite 19 Wer sein bestelltes **Club-T-Shirt** noch nicht erhalten hat, kann jetzt aufatmen: offeriert euch in der **Abt. Maßanzüge** die Möglichkeiten, an diese baldigst heranzukommen.

Seite 20 **Seite 21** Ein Rückblick der besonderen Art dürfte der auf unser 1. Internationales, ab noch einmal belichtetes **Jahrestreffen 2001 in Reichenbach** sein, ehe ab nachgelesen werden kann, wie ein geplanter Vergleichstest zwischen alter und neuer Bonnie **feucht aber fröhlich** ins Wasser gefallen ist.

Danach erfahrt ihr bei den **Händleranzeigen**, wo man sich beispielsweise um euer Motorrad kümmert. Tipps für Winterfahrer gibt's am Schluß.

Ich danke allen Helfern für diese News sehr ! Beiträge für NEWS Nr. 9 bitte bis **spätestens 30.11.2001 (Redaktionsschluss)** wieder an den Schriftführer, der bis Ende des Jahres noch als Hilfsredakteur fungieren wird.

TERMINE intern

Anlässlich der Herbst-VETERAMA in Mannheim treffen sich die Mitglieder des TMOC am Sa., dem 13.10.2001 ca. 10.30 bis 11.00 Uhr auf dem Maimarktgelände an Herbert Gubba's GLM-Stand.

Jahresabschlusstreffen am 10. November 2001 → Einladung s. Seite 8 dieser NEWS

TERMINE Ausland

27.10.2001 TOMCC-Treffen in Landskrona / Schweden → Infos über Ulf S. Frössling, ILO d. dortigen Clubs, oder bei uns (Mailkopie)

Vergesst die Schlafsackheizung nicht !

3 Oktober-Treffen auf der Insel hat die brit. „NACELLE" noch angeboten, zu denen der TOMCC England jeweils eingeladen ist...

Mitgliederprofil oder die unsägliche Lust an der Selbstkasteiung

1990 kam die Legende zurück. Zumindest der Name und einige Typenbezeichnungen. Viel mehr hatten die Hinckley-Triumphs mit der alten Marke nicht gemeinsam. Aber was solls. Bonnevilles wurden nach den endgültigen Crash der Arbeiterkooperative ja ebenfalls aus Resten zusammengezimmert. 1995 ist mir dann im Spiegel eine Anzeige mit der „Herz-Rhythmus-Maschine"-"Thunderbird" in british-racing-green aufgefallen. Man muß es zugeben, das Design stimmte und mir war klar: Die hole ich mir. Gescheitert ist der Spaß dann allerdings dann erstmal an dem Neupreis von rund 18.000,-- DM. 1996 habe ich mich vom Arbeitnehmer in die Selbstständigkeit verändert und dann war dieses Neufahrzeug wunderbar als Firmengefährt steuerlich absetzbar und somit finanzierbar. Gekauft und losgebrummt und leider wenig Gemeinsamkeiten - wen wunderts - mit der alten T 120 von meinem Kumpel Wolfgang festgestellt. Aber was solls. Zumindest ausgesehen hat sie wie ein klassisches 70er Jahre Modell; geklungen dann doch eher wie eine japanische Nähmaschine. Das wurde dann kurzfristig geändert. Ich habe Töpfe einer alten Norton ausgeschliffen und draufgesetzt. Das Resultat war ein wirklicher Donnervogel, der mir nach schon einer Woche ein Knöllchen mit „defekter Auspuffanlage" sowie einem Vorführtermin eingebracht hat. Tendenziell war das alles schon, zumindest vom optischen, sehr schön. Jedoch das richtige Feeling wollte sich nicht so recht einstellen. Relativ schnell reifte dann der Gedanke, doch noch eine echte Triumph hinzuzukaufen. Schließlich wollte ich mich doch in meiner Rock'n Roll-Welt wie Marlon Brando auf seiner Speed Twin fühlen. Ihr kennt alle das Problem mit gebrauchten Triumphs. Viele in Anzeigen als „gut erhalten"-ausgelobte Triumphs stellten sich dann bei Besichtigung dann doch eher als Baustellen mit ausgelutschtem Innenleben dar. Alles andere war damals noch unbezahlbar. Zwischendurch hat meine Hinckley T-Bird dann doch das echte Triumph-Feeling aufkommen lassen. Am Bad Homburger Kreuz (A5) ist mir der Motor um die Ohren geflogen. Ein späteres Aufmachen gab dann mit dem abgelassenen Motoröl die Nockenwelle in kleinen, handlichen Teilen wieder. Der große Vorteil an der neuen Triumph gegenüber der alten waren die zwei Jahre Garantie. Der Händler zuckte ein wenig, doch nach einigen Gesprächsterminen konnte ich die Leiche mit knapp 1 1/2 Jahren und rund 30.000 km Laufleistung für 13.000,-- DM in Zahlung geben und gegen einen kleinen Aufpreis in meine heutige schwarze - einige kennen sie vom 1. Treffen im Odenwald - umtauschen. Nach einigen Kinderkrankheiten läuft diese mittlerweile zuverlässig und hat mich in den vergangenen 20 Monaten knapp 30.000 km weitgetragen. Schottland, Venedig, Alpen rauf und runter. Von solchen Touren kann ich mit meiner Bonneville nur träumen. Denn für die stellten sich sonntägliche Ausfahrten in den Odenwald bereits als das non-plus-ultra mit Stehenbleiben und ADAC-Huckepack-Ausflug dar. Ich habe mir sie also gekauft, eine T140 E, Rahmen von 1978, Motor etwas früher. 1998 habe ich sie bei einem Händler stehen sehen und mich sofort in diese femme fatale verliebt. Großer Alutank, Rennhöcker, nach hinten verlegte Fußrasten, hinten Koni, clip-on handle bars, 750 ccm mit veredeltem Motor und einer Leistung von etwas über 50 PS. Bei der Lady war der Kuckuck drauf. Der Nochbesitzer hatte seine Bonnie auf Caféracer umbauen lassen und konnte die Rechnung nicht begleichen. So konnte ich diese für ca. 60% der angefallen Umbau- und Teilekosten erwerben. Mit dem eingebrachten Materialwert des Vorbesitzers war das akzeptabel, aber immer noch teuer genug. Allerdings sprach für den Kauf die komplette Motorrestaurierung. Außer einigen Probefahrten wurde die Dame bis dato

noch nicht über die Landstraße bewegt. Dieses tat ich dann und tauchte in eine völlig neue Welt des Motorradfahrens ein. Zwei Kicks und die Madame lief. Ab 3.000 Umdrehungen gingen mir die Vibrationen, bedingt durch die ungedämpften Stummel sehr auf meine lädierten Ellbogengelenke. (Später habe ich sie dann mal auf 7.000 rpm hochgeprügelt, ich würde sagen, für Damen der ideale und sehr stilvolle Vibratorersatz). Na und dann kam die erste Kurve. Also Bremsen war angesagt. Vorderradbremse betätigt und nichts ist passiert. Die ersten Schweißperlen bildeten sich bereits auf meiner Stirn und das im November. Hinterradbremse - die ich eigentlich nie benutze - dazu genommen und geflucht. Wo verdammt noch mal ist der Bremshebel ? Der Bock hat doch Linksschaltung. Nichts gefunden. Also mit dem Motor runtergebremst um die wirklich sehr dürftige Bremswirkung der Vorderradscheibe zu unterstützen. Angehalten und erstmal geguckt. Durch die zurückverlegten Fußrasten stand der Bremshebel in einem für den menschlichen Fuß unerreichbaren Winkel. Die rechte Fußraste war auf Höhe des Kickstarters zurückversetzt, jedoch nicht verlängert worden. Man stand also nicht einmal mit dem Drittel der Stiefelbreite auf der Raste auf, dieses hat nicht unbedingt zu einem sicheren Fahrgefühl beigetragen. Diese erste Korrektur wurde dann gleich ausgeführt; an die Hinterradbremse komme ich auch heute noch nicht dran. Was solls. Ich habe mir eine neues Standrohr mit einer zweiten Scheibe und „modernen" Alubremssättel vorne drangezimmert. Ist zwar nicht stilecht (Who cares?!?) aber die Bremswirkung stimmt, diese ist qualitativ nicht schlechter als die meiner Hinckley. Das nächste Problem waren die rausbrechenden Blinker an meinem hinteren Aluschutzblech. Auch dieses wurde mittlerweile korrigiert. Ein Edelstahlkotflügel mit kleinem Rücklicht und verkürzten und kleineren Blinkern ersetzt nun das britisch verchromte Plastik. Ein Problem, welches jedoch nicht zu beseitigen war, ist der Alutank. Ich habe alles probiert, Stahlband, Gummiband, verschraubt und -zig Lagen Schaumstoff und Gummi unterfüttert. Dennoch habe ich bei Ausfahrten an roten Ampeln ständig Benzingeruch in der Nase gehabt. The same procedure. Der Tank ist mal wieder gerissen. Dieses ist mir auf rund 1.500 km 4 mal passiert. Wir haben den Tank von innen versiegelt, von außen geklebt, gelötet, geschweißt, reingepinkelt, nichts hat geholfen. Auf unserem hiesigen Motorradtreff, dem Falltorhaus bei Schotten (hier gibt es die größten Schnitzel der Welt) habe ich einen Nortonfahrer angehauen, der seinen Atlasrahmen ebenfalls in einen 70-er Caféracer verwandelt hatte. Von mir angesprochen, ist er natürlich erst einmal in schallendes Gelächter ausgebrochen. Als Heizungsmonteur hatte er einige Erfahrungen mit Leichtmetall und hat mir ein Art Knetmasse empfohlen, die eventuell halten könnte. Also Wundermittel gekauft, Risse abgedichtet, Benzin eingefüllt und dicht. Bonnie angekickt und losgebrummt. Abgestiegen, geflucht, ADAC angerufen. Es hat nicht gehalten. Die ADAC-Mitgliedschaft hat sich wirklich gelohnt. Ich warte täglich auf deren Kündigungsschreiben. Nun habe ich resigniert, den Alutank abgenommen und als Aufbauhilfe Ost in den Harz gekickt. Die gute alte Bonnie wurde von Caféracer auf Roadster zurückgebaut. Der Alutank wurde von einem 4-gal-Stahltank ersetzt. Die Stummel haben ich gegen einen abgesägten Dragbar mit Ochsenaugen eingetauscht. Da man diesen gummiunterlagern kann, ist es jetzt trotz Arthrose in beiden Ellenbogen (ich bin über 30) möglich, längere Strecken zu fahren. Die Kupplung wurde in verbesserter Form erneuert. Bei meinem Gewicht und dem hochfrisierten Motor ist diese beim Beschleunigen des öfteren durchgerutscht. Ihr merkt schon, ich bin kein Oldtimerfahrer sondern lebe nach der Devise: Bevor man einen Engländer sieht muß man ihn hören. Tut man auch, denn auch der Bonnie habe ich Nortontöpfe verpaßt. Mittlerweile rennt die Lady prima,

der Motor ist für englische Verhältnisse wirklich dicht. Probleme gibt es nur noch mit dem Tankdeckel, obwohl die Tankbelüftung wunderbar funktioniert, neigt er ab und an zum Festsaugen. An der Tankstelle sorge ich so mit hochrotem Kopf und Schimpfwörtern in bis zu vier Sprachen für die Heiterkeit der Autobesitzer. Mittlerweile ist auch dieses Problem gelöst. Diese „unfreiwilligen" Aufenthalte, das Nachziehen von Schrauben oder in Härtefällen das Warten auf den ADAC kann ich allerdings zeitlich nicht immer gebrauchen. Vielleicht verstehen jetzt auch Dietmar und Klaus, warum ich an meiner Hinckley als Erstfahrzeug festhalte. Ich brauche ein Motorrad für den Alltagsgebrauch. Es soll englisch aussehen, aus England kommen und es darf nicht Kawasaki draufstehen (Auch wenn der CBBC jetzt sogar W650-Fahrer aufnimmt - Shame on you!). Und nicht englisch aussehend, vom Bauernhof kommend und BMW draufstehend darf es schon mal rein gar nicht sein - net wahr, lieber Klaus. Ein Alltagsfahrzeug wird die Bonnie wohl nie werden. Ich habe sie jetzt rund 2 Jahre im Besitz. Das Schild „out of order" hat sie hiervon rund 12 Monate am Lampentopf baumeln gehabt. Aber lieb hab ich sie trotzdem. Ca. 3.000 km lief sie nun problemlos. Das bei Ausfahrten mitschwingende Gefühl der Unsicherheit hatte mich nicht getäuscht. Rechtzeitig zu Saisonbeginn kam im Fahrbetrieb aus dem rechten Vergaser weißer Qualm. Kolbenstecker. Nach dem Öffnen sah man, daß sich die gelösten Teile vom Kolben wunderbar in den Zylinderkopf gefressen hatten. Das Pleuel mußte auch erneuert werden. Ich habe dann versucht - zwecks besserer Kühlung - auf Alu umzurüsten. Diese Teile wurden bei einem Guzzimenschen in Italien gefertigt, der dies nun jedoch aufgegeben hat. Alle Restbestände wurden gen Amiland verkloppt und hier hinterher zu telefonieren hatte ich nun wirklich keine Muße mehr. Also: Zylinder ausschleifen, Kolben im 1. Übergrößemaß reinhängen und Gasgeben!!! ... bis zum nächsten Breakdown. Ich bleibe entspannt. Noch bin ich ja im ADAC. Aufgrund der in Heft 2 genannten Mitgliederprofile und dort vertretenen Meinungen bleibt noch nachzutragen: Ich sehe Hinckley in Tradition von Coventry und Meriden, oder sollten wir hier auch eine klare Unterscheidung anstreben, vielleicht sogar in Zukunft Les Harris ausgrenzen? Die Zeiten ändern sich und warum soll eine Ausgleichswelle nicht auch unter einem Triumphtank im Einsatz sein. Der Club sollte meines Erachtens - die anderen Triumphclubs machen es vor - jedem offengehalten werden, dessen Herz an diesen Motorrädern hängt, gleich ob der Bogen nun das finale H umschließt oder nicht. Ein Vereinsmeier bin ich ganz und gar nicht und manchmal geht mir das Geseiere um „Familienmitgliedsbeiträgen" etc. ziemlich auf den Keks. Hey, wir sind ein Motorradklub, zwar nicht die Hell´s Angels aber auch nicht der Laubenpieperverein aus Berlin-Neukölln. Neben dem TMOC bin ich ebenfalls im CBBC sowie der RAT. Der letztgenannte ist die Riders Association of (Hinckley) Triumph Riders - zwar mit einem netten Logo - allerdings aber auch mit viel elitärem Dünnschiß (s. HOG). Zu deren Treffen fahre ich ausschließlich nur noch mit der Bonnie, damit die Buben auch mal einen richtigen Engländer sehen und hören dürfen. Zu guter Letzt noch einen finalen Gruß an Euch alle mit den Worten des Großmeisters Jerry Lee Lewis: Let the good times roll.

Kalli

EINLADUNG ZUM JAHRESABSCHLUSSTREFFEN 2001

Das Jahresabschlusstreffen ist im TMOC e.V. zu einer festen Institution geworden.

In diesem Jahr treffen wir uns aus diesem Grund gerne wieder. Am

Samstag, dem 10. November 2001

18.00 Uhr

wird im Café Volkers, Hartweg 4, in 97769 Volkers bei Bad Brückenau Rückschau über das ereignisreiche Jahr 2001 gehalten und allen die Möglichkeit gegeben zum gegenseitigen Kennenlernen und Gedankenaustausch.

Volkers liegt direkt an der A 7 zwischen Würzburg und Fulda → Abfahrt „Bad Brückenau/Volkers".

Übernachtungsmöglichkeiten werden von Manfred Groß unter der Tel.-Nr. 09733/780095 organisiert. Die Übernachtung kostet 35,- DM im Doppel- oder Dreibettzimmer inkl. Frühstück. Bitte rechtzeitig (bis 4.11.2001) bei Manfred anmelden.

Zur Gestaltung des Abends bitten wir euch, möglichst viele Bilder, Unterlagen usw. aus den fast 3 Jahren TMOC (oder den noch ungeöffneten Privatarchiven) mitzubringen und/oder andere unterhaltsame Beiträge vorzubereiten.

Wir hoffen auf zahlreiche Beteiligung und wünschen eine gute Anfahrt (☺ natürlich per Moppet !☺).

Der Vorstand

ACE DAY REUNION 2000
8. - 10. SEP
Brighton / Madeira Beach

Das ACE CAFE
hat eine lange Tradition. 1938 als Raststätte für den Transport- und Berufsverkehr erbaut, wurde es schnell aufgrund der guten Erreichbarkeit und dem 24 h Service zu dem Treffpunkt der Londoner Motorradfahrer. Ob als Ziel für eine Fahrt mit dem Caféracer auf eine Tasse Tee oder als Ausgangspunkt für Sternfahrten zu anderen Motorradtreffs, hier spielte sich das Leben rund um BSA, Triumph, Norton oder Matchless ab. Im 2. Weltkrieg wurde das Gebäude durch Luftangriffe der deutschen Luftwaffe erheblich in Mitleidenschaft gezogen. 1949 wurden die Schäden beseitigt.

Durch das Phänomen Rock´n Roll kamen die Ton-Up-Boys, rasten durch die magische Grenze von 100 mph in London´s Straßen. Rockabilly war die Religion der Rebellen, schwarzes Leder und blue jeans ihre Uniform, die Geschwindigkeit ihre Droge. Der britischen Motorradindustrie ging es so gut wie nie. Die Idole dieser Generation kamen aus Amerika, ihre Motorräder - die schnellsten und besten dieser Zeit - kamen aus England.

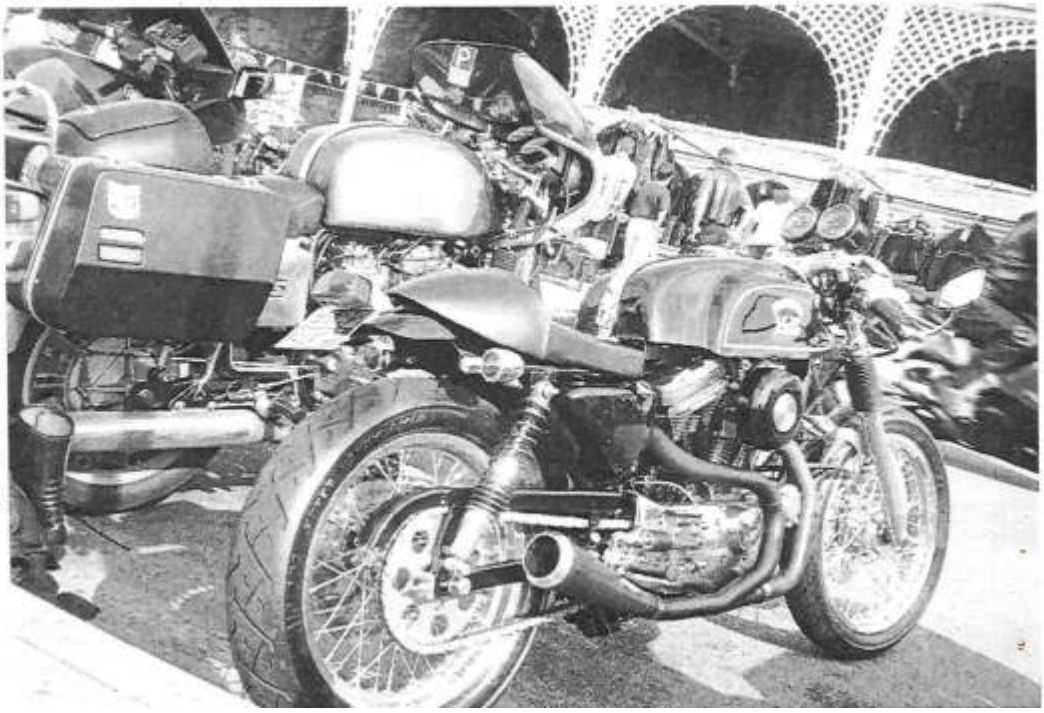
Da R&R im konservativen England nicht im Radio gespielt wurde, konnte man diesen nur in den Juke Boxes hören. Am besten noch dort wo man mit seinem Zweirad vorfahren konnte. Treffs wie das Ace mußten einfach an Popularität gewinnen. Viele britische Bands hatten ihren Ursprung in solchen Locations. So startete im ACE die Karriere von Johnny Kidd & the Pirates. Die Pirates treten hin und wieder im wiedereröffneten ACE auf, leider ohne Johnny Kidd, da dieser vor ca. 35 Jahren bei einem Autounfall ums Leben kam. Rock´n Roll und Motorräder brachten in ihrer unvermeidbaren Zusammengehörigkeit, manch witziges hervor. So z. B. das Record Racing. Ein Song wurde in der Juke Box gedrückt und man mußte vor Ablauf der 7´´ einen bestimmten Kurs bis zum ACE zurück abfahren. Rock´n Roll und Motorräder, schwarzes Leder und Nieten machte die Motorradfahrer und deren

Treffs in den Augen der Öffentlichkeit zu verrufenen Orten, wo sich anständige Leute nicht herumtrieben. Sie hatten ihren eigenen Gesetze, Rituale und Zeichen, ihr eigenen sozialen Regeln, die ihnen - unverstanden von der Allgemeinheit - einen Outsiderplatz einbrachte. Rocker wurden sie genannt und sie organisierten sich.

DER 59-Club
wurde - so wie wir ihn heute sehen - hier gegründet. Den Rockern, von Presse und den meinungsbildenden Organen der Öffentlichkeit in die bekannte Schablone gepresst, wurde mit Scheu und Angst begegnet. So versuchten natürlich gerade die Ausgegrenzten dem Eindruck der Öffentlichkeit zu entsprechen. So konnte man z. B. in den späten 60ern und 70er Jahren einen wahren Nazi-Kult unter ihnen entdecken. Nicht, daß die rechte Gesinnung hier Einzug gehalten hatte. Aber was war es doch für ein Affront, wenn man im konservativen Inselreich - das im Krieg als Allierte in vorderster Front extrem leiden mußte - mit Nazi-Orden und tätowierten Hakenkreuzen Aufsehen erregte.

Es existieren Fotos von Ausfahrten in die südlichen Badstädte wie Brighton und Hastings, bei denen sich Rocker provokativ Hakenkreuze auf Stirn und Helme gemalt hatten. 1962 - lange vor diesen Auswüchsen - entschloß sich Vater William Shergold diese rebellierenden Wegelagerer der highways nicht länger auszugrenzen. Als Mittel wählte er hier seinen Jugendclub, den 59-Club. Dieser wurde nicht - wie fälschlicher Weise oft angenommen als reiner Motorrad-Club gegründet, sondern existierte bereits vorher in der Form, wie es viele andere Jugendclubs in UK bereits gab. Zwar hatte Pater Shergold mit den Rockern nicht das jugendliche Alter, jedoch die Liebe zum Motorradfahren gemeinsam. Der beste Platz um Rocker anzusprechen, waren nun mal Plätze wie das ACE. So schwang sich Pater Shergold auf sein Bike, versteckte zuvor seinen Priesterkragen unter einem Schal und fuhr gen North Circular Road.

Er war sehr erstaunt, daß die Ansprache so leicht fiel. Die jugendlichen Motorradfahrer interessierten sich für seine Ideen und – besuchten den Sonntagsgottesdienst. Die Medien reagierten überrascht. Die Zeitungsseiten waren gefüllt von Meldungen und Berichten über diese neue Seite der Rocker.



Rocker und Kirche, wie kann das zusammengehen? Bald schon überstieg die Anzahl der motorfahrenden Mitglieder des 59 Club, jene der nicht motorisierten. So wurde schnell eine eigene Motorradabteilung gegründet. Der Club wurde zu groß und mußte umziehen.

Die neue Location bot den Motorradfahrern genügend zeitgemäße Unterhaltung. Es existierte eine Jukebox, eine Coffee Bar sowie eine Dance-Hall, wo u. a. viele R&R-Konzerte stattfanden. Im Hof war genügend Platz Hunderte von Bikes zu parken und... die Polizei ließ sich hier nicht so oft wie vor dem ACE sehen.Dennoch war dies keine Konkurrenz für das ACE, sondern nur eine ergänzende Maßnahme, die dankend und gerne angenommen wurde. Ein Werkstattwagen wurde angeschafft und bald wurden auch Ausfahrten zu den Isle of Man TT Races organisiert. Der Club existiert heute noch und bietet dank vieler freiwilliger Helfer ein reges Vereinsleben.

Mittlerweile gehören 28.000 Mitglieder dem 59 Club an. Heutzutage sind es weniger Rocker - diese Zeiten sind nun mal vorbei - sondern Brit-Bike-Liebhaber aller Altersklassen. Natürlich ist auch der 59 Club jedes Jahr bei ACE CAFE REUNION mit einem Stand vertreten.

Wirtschaftliche und soziale Entwicklungen, der wachsende Automarkt (Hätte die bathtube nur Erfolg gehabt und wäre der Mini doch nie gekommen), der Niedergang der englischen Motorradindustrie und letztendlich das Verkommen des Rock´n Roll zu einem Revival, brachten dem ACE das Ende.

Die Jugend interessierte sich mehr für Mao, Bob Dylan und 20minütige Schlagzeugsolos, denn für einen guten 2min Hardbopper oder einen vibrierenden Paralleltwin zwischen den Beinen. 1968 wurde mit dem Hippie-Rocker aus "Easy Rider" der Begriff Rocker neu definiert.

Der Rock´n Roll-Rebell aus "The Wild One" sah sich plötzlich von einer der Bewegungen in Abseits gedrängt, die er einst zum Feindbild erkoren hatte. Ein Jahrzehnt hindurch hatte man sich in Straßenschlachten quer durch das Land mit Mods, Beatniks und Hippies herumgeschlagen. (Gleichwohl, von all diesen Bewegungen ist die der 50´s-Rocker jene, welche nun - 30 Jahre später - am lebendigsten scheint und nicht nur zu einem Fashion-Revival verkommen ist.) 1969 mußte sich das ACE der Übermacht der Paisleys leider ergeben.

Am 4. SEP 1994 wurde das ACE von Tausenden von Motorrädern heimgesucht, um an das traurige Jubiläum der mittlerweile 25jährigen Schließung zu erinnern. 12.000 Leute säumten die alte Frontseite des ACE, boppten zu dem längst verloren geglaubten Sound der 50ies. Dies war das größte organisierte Motorradtreffen in England in diesem Jahr und wurde von Medien entsprechend beachtet.

Der Dokumentarfilm "An ACE Day" erhielt mit seinem R&R-Soundtrack weltweite Anerkennung. Eine Vielzahl von solch organisierten Motorradveranstaltungen folgten. Ziel war es, das alte ACE-Cafe in London wieder zu eröffnen. Die Folgeveranstaltungen spielten sich auf historischem Grund ab, dem Madeira Drive in Brighton.

Hier schlugen sich durch die 60er hindurch bis hinein in die 70er Teddyboys und Rocker mit der neuen, ungeliebten Bewegung, den Mods (s. Quadrophenia). Man trat und schlug sich hart und traf sich zur nächsten Schlacht wieder.

Gene Vincent vs. the Who, Eddie Cochran gegen die Kinks. Der Song "Rumble in Brighton" von den Stray Cats erzählt diese Geschichte.

Der Grund für die lokale Veränderung war der große Andrang. Aus ganz Europa und teilweise aus Übersee reisten Motorradenthusiasten zur ACE CAFE REUNION an. 1997 wurden 25.000 Motorräder gezählt, 1999 sollen es gar 35.000 gewesen sein. Das Ziel wurde erreicht. Die Medien weckten die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit. Da R&R mittlerweile gesellschaftsfähig und als nicht mehr gefährlich eingestuft wurde, fiel es der Stadt London nicht schwer das ACE als ein Bestandteil der eigenen Geschichte anzusehen. Das ACE wird derzeit liebevoll renoviert um möglichst originaltreu wieder zu erstehen. Es hat mittlerweile schon an Wochenenden sowie an jedem ersten Mittwoch im Monat für die Öffentlichkeit geöffnet.

Via Internet hatten wir über das Café Hubraum eingebucht. Von hier aus wurde eine Sternfahrt über Calais nach Dover organisiert und an dieser wollten wir - da ACE DAY-unerfahren - teilnehmen. Motorräder gepackt und los ging es. Susi auf der Hinckley-T-Bird und ich auf meiner frischpolierten Bonnie. Im nächsten Ort jedoch sollte ich bereits feststellen, daß diese Fahrt unter einem schlechten Stern stehen sollte. Das Licht fiel aus. Dies jedoch nur vorne. Also angehalten, Werkzeug raus und Glühbirne gecheckt. Die war in Ordnung. Also sind wir dann doch noch Richtung AGO abgebogen. Nach rund 30 Minuten hatten wir den Fehler gefunden. Am Zündschloß war unten ein Kontakt gelöst. Da kein neues Zündschloß zur Verfügung stand, haben wir den gelösten Kontakt mit Silikon fixiert, kurz gebetet und das Elend wieder zusammengeschraubt. Von Friedberg ging es via Landstr. über Usingen nach Limburg und hier auf die B8 Richtung Köln. Auf der Westerwalder Seenplatte hat die Bonnie in den Kurven dann so richtig Spaß gemacht und ist munter gelaufen. Mußte sie auch, denn wir lagen ca. 3 h hinter unserem ursprünglichem Zeitplan hinterher.

Gegen 21:00 trafen wir dann in Solingen ein, fanden Hotel und auch das Café Hubraum, welches zur Opening-Party lud. Hier standen bestimmt an die 500 Bikes und ich war schon in Vorfreude auf den Konvoi am nächsten Tag, um dann bitter enttäuscht zu werden. Wohlwollend geschätzt fanden sich ca. 100 Bikes aller Coleur ein, um gemeinsam gen Calais aufzubrechen.

Eine T120 - weitgehend im Originalzustand - sowie eine Tiger 750 - der man den Alltagsgebrauch ansah - waren ebenfalls dabei. Auf dem Weg nach Calais gab es noch zwei Sammelpunkte für Biker, die sich dem Konvoi anschließen wollten. Allerdings war der eigentliche Konvoi schon nach ca. 30 km nicht mehr existent. Der Tourguide ritt auf seiner Guzzi von dannen und Konfusion war angesagt. Es bildeten sich mehrere kleine Gruppen, die weitgehend unabhängig voneinander reisten und sich anhand der mitgegebenen Unterlagen durchschlugen. Prompt ist auch eine Gruppe nicht Richtung Belgien gefahren, sondern hat einen Abzweig verpaßt. Ob und wann die gemerkt haben - oops hier geht es ja nach Frankfurt - ist unbekannt. Wir sind dann in einer 5er-Gruppe mit den beiden anderen alten Triumphs und einer Sushimoto gefahren, der es dann allerdings zu langsam ging und die sich dann vor uns setzte. 120 km/h waren als Reisegeschwindigkeit empfohlen. Aber 5.000 rpm´s schien mir dann doch für die gute, alte Bonnie ein wenig zu hoch gegriffen. Beim ersten Stop hat sie dann auch aus allen Ventildichtungen fleißig geschwitzt, während die andere Bonneville eine Dichtungsschraube abgeschüttelt hatte. Also Taschenmesser raus, einen kleinen Ast angespitzt, Isolierband rum und reingefrimmelt. Das hat wirklich bis Brighton gehalten. An der nächsten Tankstelle kam dann das Unglück, Teil 2. Mit dem rechten Fuß bin ich auf einer Öllache ausgerutscht und prompt umgefallen. Cateye und rechter Topf sahen dann nicht mehr so ansehlich aus. Na, was soll´s. Den Ärger mit einem Schluck Dalwhinnie runtergespült und weiter gings. Kurz nach Ostende kam dann das Unglück Teil 3. In einer Baustelle sind wir in Schlange an den stehenden Autos vorbeigezogen. Nur hatten die Belgier in Straßenmitte Pfähle in mehr oder minder regelmäßigen Abständen aufgestellt. Plötzlich ist die Yam vor mir voll auf die Eisen und nach rechts zwischen 2 Autos weggetaucht. Da war nun kein Platz mehr für mich. Links kam ein LKW entgegen und vor mir tauchte nun einer dieser Pfähle auf, also bremsen und noch versuchen an diesem vorbeizukommen. Tendenziell war das schon sehr gut, nur fehlte zum Happy End noch ein Zentimeter. Ich habe dann also den Pfahl gestreift und bin mit einem Lächeln auf den Lippen auf die Fresse gefallen. Mir ist nichts passiert und bei der Bonnie sah das zuerst auch nicht so schlimm aus. Dies, da sie - Glück im Unglück- auf die gleiche Seite wie am Morgen gefallen ist. Fazit: Noch ein Beule im Auspuff, was solls. Aufgesessen, angekickt, Motor abgestellt und wieder abgestiegen. Die Vorderradbremse hat keinen Druck mehr aufgebaut, die Pumpe war im Gewinde gebrochen. Ohne neue Pumpe war hier nichts zu machen. Also routinemäßig ADAC angerufen, gewartet, nochmals den ADAC angerufen und wieder gewartet und irgendwann kam dann die Pritsche und hat die Bonnie mit in den Zwangsurlaub genommen. Leider hatte ich den Fotoapparat nicht greifbar, das wäre ein sehr schönes Photo geworden. Dieser Spaß hatte uns wiederum 2 1/2 Stunden gekostet, meine Laune war verhagelt, aber umdrehen wollten wir nicht. Wir mußten Gas geben, wollten wir noch eine Fähre erreichen. Es war ein wenig schwer, das Gepäck bei 2 Personen auf einem Motorrad ohne Gepäckträger unterzubringen. Vor Calais gab es dann eine unfreiwilligen Stop durch die Polizei. Hier wurde so willkürlich umgeleitet, daß einige Biker, die uns 3 Stunden früher bei meiner Panne überholt hatten, teilweise in Dover nach uns ankamen. Wir durften mit zwei Motorrädern aus Freiburg direkt nach Calais durchstarten, während andere einen Umweg von bis zu 100 km (!!!) über tausend kleine Ortschaften machen mußten. Es gab hier so viele Umleitungsvarianten, daß auch im Nachhinein ein System nicht nachzuvollziehen ist. Die spinnen die Belgier.

20:00 Uhr Ortszeit sind wir dann in Dover angelandet und haben uns in vollkommener Dunkelheit über die kleinen Küstenstraßen via Hastings nach Brighton durchgeschlagen. Um 22:00 Uhr standen wir am Madeira-Drive und atmeten R&R-History. Die Suche nach dem Hotel gestaltete sich recht schwierig. nach ca. 45 min checkten wir ins Hotel und Susi ins Bett ein. Ich habe mich nochmals per TBird auf die Suche nach dem eigentlichen Event gemacht, da ich der Annahme war, daß bereits Hunderte von Bikern Brighton unsicher machen mußten. Diese waren nur leider nicht zu finden. Am Strand traf ich dann mehrere ähnlich enttäuschte deutsche Biker, die gerade von einem ACE DAY-Verteranen aufgeklärt wurden. Das eigentlich Event findet ausschließlich am 2. Sonntag im September bis in den späten Nachmittag hinein statt. Freitags und Samstags gibt es ein wenig Rahmenprogramm für die Continental Riders direkt am Camping Platz. Dieser liegt jedoch aufgrund der Auflagen immer ein wenig außerhalb. 1999 spielte sich dies alles bis zu dem eigentlichen ACE DAY auf einem stillgelegten Militärflughafen ab. 2000 wurde die Galopprennbahn von Brighton zweckentfremdet. Freitag abend zelteten hier ca. 300 Biker. Die Veranstalter waren ein wenig enttäuscht ob der 2.000 Biker vom vergangenen Jahr. Die Vorzeichen standen schlecht, ob die Besuchermarke vom Vorjahr übertroffen werden sollte. Ich möchte kurz vorgreifen, sie wurde, 40.000 Bikes wurden am Sonntag am Madeira Drive gezählt. Leider galt die Sperrstunde nicht nur für die Pubs, sondern auch für den Gig der Space Cadets. Als ich am Veranstaltungsgelände ankam, war hier schon Schicht.

Sehr durstig bin ich dann in der Stadt auf der chancenlosen Suche nach Bier herumgeirrt, um dann doch wieder am Strand zu landen. Der eine Kollege von vorher stand noch mit seiner "naked" 81er Gold Wing (ein wirklich schönes Bike) herum und so haben wir gemeinsam meinen Flachmann - gefüllt mit Dalwhinnie - leergemacht.

Am Samstag morgen ging es dann ungeduldig zum Veranstaltungsgelände. Viel war hier nicht los. Im Zeltlager wurde noch schwerpunktmäßig geschlafen, ob der ständigen Motorenkulisse schien dies jedoch ein wenig verwunderlich. Am Madeira Drive wurden die nächtlichen Autorennen der Jugendlichen mittlerweile durch professionelle Drag Racings von Rennwagen und Motorrädern der vergangenen Jahrzehnte ersetzt. 10 Pfund Eintritt wurden verlangt. Die Rennen konnte man jedoch wunderbar von den Galerieplätzen im 2. Rang der Standpromenade unentgeltlich verfolgen. Der Strand füllte sich mittlerweile mit Bikern, mehrere Tausend dürften es am späten Samstag nachmittag bereits gewesen sein,

vorzugsweise jedoch moderne Motorräder, deren Kennzeichen ganz Europa widerspiegelten. Die alten Hasen sprachen bereits vom unbelievable Sunday und man machte bei den Benzingesprächen das ein oder andere Pint of english ale weg. Auf dem Brighton Racing Course fand mittlerweile ein Rock´n Roll Festival mit 4 Bands statt. Steve Hooker mußte leider aufgrund der Konkurrenzveranstaltung des Drag Racings vor leeren Rängen spielen. Abends dann war die Konzerthalle bei den mir zu glatten Rapiers mit ca. 500 Leuten gefüllt. Als Schlußact spielte mit Crazy Cavan & the Rhythm Rockers eine Band, die in all den Jahrzehnten von Hard Rock, New Wave und Techno die Fahne des britischen Teddy-Boy-Rock´n-Roll hochhielt. Gerade die alten 50-, 60jährigen Rocker kamen hier voll auf ihre Kosten, flippten völlig aus und verwandelten das Publikum in eine wild boppende Masse. Großartig. 00:00 Uhr hieß es auch hier wieder Schicht. Negativ aufgefallen ist hier nur die Security, die Lederjackenträger mit Kriminellen gleichzusetzen schien. Selbst Schweizer Armeemesser wurden konfisziert, einfach lächerlich. Bierbecher durften nur in bestimmten ausgezeichneten Hallenteilen mitgenommen werden. Ansonsten waren die english guys sehr nett, kontaktfreudig und von meinem TMOC-Shirt sehr angetan. Mein zweites Shirt mußte ich gleich einem Altrocker vom 59 Club überlassen. Sonntag morgen hieß es dann früh aufstehen und ab zu dem ca. 500 m entfernten Drive. Das Warmlaufen des Mopeds hat sich wahrlich nicht gelohnt; jedoch hier ohne Bike aufzulaufen, wäre ein Affront gegen das ACE gewesen. Also aufgesessen, losgebrummt, abgesessen und sofort das erste Pint in der Hand gehabt. Hier war schon sehr etwas los. Bestimmt 300 Motorräder standen bereits rum.

Ab 10:00 Uhr wurde es unheimlich. In einer nicht endenden wollenden Formation fuhren hier die Motorräder in bis zu 4er-Reihen Breite auf den für Autos gesperrten Madeira Drive ein. Ein ständiges Motorgrollen lag in der Luft. Man saß einfach da, lauschte Rock´n Roll-Klängen, trank eiskaltes Bier in der glühendheißen Sonne und schaute sich nur die vorbeischauenden Motorräder an.

Interessant waren vor allem die älteren Herrschaften, die vorzugsweise auf Triumph in der Pole-Positon und an zweiter Position auf Nortons und Tritons einritten. Wenige Harleys (Wenn dann als Brit-Caféracer-Umbau!) und auch auffallend viele neue Triumphs - hier vor allem die Klassikmodelle - rollten an uns vorbei. Wartezeiten wurden mit Burnouts im stehenden Verkehr aufgelockert. Das interessanteste Motorrad - nicht das schönste - war eine Triton der besonderen Art, ein Norton-Motor im Triumph-Rahmen (*auf der 3.Seite des Berichts zu sehen)*; herkömmliche Tritons

standen in verschiedenen exklusiven Ausführungen zuhauf herum. Einen Triumph-Low-Rider gab es nicht einmal zu sehen. Die Maschinen fahren entweder im Originalzustand oder auf Ton-Racer aufgemacht herum. Das schönste Motorrad des Tages war die BSA-Hurricane, die ja als Triumph X 75 auf den US-Markt gebracht wurde. Von den 1.185 gebauten und weitgehend exportierten Modellen hatte sich wirklich eine in Originallackierung nach Brighton verirrt. (Leider hatte ich den Photoapparat nicht greifbar, ich konnte gerade die zwei Bier nicht wegstellen.) Für ca. 1 Stunde kehrte Ruhe ein, bis die Luft dann wieder mit dem Motorgrollen der nun abreisenden Maschinen gefüllt wurde. Um 19:00 Uhr war der Spuk beendet. Wie sie gekommen waren, sind sie nun alle wieder auf Landstr. oder highway Richtung Heimat verschwunden. Schon an diesem Abend war uns klar: Nächstes Jahr sind wir auf jeden Fall wieder dabei, denn die Atmosphäre ist einzigartig.

Kalli

Das Mittendrinwort

Da das Vorwort ja schon für den 1. Vorsitzenden und das Nachwort für den Redakteur reserviert ist, sorge ich so'n bisschen für das unauffälligere, irgendwo platzierbare (neue Rechtschreibung !!!) Wörtchen mittendrin, dass es mitzusprechen gilt.

Zunächst möchte ich Euch informieren, was aus den Kontakten zu einem Club mit (eigentlich) Gleichgesinnten geworden ist. Im Leserbrief der NEWS 4 stand unter der Überschrift „When Club A meets Club B", wie von meiner Seite aus versucht wurde, an triumphale Berichte zur Bereicherung unserer Clubzeitung heranzukommen, d.h. ich habe die Berichte bereits, nur sollte auch die Formalität ausgeräumt werden, dass der Club auch seine Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt – wir wollen uns ja nicht mit fremden Federn schmücken.

Was nun, wie gesagt, als Formsache in die Wege geleitet wurde, entlud sich leider in eine Grundsatzdiskussion zwischen demjenigen, welchen ich angefragt hatte und mir. Dabei musste ich mir nicht nur unterstellen lassen, dass die Veröffentlichung nicht absprachegemäß erfolgen würde, nein, man sprach sogar von einer Art Firmengeheimnisse, die es zu bewahren gelte, ferner bekam ich die Frage nach dem Sinn des TMOC gestellt, der ja eigentlich völlig überflüssig sei, und die Äußerungen über unseren 1. Vorsitzenden (er ist bereits informiert) sind gewiss nicht druckreif und werden's auch nicht.

Inzwischen habe ich den ersten Autor von interessanten Artikeln kontaktiert, und dieser hat sich bereit erklärt, seine damaligen Übersetzungen nochmals zu überarbeiten und selbst wieder in unserer NEWS zu veröffentlichen. Vielen Dank dafür !!!

Und auch sonst hat der unser rühriger Club Bekanntschaften mit verträglichen (!) Leuten anlässlich diverser Treffen geschlossen, und nun wollen wir doch mal nach vorne schauen und sehen, ob letztendlich nicht doch die in den Clubsatzungen so viel besungene Kameradschaft siegt oder diese –wie ich finde- alberne und völlig deplatzierte Geheimniskrämerei.

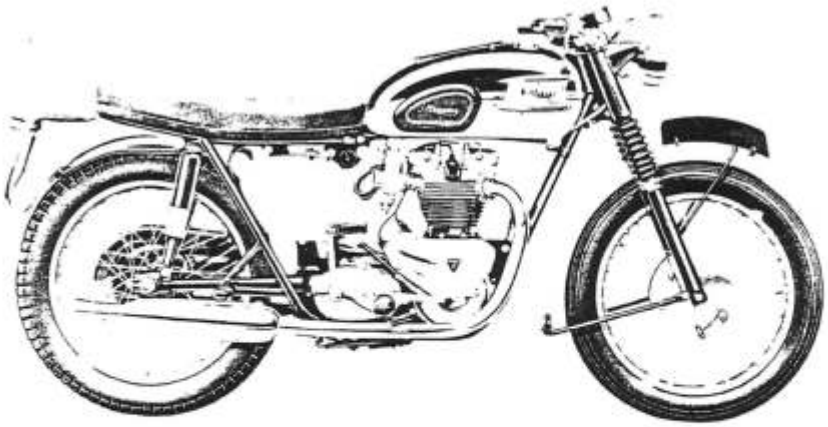
Meiner betagten T 120 geht's gar nicht gut, keine einzige Meile ist sie gelaufen für dieses Jahr, sodass die geplanten Tests mit 99-Oktan-Sprit und gegen eine neue Bonneville nicht stattfinden konnten. Doch auch der lang geplante professionelle Test fiel offenbar ins Wasser, wie in dieser NEWS zu lesen ist. Wir dürfen also auf weiteres in dieser Sache gespannt sein.

Mit dem motorlosen Zweirad fahrend grüßt

Mitch

Auch im neuen Jahr ist unser Club gewachsen. Für das bisherige Jahr 2001 möchten wir

Herbert Gubba, Rheden
Stefan Korsa, Nalbach
Eberhard Schnörr, Klein-Zimmern
Max Küppers, Klein-Zimmern
Daaike van Arkel, Bad Bocklet
Erik Hoffmann, Saarbrücken
Frank Imbescheid, Darmstadt
Wolfgang Löhr, Wenigumstadt
Bernd Eis, Wittlich
Carsten Steiner, Gommersheim
Karlheinz Gehrig, Reinheim
Dirk Höltje, Nierstein
Martin Gliscinski, Lüdenscheid



als Neumitglieder ganz herzlich begrüßen !

Abt.: Maß-Anzüge

Wie ihr euch sicher noch erinnert, haben wir vom TMOC im letzten Jahr eine T-Shirt-Aktion gestartet mit dem Ziel, jedem Clubmitglied, der es möchte, ein

bordeauxrotes besticktes und mit dem Firmenlogo des Sponsors behaftetes in wirklich guter Qualität verarbeitetes T-Shirt zu beschaffen.

Diese T-Shirts sind inzwischen eingetroffen und wurde auch schon reichlich verkauft.

Einige Clubmitglieder haben jedoch seit Eintreffen der Ware noch nichts davon erfahren, wie schnell in unserem Club gearbeitet wird/bestellt wird/verkauft wird (und vor allem, wie groß die Nachfrage ist !!!)

oooooder

waren bisher bei den einschlägigen Meetings, wie z.B. Veterama M in Ludwigshafen, British Nostalgica in Frankfurt, Jahrestreffen in Reichenbach o.ä. Zufälligkeiten nicht erschienen, um sich ihr im voraus bestelltes T-Shirt abzuholen

oooooder

waren sonstwie verhindert.

Für alle diejenigen gibt es jetzt die Möglichkeit, sich beim Schriftführer unter den bekannten Telefon- oder e-mail-Verbindungen zu melden und mitzuteilen

a) ob das Interesse an dem T-Shirt noch besteht
b) falls ja, wie sie selbiges in Empfang nehmen wollen

Bei Postübersendung wird eine Kostenerstattung von mind. 10,- DM für Porto (7,20 DM) plus Verpackung (wenn da mal 2,80 DM reichen) erhoben. Und Vorauskasse... Portokostenfrei gibt's sie nur noch an Selbstabholer oder Besucher des Weihnachtstreffens (falls das stattfindet im November- Klaus, wie schaut's ?).

Spätestens dann wollen wir auch die Vorbestell-Aktion abschließen, d.h. wer sich bis dahin nicht gemeldet hat, möchte offenbar kein T-Shirt, was sehr schön wäre für diejenigen, die gern noch eins haben möchten, aber keins kriegen, weil ... ah, ihr habt verstanden. Gut.

Auf dem Sommertreffen waren die Members of TMOC Germany jedenfalls leicht zu erkennen. Ergo meldet euch, bevor das edle Tuch unter dem wartenden Volk verteilt wird. So günstig wird's kaum wieder !!!

Reichenbach 2001

Das Jahrestreffen 2001 des

TMOC

Ein Bericht des hauptamtlichen Hofberichterstatters auf erstmal 2 Jahre

Fotos: Tina und Mitch

Donnerstag, 19. Juli., morgens. Ich packe noch schnell meine Triumph ... in eine Klarsichthülle und hefte letztere im TMOC-Arbeitsordner ab. Soll keiner sagen, ich wäre ohne mein Motorrad in Reichenbach, das Foto ist dabei. Ich krieche hinters Volant, müde, überarbeitet, urlaubsreif, kurz, wie immer in den letzten drei Jahren.

„Der Odenwald" lautet unser Ziel. Und: das 1. Internationale Jahrestreffen. Straff organisiert, wenig bekannt gemacht haben wir uns für das erste Treffen dieser Art entschlossen, nicht unsere schönen Motorräder einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen, sondern einer handverlesenen Schar von eingeladenen Leuten aus dem europäischen Raum.

Wie hat man sich ein solches Treffen vorzustellen ? Die einen erinnern sich an die Zeit, in der die Marke Triumph das Motorrad für richtige Männer war (das ist es übrigens zweifelsohne heute auch noch, lasst mal einen Knöpfchendrücker versuchen, einen kalten Triumph-Motor zu starten), an wüste Parties, Rockers (und Mods), oder haben es nie erlebt und *würden* dieses Flair gern mal erleben, oder sie haben die lauten Zeiten längst hinter sich gelassen, schütteln über jegliche Art von Lärm den Kopf- haben früher selbstverständlich nie an wilden Parties teilgenommen- und erzählen beim Kaffeekränzchen gern von den neuesten Alu-Poliermitteln. Diese beiden äußersten Pole sind schwer unter einen Hut zu bringen.

Aber es ist wirklich eine der geringsten Sorgen, die ich habe, denn in unserem vom Charakteren recht breit gefächerten Club mangelt es nicht an Toleranz, nein, einzig die Hoffnung, dass alle Helfer da sind und das Treffen in für die Gäste zufriedenstellendem Rahmen abläuft, kursieren im Kopf herum. Letztes Jahr im Mai hatte ich mal einen fast alleingelassenen Organisator erlebt...

Über die Autostrada del Pfälzerwald gelangen wir ins Reich (so sagt der Saarländer heute noch über Rest-Deutschland). Ab Bensheim führt die Straße von Ort zu Ort und in Reichenbach muss man dreimal links fahren, dass weiß ich noch von der ersten Vorstandssitzung. Es folgt ein Berg, der sich gewaschen hat (Steilwand), ein Geröllweg, ein Stück asphaltierter Weg, ein Waldweg, ein Feldweg, fehlt eigentlich nur noch Wüstensand oder, bei der inzwischen erreichten Höhe, die erste Loipe.

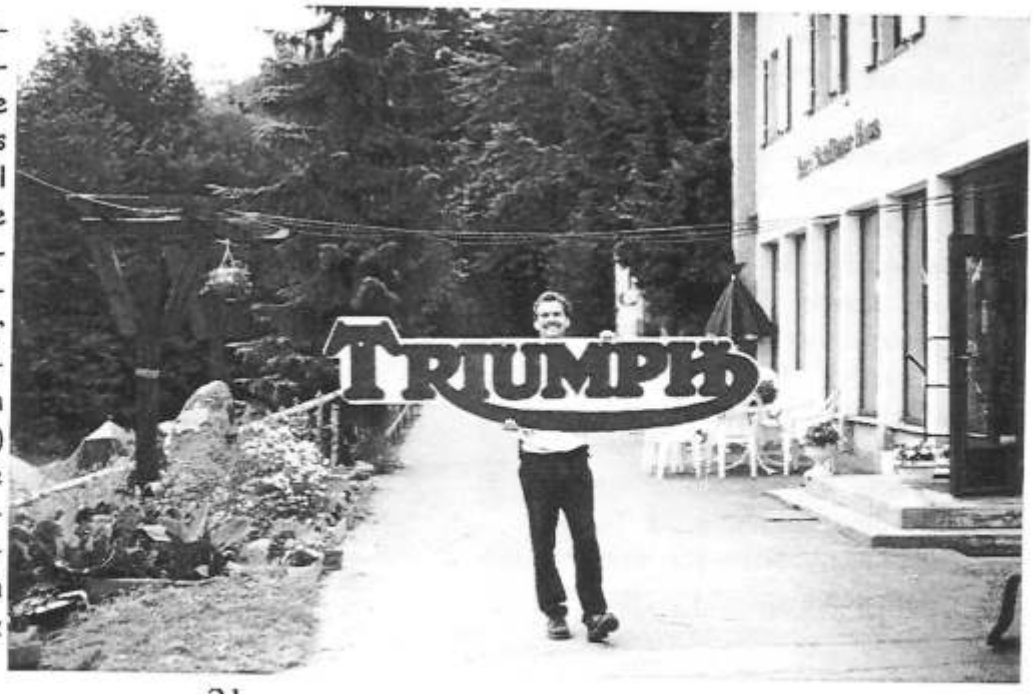
Stattdessen eröffnet sich dem Betrachter ein wunderschöner Blick über die Landschaft des Odenwaldes. Ein paar TMOC-ler sind schon da, sitzen in geselliger Runde auf der Wiese. Wir entladen die Triumph (im Ordner) und den Rest und genießen die Ruhe vor dem Sturm... Unser Zimmer ist besetzt, weil wir ja erst für den 19. gebucht haben und am 19.

gekommen sind (wieviele 19. gibt's denn so im Monat ???) und das angebotene große Ersatzzimmer entpuppt sich als Kindernische mit Schlafgelegenheit in der Kauerhaltung, dafür aber mit toten Heuschrecken und quicklebendigen Spinnen sehr naturbelassen --es ist ja das Naturfreundehaus !

Freitag, 20.Juli, morgens. Hätten wir nur das Zelt mitgenommen ! Viel Schlaf hab' ich nicht gekriegt. Nach dem Vortrag wider meinem Weibe über die Gefräßigkeit von Spinnentieren („wenn du still bist, haben sie dich gefressen...") kehrte auch Ruhe ein im Kleinkinderschlafsaal. Nach dem späten Frühstück erkenne ich durch die auf Halbmast gesetzten Augenlider, dass mir der unerbittliche General Küppers soeben einen Besen in die Hand gedrückt hat und so setze ich mich denn mit kehrenden Bewegungen in Gang. Mir wird versichert, dass hier niemand jemanden jemals beim Kehren eines Weges gesehen hat und auch das Ausheben der Feuerstelle fördert noch feuchte alte Zeitungen mit Sütterlinschrift zu Tage. Ein Dutzend Schubkarren Asche (Asche ! Kein Geld!!!) verläßt den Lagerfeuerplatz.

Nachmittags kommt nach und nach alles, was es zu'nem Treffen braucht, z.B, das Gemeinschaftszelt, zu dessen Aufbau schon mehr als genug Leute da sind (s. Foto links). Wir kehren noch die Steilwand ab, die die Anfahrer erklimmen müssen, um nächtens nicht im Geröll abzuschmieren. Unser Triumph-Schriftzug wird aufgehangen (s. Foto unten), wir beziehen unser richtiges, noch naturbelasseneres Zimmer, draußen brummen schon die Parallel-Twins - es geht los !!!

Eine Flasche Jameson wandert herbei mit ihrem Besitzer an der Hand, ich bekomme plötzlich Lust auf Pommes frites und Rostwurst, weil feine Frittenbudendüfte durch die Luft ziehen (die kamen aber von einem ganz speziellen Bio-Diesel...) und der für unsere brit. Gäste bestellte Regen (damit sie sich auch recht heimisch fühlen...) kommt auch pünktlich, gerade als wir den Leuten unsere Essgewohnheiten darbieten wollen. Im strömenden Regen grillen wir unsere Merguez



(sprich: Märgäss, u. heißt auf saarländisch soviel wie: „mehr gegessen"). Hat den Vorteil, dass sich die Leute ins Zelt verkrümeln und nur ganz wenige auf den Geschmack kommen, während sich unsere Bäuche füllen bis zum Abwinken. Danach lassen wir Petrus das Geschirr waschen und trollen uns ebenfalls zu den anderen ins große Zelt, das sich erfreulich atmungsaktiv präsentiert - überall zieht's, tröpfelt's...

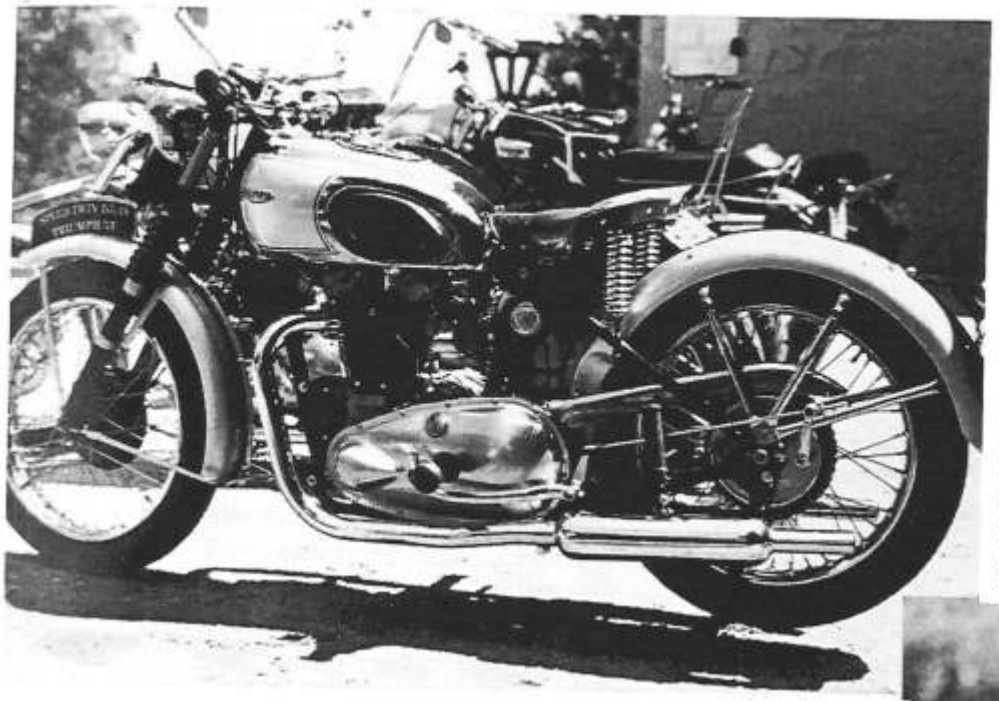
In der Nacht folgen dann die ersten Show-Einlagen und es wird zünftig gefetet, bis die Frühaufsteher die Spätzubettgeher ablösen.

Samstag, 21.7.2001, morgens. Siehe Do. und Fr.. Die Zimmerspinnen hat's in der Nacht von den Wänden geschüttelt. Nach dem Spätstück laufen die ersten Vorbereitungen für die Ausfahrt, Zeit für mich, ein wenig den Parc fermé zu fotografieren (Foto oben) oder ein T 120-Watsonian Monza-Gespann (Foto unten). Der Parkplatz ist gut gefüllt, nein, er ist voll !!! Ein paar vereinzelte Besucher kommen mit Nortons oder anderem engl. Eisen vorbei.

Wir machen uns indes Gedanken um die Kul-Tour, die wir als Fußvolk während der Ausfahrt in Angriff nehmen wollen, denn interessant ist auf jeden Fall auch das Drumherum des Fleckens Erde, auf dem wir uns gerade befinden. Hier bietet sich das Felsenmeer trefflich an. Bei unserer dortigen Ankunft sind wir recht erstaunt. Mitten im Wald gelegen, wimmelt es dort geradezu von Menschen jeden Alters, ein Publikumsmagnet - und das offenbar schon seit der Römerzeit, denn hier wurden die meterhohen Felsen damals schon von Hand in riesige Steinplatten zersägt und bis zum Rhein zur dortigen Einschiffung gebracht.

Um die Mittagszeit werden die Ladies gesattelt. Gut , dass alle da sind, denke ich mir und rufe zum Gruppenfoto. Dieses wird in diesem Bericht nicht erscheinen, weil wir versuchen wollen, es irgendwie auf die Titelseite zu pfriemeln.

Während sich zwei Motorradfahrergruppen anschicken, den Odenwald bis Michelstadt zu durchpflügen (wo sie noch ein kleines Rahmenprogramm erwarten werden), machen wir uns auf die Socken. Am späten Nachmittag treffen wir wieder zusammen. Es hat keinen nennenswerten Ausfall gegeben, was eindeutig die These widerlegt, den alten Engländern folge auf eine Betriebs-10 Reparaturstunden...



Leider haben sich die ersten schon wieder verabschiedet, aber es bleiben noch genügend Schnappschussmöglichkeiten, so viele, dass man sie hier gar nicht alle aufführen kann, sei es nun dieser wunderschöne Speed Twin von 1948 rechts oder die selten anzutreffende Silver Jubilee aus dem Jahre 1977 im Originalzustand, wie ich festzustellen glaube (unten). Bemerkenswert finde ich auch den Besuch eines Pärchens aus der Rastatter Gegend, beide auf Triumph-Choppern unterwegs. Eigentlich hätte die eine Triumph einen Preis für die „längste Gabel des Treffens" verdient gehabt, auf dem Foto rechts sieht man, dass der Motor so weit vom Vorderrad entfernt ist, dass man ihn nur noch verschwommen wahrnimmt. Wendekreis ca. 15 m...

Interessierte finden nun Gelegenheit, sich ihr Motorrad von einem Profi fotografieren und ins rechte Licht rücken zu lassen („den Ölfleck bitte später wegretuschieren..."), dann gibt's auch noch ein Erinnerungsfoto für die Privatfotoalben: 5 TMOC-Vorsitzende, die aus England, Dänemark, Holland, Belgien und Germany bekunden die Internationalität unseres Treffens und die freundschaftlichen Gemeinsamkeiten unter dem Dach der WATOC.

Wir treffen die Vorbereitungen für die Silly Games in Form eines Bayrischen Dreikampfes - nicht ganz so spektakulär wie die schottischen Hochlandspiele, aber ... zuerst jedoch erfolgt ein kleines Dankeschön an die von fern angereisten Gäste, die Preisverleihung. Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen, die den gestrigen Schmuddelwettertag schnell vergessen haben lassen,

verteilen wir die Preise (s. links), die sowohl für die weiteste Anfahrt als auch für den größten angereisten Club an die Dänen gehen (thank you very much for coming !!!).

Eine Genesungskarte für unseren Redakteur macht die Runde über den ganzen Platz, viele schreiben noch ein paar Zeilen dazu - Achim, von dieser Stelle nochmal alles Gute, (wir haben dich hier sehr vermisst auf unseren ersten großen Treffen !) und komm' bald wieder auf die Beine !

Silly Games - Bayrischer Dreikampf... Kennt jeder, nur der Bayer nicht. Man hätte es auch in einen Vier- oder Fünfkampf ausweiten können.

Was zunächst sehr zögerlich beäugt wurde - silly games heißt wörtlich übersetzt „törichte Spiele", Insider ducken sich meistens, wenn diese beiden Worte fallen, weil meistens 2 Sekunden später schon die erste Kurbelwelle geflogen kommt - gerät mit dem Verlauf der Spiele zum Publikumsmagneten. Drei Länderteams messen sich in den drei Disziplinen Baumstamm-Durchsägen (aber schaut euch mal unten auf dem Foto die Säge an !), Massbierkrug-Stemmen (natürlich gefüllt) und selbigen zu dritt per Strohhalm leeren (s. rechts). Auf diese Disziplin haben sich die Dänen offenbar am meisten gefreut, ihr wisst ja, wie

teuer dort der Gerstensaft (und nicht nur der !) ist, nicht nur dass sie in etwa zeitgleich mit der unsrigen

Mannschaft das Bier ausgesogen haben, nein, nach kurzer Absprache wird den mühsam immer noch arbeitenden Holländern (zu deren Ehrenrettung jedoch erwähnt werden muss, dass sie die Spielregel nicht ganz richtig erklärt bekamen) kurzerhand ***auch*** noch das Bier weggeschlürft. Keiner der Beteiligten geht ohne einen Preis aus.

Alte und neue Ladies schließen ebenso Bekanntschaft (s. links) wie alte und neue Clubmitglieder oder die, die's noch werden ...

Am späten Abend kommt wieder das frei improvisierte Rahmenprogramm zum Tragen, vom dem die eingangs beschriebenen Charaktere so unterschiedlicher Meinung sind (und auch sein können, so viel sie wollen, nachträglich ist es sowieso nicht mehr änderbar und zu Schaden gekommen ist zum Glück auch niemand); die Fotos davon sollen nur auf dem Schwarzmarkt erhältlich sein...

Der Wirt hat in unserem Zimmer die Spinnen fein säuberlich wieder aufhängen lassen.

Sonntag, 22.7.2001, morgens. Ihr wisst schon... Die Spinnen in unserem Zimmer liegen tot auf dem Rücken, sie haben den „Midnight Rumble" offenbar nicht überlebt.

Draußen ist ein geschäftiges Treiben im Gange, viele sind recht früh auf dem Bock zur Heimreise und ich merke einmal mehr, wie schön doch der Treffensplatz gewählt worden ist, denn direkt hinter dem Naturfreundehaus steigt der Weg zur An- und Abfahrt steil an, d.h. jeder, der hier wegfährt, darf den/die Schieber ordentlich lupfen, was für richtig guten Sound sorgt !

Die letzten Gespräche mit Klaus (s. rechts), bevor auch dieser seine Lady satteln, ein paar neue Termine werden bekanntgegeben, der Verwaltungskram erledigt, aufgeräumt, Schilder eingesammelt, Wegsperren entfernt... nur kehren wollen wir nicht mehr.

Wir haben nochmal das Treffen kritisch unter die Lupe genommen und können, glaube ich, unterm Strich mit dem Verlauf ganz zufrieden sein. Erstklassig waren unsere zahlreichen Helfer, ohne die das ganze Wochenende nicht so reibungslos hätte ablaufen können. Immer wenn jemand gebraucht

wurde, war jemand da. An dieser Stelle unseren herzlichen Dank all denen, die zum Gelingen unseres so lange erwarteten Treffens beigetragen haben ! Ihr habt es zu einem Erlebnis gemacht !!!

Auf einen haben wir dann noch gewartet, unser jüngstes Clubmitglied Max.

Nicht nur, dass er den Altersdurchschnitt im TMOC in diesem Jahr beträchtlich gesenkt hat, ihm liegen offenbar jetzt schon die Einstellungsarbeiten an engl. Moppets im Blut.

Rechts freut er sich schon richtig drauf, dass er gleich den Rückspiegel an Klaus' Triumph neu justieren darf - was dieser dann doch nicht so lustig findet wegen der kleinen Fingerabdrücke auf Spiegel und Chrom.

Wir packen schon mal, was wir nicht mehr benötigen, ins Auto und machen uns einen gemütlichen Abend, fahren zu Klaus' Geheimtipp zum Essen nach Seidenbach (hab' ich ganz vergessen, dir zu erzählen, war richtig gut !!!).

Montag, 23.7.2001, morgens. Nee, heute nicht mehr ! Wir haben nämlich ausgeschlafen.
Irgendwie war ich das Wochenende nicht so auf dem Damm und mit meinen Gedanken oftmals weit weg. Wir frühstücken und der Frühstücksraum ist leer, wir kommen auf den Parkplatz und die Triumphs sind alle weg (nur meine in der Klarsichthülle im Ordner ist noch da...).

Einzig das Zelt erinnert an die letzten schönen Tage. Sonst könnte man es nicht für möglich halten, dass hier gerade gestern ein Engländertreffen zu Ende gegangen ist. Es ist ruhig, die Natur meldet sich zurück. Tina und ich sitzen noch lange in den Tag hinein auf der Wiese, bevor wir uns verabschieden. Fortsetzung folgt - im nächsten Jahr !!!

FEUCHT ABER FRÖHLICH

Ein Vergleich zwischen Bonneville Neu und Bonneville Alt, einer 650er Trophy gegen W650 sollte es werden. Vor meinem geistigen Auge sah ich uns schon im sonnigen Elsass durch das am Fuße der Vogesen gelegenen Weinbaugebiet fahren hinauf in die Berge über die kurvigen Sträßchen zur hohen Königsburg und dieser fantastische Blick auf die darunter liegenden Weindörfer. All das hatte ich geplant, aber es kommt ja erstens immer anders als man zweitens denkt. Es regnete nicht nur, sondern es goß in Strömen, und trotzdem waren Klaus mit seiner Trophy und Oli mit seiner 750er Bonneville am Treffpunkt in Mainz. Michael mit der W650 und unser Fotograf Martin, sie waren genauso eingemummt in die Regencombis wie ich auf meiner Bonneville. Herkunft Hinkley. Auf der B9 gings den Rhein entlang vorbei an den wunderschönen rheinhessischen Weinbergen, doch Regen und Spritzwasser trübten die Sicht. Nun gings es quer durch in Richtung Pfalz auf die Weinstrasse. Mit waghalsigen 120 Stundenkilometern, die auf Klaus' Tacho als 130 Meilen ausgewiesen wurde und sich für ihn auch so anfühlten, hetzten wir ein Stück Autobahn bis wir die Abfahrt in Richtung Ramberg fanden.

Achim Ertels Werkstatt war nicht nur ein Paradies für klassische Triumph Fans, sondern es gab uns die Möglichkeit, abzutrocknen und die Moral durch einer warmen Kaffee wieder zu stärken. Klaus konnte sich von seiner Vibrationen erholen, und Achim erklärte ihm, woher die Vibrationen bei über 100 Stundenkilometern kamen.

Des Rätsels Lösung ist ein Scramblergetriebe, was den Motor natürlich höher drehen lässt. Oli konnte auch noch ein paar Ersatzteile mitnehmen, und mir schwirrt seither das Projekt, meine klassische Bonnie von Achim zum klassischen Kaffeeracer umbauen zu lassen, ständig durch den Kopf. Die Regenfahrt und der Besuch bei Achim hatten uns so verzögert, dass der Programmpunkt Brauereiführung bei Kronenbourg in Strassbourg flachfiel und wir uns bei immer stärker werdendem Regen

direkt nach Itterswiller ins Arnold-Hotel schlugen. Dieser Fachwerkbau ist wunderschön am Fuße der Vogesen gelegen, und nachdem die Motorräder in des Chefs Garage untergebracht waren, die Regencombis zum Abtropfen hingen und geduscht wurde, zischten erst einmal ein paar elsässische Bierchen unsere Kehle hinunter, die so trocken war wie der Humor von Klaus. Ob Fischmenu oder die elsässische Sauerkrautschlachtplatte, ob Riesling, Tokay Pinot Gris oder Pinot Noir, bei diesem hervorragenden Essen, den herrlichen Weiss- und Rotweinen, ging es uns richtig gut. Klaus, der ja eigentlich ein toleranter Mensch ist, wurde ab dem 2. Glas Wein zum Missionar und versuchte Michael davon zu überzeugen, dass die W650 eigentlich kein richtiges Motorrad ist und er unbedingt eine klassische Triumph bräuchte. Auch wären seine Dienste als Marketingmann im TMOC sicherlich gut einzusetzen.

7 Uhr am nächsten Morgen war der Himmel zwar noch grau, aber zumindest die Straße trocken. Da wir gute Bilder für den Artikel brauchten, putzte ich meine Bonneville noch vor dem Frühstück. Pünktlich zur Abfahrt fing es wieder an zu nieseln, und als wir uns auf der elsässischen Weinstrasse befanden, goss es wieder in Strömen. Des Fotografens Mine verfinsterte sich so dunkel wie die Wolken am Himmel. Bei diesem Licht und ständigen Regenschauer war an Fotos nicht zu denken.

Ob Kintzheim, Ribeauvillé oder Riquewihr, der Wettergott erlaubte es uns nicht, diese wunderschönen elsässischen Dörfchen mit ihren klassischen Fachwerkbauten zu geniessen. In Kayserberg flüchteten wir uns ins Bistrot Chambord, wo wir fürstlich empfangen wurden.

Ob Helme, Lederjacken oder Regencombis, alles wurde vom freundlichen Ober entgegengenommen und fachgerecht aufgehängt. Auch hier half uns das hervorragende Essen, das scheußliche Wetter zu vergessen. Danach gings in die Domaine Weinbach-Faller, eines der besten Weingüter der Gegend und von der schicken Chefin Cathérine Faller wurden uns die edelsten Gewächse vom trockenen Riesling bis zum edelsüßen Eiswein kredenzt. Wir alle bedauerten aus fahrtechnischen Gründen, die edlen Tropfen wieder ausspucken zu müssen. O Wunder, nach der Weinprobe regnete es nicht, und Martin zückte sofort die Kamera.

Klassisches Weingut mit klassischen Motorrädern. Mal sehen, wie sich das macht. Zurück auf der Weinstrasse versuchten wir doch noch ein paar Kurven unter die Reifen zu bekommen und bogen bei St. Hippolite in die Vogesen ab, um auf die hohe Königsburg zu fahren.

Je höher wir kamen, desto nebliger wurde es. Dies gemischt mit feinem Nieselregen erinnerte eher an November als Juni. Der sonst herrliche Fernblick über das gesamte Elsass beschränkte sich hier auf 15 – 20 m, so dass wir den Berg hinunter eilten und in Nothalten bei Domaine Meyer noch einmal ein Feuerwerk der Kellerkunst erleben durften.

Am Abend testeten wir wieder die Kochkünste des Restaurants des Hotels Arnold und genossen weiterhin den englischen Humor von Klaus, der hiermit zu Sir John Teabird ernannte wurde. Am nächsten Morgen begrüßten uns Wind, Regenwolken und Schauer, so dass die Stimmung unten war, und nachdem Michael von seiner Frau erfahren hatte, dass es in Mainz sonnig wäre, entfachte sich die Diskussion, ob wir nicht den direkten Weg nach Deutschland suchen sollten. Oli kam mir recht bedrückt vor, und ich fragte, was er auf dem Herzen hätte. Kleinlaut gab er zu, dass er sich wohl jetzt unbeliebt machen würde, aber dass das Wetter wohl an ihm liegen würde, denn er habe bisher noch keine längere Tour gefahren ohne in Regengüsse zu kommen.

Wir verziehen ihm, und so erhielt er den Titel „The Rainman", und wieder einmal in Regencombis begaben wir uns auf den Rückweg.

Hinter Strasbourg wurde es trocken, und der Himmel hellte sich auf. Martin, Michael und ich wagten einen Abstecher in die Nordvogesen während Klaus und Oli über die Weinstrasse in Richtung Hessen zogen. Bei Bad Bergzabern kreuzten sich noch einmal unsere Wege, und während wir die wunderschöne B48 durch den Pfälzer Wald und die rheinhessische Schweiz genossen und der Sonne entgegen fuhren, wurden Sir John Teabird und der Regenmacher noch einmal kräftig abgeduscht. Oli, ich glaube, es liegt wirklich an dir. Fazit der Reise: eine traumhafte Gegend mit wunderbarem Wein und Essen, aber man sollte sie nicht mit dem Rainman bereisen.

Ein gutes hat die Tour gehabt. Da nicht genügend Bilder im Kasten waren für unseren Artikel müssen wir nochmals hin.

Text: Christof Hillebrand

Fotos: Martin Kämper

Englische Motorrad Klassiker

- **BSA**
- **Triumph**

Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteilelager
unit **und** pre unit
Sämtliche Verschleißteile f. 650er u. 750er
Twins und Triples **ständig** vorrätig * Elektrik *
Vergaser u. Teile * Literatur * **Versand!**
Div. Rest.-Objekte! Fahrzeugliste anfordern!

Martin Ehrkamp
Düsseldorfer Str. 113 · 42781 Haan
Tel. 0 21 29/34 49 75 · Fax 34 49 76

Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Teile am Lager*!

***) 10 % Rabatt für Clubmitglieder**

• Täglicher Versand • frachtkostenfrei ab DM 200,- Warenwert • Gebrauchtmaschinenliste und Info kostenlos • Service und Ersatzteile für alle engl. Marken • Literatur • Regelmäßige TÜV-Abnahme im Haus • An- und Verkauf englischer Bikes

Since 1976

GLM

BRITISH MOTOR CYCLES

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

B.M.C.

BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

BIKES MIT STIL UND SOUND

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

TÜV-Service im Haus für alle Marken
B.M.C. 76857 Ramberg · Schlossbergstr. 51
Tel. 0 63 45/53 48 · Fax 0 63 45/75 23

Und hier noch die ultimativen Tipps für Ganzjahresfahrer (vor allem diejenigen, die's noch werden wollen), um möglichst unfallfrei durch den Winter zu kommen:

- Fahrwerk zwecks Tieferlegung herunterklappen
- Motor nach vorne geneigt einbauen
- Motorradstiefel als Gleitkufen benutzen
- Kräftig Gas geben für einen möglichst ...

... guten Rutsch ins neue Jahr !!!