



News

Of The Quarter

Heft 9

Januar
Februar
März
2002

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

Die Gaszugreparatur:

Kampf dem Nippel

Klaus Kleine Lagerkunde

Triton

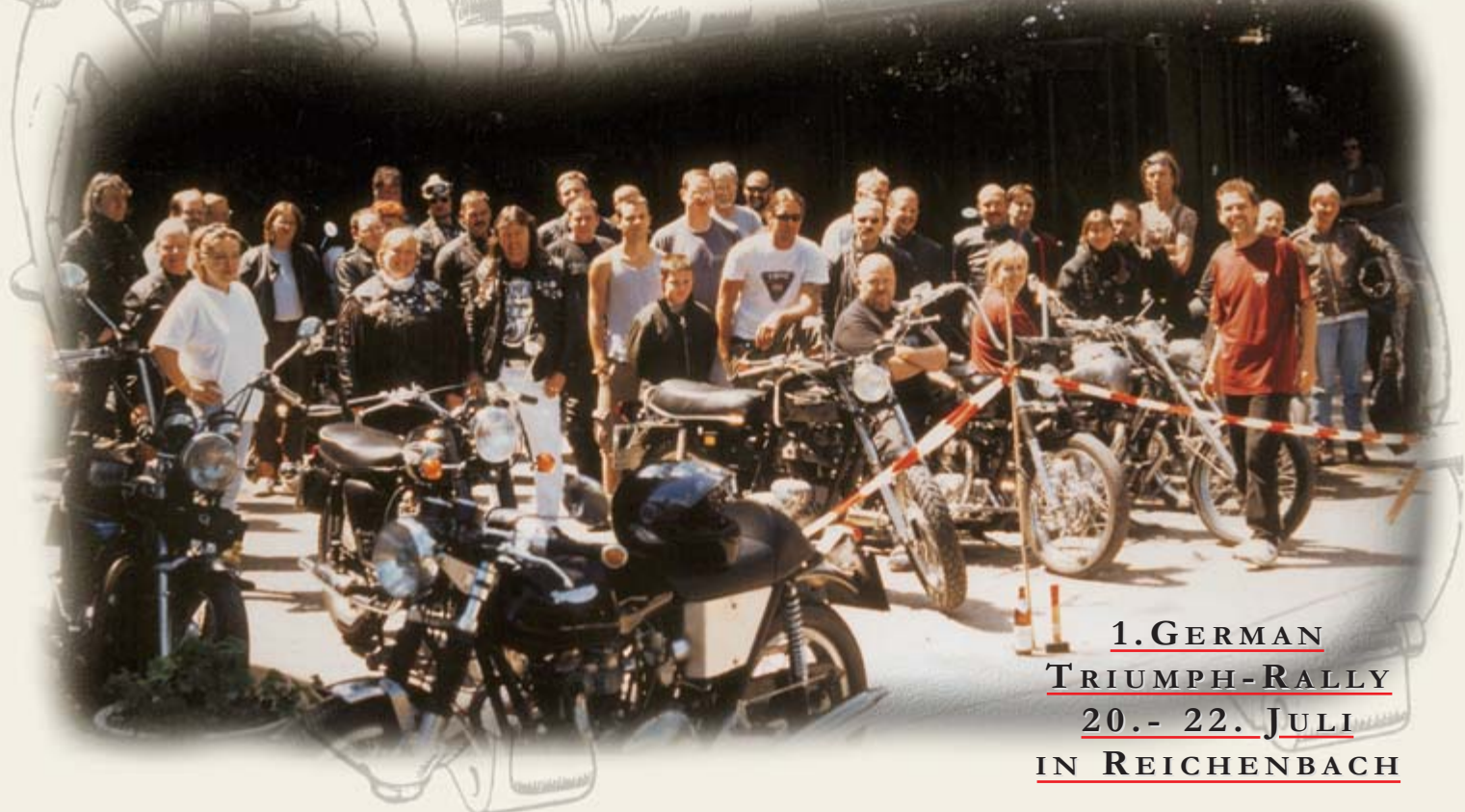
Teil 2

ein Bericht

... goodies for you

... und vieles mehr

Termine
Berichte
Neuigkeiten



1. GERMAN
TRIUMPH-RALLY
20.- 22. JULI
IN REICHENBACH



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 € 25,56 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:

Walter Moreth, Rathausstraße 40, 63456 Hanau, Tel.: (06181) 69 730 / Fax: 69 730,

E-Mail: tmoc-redaktion@online.de

Achim Ertel, Schlossbergstr. 51, 76857 Ramberg, Tel. (06345) 53 48 / Fax: 75 23

Teilemarkt, Treffen, ILO:

Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 78 00 95

Die Mitglieder erhalten die TMOC NEWS im Rahmen ihres Jahresbeitrages.

Preis der TMOC NEWS für Nichtmitglieder 6,50 €

NEWS

Beiträge zu NEWS bitte tippen oder wer einen PC hat, bitte in Word erfassen, keine manuellen Trennungen oder Sonderzeichen, (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 E-Mail-Adresse der Redaktion geschickt werden. 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 Ausweitung sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Nach dem schönen und unterhaltsamen Abschlußtreffen in der Rhön kommt nun schon die erste News für das neue Jahr ins Haus. Somit bleibt mir nur zu hoffen daß Ihr alle eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Rutsch (nicht zu wörtlich nehmen) ins neue Jahr hattet und der kommenden Triumph Saison guten Mutes entgegen seht. Womit wir beim Thema wären, die Termine für das Jahr 2002 findet Ihr im Heft soweit sie schon bekannt sind. Außer unseren eigenen Terminen spielt dieses Jahr das 100 Jährige Jubiläum des Beginns der Motorrad



Produktion bei Triumph natürlich die große Rolle im Kalender, ich hoffe, daß wir mit vielen Mitgliedern des TMOC bei der Jubiläumsfahrt nach Coventry dabei sind. Der Termin für unser Sommertreffen ist auch schon festgelegt und somit kann eigentlich jeder seine Zeit gut verplanen.

Ach ja da war doch noch was, wer ein T-Shirt bestellt hatte und es noch nicht bekommen hat soll sich doch bitte mit Mitch in Verbindung setzen um das endlich mal zu erledigen, der sitzt immer noch auf einigen T-Shirts und das Geld dafür sollte eigentlich schon lange in der Clubkasse sein.

Klaus

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
Kampf dem Nippel	S. 4
Die Gradscheibe Servus Kollegen	S. 7
Klaus kleine Lagerkunde	S. 8
Mitgliederprofil	S. 10
Triton, ein Bericht Teil 2	S. 11
Einladung JHV	S. 13
Adalbert Knaubers Schraubertips	S. 14
Abt. Aufgestöbert ? Literaturhinweise	S. 16
Das Mittendrinwort	S. 17
Kurzbericht über das 6. WATOC Treffen in Schweden	S. 20
Im Namen des Volkes	S. 21
Über den Tellerrand geschaut	S. 22
Aus dem Internet ...	S. 23
Neumitglieder / Jahresbeitrag	S. 23
Der Geist der 60er	S. 24
Winterzeit ist Schrauberzeit	S. 26
Goodies for you	S. 28
Advertising Sponsoring	S. 29
Das Letzte	letzte Seite

Termine 2002

**2. März, 18:00 Uhr Jahreshauptversammlung ,
Zweitauf Ruf 18:30 Uhr
Im Gasthaus zum wilden Jäger
64395 Brensbach - Stierbach, Tel.: 0 61 61 - 29 32.**

**19 & 20. Juli, Sommertreffen in Reichenbach,
Naturfreundehaus.**

November: Abschlusstreffen

Andere Termine:

- 30. 5. – 2. 6. 25th Anniversary TOCN **Niederlande**
- 21. – 23. 6. TOMCC **Belgien**
- 5. – 7. 6. TOMCC **Norwegen** Britannie Rally
- 13.& 14. 7. 100 Jähriges Triumph Jubiläum, Coventry
Jubiläums Fahrt England**
- 9. – 11. 8. TOMCC **Schweden**
- 16. – 18. 8. Brittanian Rally **Dänemark**
- 31. 8 – 1. 9. Bonneville , TOMCC **Belgien**
- 13. – 16. 9. 100 Jahre Triumph , Rally, TOMCC **England**
- 13. – 15. 9. Ameland Treffen TOMCC **Niederlande**

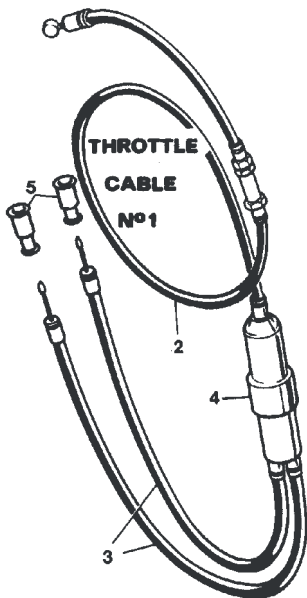
Die Gaszugreparatur

Story von Michael Kempf

Wer hat das noch nicht erlebt, daß ihm / ihr auf einer Fahrt mit der Lady der Gaszug (oder ein anderer Zug) gerissen ist ???

„Nach 17 Jahren“

Mir – Nach 17 Jahren. – Erstmals. – Ich war schockiert. The best motorcycle in the world, und dann reißt der Gaszug. Ich hatte aber noch 40 Sachen drauf und konnte so gemütlich bis zum Garagentor ausrollen... Hier also die Fortsetzung (oder besser: die Nachwehen) des Treffens des Royal Enfield OC aus der NEWS 7.



„Glück gehabt, Lady, daß es nicht unterwegs passiert ist“ knurre ich die T 120 R an. Ich hasse Moppet schieben, besonders sonntags. Dann begeben mich wieder in die Nebenstraße, um die Messinghülse zu suchen, in die der Gaszug am Lenker eingeführt wird. Finde sie auch gleich, aber die ist nicht aus Messing, sondern aus irgend so ’nem ausgelutschten etwas, das außen einmal ein Gewinde besessen hatte. Überhaupt die

ganze Kon-struktion sieht nicht nach made in England, sondern found on Schrottplatz and bought by ... (wir wollen keine Schleichwerbung hier machen, die Teile von dort sind ja nicht nur schlecht, nur die Kombination von allem ist halt mäßig im Ergebnis) aus. Also Zettel raus für die (wievielte war’s noch gleich ???) Teilebestellung.

1 Gaszug T120 R, oberer Teil bis zum Verteiler. Ach was, den unteren Teil nehmen wir auch gleich als Reserve, wenn mal wieder alle Gasstricke reißen. Eine Woche später: Großalarm im Pfälzer Wald !!! Die Saarländer rücken beim Händler an. Haben englische Moppets und kommen immer mit dem Auto, beschimpfen sich gegenseitig den ganzen Tag und halten einen nur von der Arbeit ab.

Mit dem neuen Gaszug geht’s nach Hause, bis jetzt haben sich die Kosten noch in Grenzen gehalten. Doch der Einbau

„Puristen machen sich ihre Gaszüge alle selbst.“

gestaltet sich schwieriger als erhofft, denn der nicht originale Lenker ist zu kurz oder die Gaszüge zu lang, je nachdem, wie man’s nimmt, jedenfalls könnte man die ganze Konstruktion auf dem Weg vom Lenker zum Vergaser locker noch einmal um den Rahmen wickeln, dann müsste man den Tank auseinander biegen, um... nein, das lassen wir lieber ! Wir kürzen die Züge einfach, klar, hab’ ich doch schon mal gelesen.

Puristen machen sich ihre Gaszüge alle selbst. Bei nächster Gelegenheit geht’s nach Saarbrücken, wo Erik gerade sein frisch ergattertes Wohnmobil zwecks Getriebeschadenanalyse abgestellt hat. Au fein, denke ich, nach Jahren mal wieder ein richtiges Schrauber-wochenende! Erik bestätigt meinen Plan: zuerst den Nippel am Ende der Züge, die den Schieber lupfen, abziehen, dann die Züge kürzen, die Umhüllungen um die gleiche Länge kürzen, Nippel wieder dranmachen, fertig!

„Wie krieg’ ich die Nippel ab, um sie später wiederverwenden zu können?“ frage ich. „Mit’m LötKolben. Wir machen die Dinger warm, bis man sie abzie-

„Lötzinn ab Werk in Nippelform.“

hen kann, so fest können die nicht sitzen“, so die Antwort. Wir suchen einen LötKolben... ... nachdem der Keller auf den Kopf gestellt ist, fahre ich zurück und durchstöbere die Garagen. Mit zwei LötKolben komme ich zurück. Der kleine macht überhaupt keine Anstalten, sich zu erwärmen, der große ist anscheinend noch aus den Gründerjahren des LötKolbenbaues, eine Sütterlinaufschrift hätte mich nicht gewundert. „Der braucht ziemlich lange, bis er auf Temperatur kommt“, erkennt Erik sein Teil wieder. Anschluß, warten... inzwischen wird am Wohnmobil geschraubt.

Nach ca. 1 Stunde hat sich der LötKolben von Garagentemperatur auf Straßentemperatur erhitzt, vermutlich durch die Sonneneinstrahlung. Wir könnten auch mit was anderem heiß machen, aber die Gasflasche ist lei-

der leer.

Also auf zum Baumarkt, eine Lötpistole kaufen und alles was man sonst noch zum Löten braucht. Macht 90 Mark. Man trifft sich also eine Woche später zur Wohn-mobil- und Gaszugreparatur.

Jetzt läuft's bestimmt wie am Schnürchen, denke ich beim Betätigen der Lötpistole, als ich mich dem Gaszugnip-pel nähere. Die Händler werden jetzt lachen. Wir lachten nicht, als der Zug genug angewärmt war, sodaß Lötzinn fließen konnte. Denn, schmurgell, innerhalb des

„Das dremeln wir doch locker weg“

Bruchteils einer Sekunde verflüssigt sich der Nippel, der offenbar nur aus einem lötzinnähnlichen (oder war's gar welcher?) Material besteht, das offenbar ab Werk in Nippelform gegossen das Ende des Gaszuges bildet.

Tja, und das war dann wirklich das Ende des Gaszuges, denn an Montage ist nicht mehr zu denken. Wo sollte ich denn diesen im Schieber einhängen? Da-rüber hinaus, und nicht gerade zu meiner Freude, ist Erik von dieser Konstruktion so begeistert, daß er sogleich eine kostenlose Zugabe in Form des Entfernens des anderen Nippels in gleicher Weise vom 2. Gaszug vollzieht. Also, Zettel raus s. oben!

Großalarm im Pfälzer Wald, die zweite!!! Doch diesmal ist's ein Fehlalarm (hihi!), denn ich bestelle mit der Post, zwei Reserve-Züge „box to carb“... In the meantime wird das Wohnmobil-getriebe Opfer des ungezügelten Zerstörungstriebes (den wollen wir ja als zivilisierte Menschen nicht an einer Triumph auslassen!) und die ent-

nippelten Züge auf die richtige Länge gekürzt – mittels Dremel-Einsatz-Koffer. Die inzwischen dazugekauften Trenn-scheiben (was den Kostenfaktor noch ein wenig erhöht hat) arbeiten klaglos. Ich bräuchte dringend einen großen Schraubstock, sinniere ich, das wäre guinnessbuchverdächtig als Kosten für eine Gaszugreparatur.

Die Länge stimmt, allein es fehlt das wichtige Bindeglied zwischen Gaszug und Schieber, der Nippel! Nun bin ich nicht als Gaszugnip-pelformer geboren, und eine solch jämmerliche Konstruk-tion wollte ich bestimmt nicht in kopierter Form in meine Schieber einhängen. Nein, es musste etwas dau-

„Das wichtige Bindeglied fehlt zwischen Gaszug und Schieber.“

erhaftes, etwas selbstgebrutzelt, etwas meiner Triumph wahrhaft würdiges sein, etwas ... na, Ihr wisst schon ...

Eine kleine Hülse, innen so groß, daß der Gaszug durchpasst, außen so dünn, daß sie in den Gasschieber reinpasst und ca. 3 mm lang. Material? Hm, in der Schule damals hatten wir mal Kupfer gelötet, das ging ganz gut. Also Kupferhülsen, Innendurchmesser 1,5 mm, Außendurchmesser max. 2,5 mm, Länge ca. 3 mm. Wer führt sowas?

„Guten Tag, ich suche Kupferhülsen mit folgenden Maßen:... Die brauche ich für... blablabla... Schieber-vergaser... blablabla“. Diesen Satz hören sich viele Händler und Ladenbesitzer an, bevor sie die Schultern zucken. Im Bastelladen dann eine heiße Spur: „Ich würde lieber Messing nehmen, weil das Kupfer zu weich ist.“

Gut, da sich die Kupferhülsenindustrie sowieso gegen mich verschworen hat, sei es drum, ... Messing.

Dann fällt mir wieder der Katalog ein von der eingangs nicht genannten Firma. Man kann ja mal reinschauen. Und was glaubt Ihr, was es dort abgebildet ist? Messinghülsen!!! Gut, sie haben 3 mm Durchmesser, aber das dremeln wir doch locker weg.

Ein Tag später, ich stehe im Geschäft mit gezücktem Katalog, möchte Messinghülsen, einzeln verpackt, und bringen 'se mal ein paar mehr mit, ich experimentiere noch. Schließlich hab' ich seit Jahrzehnten nicht mehr mit einem LötKolben gearbeitet, der einzige Kolben, den ich bediene, ist doch der vom Füllfederhalter beim Tinte-aufziehen. Die magere Aus-beute ist eine einzige Hülse, und die kostet

„Einen Tag später“

60 Pfennig. Holla, sag' ich noch, die Messingpreise sind heuer aber hoch, und mit dem Groll, womöglich meine Triumph, um überhaupt in absehbarer Zeit nochmal fahren zu können, auf Tiger (Einvergasermodell) umbauen zu müssen, ziehe ich mit meiner Hülse von dannen.

Auch im „Radhau“ findet der Mechaniker ein paar Messinghülsen mit den Worten „die sind noch von einer Fahrradmarke, die schon seit Jahren nicht mehr existiert. Wir haben die hier unnützlich rumliegen.“ 3 Hülsen, etwas zu dick, für 1 Mark 50, so langsam fällt der Messingpreis...

Es folgen dann immer die Frust-Tage, in denen Eriks inzwischen ausgelagertes Getriebe dran glauben muss, es hat

eh ausgedient. Mich juckt's förmlich in der Hose, in das Getriebegehäuse mal reinzupinkeln. Und...endlich wieder Zeit, mal was für die MZ-Restaurationsanleitung zu schreiben und Schaltpläne lesen zu lernen. Dabei fällt mir ein: für die spätere neue Elektrik braucht's Flachstecker, und die gibt's bei Conrad Electronics. Also schau ich da mal noch vorbei. Es ist dort immer das gleiche Ritual: reingehen, bestellen und dann eine Stunde an der Ausgabe warten. Diesmal aber flüstert mir eine geheimnisvolle Stimme ins Ohr, ich solle mich doch mal ein wenig umsehen (das war übrigens die gleiche Stimme, die mich davor gewarnt hat, voreilig in Stammen eine Ferienwohnung zu buchen), was ich auch tue, und plötzlich traue ich meinen Augen kaum: 2 Sorten Messingstangen, 2,1 und 2,4 mm dick, Innendurchmesser 1,6 bzw. 1,8 mm, und einen guten halben Meter (!) lang. Bei 3 mm Länge und 1 mm Ausschuss pro Hülse durch das Abtrennen, so schießt es mir durch den Kopf, kann ich aus einem Meter 250 Hülsen basteln. Preis zusammen 4 Mark 30, also pro Hülse 1,72 Pfennige.

Das lässt sich sehen, zumal ich bei noch so brutalem Schieberhochreißen einem Gaszugriss nur noch müde lächelnd entgegensehen kann. Damit habe ich bis an mein Lebensende ausgesorgt. Okay, ich habe den Rest der Geschichte vorweggenommen, die Hülsen haben wie das Tüpfelchen auf dem i gepasst. Innen ging der Gaszug locker durch und auf der Seite, wo er wieder rauskommt, habe ich mit dem konischen Fräsaufsatz ein ganz wenig Material rausgedre-

melt. Das hat nämlich einen doppelten Sinn: erstens ist ein wenig mehr Platz, den Gaszug auseinanderzubördeln und zweitens ist eine frisch blankgefräste Stelle zum Löten wesentlich besser geeignet. Der Gaszug wird vorbereitet wie für den späteren Einbau, nur daß der Nippel fehlt. Die Messinghülse wird von der Stange gefräst (3 mm genügen), an einer Seite konisch angefräst und dann über das Ende des Gaszuges geschoben. Das aufgefäste Ende schließt mit dem Ende des Gaszuges später bündig ab. Nun werden die einzelnen Drähte am Gaszugende nach außen gebogen, am besten mit einer ganz winzigen Zange, denn sie sollen nicht weiter nach außen abstehen als die Messinghülse.

Die Hülse wird dann zurück-

„Nochmal der Arbeitsgang“

geschoben, bis sie mit dem Gaszug am Ende bündig abschließt. Am Ende des Gaszuges wird das Lötzinn angesetzt, auf der anderen Seite der Messinghülse wird der Zug erwärmt, bis das Lötzinn fließt. Besonders schön ist es, wenn das Ende des Gaszuges verschwindet und eine kleine flache Halbkugel aus Lötzinn darauf thront. Ich pflege mit der Rohrzange kräftig an der Hülse zu ziehen. Wenn die Konstruktion so 10 kg Zugkraft aushält, ist sie für eine halbe Ewigkeit und damit zum Einbau geeignet. Und nur, aber auch nur, weil ich so vergesslich bin und es irgendwann mal wieder nachlesen kann, hab' ich diese Geschichte in dieser NEWS verewiglicht, und nicht etwa, um Euch eine Story zu schreiben !!! Nie und nimmer...

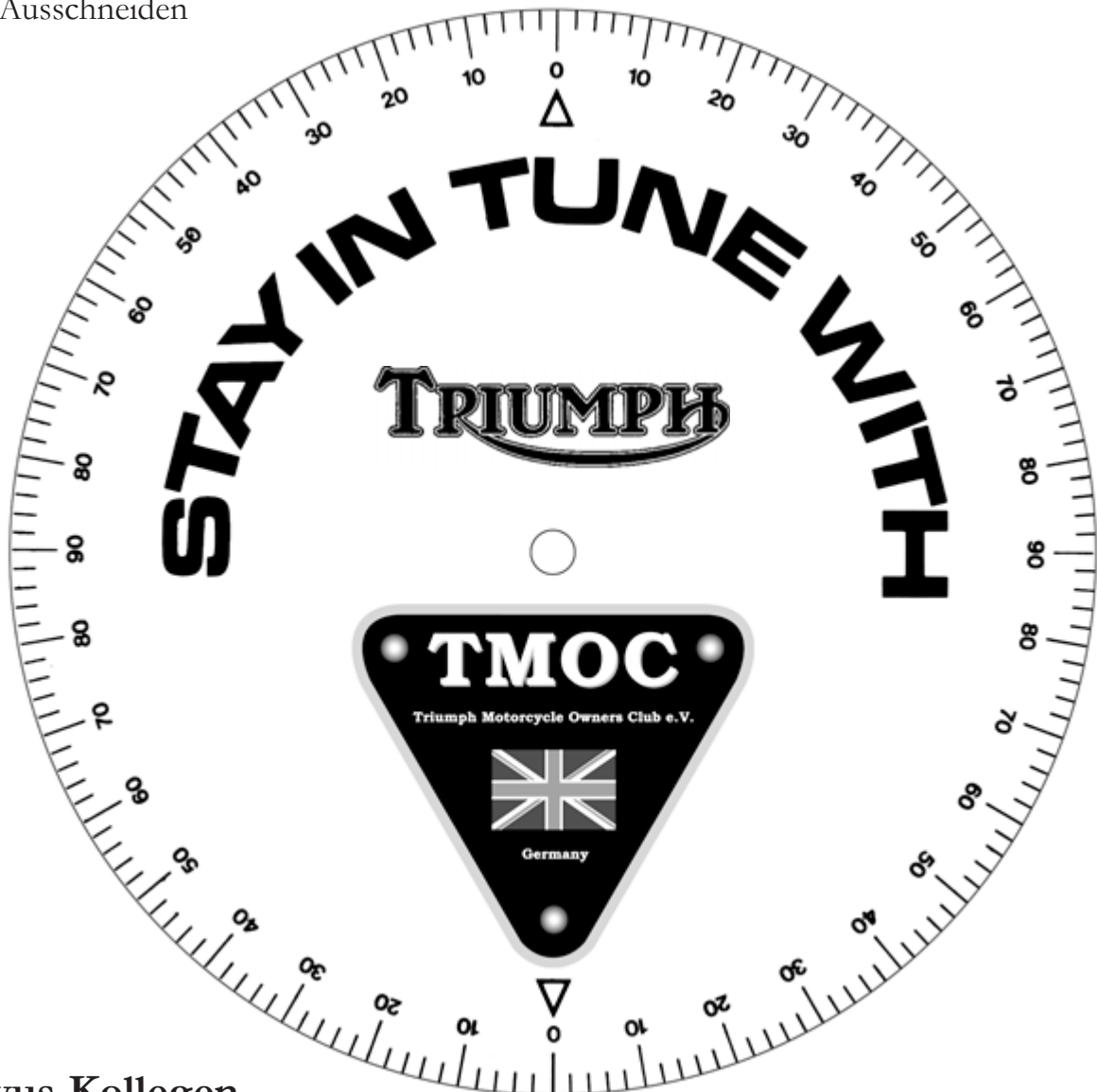
Gute Nacht.... **Mitch**

„Härtetest nicht vergessen“



Die Gradscheibe

zum Ausschneiden



Servus Kollegen

Bei dieser Ausgabe unserer News liegt für jeden ein kostenloses Patch bei.

Es ist als kleines Dankeschön für die doch immer recht erfreuliche Teilnahme an den verschiedenen Clubaktivitäten. Wer noch eines oder mehrere möchte kann sie bei mir bestellen. Entweder telefonisch unter 09 733/78 00 95 oder über:

E-Mail: info@tmoc.de

Ein Patch kostet 5Euro plus 1 Euro Versand.

Bei einigen von euch liegt eine Einzugsermächtigung bei. Wäre schön, wenn ihr euch entschließen könntet das Ding ausgefüllt an mich zurückzuschicken oder mir einfach das nächste mal, wenn wir uns treffen, in die Hand zu drücken, es würde mir die Arbeit erleichtern und euch

eine Überweisung sparen. Außerdem kann das Geld jederzeit von euch zurückgeholt werden sollte es irgendwelche Unstimmigkeiten geben.

Falls wir uns nicht mehr sehen oder hören,

Regards **Manfred**

Frohe Weihnacht und einen guten Rutsch ins neue Jahr

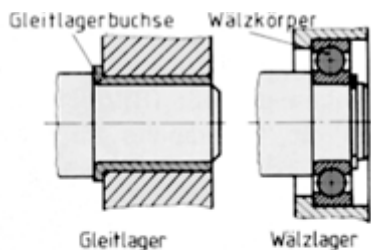
Klaus kleine Lagerkunde

Als mir kürzlich das alte Fachkunde Buch Metall wieder in die Hände kam hab ich's gleich in das Lesezimmer (Klo) gelegt und mal geblättert. Und siehe da, das gute Buch befaßt sich auch mit Dingen die den durchschnittlichen Triumphfahrer gelegentlich mal plagen. Also, den Scanner angetreten, Zeit genommen und versucht ob ich nicht ein paar interessante Grundlagen rüberbringen kann.

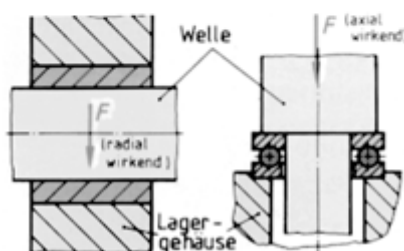
Klaus

Lager führen und stützen Wellen und Achsen die radial und axial belastet werden. Wir unterscheiden zwischen Gleitlagern und Wälzlagern.

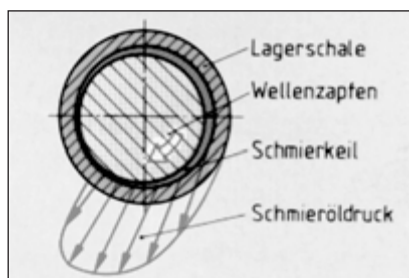
Bei den Gleitlagern drehen sich die Wellen in einer Lager Schale oder Buchse . Um die unweigerlich entstehende Reibung mit ihren tödlichen Folgen zu vermindern wird ein Schmierfilm zwischen den auf-



Gleitlager und Wälzlager



Radiallager und Axiallager



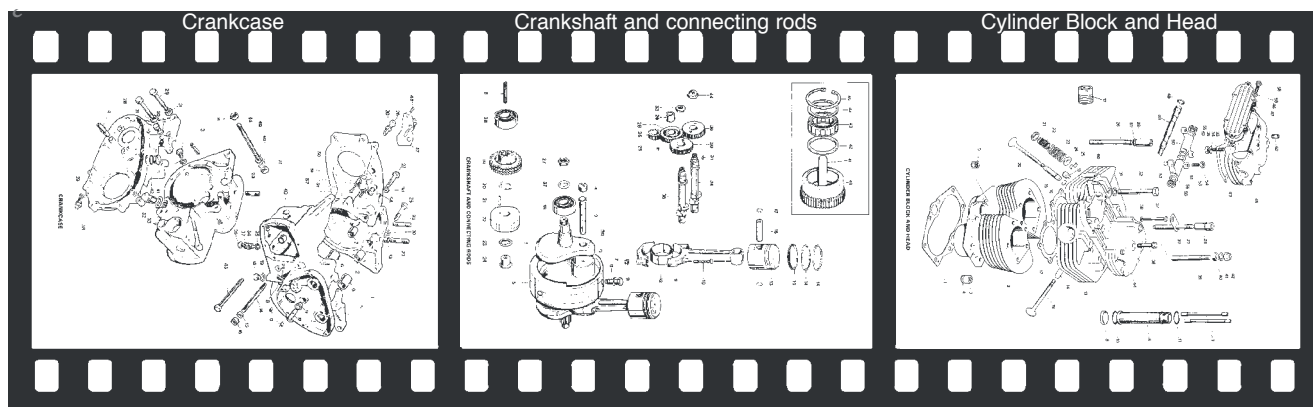
Druckverteilung im Schmierkeil

einander gleitenden Teilen (Wellenzapfen auf Lagerschale) nötig.

Beim Anlaufen der Welle ist noch kein ausreichender Schmierfilm vorhanden, der wird erst durch die Drehung Des Wellenzapfens erzeugt indem das Schmiermittel durch zunehmende Drehzahl der Welle in den, sich verengenden, Schmierpalt gezogen wird. Der Wellenzapfen gleitet dann auf dem Ölfilm und nicht mehr auf der Lagerschale.

Der Schmierstoff wird dem Gleitlager in der Regel über Schmier Bohrungen oder Schmier Taschen zugeführt, die sollten auf der unbelasteten Seite des Lagers liegen. Bei den Schmierfetten kennen wir ja die Zuführung

Die große Replacement Parts Serie zum Ausschneiden für's Wallet Triumph T140 „1981“



und hier was zum ausschneiden für den Brechdaun: Replacement Parts T140 für die Geldbörse.

Teil 1

über Schmiernippel oder das Herstellen einer Fettpackung. Bei den Wälzlagern sieht das schon vorteilhafter aus, denn die Gleitlager typischen hohen Reibungskräfte gibt es hier so nicht. Die Kraft wird von der Welle über die Wälzkörper auf das Lagergehäuse übertragen. Die Wälzkörper rollen zwischen den Laufingen des Lagers ab, die dabei entstehende Wälzreibung ist kleiner als die Reibung im Gleitlager.

Als Wälzkörper kennen wir z. B. Kugeln, Nadeln, Tonnen, Zylinder und Kegel. Der Lagerkäfig verhindert ein Herausfallen der Wälzkörper und hält sie in einem gleichmäßigen Abstand.

Im Vergleich zu den Gleitlagern haben die Wälzlager folgende Vor- und Nachteile:

Wälzlager:

Vorteile

- Reibung und Wärmeentwicklung geringer
- Hohe Tragfähigkeit bei niedrigen Drehzahlen
- Weniger Schmierstoff wird verbraucht
- Normgrößen
- Pendellager gleichen Wellen Durchbiegung aus

Nachteile

- Schmutzempfindlich
- Stoßempfindlich
- Geräuschentwicklung
- Lebensdauer und Drehzahlen begrenzt
- Größerer Einbaudurchmesser

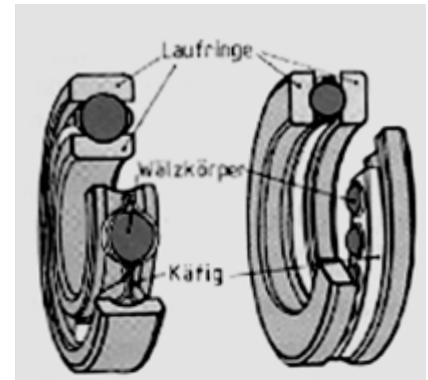


Bild 3: Bezeichnungen am Wälzlager

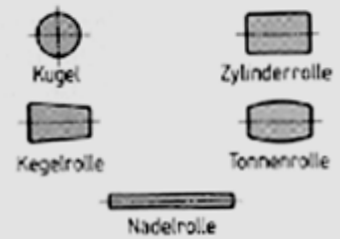
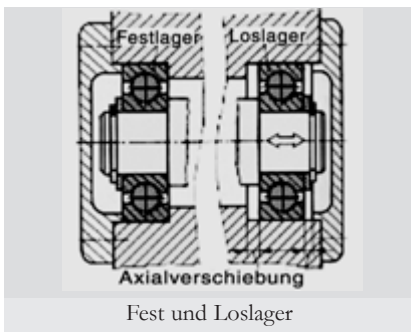


Bild 4: Wälzkörper

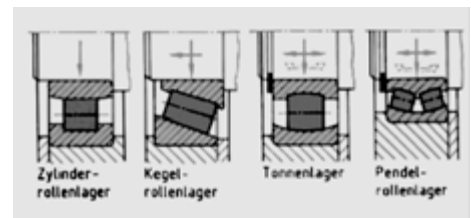
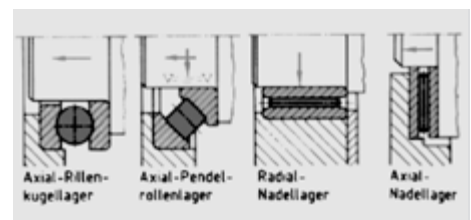
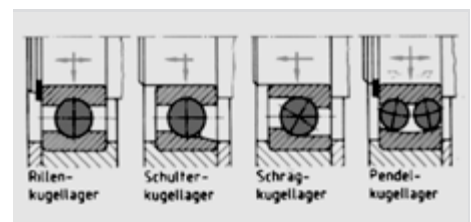


Bei der Lagerung von Wellen wird meistens ein Lager als Festlager und eines als Loslager eingebaut. Das Festlager nimmt die Axialkräfte auf. Das Loslager verschiebt sich bei Ausdehnung der Welle in Achsrichtung. Das verhindert ein Verspannen der Wälzkörper in den Laufingen.

Folgende Wälzlager und Anwendungsgebiete kennen wir :

Nach der Grundform der Wälzkörper unterscheidet man Kugellager und Rollenlager.

Rillenkugellager	Mittlere radiale/kleine axiale Belastung.Hohe Drehzahlen
Schulter/Schräggugellager	Axiale Kräfte in einer Richtung
Axial Rillenkugellager	Axiale Kräfte
Zylinderrollenlager	Hohe radiale Last/große Wellendurchmesser
Kegelrollenlager	Große radiale und axiale Kräfte. Sind zerlegbar
Pendelkugellager/ Pendelrollenlager/Tonnenlager	Große radiale und axiale Kräfte, können sich bei Wellendurchbiegung einstellen
Nadellager	Geringer Einbauraum



Mitgliederprofil

Alexander Wörner
Hölderlinstraße 40
79312 Emmendingen

E-Mail:
alex.woerner@gmx.de

Tel. 07641/49876
Mobil:01755659622

Alexander Wörner, Exilhesse, wohne in Emmendingen bei Freiburg. Jahrgang 1958. Jobmäßig bin ich Krankenpfleger.

Als Jugendlicher zählte es zu einer meiner Lieblings-beschäftigungen in der „Motorrad“ zu blättern und Testberichte von Motorrädern zu lesen, von denen ich allenfalls träumen konnte. Darunter faszinierte mich besonders ein Bild von der Triumph Tiger. Fortan mein Traumbike. Endlich mit Lappen, reichte die Kohle aber nur für eine gebrauchte 125er Honda. Ging ab wie eine Rakete, zumindest solange bis ich mich dran gewöhnt hatte, was nicht sehr lange dauerte. Ein Bike weiter hörte ich 1982 Gerüchte darüber, daß Triumph nun endgültig seine Tore schließen sollte. Geld gezahlt und rumtelefoniert um einen Dealer zu finden, der mir

„schwarze Eurotiger“

so ein Traummotorrad verkaufen könnte. Panik. Lauter faule Ausreden, die mich ernsthaft an der Seriosität der Engländer-szene zweifeln ließen. Schließlich landete ich beim damaligen General-importeur Wüst, der eine schwarze Eurotiger für mich hatte. Ich fahre sie heute noch, inzwischen ca. 130.000km. Nach 75.000 km verabschiedete sich

ein Kurbelwellenlager, ohne jedoch die Mobilität einzu-

„Die jährlichen Kilometer werden immer weniger“

schränken und zwei mal blieb ich wegen Elektrik-schaden liegen. Darüber hinaus erstaunlich zuverlässig und solide. Ich frage mich immer, was es da zu schrauben geben soll. Außer den regelmäßigen Wartungen und der „Angstbastelei“ gibt's nicht viel. Jedes Frühjahr wundere ich mich, wie ich das Gerüttel so lange ausgehalten habe. Und mehrmals war ich „fest“ entschlossen mich von der Triumph zu trennen, zB. beim Ausbau des Hinterrades. Die jährlichen Kilometer werden immer weniger aber dafür immer intensiver.

Neben der Tiger steht noch

eine SR500 Bj.1987 in der Garage, die aber die meiste Zeit nur Staubfänger spielt. Meine Pläne für 2002: Mehr Treffen anfahren und viele mehrtägige Kurztrippis in diverse Mittelgebirge mit wildcampen und Feuer machen, so wie früher.

Auf dem Black-Shadow-Treffen 2001 sah ich eine CCM605RS die es mir sofort angetan hat. Vielleicht erinnert

„eine CCM605RS probefahren“

sich jemand, der auch auf dem Treffen war. Geld gezahlt, es reicht auch ohne die Triumph zu verkaufen. Wenn jemand wissen will, wo man so ein Teil probefahren kann, ich habe ziemlich lange gesucht, dann E-Mail an mich.

Gruß Alex.



Meine Triton hat eine kurze Manx-Gabel mit nachgerüsteter Dämpfung und außenliegenden Federn. Die kürzere Gabel verbessert das Handling. Der Vorteil der außenliegenden Federn liegt im geringeren Gewicht und in der Tatsache, daß sie einfacher zu wechseln sind. Es wird oft darauf hingewiesen, daß Gabeln mit außenliegenden Federn über Schutzrohre verfügen sollen, um die Lebensdauer der Standrohre und der Dichtungen zu erhöhen. Ich bevorzuge die gute Optik und wechsele die Teile wenn nötig! In Verbindung mit den außenliegenden Federn müssen besondere Gabeldichtringe montiert werden. Beim Restaurieren sind die Gabelrohre und die Federn zu prüfen, Dichtringe und Lagerbuchsen sind zu wechseln.

Die oberen und unteren Gabelbrücken stammen von einer Atlas, sie sind 1¼" breiter und daher für die Montage der Doppelduplex-Bremse der 750er Suzuki „Wasserbüffel“ (was auch immer das sein mag! Der Übers.) geeignet. An der oberen Brücke sind die Lenkerhalter entfernt, die Bohrung für das Lenkerschloß ist verschlossen.

Die Verwendung eines Lenkungsdämpfers ist optional,

auch nach einer Umrüstung des Lenkkopf-lagers (auf Kegelrollen ?) ist er nicht wirklich nötig. Vielleicht wird bald noch eine geschmiedete obere Brücke eingebaut. Die klassischen Stummellenker sind montiert, mit dem Doppel-bremshebel, dem Gasgriff und dem KILLSCHALTER auf der rechten Seite und dem Kupplungsgriff und dem Licht/Hupschalter auf der linken Seite. Die Instrumente sind Smith-Chronometric auf Eigenbau-Halterungen, die an den oberen Schrauben der Gabelrohre befestigt sind. Ein 7" Scheinwerfer von Lucas ist zum Schutz vor Vibrationen in Gummi aufgehängt. Die Elektrik werden wir in einem späteren Kapitel behandeln. Das Schutzblech ist aus schwarz lackiertem Alu, die Halterungen sind poliert.

Jetzt kommen wir zur Vorderbremse, wo es sicherlich viele Alternativen gibt.. Die einfachste Möglichkeit ist hier eine Norton Vorder-radnabe, entweder die Duplex im Stil der Commando oder eine Bremsankerplatte von John Tickle. Diese Alternative erfordert keine große Änderung an der Nabe oder an der Gabel. Da ich keine Manx-Vorderbremse bekommen konnte, entschied ich mich

für die Doppelduplex einer Suzuki GT 750. Nichts paßt besser zu einem klassischen Sportmotorrad als eine große Trommelbremse.

Die meisten dieser Trommelbremsen waren nur in kleinen Stückzahlen hergestellt worden, daher ist eine Fontana, Oldani oder Ceriani-Trommel entsprechend teuer, die Bremse der Suzuki ist die billige Alternative. Obwohl sie zu ihrer Zeit als etwas schwach angesehen wurde, als es galt, die 550 Pfund der Suzi zu verzögern, ist sie bei einem 350 Pfund schweren britischen Klassiker mehr als ausreichend. Diese Bremse wurde nur 1972 hergestellt, im folgenden Jahr wurde sie von einer Scheibenbremse abgelöst. Mit etwas Suche bei den örtlichen Teileverwertern kann man noch eine zu einem annehmbaren Preis finden.

Als erstes sollte die Bremse zerlegt werden, um sich ein Bild über ihren Zustand zu machen. Auch sollte man neue Bremsbeläge und Radlager ordern, da man diese Teile mit ziemlicher Sicherheit ersetzen muß. Der Tachoantrieb sitzt in der linken Bremsplatte und sollte jetzt entfernt werden, da die Platte noch bearbeitet werden muß, um die Bremse etwas schmaler zu machen. Die Breite der Bremse beträgt 6 ½ Zoll, das ist breiter, als die Roadholder und die meisten anderen klassischen Gabeln aufnehmen können. Auf jeder Seite der Bremse können jedoch bis zu 0,6 Zoll



Material abgetragen werden, und die Breite kann so auf 5,3 Zoll verringert werden. Wenn mehr Platz benötigt wird, kann auch an den unteren Gabelholmen etwas Material abgetragen werden. Es ist sowieso ratsam, dort etwas Material zu entfernen und später durch Distanz-scheiben zu ersetzen. Das erleichtert den Ausbau des Rades.

Eine neue Achse wurde aus rostfreiem Stahl gedreht, da die Achse der Suzi für die Roadholder-Gabel zu schmal war. Es ist auch möglich, die Achse der Norton von 17 mm auf 15 mm abzdrehen und dann mit einer Distanzbuchse für die Bohrung des rechten unteren Gabelrohres zu montieren. Den Bolzen an dieser Stelle sollte man nicht zu fest anziehen, da das Alu der Roadholder-Gabel hier leicht reißt. Die beiden Brems-ankerplatten benötigen eine gute Abstützung. Daher

Straßenbetrieb normalerweise verschlossen, werden für den Renneinsatz jedoch geöffnet. Ich entfernte beide Abdeckungen und montierte Drahtgitter zum Schutz der Innereien der Bremse. Hebel und Gestänge sind verchromt, die Bremsankerplatten selbst wurden schwarz pulverbeschichtet. Das hebt die Bremse optisch vom einfach polierten Alu-Teil ab. Die Nabe sitzt mit 36 Speichen in einer Akront Alu-Hochschulterfelge, gefahren wird ein Dunlop K591 Sportreifen.

Das Gesamtergebnis ist sehr handlich, verzögert die 350 Pfund der Triton gut und bietet eine sehr effektive Dämpfung. Wieder hat der Erbauer die Qual der Wahl, welche Teile er verwenden möchte - meine Teile funktionieren extrem gut und sehen auch entsprechend aus!

Im nächsten Teil geht's an den Einbau des Motors.

Übers.: Erik Hoffmann

Auflistung einiger nützlicher Teilenummern:

Suzi Bremsbeläge	54410 - 31001
Sushi Radlager	62022
Außenliegende Gabelfedern	080001
Passende Halter für Gabeldichtringe	050004M
Manx Gabelrohre	32605M
Halter für Chronometrics	TU0010
Schutzblechhalterungen	TU0015



wurden zuerst die Befestigungslöcher für das Schutzblech von 4¼/16 Zoll auf 5/16 Zoll erweitert. Dann wurden zwei Edelstahlstreben angefertigt. Beide Bremsankerplatten haben Löcher für Luftein- und auslaß. Diese sind für den



Einladung zur Jahreshauptversammlung des TMOOC Germany

Die JHV findet statt am 2. 3. 2002 um.18Uhr,
der Zweitauf Ruf 18:30 Uhr.

Im Gasthaus zum wilden Jäger

64395 Brensbach - Stierbach
Tel.: 0 61 61 - 29 32.

bei unserem **TMOOC** Mitglied Peter Frahs

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Protokoll der JHV 2001
3. Bericht des 1.Vorsitzenden
4. Kassenbericht
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Satzungsänderung
7. Verschiedenes

Im Anschluß gemütliches Öldunst und Schraubergerede.
Versammlungsende auf Antrag!... ?

Adalbert Knauber's

Schraubertipps, die keiner braucht

Hallo und Tach, Ihr Leute
Midddie Moppets von die
Döner-Insel

„Vorchecking neue Bonnie“

Ja, bevor Ihr nun denkt, der Adalbert is ausgeflippt oder so, dat is'n ganz und jarnich so, nää, der Adalbert hat sich nämlich eine Ticket jeholt und wollte mal über's letzte Frühjahr ein paar Depressio-nen, nää, Impressionen von der Insel holen, also quasi mal eine Art Vorchecking nach dem geplatzten Vergleichstest mitte neue Bonnie, und außerdem wollte ich ja die telefonische Radikalabfertigung von letztens (s. NEWS 5) nicht einfach auf mir sitzen lassen und nochmal nachhaken, und dat direkt vor Ort.

Ja, und kauuum bin ich anne Grenze jekomme, haben die selbige auch schon dicht gemacht ! Mann, dacht' ich, wat müssen die für'ne Schiss vor den alte Adalbert haben, aber dann musste ich auf so'ne Art Autobahndusche und dann ging dat los, vom Kopp bis zu de Föös, alles einjeseift. Ich wusste bis dahin überhaupt nicht, dass die Briten so sauber sind, is doch'n Seefahrervolk, da wird sich doch wochenlang nit gewaschen, und jetzt das.

Aber dat wär wohl nötig wejen de BSA, irgendwie scheint's der Firma nicht so iuuut zu gehen. Aber, sachte ich, ich komme ja nich wegen BSA sondern ich will zu Triumph, dat hat der nich verstanden, naja,

Beamte. Ja, und wenn die BSA-Leute nich sauber sind, warum muss ich dann duschen ? Dat muss die Grenzer dann überzeucht haben, und dann haben se mich frisch abgeschäumt reinjelasse.

Wir sind dann reichlich ins Land rein, und da is mir aufgefall, dass die da riesige Haufen Fleisch da direkt arme Landstraße so richtig aufgetürmt hatten, und dat kokelte

„riesige Haufen Fleisch“

janz ordentlich. Habbich mal gefraacht, wat das gibt, wenn's fertisch is, da meinte der Kerl, die wollten ins Guinness?Buch der Rekorde midden größten Döner auf der Welt. Wir mussten dann aber gleich weiter, bis wir an noch einen Haufen kamen. Dort sacht ich zu dem Kumpel, dass er sich ranhalten muss, sein Kollege weiter südlich hätte schon eine größere Döner-Flade auf in Acker brutzeln; das fand der gar nich lustich.

Ein Tag drauf dat gleiche Spiel: Landstraße, so'n Verkäufer und die Riesenladung Fleisch ! Wie'n Volkssport war dat. Ich sach: Hör' mal Sportsfreund, bei uns sind die Döner aber auf'm Spieß, also wenn dat Teil mal da rumliegt, musst du auch der hintersten Kuh ne Stange reinschieben, die der vordersten Kuh vorne wieder rauskommt. Sonst gilt dat nich. Und außerdem lass' die mal nicht so lange durchbraten und das Preisschild vermiss ich sowieso, ich hätt da jään'ne Portion, wat koss dat überhaupt ?" Dat hat denn mein Kumpel

*ins Originale übersetzt.

Als ich wieder wachjeweorde bin, war ich zurück in Deutschland. Weiß bis heute nich, wat der auf einmal hatte...

Dafür weiß ich wat völich anderes, nämlich, warum die Triumph-Motoren so oft kaputt gehen. Dat is nämlich kein Gerücht, dat hab' ich aus Erzählungen sorgsam herausgefiltert. Man könnte ja schon fast von einer wissentlichen oder, oder nää, wissenschaftlichen Studie sprechen. Dat is nämlich so. Meine zwei Nachbarn kennt Ihr ja inzwischen. Der eine hat Geld wie Heu, zu dem komm' ich noch. Der andere muss ständich knausern, und der hat immer wat ze schrauben an seine Triumph. Hat er mir alles erzählt, was er herrichten musste und so.

„Schieber hoch“

Und dann habbich den mal beobachtet. Und kaum war der Motor von der Kiste mal fertich da hat der sich so jefreut, dass er gleich midddie Triumph ab ist, immer „Schieber hoch“, wie er selbst sacht, und noch keine Woche später is ihm beim Rumtoben schon wieder der Motor krepirt.

Und dann hatter wieder fast ein Jahr Ruhe. Der andere Nachbar hat seine Triumphkes immer in Schuss. Der fährt auch immer jemütlich. Gut, der freut sich auch nich immer so viel..., aber der ist ja jetzt für ein ziemlich geraume Zeit in die Staaten, und weil er nicht zurückkommen

will und seine Motoren sind vom anderen Nachbarn aus Freude am Fahren (wie bei BMW, gell?!) alle hinüber, hat er seine

„Budget zum Reparieren“

Triumphkes mir anvertraut.

Dat is'ne große Ehre, sag ich Euch ! So richtig mit Budget zum Reparieren, falls mal wat anfällt und Literatur und Handlernummern, und wenn ich was Verdächtiges feststellen würde, solle ich mal gucken. Und eine Inspektion wäre mal gut.

Also hab' ich mal gleich prophylaktorisch oder wie dat heißt, die Arme hochgekrempelet. Schon bei der Probefahrt hat man das Jetriebe nich gehört. Dat war ja gleich verdächtich. Nit dass da wat fehlt, oder die Zähne schon abgewetzt sind, dachte ich.

Also erst mal die kleinen Schräubkes auf der linken Seite mit so'nem Imbusschlüssel aufgedreht. Die waren noch nicht alle ab, kam da aus einem Loch schon Öl raus. Jaja, dachte ich zuerst, Schraube zu tief reinjeddreht und aufne Ölpipeline gestoßen. Aber dann konnte ich nachlesen, dass eine der

Schrauben für den Ölabblass am Primärjehause zuständig ist. Ausgerechnet die unterste, wo ich mich am meisten für bücken muss! Das is ja mal interessant, wenn so'n Motor mal offen ist !

Vorne zum Beispiel hatte ich eine Menge Arbeit, bis da mal dieses runde Ding ab war, aber wie es da über'n Boden gekullert ist, hat das wie von Geisterhand alle Schräubkes von selbst aufgesammelt und das Werkzeug auch. Dat war richtig magnetisch ! Ich hab' dann mal ein Seil durch dat Loch in der Mitte gemacht und das Teil in meiner Garage 'in die Ecken geworfen, da sind noch ein paar lang vermisste Schrauben wieder zum Vorschein gekommen. Klasse!

„eiskalt den Rücken runtergelaufen“

Dann is dat mir aber eiskalt den Rücken runtergelaufen, weil ich gelesen hatte, dass das der Magnet der Lichtmaschine sei, der möglichst unrainponiert zum Einsatz kommen sollte, also hab' ich einen neuen bestellt.

Das hat auch ziemlich was gekostet, also beschloss ich, etwas

mehr zu lesen vor dem Arbeiten. Zuerst aber ist mir nach dem Öffnen vom Kupplungsdeckel die Kupplung in ihrem Einzelteilen entgegengeflogen gekommen, die habbich dann erstmal sortiert nach den

„geistlich überfordern“

Metallscheiben und den anderen mit den Noppen drauf Jaaaa Jaaaa, ich weiß, ich hab's erst später gelesen... hättich mit sparen können... Und dann hab' ich wieder wat richtiges gemacht. Die Schrauben im Kupplungskorb, die dürfen nur einmal verwendet werden, die habbich gleich weggeschmissen

So, und wie ich dann dat Jetriebe wieder auf Vordermann gebracht habe, erzähl' ich ein ander Mal, will euch nich geistlich überfordern.

Anmerkung: Die Person Adalbert Knaubers ist frei erfunden, nicht jedoch seine an einer Triumph vorgefundenen Arbeiten.



Abt.: Aufgestöbert ? Literaturhinweise

Nachdem es mir nun schon seit September mehrfach ins Auge gefallen ist, möchte ich

„Ich hab’ die Bücher nicht gelesen“

euch an dieser Stelle ein paar Gestaltungsmöglichkeiten für die langen Winter-Lese-Abende am Kamin zur Hand geben. Die Firma Veloce Publishing Ltd, unter der man eher Bücher der Marke Velocette vermuten könnte, bietet auch Lesestoff Triumph-Motorräder betreffend an.

Ich hab’ die Bücher nicht gelesen und kann daher nur auf die Kritikpunkte der Fachpresse hinweisen und die Titelbeschreibung mit den Angaben des Herausgebers rezipieren.

Für die Freunde des kleinen britischen Eintopfes unserer Hausmarke hat Mike Estall die „Triumph Tiger Cub Bible“ geschrieben. Ein bemerkenswert großes Aufgebot an Informationen, so die brit. Zeitung Old Bike Mart soll den Leser hier auf 208 Seiten mit ca. 160 Schwarz-Weiß-Fotos und Zeichnungen erwarten. Das Buch ist in festem Einband in fast DIN A 4-Größe für 25 Pfund (das sind 12,5 Kilo) plus Porto und Verpackung erhältlich.

Bestell-Nr.:
ISBN 1-901295-44-311.

„Wärmstens empfohlen“

worden sind von der Fachpresse.

Edward Turner und seine Triumphmotorräder – natürlich wissen wir das längst. Doch nun gibt es von Jeff Clew als Nachschlagewerk das Buch „Jumer’s Triumphs“, mit dem auf 160 Seiten mit etwa ebenso vielen farbigen- bzw. Schwarz-Weiß-Fotos sein Wirken erzählt wird. Erhältlich ist das Buch für 25 Pfund (das ist 1/4 Zentner) plus Porto usw. unter der

Bestell-Nr.:
ISBN 1-901295-87-7

Nein, es geht nicht mit Dreizylindern weiter... wer in unserer NEWS noch nicht genug Erzählungen über unsere Moppets gelesen hat, wird sich vielleicht für ein Buch mit Geschichten über unsere Moppets und deren Herstellungsstätte begeistern. Hughie Hancox hat uns ein auf jeder Seite Freude bereitendes (Old Bike) Buch mit dem Titel „Tales of Triumph Motorcycles & the MeridenFactory“ auf die Ladentheke gelegt. Die Paperback-Ausgabe bietet auf 144 Seiten ca. 80 schwarzweiße Fotos bzw. Zeichnungen. Es kostet 12,99 Pfund (ähm, Moment, das sind sechstausendvierhundertfünfundneunziggramm...) und kann geordert werden unter

Bestell-Nr.:
ISBN 1-901295-67-2

Ob diese Bücher auch in Deutschland erhältlich sind, weiß ich nicht.

In England wendet man sich an:

Veloce Publishing Ltd.
33 Trinity Street
Dorchester
Dorset DT1 1 TT
GROSSBRITANNIEN

E-Mail: sales@veloce.co.uk

Wenn sie dann jemand gelesen hat und möchte, kann er/sie ja hier mal einen kurzen zusammenfassenden Kommentar hinterlassen.

Quelle: Nacelle, Clubheft des TOMCC England

Gruß vom SF



@@@@@@@@@
Winterzeit ist Lesezeit

Das Mittendrinwort

Die (Winter?)Saison ist in vollem Gange. Nachdem Petrus mit mir/uns ein Einsehen und einen wahrhaft goldenen Oktober spendiert hatte, wurde doch tatsächlich meine „kleine Bonnie“ zu Beginn der A... Abfrierjahreszeit noch fahrbereit. Fehlen noch ein paar Kleinigkeiten wie Blinker hinten und dann darf s zur TÜV-Abnahme gehen, die ja auch schon ein paar Monate (über)fällig ist.

„Könnte übrigens eine der letzten TÜV-Besuche sein, denn ich habe vor, alle meine Motorräder zu verkaufen und aus dem Club a u s z u t r e t e n . “

Ach, wir haben ja noch gar nicht den 1. April... also, war nur'n Scherz. Aber bei den Planungen der Kfz-Steuer könnte einem schon die Galle überkochen. Und was die Reaktion der Motorradfahrerschaft darauf betrifft, sieht's in Deutschland ja eh ziemlich lau aus.

Schulterzuckend wird unserlands zur Kenntnis genommen, dass die Motorradfahrer bei schönen Wochenendtagen mit 16 % aller Kraftfahrzeuge wesentlich zur Luftverschmutzung beitragen. Da stellt sich doch eher die Frage, wie viele schöne Wochenendtage haben wir denn so im Jahr (man denke an den verregneten Sommer 2000!). Wie viel Prozent der Schadstoffe erbringt dann eigentlich die „Motorradflot-te“ aufs Jahr hochgerechnet – Ein Prozent – Ein Halbes – Ein Viertel – Und dann: 16 Prozent sollen wesent-

lich sein? Wesentlich ist bei mir immer noch mehr als die Hälfte, übrigens ist „wesentlich“ juristisch gesehen ein „unbestimmter Rechtsbegriff der einer näheren Auslegung bedarf.“ Das 16 % also weniger als 1/6, als wesentlich angesehen wird, ist auch in der deutschen Gesetzesland-schaft absolutes Neuland.

Die Kfz-Steuer dient im wesentlichen (nun aber wirklich) dem Neubau und dem Erhalt der Straßen. Überwiegend dem Erhalt würde ich sagen, denn immer wieder steht's zu lesen, dass wir schon Straßen genug haben. Und wer mal auf der Autobahn unterwegs ist, wundert sich oft über die tiefen Spurrinnen, die ganz bestimmt nicht von den einspurigen Motorradkolonnen, die schön brav versetzt auf der rechten Spur unterwegs sind, gewälzt werden sondern, von den Lkws, deren Tonnagen mehr – und mehr auf immer weniger Achsen verteilt werden dürfen.

Der ADAC hat gutachterlich feststellen können, dass die Straßenabnutzung eines LKW derjenigen von über 163.000 Pkw entspricht. Und von wie vielen Motorrädern? Vermutlich, weil die Motor-radreifen ja viel schmaler sind und unterm Strich die Belastung pro cm² höher ausfällt kommen pro LKW vielleicht 80.000 Motorräder für eine identische Straßenab-nutzung. Da kennt doch gleich der Gedanke auf, ob nicht auch die Motorräder wesentlich an der Zerstörung der Autobahnen beteiligt sind.. ? !?!

Nein, das sind nicht die Gründe. Es sind nicht die allorts erhältlichen Krawalltüten, die fehlenden Katalysatoren nach D4-Norm (die gegenüber der EURO 1 Norm vielleicht noch max. 5-6 Prozent sauberere Abgase hinterlassen, egal, ob so'n Auto 3 oder 30 Liter Sprit verkonsumiert...), der Lärm, der krank macht (warum sind die Leute immer so fröhlich, wenn sie alte, laute Motorräder sehen? Sind die alle taub und debil?), es ist nicht die lange vergessene Anpassung der Steuersätze, das großzügige Übersehen, dass es auch Motorräder gibt, die zwischen 3 und 5 l Benzin verbrauchen und damit per se schon umweltfreundlich sind, und auch nicht die anderen angeblichen Argumente, die eine Steuererhöhung rechtfertigen sollen.

Der Deutsche hat Unmengen von Geld, und das Motorrad ist nicht mehr das Auto des kleinen Mannes, sondern, wenn man sich manche Modelle mal anschaut, zum Freizeit?, Prestige? oder Wegwerfobjekt verkommen, ein Luxusgegen-stand ? und, wie üblich, werden alle Motorradfahrer über einen Kamm geschert. Man spricht vom Biker...

Daran möchte der Staat natürlich verdienen. Also los, Maul halten und zahlt gefälligst! Was kann ich also als Einzelner tun? Nichts! Was kann der TMOC bewegen mit seinen ca. 50 Männlein und Weiblein? Nichts! Und was tun die trägen großen Organisationen für die

Oldtimerfahrer? Nichts. Außer den paar halbherzigen Labersprüchen, um einer Minderheit zumindest verbal den Rücken gestärkt zu haben, aber sie sind das Papier rächt wert sie zu rezitieren. Nun möchte ich euch mal ein paar Reaktionen, in den zugegeben, regen Diskussionen bezüglich einer bevorstehenden Steuererhöhung auflisten. Diese reichen doch tatsächlich von: „Ich hab's ja, das Geld“ – und das war durchaus nicht ironisch gemeint, über „ja, wenn sie meinen, sie müssten... es wäre an der Zeit...“ bis zu einem resignierenden „du kriegst zu einem richtigen Protest in diesem Land keine Leute zusammen“, einem rechnerisch toll gestalteten Argument „Ich hab' ja Saisonkennzeichen und zahle eh nur die Hälfte“ und einem konfliktscheuen „wird abgemeldet und ins

„Autobahnblockade?“

Wohnzimmer gestellt!“ (und wahrscheinlich dort auch Gefahren... . Manche haben gar „schon online protestiert, und ich war der 2.256-ste.“

Ah, das Internet verbindet also! In diesen Fall direkt zum falschen Ministerium, denn für die Kfz-Steuer, so wird man in der Antwort des Umweltministeriums neben den anderen, eingangs aufgeführten „Argumenten“ in einem eiligst zusammengestellten Brief, in dem natürlich in keinsten Weise auf die vorgetragenen Fragen eingegangen wird, belehrt wird, daß das Bundesfinanzministerium zuständig ist. Aber auch nicht für alles.

Nachdem wir also als anständig gehörte Minderheiten-fraktion im Ergebnis doch nichts unter-

nehmen können, eine, Autobahnblockade (wie, wär's mit der A2 Berlin-Hannover bzw. Gegenfahr-bahn am Freitag mit-tag?) noch nicht mal ausreichen würde, die Standspur vollzukriegen, bleibt uns nur noch die geballte Faust in der Hosentasche.

Abgehakt, wir zahlen. Die Steuern werden dann möglicherweise wie folgt aufgeteilt: 50 % fließen in die Krankenversicherung, weil der Motorradlärm ja andere (angeblich) krank macht, und Motorradfahrer aufgrund ihrer rüden Fahrweise starker gesundheitsgefährdet sind (denkt immer daran, wir werden über einen Kamm geschert!!!). 0,5 % fließen in den Umweltschutz, denn später wird man feststellen müssen, dass die Umweltbelastung der Motorräder aufs Jahr hochgerechnet dann doch nicht so hoch ist wie vollmundig propagiert, und das Umweltministerium natürlich die Hand nicht so weit aufhalten darf, was aber an der Steuerhöhe letztendlich nichts mehr ändern wird. 10 % gehen in die Straßenerneuerung und den Straßenneubau, weil da schon immer prozentual weniger investiert wird als benötigt. Und die restlichen 39,5 % dienen der Erhaltung des Niveaus der Rentenversicherungsbeiträge. Irgendwo muss das Geld doch herkommen

Dafür sind uns weiterhin die Pizzableche am Heck gewiss, die sich Kennzeichen nennen.

Dabei hat's uns Frankreich mal wieder vorgemacht: Da die rabiate Nötigung zum Austausch älterer Fahrzeuge aus umweltpolitischen Gründen höchst bedenklich ist — die Energie zur

Herstellung eines Neufahrzeuges ist wesentlich höher als seine im Schnitt 10-jährige Inbetriebnahme — zahlt man dort für ältere Fahrzeuge keine Kfz-Steuer mehr. Die Kennzeichen sind auf Wunsch aus Plastik und so klein, dass man fast schon messbar verbrauchsgünstiger fahren kann, weil der Heckspoiler weggefallen ist. Hauptuntersuchung? Was ist das? Sehr effektiv fährt da hierzulande der Konfliktscheue, der sein neues Saisonkennzeichen zunächst für 8, später für 6, 4 oder noch weniger Monate wählt, um am Ende unterem Strich trotzdem noch mehr zu zahlen wie vorher, und um in der kurzen Sommerzeit noch „Warm-duscher“ hinterhergerufen zu werden und in einem solch' schönen Oktober wie im Jahre 2001 mit langem Gesicht im Biergarten zu sitzen, nachdem er endlich einen Parkplatz fürs Auto gefunden hat

Aber die Oldtimergemeinde hat längst schon einen anderen Braten gerochen. Das rote Dauerkennzeichen. Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) stellt nämlich in ihrem § 28 fest, dass für Überführungsfahrten und Probefahrten (dazu gehören auch Fahrten zur allgemeinen Anregungen der Kauflust durch Vorführung in der Öffentlichkeit) ein rotes Kennzeichen verwendet werden kann; dieses Kennzeichen kann auch an zuverlässige (wieder ein unbestimmter Rechtsbegriff!) Hersteller, Händler oder Handwerker... widerruflich für wiederkehrende Verwendung, auch bei verschiedenen Fahrzeugen... ausgegeben werden. Voraussetzung ist ferner

eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung.

Um den Freudentaumel gleich etwas einzuschränken: die HUK bietet eine solche Versicherung nicht an (Beamtentarif ade. Ich werde es vermutlich im Frühjahr beantragen, obwohl ich nicht zu der vorgenannten Personengruppe gehöre und dann entsprechend weiter berichten. Denn auch sonst hat der Gesetzgeber für den Erhalt eines solchen Kennzeichens eine Menge Hürden für die Horden der Steuer-sparer gesetzt, die ich ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufliste und die ich auf meinen Kenntnisstand bzw. der Motorräder begrenze:

Außer für die vorgenannten Fahrten zur Probe, zur Vorführung einer Prüfung des technischen Zustands oder zwecks Überführung kann das Kennzeichen für bis zu 10 Motorräder (quasi als Wechselkennzeichen) mit einem Mindestalter von 20 Jahren auch für Fahrten zu Oldtimer- o.ä. Veranstaltung-en benutzt werden. Außer dem obligatorischen Antrag benötigt man einen Nachweis, dass mm einen guten Leumund hat (also bei der Antragsabgabe nicht mit den Mundwinkeln zucken). Dieser gute Leumund wird nachgewiesen durch ein punktefreies Konto in Flensburg (... und schon werden es weniger...), die man natürlich unter Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung aus der Verkehrssünderkartei, die man bei der Kfz-Zulassungsstelle oder beim Landratsamt beantragen muss, und durch ein polizeiliches Führungszeugnis, das natürlich ohne irgendwelche Hinweise auf

Omas friedhöfischen Handtaschenklau o.ä. behaftet, also leer sein sollte.

Auch eine Versicherungs-doppelkarte einer Versicherung muss der Antragsteller aufweisen können. Die Preise für eine Haftpflichtversicherung sollen bei knapp über 100 Mark liegen. Ich hab' die Neckura bisher genannt bekommen, aber, wie gesagt, ich kann hier nur auf

„Lösung aller Probleme, rotes Dauerkennzeichen?“

Erzählungen zurückgreifen und nicht Werbung für eine bestimmte Versicherung machen. Es bietet aber für die Internetschnüffler genug Stoff für Recherchen und Kommentare in unserer NEWS!

Nein, das war noch nicht alles. Schriftlich gewandt sollten die Ausführungen sein, welche die Gründe für den Bedarf des roten Kennzeichens

„bis zu 10 Fahrzeuge“

beinhalten. Hilfreich sind dabei Bescheinigungen über die Mitgliedschaft in einem Verein wie dem unseren (RAT wird wohl nicht so funktionieren...). Ein Nachweis über die Eigentümereigenschaft mittels Kfz-Brief oder Kaufvertrag muss her und auch eine Erklärung (schriftlich) mit der Darstellung der Verwendung des Fahrzeuges (da sollte möglichst nichts von „jeden Tag zur Arbeit“ oder „bei jeder sich bietenden Gelegenheit“ drinstehen). Da ja bis zu 10 Fahrzeuge auf das rote Dauerkennzeichen gefahren werden können, sollte eine Liste mit den einzelnen Herstellern, Typ, Hubraum, Baujahr und Rahmennummer der Motorräder angefertigt werden. Ein

Vorabgespräch über die tatsächlich benötigten Daten erübrigt oft zeitaufwendige Neuankertigungen (man kennt sie ja, bin selber einer der hartnäckigen Sorte). Fehlt der Kfz-Brief, sind nämlich weitere Angaben fällig.

Schließlich sollte die Maschine entweder ge-TÜV-t sein (am besten frisch), oder, wenn man auf eine „normale“ Anmeldung gänzlich verzichten mochte, eine aktuelle Fahrtrüchtigungsbescheinigung aufweisen. Die bekommt man auch beim TÜV oder vergleichbaren Institutionen, läuft so ab, wie eine TÜV-Prüfung und kostet auch so viel. Für jedes der auf das rote Kennzeichen angemeldete Fahrzeuge wird ein Fahrtenbuch ausgehändigt, das akribisch zu führen ist. d.h. jede Fahrt ist einzutragen. Erleidet jemand einen Unfall ohne dass die Fahrt eingetragen ist, kann der Versicherungsschutz erlöschen.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Bis zu 10 Motorräder über 20 Jahren können mit dem gleichen Kennzeichen bewegt werden (wenn ein ganz Schluauer zuerst ein Motorrad mit kleinern Kennzeichen anmeldet, können alle Moppets mit dem kleinen Kennzeichen gefahren werden). Die Versicherungsprämie ist günstig.

Die Kfz-Steuer ist günstig (ich hörte vom 90 Mark, egal, ob 1 oder 10 Motorräder)

nie wieder TÜV!

Aber auch die Nachteile sollten angesprochen werden: Die Versicherungsleistungen sollten genauestens geprüft werden. Da der TÜV entfällt, muss bei einem Unfall u.U. die nicht unerhebliche Frage geklärt werden, ob das Fahrzeug noch fahrtüchtig war.

Wie das im Nachhinein bewiesen wird ohne die berüchtigte Plakette, wenn das Moppet Schrott ist...

Mitch

Kurzbericht über das 6. WATOC Jahrestreffen

In Landskrona, Schweden, am 27. 10. 2001.

Da vom TMOG niemand am WATOC Treffen teilnehmen konnte liegt uns kein eigener Bericht vor und ich gebe die für uns wichtigsten Teile des Protokolls, verfasst vom WATOC Koordinator Geoff Walton, wieder. Anwesend waren Vertreter der Triumph Owners Clubs aus den Niederlanden, Schweden, Dänemark, Frankreich, Belgien und Norwegen. Es wurden verschiedene Themen angesprochen die auch in der Vergangenheit schon thematisiert wurden so zum Beispiel die Breakdown Listen. Ich denke unsere Lösung ist gut genug um sie beizubehalten.

Die Clubmagazine, so wurde vorgeschlagen, könnten auch elektronisch verschickt werden. Allerdings sollten die Empfänger Clubs vorab informiert werden wie groß die Datei ist.

Angeblich soll auch ein finnischer Triumph Club existieren, Ulf oder Niclas werden versu-

chen Kontakt auf zu nehmen. Viel Ärger scheint die Zentralisierung der Hinckley Importeure in der Benelux Region zu verursachen. Seit einiger Zeit läuft alles über Triumph-Frankreich und die Zusammenarbeit mit den Clubs hat wohl genauso stark nachgelassen wie die Verkaufszahlen.

Die anwesenden Club Vertreter berichteten auch über das abgelaufene Jahr 2001. Bei einigen hat es starke Rückgänge bei den Mitgliederzahlen gegeben, so z.B. in Schweden und den Niederlanden. Der Gründe sind allerdings nicht Besorgnis erregend. In Schweden war die Mitgliederzahl erst sprunghaft von 1100 auf 2600 in einem Jahr gestiegen, weil der Club eine sehr günstige Versicherung anbieten konnte. Nachdem das wieder abgeschafft wurde sind ca. 400 Leute gleich wieder ausgetreten, wie gewonnen so zerronnen. In den Niederlanden erklärt sich der

plötzliche Mitgliederschwund hauptsächlich dadurch dass einige Karteileichen endlich aussortiert wurden. Für das 100. er Jubiläum 2002 wird der englische Club eine 4 tägige Feier und eine Fahrt nach Coventry organisieren!! (Termine anbei)

Es wurde beschlossen die WATOC Challenge weiter durchzuführen, für das Jubiläumsjahr wird es ein spezielles Badge geben. Bitte beteiligt euch reichlich daran schließlich wollen wir mal wieder gewinnen.

Das WATOC Meeting 2002 soll der TMOG Germany ausrichten und zwar, wenn es geht, in der Kölner ? Aachener Gegend. Wer dort in der Nähe ist bitte bei mir meiden!

Klaus

Im Namen des Volkes ...

... erging vor kurzem ein Urteil vom OLG Stuttgart, das für Verkehrsteilnehmer, die gern mal zu schnell durch die Baustellen heizen, von Interesse sein dürfte.

So verfügen die Baufirmen vielerorts noch über Schilder zur Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich ihrer Arbeitsstätten, die von den im Volksmund gern als „Wegelagerern“ bezeichneten Polizeifotografen heimgesucht werden. Diese alten Schilder weisen neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit noch die Maßeinheit „km“ auf, obwohl das ja auch Quatsch ist, denn die Geschwindigkeit misst man in Km/h...

Dieser Zusatz „km“ ist seit 1. 1. 1999 nicht mehr zugelassen mit der Folge, dass das Verkehrszeichen aufgrund der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) seine Bedeutung als amtliches Verkehrszeichen verloren hat.

Es braucht deshalb, auch wenn es erst frisch angebracht worden ist, von den Verkehrsteilnehmern nicht beachtet zu werden.

Ich bringe die Story jetzt, weil sie in der nächsten Ausgabe keiner glauben würde.

Folgendes trug sich zu: eine Autofahrerin hatte eben ein solches „30 km“ Schild mehrmals nicht beachtet, und hatte gleich zweimal eine Geldbuße dafür zahlen sollen, weil sie von oben erwähnten Herren aufs Korn genommen wurde.

Ein Amtsrichter war in der Vorinstanz zu dem Urteil gekommen, ein Verkehrszeichen behalte Geltung, solange es aufgestellt sei. Weder liege ein Willkürakt noch eine Sinnwidrigkeit vor. Vielmehr diene dieses Schild trotz des km-Zusatzes der Verkehrssicherheit.

Das OLG Stuttgart hob diese Entscheidung wieder auf.

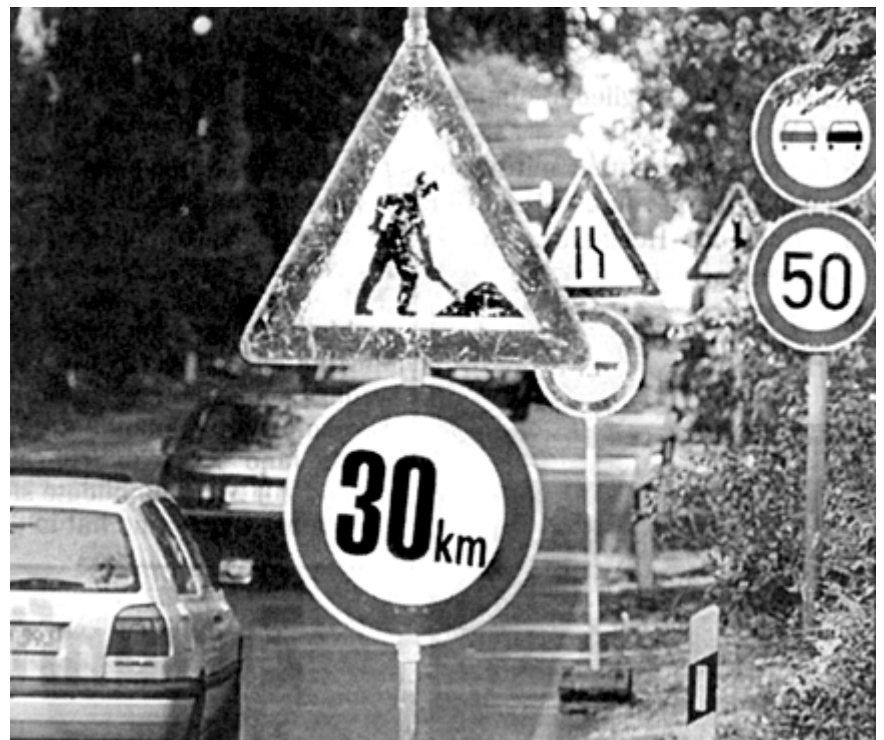
Wenn ein Schild aufgrund der StVO-Änderung seine Bedeutung als amtliches „Verkehrszeichen“ verloren hat, gilt es nicht mehr, ist somit nicht zu beachten und schlußendlich hegt auch keine Ordnungswidrigkeit vor (Az.: 5 Ss 348/??). Das Az. war in der Jahreszahl leider falsch zitiert.

Bevor aber der eine oder andere Schlaue denkt? jetzt, wo

das „km“ weggefallen ist, ist 100 = 100, egal ob km/h oder mph... es wurden nur die Ausführungen über die Gestaltung der Kennzeichen geändert,

„Im Gesetz steht weiter km/h.“

Und: Das Urteil kann von jedem anderen OLG auch anders gefällt werden, bei Ordnungswidrigkeiten wird die Sache kaum vor dem Bundesgerichtshof landen, also lieber die Schieber fallen lassen...



Der „Deutsche Schilderwald“

„Über den Tellerrand geschaut“ ... eine Nach-Lese

Dieser Bericht ist für die New „Bonnie“-Fahrer interessant.

Es gab ja schon eine Menge Diskussion darüber, ob sie nun oder nicht, weil sie ja aus Hinckley kommt usw. usf., und das braucht auch keinen neuen Aufwasch zu erfahren, meine ich.

in der Clubsatzung steht ja alles, und wer sich für die klassischen Triumphs interessiert, darf fahren, was er will und gehört zum Club wie jeder andere auch. Deshalb haben sich auch ein paar Leute für die neue Triumph Bonneville entschieden.

Wem nun seine „New Bonnie“ zu schwachbrüstig erscheinen sollte, dem kann jetzt schon abgeholfen werden. In Frankreich wird die „nouvelle“

Bonneville bei der Firma MECATWIN nicht nur optisch noch mehr dem früheren Modell angepasst, man spricht dort von einem persönlicheren Aussehen mittels anderer Schutzbleche, Sitzbank und Auspuffanlage, sie erfährt auch eine Leistungssteigerung von satten 13 PS.

Kostenpunkt des komplett umgestalteten Parallel-Twins: 69.000 Francs, das sind nach neuester Zeitrechnung ca. 10.500 EURO (bis 31. 12. 2001 ca.: 20.500 Mark). Ich nehme an, das ist der Preis für eine Neumaschine ab Werk. Zu erreichen ist die Firma leider nur über Telefon 0033-2 38 95 363 37. Man sollte wohl fließend französisch sprechen können. Falls jemand anruft: ich wüsste gerne, was die Franzosen unter der

geheimnisvollen „pêche“ (wörtlich = Fischfang) verstehen, die sie der Triumph in Ermangelung desselben verpasst hätten.

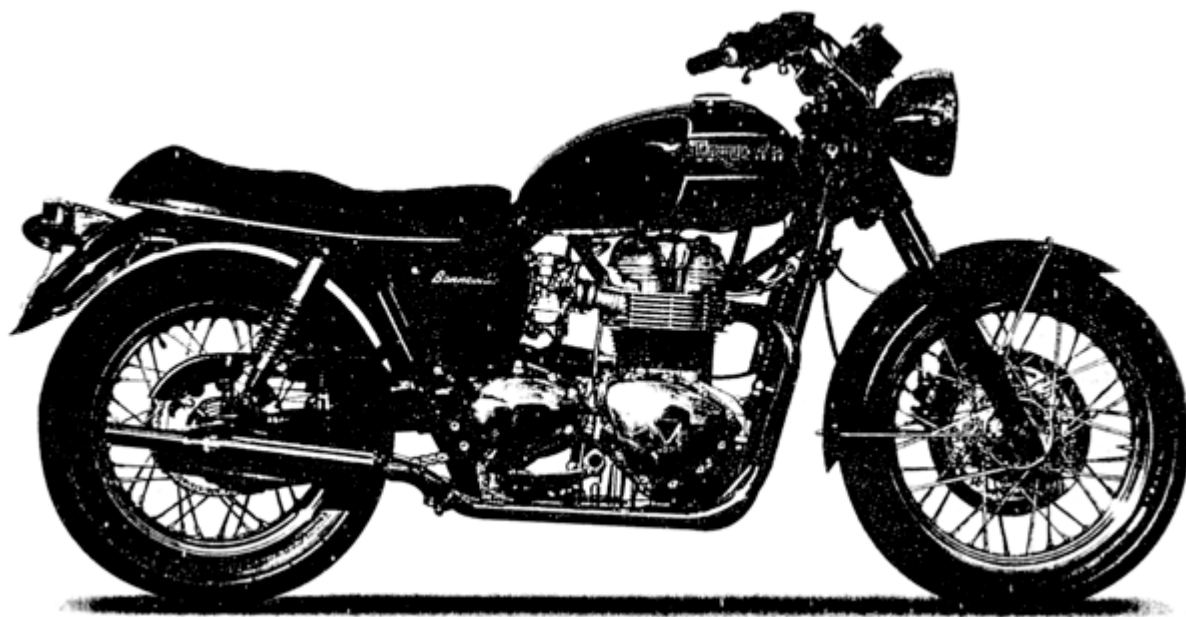
Das Ergebnis, in der französischen Zeitschrift MOTO LEGENDE (Ausgabe September 2001, und ich verspreche euch, ich werde irgendwann nochmal auf diese Ausgabe zu sprechen kommen!!!) erschienen, kann sich sehen lassen.

Ich frage mich nur: warum haben das die Engländer nicht gleich selber so hingekriegt?

Bild: Anzeige aus der Moto Legende mit Text.

Weiterhin seine T 120 antretend.

Mitch



BONNEVILLE „MECATWINN“

Frankie, le büss de Mécatwin, aime les Triumph, mais aussi la personnalisation. 11 a ainsi revu – et corrigé – la nouvelle Bonneville, lui donnant une déco plus personnelle (garde-boue, selle, échappement), mais surtout une „pêche“ qui manquait peut-être à la Triumph. Bilan: 13 ch de plus, qui va de pair avec le couple. Prix 69 000 F. Mécatwin, tél. 02 38 95 363 37

Aus dem Internet...

... erreichte unsere homepage am 26.9.2001 folgender Hilferuf:

Hil! Bin beim Stöbern auf Eure Site gestoßen, bin seit kurzem im Besitz einer T 110 Bj. 54, irgendeiner bei Euch, der auch so was' hat!!??

Unsere Mitgliederliste gibt keinen im Club her, das heißt, von nicht allen Mitgliedern sind die Triumph Motorräder bekannt (Angaben sind ja auch freiwillig), aber im neuen Jahr ist geplant, eine Mitgliederliste wieder zu veröffentlichen, bei der jeder noch mal überprüfen kann, was richtig oder falsch ist oder was fehlt oder weggelassen werden soll. Vielleicht kennt der eine oder andere ja jemanden, der so was zu Hause sein Eigen nennt und kann sich unter der E-Mail-Adresse tanjaboo@hotmail.com dort melden.

Kommt auch ein Warnruf, der auf der Homepage beim großen Bruder „(CBBC)“ zu lesen war und der interessant erscheint. Dort wird vor einer Brigitte Herr, offenbar aus der Magdeburger Gegend, gewarnt, die in einer gängigen Zeitung den günstigen Verkauf von Fachliteratur britischer Motorräder gegen Barzahlung (erstes Buch 30 Mark, jedes weitere 20 Mark, bitte in ein Kuvert stecken und ab geht die Post...) inseriert hatte. Die Adresse war falsch, hier waren Betrüger am Werk. Wie der Schwindel aufflog (Liest sich wie ein Krimi), – könnt ihr auf der Website www.cbbsc.de im >Forum< nachlesen (Hi, Bernd, da rattert

dein Counter aber!). Klein und gemein, wie ich halt nun mal bin, hab' ich gleich auch eine Testanforderung gemacht. Ich wurde aufgefordert, ein paar Motorrad-Typen zu benennen, weil eine Suche über den PC anders nicht möglich sei. Und schon kurz darauf bekam ich die Bestätigung, das daß Werkstatthandbuches einer BSA Road Rocket, Baujahr 1970, wie gewünscht vorliegt, und auch in deutsch. Ich glaube, wir haben den Fleiß unserer Nachbarn in den neuen Bundesländern immer verkannt, sogar die Werkstatthandbücher wurden übersetzt und in Buchform herausgebracht! Was ich ehrlich gesagt genau sowenig wusste, wie der angebliche Verkäufer, daß die

„Reparaturanleitung einer Triumph Quadrant“

Road Rocket nur von 1955 bis 1963 gebaut wurde... Leider habe ich auf meine neuerliche Anfrage zu Reparaturanleitungen einer Triumph Quadrant der Baujahre 1981 bis 1988 noch keine Antwort bekommen, aber ich bin ja hartnäckig. In Magdeburg ist doch alles möglich! Wenn ich die Triumph-Quadrant-Reparaturanleitung dann für 30 Mark bekommen habe, geh' ich gleich zu Christie's... . Viele Grüße von „Schrift-Surfer,“

Mitch

Neumitglieder, Jahresbeitrag

Auch zu Beginn des neuen Jahres können wir: Walter Moreth, Hanau, George von Döhren, Mörfelden-Walldorf, Jens Wirl, Iphofen, Stefan Knöpker, Bochum, Adrian Smith, Kehl-Goldscheuer, als Neumitglieder ganz herzlich begrüßen!

Dieser Ausgabe der NEWS liegen teilweise Einzugsermächtigungen für die Erneuerung der Mitgliedschaft im TMOC bei. Da in der nächsten NEWS das Erscheinen der aktuellen Mitgliederliste geplant ist, bitten wir Euch um rechtzeitige Zahlung des Clubbeitrages (d.h. bis spätestens Anfang Februar 2002), damit auch die NEWS weiterhin in Euren Briefkästen landet. Bankverbindung, siehe Impressum. Die meisten haben eh die Einzugsermächtigung abgegeben, das macht auch Sinn und wenig Arbeit.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt 50,- DM (die DM ist ja bis 28. 2. 2002 noch Zahlungsmittel) bzw. 25,56 €.

Die Beiträge für die NEWS 10 bitte nicht mehr an mich (Schriftführer) senden, ich krieg' das zeitlich nicht mehr hin und habe auch diese NEWS schon nicht mehr zusammengestellt, sondern an Walter Moreth, der die Funktion des Chefredakteurs inne hat, oder an den Vorstand.

E-Mail: tmoc-redaktion@online.de
Ich danke an dieser Stelle allen Beteiligten für ihre Hilfe!

Mitch

Der Geist der 60er

Von Peter Watson, Classic Bike 6/89

Zehn Jahre Entwicklung, die ihren Höhepunkt 1968 erreichten.

Motorräder erreichen den Höhepunkt ihrer Entwicklung meist unbemerkt. Aber ihr Fall von diesem Punkt ist oft schnell und dramatisch. Während dreier kurzer Jahre, von 1968 bis 1970, benötigte die 650er Triumph Bonneville nur wenig oder überhaupt keine Überarbeitung. Und was folgte - in der Gestalt einer überarbeiteten T 120 R mit einem neuen Rahmen, neuer Gabel und neuen Radnaben - hat nur dazu beigetragen, diesen Fakt zu bestätigen.

In vielerlei Hinsicht schien es, daß die Bonnie, die 1958 vorgestellt worden war, ihren Höhepunkt vor dem Ende dieses Jahrzehnts erreichen sollte. Ein heißer 650er Twin war das Motorrad, das sportliche Fahrer während der 60er Jahre begehrten. Die 70er waren das Jahrzehnt der 750er und der 1000ccm Maschinen.

Bis 1967 war der Unit-Construction Twin bis zu einem Punkt getunt worden, an dem hochtourige Vibrationen und v o r z e i t i g e r Kurbelwellenverschleiß das Wartungspersonal in Meriden beunruhigten. Die Schwungmasse war reduziert worden, um die Beschleunigung zu verbessern, die Verdichtung war von 8,5:1 auf 9:1 erhöht worden und aus dem Rennsport abgeleitete Stößel waren eingebaut worden. Beträchtliche Anstrengungen wurden unternommen, um das

Handling der Bonnie zu verbessern. Ohne den endgültigen hohen ölfassenden Rahmen mit-zuzählen, sind drei Rahmen verwendet worden. Deutliche Änderungen im Lenkkopfwinkel wurden 1962 und 1966 durchgeführt.

Bis zu diesem Zeitpunkt saß der Motor in einem Rahmen mit einem einfachen Unterzug, der ein mehr als angenehmes Handling bot. Die Gabel der Triumph ist durch mehr Federweg und weichere Federn auch verbessert worden. Die Dämpfungseigenschaften sind 1968 auch wesentlich verbessert worden durch den Einbau von Pendelventilen, die Bestandteil einer kompletten inneren Überarbeitung der Gabel waren. Das wichtigste neue Teil konnte jedoch zwischen den Gabelholmen gefunden werden. Obwohl es unglaublich erscheint, war Triumphs sportlichster Twin seit 1958 mit einer 8" (20,3 cm) großen Simplex-Bremse ausgerüstet gewesen. Es stimmt zwar, daß breitere Beläge die Bremsfläche um mehr als 1/3 vergrößerten, aber es stand gerade genügend Bremsleistung zur Verfügung, um den 380lb (173 Kg) schweren Twin einigermaßen zum Stehen zu bringen. Daher war eine gut belüftete 8" Duplex-Bremse mehr als willkommen. Sie ermöglichte dem Fahrer, den größten Vorzug der Bonnie - eine starke Beschleunigung bis zur Spitze - auszunutzen, ohne sich über mögliche Konsequenzen

Gedanken machen zu müssen. Eine begleitende Maßnahme war die Verwendung der neusten 30mm Amal Concentric-Vergaser, welche die 1 1/16" großen Monoblocs ersetzten.

Die 68er Bonnie wurde auch durch Änderungen der elektrischen Anlage verbessert. Die wichtigste Änderung betraf die neue Unterbrechereinheit, die es erlaubte, die Zündzeitpunkte der beiden Zylinder unabhängig voneinander einzustellen, was bei einem Hochleistungswing wichtig ist. Die Elektrik hatte bereits 12 V, aber Besitzer älterer Bonnies waren erfreut, den Lichtschalter in dem neuen verchromten Lampentopf zu finden, während das Zündschloß an einem Halter an der linken Gabelseite befestigt worden war. Durch das Entfernen aller Schalter vom linken Seitendeckel verbesserte Triumph die Bedienbarkeit und schuf gleichzeitig Platz für einen Werkzeugbehälter, der vorher ziemlich verkümmert war.

Lange verwendete Teile, wie die Luftpumpe oder der Gepäckträger auf dem Tank wurden ebenso wie die Lackierung in den Farben Schwarz-Silber-Kardinalrot beibehalten.

Ende 1970 wurde die Bonneville als Teil einer komplett neuen Modellpalette aus dem kostspieligen BSA-Triumph Forschungs- und Entwicklungszentrum in Umberslade Hall neu vorgestellt. Der neue Rahmen mit dem ins Oberrohr integrierten Öltank

hatte eine so große Sitzhöhe, daß er bereits 1971 drei Änderungen erfuhr. Überdies verstärkten die doppelten Unterzüge die Vibrationen, die vom Motor ausgingen, dessen Leistung wieder erhöht worden war. Die sehr gute Vorderbremse wurde von einer unterlegenen konischen Nabe verdrängt. Megaphon-Schalldämpfer, verkürzte Schutzbleche und ein neuer Tank führten zu einem schlechteren Aussehen.

Es ist ein Rätsel, was Eric Calvert veranlaßte, seine 68er Bonnie an seinen Neffen zu verkaufen. Steve Pitt glaubt, daß Onkel Eric ganz einfach die Statur der älteren Maschine falsch einschätzte. „Ich glaube, daß er die schlechteste Wahl traf, die möglich war“ meint Steve. Die Bonnie, die als eine unvollständige Sammlung stark verrosteter Teile gekauft und von Clive Humphries 1981 professionell restauriert wurde, sammelt seitdem Preise bei Ausstellungen. Sie ist heute im gemeinsamen Besitz des 41jährigen Gemüsehändlers Steve und seines 16 Jahre alten Sohnes David. Die Maschine ist kein stehendes Ausstellungsstück, sie wird regelmäßig gefahren. „Was

ich am meisten an ihr mag, sind die Bremsen“ erklärt Steve, „Die Vorderbremse von Eric's 72er Modell ist verglichen mit dieser einfach Abfall.“ Wenn man ihn fahren sieht, würde man nicht annehmen, daß sein größtes Motorrad vor der Bonnie eine 350er 3TA von 1964 gewesen ist. „Ich war am Anfang etwas skeptisch,“ berichtet er, „aber sie ist so sicher, trotz all der zusätzlichen Leistung.“ Zer-störerische Vibrationen – brechende Halter oder Schutzblechstreben – erwiesen sich als nicht problematisch. Steve bleibt innerhalb der Geschwindigkeitsbegrenzungen, was hier sicherlich viel hilft. „Die Vibrationen fangen bei 70 mph (112 km/h) an, wenn der Motor gerade unter 4500 Umdrehungen macht. Sie sind aber nicht übermäßig!“ erläutert Steve. Sportliche Fahrer, die ihre Maschinen in den 60er Jahren mit nicht zu beseitigenden Vibrationsproblemen - und Schäden nach Meriden schickten, waren manchmal überrascht, wieviel sanfter ihre Maschinen nach dem Trip ins Werk liefen. Nur wenige von ihnen haben die zahmeren Nockenwellen, die niedriger verdichtenden Kolben

und die kürzeren Übersetzungen entdeckt. Das Wartungspersonal in Meriden lebte in der Angst vor der jährlichen Leistungssteigerung eines Motors, der immer mehr einem Renntriebwerk ähnelte.

1968 wurde die Bonneville mit 114 mph (182 km/h !!!!!) gestoppt, und für die ¼ Meile mit stehendem Start wurden 14,8 Sekunden benötigt, wobei eine Geschwindigkeit von 90 mph (144 km/h) erreicht wurde. Das alles konnte mit einer Norton 650 SS oder der 745ccm Atlas Twin verglichen werden.

Aber natürlich war das nur die halbe Story. Rasante Fahrer kauften sich Nortons - oder bauten sich Tritons - denn obwohl sie sich die Leistung der Triumph wünschten, mißtrauten sie dem Handling des Twins aus Meriden. Bis 1968 resultierte der schlechte Ruf von Triumph Rahmen und Gabeln aus Teilen, die entweder schon lange aufgegeben oder stark modifiziert worden waren. Es ist eine Ironie, daß der Höhepunkt einer 10jährigen ständigen Entwicklung oft nur allein aus diesen Gründen abgelehnt wurde!

Übers.: Erik Hoffmann



Winterzeit ist Schrauberzeit!

Nach einem solch traumhaften Herbst hatten wohl die wenigsten von Euch Zeit, Ihre Ladys zu warten oder gar größere Reparaturen oder Umbauten vorzunehmen. Fahren war angesagt.

Triumph Werkstatt-Handbücher auf CD-Rom

Gerade zur rechten Zeit hat der TMOG eine CD-ROM aus England beschafft, auf der umfangreiche Triumph-Literatur gespeichert ist. Diese im einzelnen hier aufzuführen würde den Rahmen sprengen. Vielleicht können wir dies aber auf die nächsten Ausgaben unserer Info verteilen.

Was haben wir da nun an Land gezogen? Die CD beinhaltet für alle Triumph-Modelle (1, 2 und 3 zylindrige, Scooter) eingescannte Originalunterlagen, die damals vom Werk veröffentlicht wurden. Dies sind zum

einen, „Manuals“ (Werkstatt-Handbücher), die alle Arbeitsschritte mit Skizzen unter Angabe von Maßen/Toleranzen erklären. Zum anderen enthält sie auch „replacment-parts-lists“ (Teilelisten), mit deren Hilfe Ihr Ersatzteilnummern für Euer Modell herausfindet. Diese Listen enthalten auch Explosionszeichnungen.

Daneben sind noch Teilelisten von LUCAS und AMAL sowie verschiedene, farbige Verkaufskataloge und eine „Tuninganleitung“ (von TRIUMPH) enthalten.

Alles zusammen eine bunte Mischung von Informationen rund um unsere Motorradmarke. Einziger Nachteil: Einzelne Jahrgänge fehlen leider (dazu gleich noch was).

Wer nun gerade Unterlagen zu seinem Modell sucht, kann mich unter 06 322/95 87 16 anrufen. Ich werde die betreffenden Unterlagen dann ausdrucken und euch gegen eine Selbst-kostenbe-

teiligung ,Papier+Porto zuschicken.

Wer gerne eine eigene CD hätte, hier die Adresse: **JR Technical Publications** (00 44/ 19 26/40 88 44, oder www.triumph-spares.co.uk). Die CD kostet 19,95 Pfund + Porto. Ach ja, CDs für BSA und NORTON gibt's auch. ... Alles klar?

Da wir eine Liste erstellen wollen, wer welche Unterlagen zu Hause hat, könnt Ihr mich auch anrufen, wenn Ihr schon ausreichend versorgt seid. Wir wollen so versuchen, die Lücken für einzelnen Jahrgänge zu schließen.

Euer Michael Ochs

Vom Layouter

Hier eine kurze Inhaltsangabe der CD in englisch:

THE TRIUMPH MANUALS

For all you fans who have so long awaited this, we are pleased to finally present the "Triumph Collection", a compendium of manuals, documentation, service sheets, and even some memorabilia of one of the most instantly-recognisable marques ever to come out of England.

There is over 600Mb of data available to you. A FULL LIST OF CONTENTS is stored as an Acrobat file

in the folder called 02_Contents. Once you have installed Acrobat Reader (if you don't have it already), print out the Contents List in 02_Contents.

All the manuals and parts lists are copies of original Triumph documentation. In fact, they are so "original" that oily fingerprints can be seen on some of the pages. We make no apologies for this - these "electronic manuals" are copies of old originals. We were not able to obtain "pristine" originals in all cases, BUT, all the manuals reproduced here are fully-legible, and are an outstanding resource for anyone undertaking a restoration!

COPYRIGHT NOTE: Because it was not possible to reach an agreement with the owners of the old Triumph logos over the use of Triumph logos and trademarks, the manuals, service sheets, and parts lists etc. on this CD have had the "original" Triumph logos removed electronically, and this is the one area where originality has been sacrificed. The substituted "Triumph" is NOT a logo, but simply a text version of the word "Triumph", reproduced in a public-domain font in a style reminiscent of the original, but in no way is intended to infringe or misappropriate any rights of the copyright holder(s) of any of the Triumph logos or trade marks.

The manuals and parts list are stored in Adobe Acrobat(tm) format, and can be viewed on any Win95/98(tm) IBM(tm)-compatible home computer. Adobe Acrobat Reader(tm) software is included on this CD should you not already have Acrobat Reader(tm) installed on your computer.

SET UP INSTRUCTIONS

If you have Adobe Acrobat Reader(tm) already installed on your computer, simply start the Acrobat program, ensure your Manuals CD is in your CD tray, use your File explorer to change to the drive your CD is in (eg. D:/) and open any of the PDF or TIF files located in the various folders.

If you do not have Adobe Acrobat Reader(tm) already installed on your computer, BUT DO HAVE WIN95 OR WIN98 (or later version) AS YOUR OPERATING SYSTEM, make sure you have the Norton Manuals CD in your CD tray, and then locate the file titled "ar32e301.exe" in the WIN95 READER folder on the CD.

Double-click on this file (it is self-extracting and self-installing) and follow the instructions to install Acrobat Reader(tm) to the hard disk of your computer. The Install Wizard will walk you through this process fairly painlessly!

IF YOU ARE NOT RUNNING WINDOWS 95/98 on your PC, but are still using Windows 3.x, locate and read the text file titled ACROREAD.TXT in the ACROREAD folder - it will tell you where to find a 16 bit version of Acrobat Reader on this CD.

Once Acrobat Reader(tm) is installed and you open the PDF files, you will have sufficient information at your fingertips to handle even the most ambitious restoration project, or just look up the correct settings for a tune-up. If you have a printer attached to your computer, you can print out the pages you need in the workshop, use them and get them dirty, and simply throw them away afterwards ~ you will still have the "original" on the CD, which won't get dirty like a "paper" manual costing many, many pounds or dollars.

DISCLAIMER*DISCLAIMER*DISCLAIMER*DISCLAIMER*DISCLAIMER*DISCLAIMER*

* The manuals in this CD cover several variations of Triumphs over a number of years, and it is the user's responsibility to ensure that he/she uses the most appropriate manual/parts list for his/her particular motorcycle during any restoration work and/or mechanical repairs/servicing. We cannot be held responsible for any consequences of misuse of information presented in these publications. Also remember that

the bike you have MAY have been fitted with parts other than those it left the factory with!! USE EXTREME CARE!

To assist you with your restoration project, we have included some "memorabilia", too.

ACKNOWLEDGEMENTS

We gratefully acknowledge the assistance of Triumph owners in making available items from their personal collections. It is very much appreciated, as is the assistance of Classic Style Motorcycles, of Triton Motorcycles, and of Union Jack Motorcycles (all from Melbourne, Australia) in providing material for reproduction. Check out the advertisements for these companies in the GOOD GUYS folder - worth a look!!

UK purchasers, see the special section on JR Technical Publications in the Good Guys folder. "JR" is our UK Distributor and will have lots of Triumph goodies for you, too.



Anzeigen unserer Sponsoren

Bikes, Service & Spares

**Über 50.000 Teile
am Lager*!**

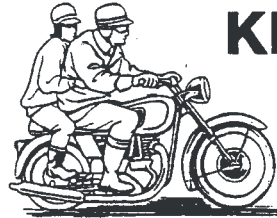
***) 10% Rabatt für Clubmitglieder**

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



Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 289225
eMail: info@glm-british-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

**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. 021 29/34 49 75 • Fax 34 49 76

In eigener Sache

Liebe Mitglieder, Freunde und Förderer unseres TMOC.

Hier könnten noch mehr wichtige und interessante Anzeigen stehen. Iss aber nicht. Wenn Ihr aber noch Sponsoren, und oder Förderer für unsere Clubzeitung findet, die hier möglicherweise (auch unter Zwang) inserieren möchten, wäre das eine tolle Sache. Nicht nur für die Info, auch für die Vereinskasse. Also ran an bekannte oder auch unbekannte Geschäftsleute die ihren Eurobeutel öffnen und uns zum überregionalen Erfolg verhelfen. Der Lay-outer würde sich auch bereit erklären die Gestaltung der Anzeigen für Umme zu machen. So long, „save screwing in winter“.

Euer neuer Layouter

Walter

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. 063 45/53 48 • Fax 063 45/75 23

Und für alle, die jetzt Hunger bekommen haben,
hier eine kleine Anregung.

... der Layouter



Die letzte Seite