

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



4/2021



Acht Jahre! Hätte ich eigentlich nicht gedacht, dass ich den Job als erster Vorsitzender des CBBC mal so lange machen würde! Das sollte damals auch nur eine Interimslösung sein, weil sich kein anderes Mitglied bei der Jahreshauptversammlung 2013 in Laer für die Funktion des Präsis zur Kandidatur stellte. Dafür hat's, im Nachhinein betrachtet, mit der Unterstützung der anderen Vorstandsmitglieder und weiteren Aktiven in der Clubleitung doch viel Spaß gemacht! Über die Jahre hinweg war es eine freundschaftliche und zielführende Zusammenarbeit.

Jetzt ist es aber soweit, die Kapitänsbinde weiter zu geben! Mit dem Kandidaten für den neuen 1. Vorsitzenden ist dann vielleicht auch jemand am Ruder, der sich, wie bekannt, mit englischen Motorrädern beschäftigt und auch darüber schreiben kann, bei mir hat das ja 1972 aufgehört. Mein letztes Bri-Motorrad war eine B 44 Victor, die, wie ich erst bei der JHV 2019 in Xanten erfuhr, an einen Liebhaber aus Düsseldorf Gerresheim ging. Obwohl ich seit damals auf Motorrädern anderer Herstellernationen sitze, galt mein Herz auch immer noch den Bikes englischer Herstellermarken, auch wenn die nicht mehr in England gebaut werden!

Dadurch, dass ich der Tatsache geschuldet nun der sogenannte „Chef im Verein“ war, hatte es mich auch zu CBBC-Treffen hingeführt, die ich vielleicht nie angefahren hätte.

„Präsi“ zu sein, hat ja auch was mit Präsenz zu tun. Somit habe ich viele freundschaftliche Kontakte mit Mitgliedern des CBBC knüpfen können!

Durch die Zusammenarbeit mit dem 2. Vorsitzenden Hagen Marnet hat sich eine Kaiserslautern-Düsseldorf-Freundschaft entwickelt, die sogar schon bis zum Fußball im Düsseldorfer Rheinstadion und zu den roten Teufeln an den Betzenberg führte. Sollte ich in der Vergangenheit jemanden während meiner Amtszeit als 1. Vorsitzender auf den Senkel gegangen oder auf den Schlipps getreten sein, so hat dieser sich das ehrlich erarbeitet! (grins!) So, dann verabschiede ich mich hiermit schon mal von dieser CBBC - Infoseite!

Dies hier sind voraussichtlich, sollte Corona nicht für eine Absage der JHV im Frankenland und damit einen späteren Zeitpunkt sorgen, meine letzten Zeilen, in der „Präsi's Letterbox!“ Wir sehen uns dann in Erbrach – Großgresingen bei der JHV 2021, euer 1. Vorsitzender!

Klaus Jäger

Und wie immer und auch in Zukunft: Wunsch an jeden, bei allen Ausritten „Immer Öl im Tank oder in der Wanne, immer Druck auf dem Kolben, und vor allen Dingen, Kopf oben, Gummi unten“.



Hallo Members

Liebe CBBClerInnen,

Noch immer sind wir von normalen Zuständen weit entfernt und wir müssen weiter Absagen unserer Treffen hinnehmen, die Hürden sind mancherorts einfach zu hoch. Gott sei Dank gibt es aber Ausnahmen: das 26. Royal Enfield Treffen und das 14. Treffen im Vogtland im Juli. Viele nutzten diese Treffen, um wieder etwas Normalität zu verspüren und haben das auch genossen.

Vielleicht ist es der Mangel an Treffen und das somit fehlende direkte Gespräch, welches zu einem Anstieg der Leserbriefe geführt hat. Wenn Streitthemen nur schriftlich diskutiert werden, schaukeln sich manchmal Dinge hoch, die in einem persönlichen Gespräch eventuell etwas entspannter besprochen würden. Ich bin ja eh ein Freund direkter Kommunikation und halte nicht viel von Email Ping-Pong. Wenn also jemandem mal der Schuh drückt oder einem mal was nicht passt, kann man gerne ganz altmodisch zum Hörer greifen, unsere Nummern stehen auf Seite 2.

Es wird aber nicht nur gemeckert, sondern es gibt tatsächlich auch Lob, z. B. für die letzten INFO Beiträge. Das motiviert die Autoren und die Redaktion. Die Artikel machen richtig Lust mal wieder ein neues Projekt anzugehen. Obwohl ich mich noch nie für Trial interessiert habe, habe ich mich z. B. nach den Umbau Berichten von Michael Licht schon nach einer Triumph Tiger Cup umgesehen. Ob da jemals was draus wird ist eher fraglich, da wartet schließlich noch eine Commando, aber egal.

Für die negativen Zuschriften muss ich mir halt noch ein dickeres Fell zulegen.

Hoffentlich klappt es im September mit dem Treffen und der JHV in Franken. Vielleicht sehen wir uns ja dort.

Mark

es geht mit Riesenschritten auf die JHV zu. Die Organisatoren des Treffens bitten darum, einen Impfnachweis oder einen aktuellen Test mitzubringen, da sie dieses den Behörden gegenüber nachweisen müssen. Vor Ort gibt es direkt kein Testzentrum, also besser von zu Hause aus mit einem frischen Test starten, falls man noch nicht doppelt geimpft ist.

Bisher (18.7.) sieht es für unsere JHV ganz gut aus. Ich freue mich, endlich einmal wieder viele Windgesichter zu sehen und zu sprechen,.

Es geht wieder los mit den Vorarbeiten für unseren Kalender. Auch wenn in diesem Coronajahr nicht allzu viele Treffen stattfanden, gibt es sicher noch bei anderen Gelegenheiten (z.B. JHV) die Möglichkeit, ein paar schöne Aufnahmen zu machen - nicht zu vergessen die netten Schnappschüsse der vergangenen Jahre. Diese schickt ihr dann bitte wie immer als E-Mail oder per Post an die Redaktion, Ende Oktober ist Einsendeschluss. Fotos bitte wie immer unbearbeitet - Danke.

Achtung, nicht vergessen: Für den neuen Kalender und den Jahresplaner 2022 brauchen wir wie immer die Termine der Treffen des nächsten Jahres, bitte an Paul schicken:

Paul Hanenberg,

Overbergstraße 2, 48366 Laer,

Tel.: 02554-8682, email: schriftfuehrer@cbbc.de

CU hopefully in Großgresingen!

Fallop

40 Jahre CBBC - Jubiläumstreffen im Landhotel Karrenberg in 55481 Kirchberg / Hunsrück verschoben auf 2022

Hallo CBBC Mitglieder

Auch in diesem Jahr hat uns das Coronavirus den Terminplan bis zum heutigen Zeitpunkt gehörig zerschreddert. Zum Opfer fiel somit auch die geplante CBBC Jahreshauptversammlung Anfang Juni.

Die Organisatoren des Frankenland – Treffens in Ebrach/Großgessingen, Claus und Georg, haben Ihr Treffen auch vorsichtshalber auf einen anderen Termin verschoben und sich bereit erklärt, so es dann stattfinden darf, dort auch unsere diesjährige JHV auszurichten.

Einladung zur JHV 2021

Hiermit lädt der Vorstand des CBBC alle Mitglieder zu unserer Jahreshauptversammlung 2021 ein!

Der neue Termin für die JHV ist, Stand jetzt: 2. - 5. September 2021 in Ebrach/Großgessingen

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung der anwesenden Mitglieder durch den 1. Vorsitzenden
2. Schweigeminute für verstorbene Mitglieder
3. Zählung der anwesenden Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit der JHV
4. Jahresbericht des 1. Vorsitzenden
5. Kassenbericht des Kassierers
6. Kassenprüfbericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Die beiden Vorsitzenden Klaus Jurgasch, 1. Vorsitzender und Hagen Marnet, 2. Vorsitzender, legen ihr Amt, wie angekündigt nieder, und treten zurück
9. Die Mitglieder Claus Pfeiffer und Thomas Tschoepe kandidieren für die beiden frei gewordenen Posten im CBBC Vorstand. Es können weitere Kandidaten vorgeschlagen werden, oder sich zur Wahl stellen.
10. Die Kandidaten stellen sich vor
11. Falls es zu einer Wahl kommt, wird ein Wahlleiter aus den anwesenden Mitgliedern bestimmt
12. Wahl oder Abstimmung 1. Vorsitzender
13. Wahl oder Abstimmung 2. Vorsitzender
14. Wahl der neuen Kassenprüfer
15. Verschiedens / Diskussion
16. Der neue 1. Vorsitzende Beendet die Versammlung
17. Freibier!

Der CBBC Vorstand hofft auf eine rege Beteiligung und wünscht allen, die an der JHV 2021 teilnehmen möchten, eine schöne Anfahrt nach Großgessingen!

Bleibt alle gesund!

1. Vorsitzender: Klaus Jurgasch 2. Vorsitzender: Hagen Marnet

Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

NEU !!!

26. Treffen im Frankenland

96157 Großgessingen

2. - 5. Sept. Brünnergasse

Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.

Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006 oder Claus Pfeiffer 09126-8389 oder stammtisch-franken@cbbc.de

Ort: Ebrach Ortsteil Großgessingen

Beschilderung Sportplatz-Schützenhaus, CBBC-Treffen folgen: ➡

Do. Anreisetag
Fr. Tagesausfahrt
Sa. Besuchertag
So. Abreisetag

Würzburg B22 Ebrach Bamberg
Großgessingen
N49° 49.609' E10° 28.692'
A3 Geiselwind

JHV am Samstag ab 18 Uhr!

Matchless AJS BSA Velocette VINCENT ARIEL PANTHER RICKMAN RUDGE

26. Treffen im Frankenland
2. Sept. - 5. Sept. 2021
Sonderausfahrt
am 3. Sept. 2021

Großgessingen

FLAT TANK

Terminverschiebung!

bitte anmelden

Für Teilnehmer am Frankenland-Treffen die mit einem Motorrad aus den "goldenen-Zwanzigern" des vorigen Jahrhunderts kommen möchten, bieten wir parallel zu der üblichen Freitags-Ausfahrt, zusätzlich eine "GenieBerausfahrt" an. Die teilnehmenden Motorräder müssen aber mindestens fünf der folgenden Bedingungen erfüllen:

- o Baujahr vor 1930
- o Stecktank
- o Hebelgas
- o Handgangschaltung
- o höchstens 3 Gänge
- o Frischölschmierung
- o Trapezgabel
- o Starrahmen
- o Magnetzündung
- o Leistung < 18 PS

Geplant ist eine ca. 40-Meilen Steigerwald Rundfahrt in einer kleinen Ausfahrtgruppe. Info und Anmeldung bei Claus Pfeiffer 09126-8389 oder stammtisch-franken@cbbc.de

Sonntag den 15. August 2021

Treffen für Britische Motorcycle und Klassische Motorräder!

Im Landmuseum Ransel
65391 Lorch/Ransel Kirchstr. 34A
Beginn 10.00 Uhr Ende 16.30 Uhr

Essen und Trinken: Restaurant Land Art www.landart-ransel.de
Mit dabei: ein Werbestand für die Clown-Doktoren e.V. Wiesbaden plus ein Werbestand für den CBBC.

Veranstalter: CBBC Stammtisch Rhein Main des Classic British Bike Club e.V. www.cbbc.de
Info: Dieter Beck mobil +49 174 3360660, email: dhw56(@)gmx.de

In dieser besonderen Zeit alles ohne Gewähr, bitte auf der CBBC-homepage über evtl. Änderungen informieren

CBBC - Termine 2021

..soweit sie nicht von Covid 19 gestrichen werden

Juli 02.07. - 04.07. 14. Vogtland-Treffen

ACHTUNG Terminänderung:
September 02.09. - 05.09. 26. Engl. Treffen in Franken mit JHV, die FLAT TANK GenieBerausfahrt am 03.09

Sonstige:
Juli 10.-17.07. 58. Internationale BSA Rally Sigmaringen

HMV Termine 2021 in den Niederlanden

Bitte vorher auf der Website www.hooghalen.com nachsehen
Hooghalen
Sept. Gemert

HMV: Leider auch alles abgesagt wegen COVID 19

QUARTIER LATIN

★ ★

Bar KNEIPE LIVE-STAGE

SINCE 1992

WWW.QUARTIER-LATIN.INFO

Bahnhofstr. 60
Kaldenkirchen

BRING YOUR BIKE
and have a DRINK

EVERY DAY
FROM 8 PM

Stadtkirchen

Spring Live

ROYAL ENFIELD - PICKNICK 2021



Leider haben wir durch die Pandemie eine lange Durststrecke in Bezug auf Treffen hinnehmen müssen. Offiziell wurde alles untersagt. Hari Schwaighofer ist Generalimporteur für URAL und offizieller Royal Enfield-, Norton und Jawa- Händler. Er hat am 1. Mai 21 seine Enfield-Kunden zu einer ENFIELD-Ausfahrt mit Picknick eingeladen.

Es wurde streng auf die Corona Schutzmaßnahmen geachtet. Abstand im Freien und zusätzlich Maske in geschlossenen Räumen.



18 Royal Enfield Fahrer trafen sich um 09.00 Uhr vor

dem Geschäft und wurden mit Kaffee und Kuchen herzlich begrüßt. Nebenbei konnte der Ausstellungsraum mit den neuen Enfield, Norton und Jawa Motorrädern sowie natürlich den Ural Gespannen besichtigt werden. Dabei ergaben sich gleich umfangreiche Fach- und Benzingespräche. Inzwischen haben Hari und Lena ein Ural-Gespann mit Kaffeemaschine, Kuchen und diversen Getränken beladen. Um 10.00 Uhr war Abfahrt. Während Hari mit der 650er Interceptor als Tourguide vorne wegfuhr, musste Lena das Uralgespann als Versorgungsfahrzeug am Ende der Kolonne steuern.

Vom Startort Marchtrenk ging es vorwiegend über Landes- und Gemeindestraßen sowie Güterwegen in Richtung Haibach ob der Donau, wo wir diese mit der Fähre nach Obermühl überquerten. Bei idealem Motorradwetter und verkehrssamen Wegen ging es durchs landschaftlich schöne Mühlviertel. Ziel war die Burg Piberstein. Dort war Picknick angesagt. Hari hatte eine Gaststätte beauftragt gehabt, für 30 Personen Schnitzel mit Beilagen auf seine Kosten dort hin zu liefern und als Buffet zu präsentieren. Mit Maske konnte sich jeder einzeln bedienen und dann im Burghof alles genießen. Die im Beiwagen transportierten



Getränke und Kuchen, sowie der Kaffee wurden auch noch genossen. Anschließend fand noch eine interessante Führung durch die Burg statt, welche durch einen privaten Verein erhalten wird.

Die Rückfahrt ging ebenso schön vonstatten wie die Hinfahrt. Es gab keine technischen Probleme. Nur auf halber Strecke musste Hari das Gespann übernehmen und Lena fuhr die Interceptor. Der Chefmechaniker Günther mit seiner Bullet fungierte für den Rest der Fahrt als Tourguide. Dabei waren: 8 Zweizylinder, 7 Bullet und 3 Himalayan.

Alle Teilnehmer waren begeistert und dankbar für diese



außergewöhnlich schöne Ausfahrt und die ausgezeichnete Picknickverpflegung.

Hoffen wir, dass es mit den diversen Treffen

bald wieder aufwärts geht.

Grüße an alle, die ich schon so lange nicht mehr gesehen habe.

Hubert Erbler



BAUKASTEN SPIELE

Die Reise durch den AMC-Baukasten in mehreren Abschnitten - Teil 8

Diese Serie von „Fourstroke – Rudi“ Munstermann erschien 2006 im Magazin „Trialsport“. Nach Teil 7 in der letzten Info, hier nun der letzte Teil

Text und Fotos: Rudi Munstermann

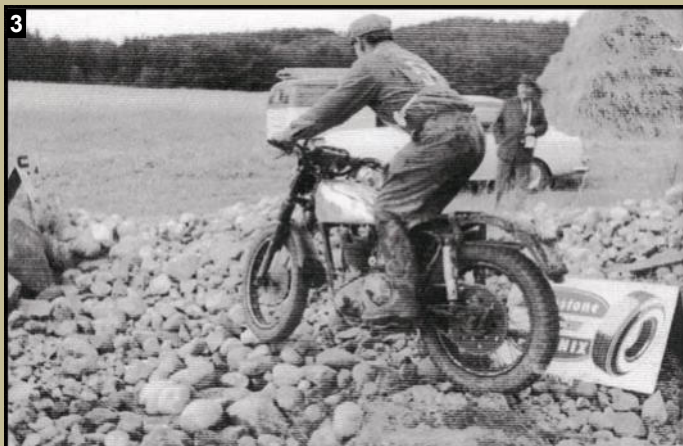
Today - und heutzutage? Ausgehend von den großen Trialern aus den 50ern, Hugh Viney und Gordon Jackson, die allein in Schottland bei den SIXDAYS zusammen 10 Siege in 15 Jahren erzielten - ist einleuchtend, dass man mit dem AJS- und Matchless-Maschinenmaterial (sprich AMC) heute die beste Basis für Basteleien hat. Auch Originalitäts-Fetischisten haben Erfolge erzielt, doch es gibt ab und zu auch böse Schandtaten als Schreckgespenst zu erblicken.

Als ich meine Matchless G3C gekauft habe, war sie ziemlich original. Zwar hatte sie schon ein 18er Hinterrad, aber sonst war nichts „moderner“. Ein harter Dunlop 4,00-18“ Trials

Universal und die alte, ziemlich schnelle Übersetzung war vorhanden. Nachdem ich dann einen Michelin „S“ montierte, ging gar nichts mehr. Der Grip war dermaßen, dass die Übersetzung gefühlsmäßig noch schneller wurde. Erst nachdem ich am Hinterrad das Kettenblatt von 42 auf 52 vergrößerte, hatte ich auf einmal ein neues Motorrad. Jetzt hatte ich quasi einen Gang tiefer, und der Zweite war so wie vorher der erste Gang.

Das Nächste war ein höherer Lenker und auch vorne ein weicher Reifen. Vorderschutzblech etwas verkürzt und die vordere und untere Strebe entfernt. Aber einen breiteren Stabilitätsbügel zwischen den Holmen der Gabel

angefertigt und das Blech aufgenietet. (Bei Harley-Davidson gibts sowas in verchromt aus dem Ersatzteil-Fundus). Den Steuerkopf kann man stabilisieren in dem man ein Nummernschild anbringt. Dieses muss an allen



1 Rudi im Barnstädter Bach: Beim Hell-kühlen Bergtrial 1961 noch gut möglich.

2+3 Mit kleinem Vorderrad: Rudi beim 10. Trial Lüneburg am 9.9.1962, ein DM-Lauf!

4 Volles Dutzend: 12 mal ist Rudi beim „Sixpencer“ in Schweden gestartet, immer schwer gekämpft - immer viel Spaß!

5 Unter Indianern: Rudi mit der „Works“ G3C 350 von 1961 beim Talmag 1992.

6 Boden geebnet: Auf Rudi's Mist ist die Pre-Unit Klasse im D-Cup gewachsen. 2000 war seine letzte Saison im D-Cup.

7 Wie wir ihn kennen und lieben: Rudi alias Mr. fourstroke - der Improvisator! Herzlichen Dank Rudi, für die vielen Stunden, die Du für diese Serie geopfert hast!



vier Ecken mit dem Steuerkopf verschraubt sein. Oben abgewinkelt, mit den Kopfmuttern der Standrohre befestigt - unten mit den Klemmschrauben der Standrohre. Dadurch ist der gesamte Steuerkopf diagonal fest verstrebt und kann sich nicht mehr so schnell bei einem „Hinfaller“ verdrehen.

Das nächste war dann eine weiter nach hinten verlegte Fußrasteranlage. Natürlich mit verkürztem Fußbremshebel. Mit selbst hergestellten Duralplatten kann man neue, moderne und klappbare Raster anbringen. Eine hochgezogene Works-Replika Auspuffanlage ist jedoch Voraussetzung. Meine G3C hatte ja schon eine! Neuteile sind im Handel immer noch zu kaufen, Alu-Schutzbleche sind obligatorisch und teuer. Rohlinge von Detlef Louis sind im Paar (verchromt) für ca. 50 Euro zu haben, sie sind stabiler und weniger sturzepfindlich. Obligatorisch ist auch der Alu-Öltank zwischen den Motorhalteblechen über dem Getriebe. Der originale Sattel ist natürlich auch nicht mehr „in“! Eine kleine Einer-Sitzbank gibt's im Zubehörladen. Ich selbst habe einen Mofa-Schwingsattel fest am Rahmen montiert und mit einer eingeschweißten Platte verschraubt.

Federbeine hinten sind in England von Hagon aus dem Katalog zu haben: Hagon Trial Shocks AJ5 16C & Matchless G3C (400 oder 420 mm lang). Bezugsadresse: Hagon Products 7 Roebuck Road, Hainault Industrial Estate, Essex IG 6 3JH, England, Tel.: 0044-2085026222, www.hagon-shocks.co.uk.

Eigentlich kann man heutzutage alle Ersatzteile auch in Deutschland bei allen Brit-Bike-Schraubern bekommen. Elektrische Sachen und auch Teilrestaurationen lasse ich bei „Oldtimer Elektrik“ in Uelzen machen (Volker Kuring-Asterod, Tel.: 0581- 9092409, www.oldtimer-elektrik.com.)

Wenn man reine Straßen-Fahrwerke mit mehr Bodenfreiheit für Trialzwecke aufbauen möchte, kann man hinten ca. 6 cm längere Federbeine (bis 420 mm) nehmen und vorn die Federn um 4-5 cm verlängern. Ich nehme dafür bei außen liegenden Federn die Dämpferfedern von der Kurbelwelle. Noch zum Hinterantrieb kann man das Kettenblatt bis 65 Zähne (Alu) verwenden. Mir ist das jedoch zu langsam - man muss zu oft schalten und die Höchstgeschwindigkeit geht rapide runter. Noch ein Tipp zu den Primärkettenkästen: Ab 1958 sind diese aus Alu-Guss und mit Norton identisch bei den Straßenmaschinen. Ansonsten sind diese Kettenkästen aus zwei Blechschalen, es gibt verschiedene Ausführungen. Roadster haben vorn eine ca. 6 cm lange, vorstehende Ummantelung des Kurbelwellenzapfens. Beim Trialer fällt dieser Dämpfer weg und somit steht ein kürzerer von ca. 3 cm an der Stelle. Verschiedene Außendeckel haben in Kupplungsmitteln nur einen kleinen verschraubten Deckel für die Kupplungs-Einstellschraube (Roadster). Die Trialer haben einen großen, der die ganze Kupplung umfasst. Wer Glück hat beim Suchen, kann auch mal einen verchromten Deckel erwischen.

Englische Motorrad

Klassiker



• BSA

• Triumph

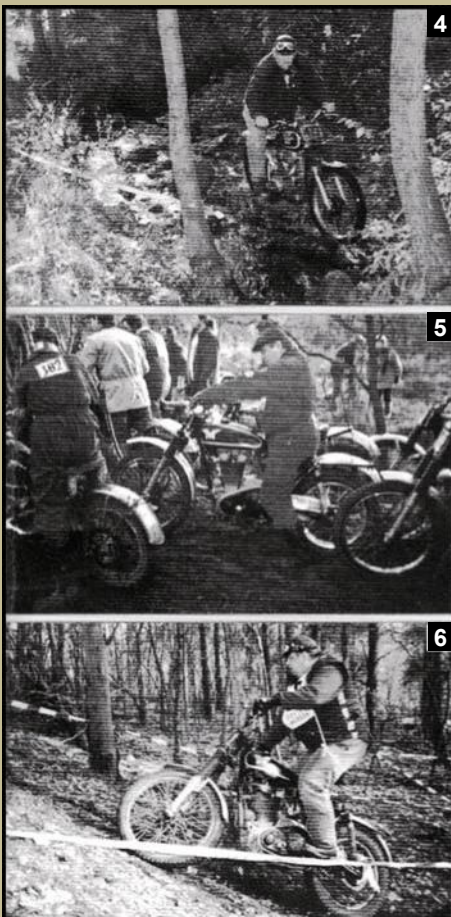
Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteillager
unit und pre unit * Versand *
Verschleißteile für 650er und 750er
Twins und Triples ständig vorrätig
Elektrik, Amal Vergaser+Teile, Literatur
Speichenrad Service, Chrom, Alu, Edelstahl

Martin Ehrkamp

Düsseldorfer Str. 113 * 42781 Haan
Tel. 0 21 29/34 49 75 * Fax 34 49 76
britbikes.haan@freenet.de

So, ich denke jetzt kann ich die kleine Reise beenden. Wer Infos braucht kann mich gerne anrufen. Wer in meiner sicher unvollkommenen Ausführung Lücken oder Fehler entdeckt, möchte mich bitte darüber informieren - diese „Lücken“ zu schließen lohnt sich allemal.

See you later, fourstroke.
Tel. + Fax: 05829-448,
Mobil: 0170-5771477



Fahrbericht Triumph Trident 660

Text und Fotos: Klaus Lonnendonker



Schon in den Jahren von 1969 bis Anfang '76 wurden bei Triumph in Meriden Motorräder mit Reihendreizylinder Motoren (T150 – T160V) und Namen Trident gebaut. Damals Triumphs Spitzenmodelle!

BSA verbaute den fast baugleichen Motor, ebenfalls im Spitzenmodell, von 1968 bis April '73 unter dem Namen Rocket 3. Auch die aktuelle Triumph Motorcycles Ltd. (Hinkley Ära) vertrieb von 1991 - '97 schon eine Trident 750/900, und von 1993 - '98 die Trident Sprint 900. Ebenfalls mit Reihendreizylinder Motoren.

Triumph unterteilt ihre Baureihen in Adventure, Roadsters, Modern Classics und Rocket 3. Außer dem mit Namen, man staune, Triumph Rocket III betitelten Spitzenmodell habe ich euch bis jetzt nur Motorräder der Baureihe Modern Classics vorgestellt. Hier präsentiere ich euch nun das neue Einstiegsmodell in die Triumph Welt mit Namen Triumph Trident 660, Baureihe Roadsters. Triumph-Händler Stefan Kumpel hat mir das Motorrad netterweise für zwei Tage zur Verfügung gestellt. Vor mir steht ein modernes Motorrad für den Fahrer von Heute. Doch zuerst fahre ich einmal los. Schon ab 2000 Umdrehungen zieht der 660er

im 6. Gang mit ca. 50 km/h, sauber durch. Nach zehn Kilometern warm fahren befinde ich mich schon im Wohlfühlmodus. Obwohl ich gerne sportlich kompakt im Motorrad sitze passt auf der Tri die Ergonomie. Die Sitzbank könnte für mein Wohlbefinden vorne etwas breiter sein. Die Bedienelemente sind da wo sie hingehören. Die Bremsen arbeiten feinfühlig und sind sauber dosierbar. Nur hinten reagiert das ABS auf unseren Holpergassen recht früh und auch Federung und Dämpfung, eher sportlich abgestimmt, und nur die Federbasis am hinteren Zentralfederbein ist einstellbar, kommen da an ihre Grenzen, andere Motorräder aber auch. Zum Fahren im Normalbetrieb reicht eigentlich der 6. Gang. Zwischen zwei- und sechstausend Umdrehungen bin ich immer zügig unterwegs, Tempo 100 auch schon überschritten. Doch der 660 cm³ große Dreizylinder-Reihenmotor mit 60 kW (81 PS) bei 10250/min, in Verbindung mit dem präzise schaltbaren Getriebe, liebt etwas Anderes, nämlich Drehzahlen. Passend dazu das spielerisch leichte Handling und ein Fahrwerk ohne Aufstellmoment.

Hatte ich mich auf den verkehrsarmen Hunsrückhöhen bei idealem Motorradwetter schon "warm geschossen", habe ich die Trident runter an die Mosel zwischen 2tem und 4tem Gang gut laufen lassen. Im 2. Gang mit Gas aus der Kurve beschleunigen, bei Nenndrehzahl bis in den 4ten schalten, vor der Kurve präzise runterbremsen und -schalten und

wieder mit Schub aus der Kurve heraus beschleunigen, dass hat einfach nur Spaß gemacht. Die beiden oberen Gänge im Getriebe lasse ich lieber arbeitslos, sonst ist schnell der Lappen weg.

Dreizylinder, auch

Zuhause angekommen habe ich zuerst wieder mein Hirn, soweit möglich, eingeschaltet und die 660 einmal kritisch betrachtet. Die Trident 660 ist zwar Triumphs Einstiegsmodell, mit Preis ab 7.645,- € kein Sonderangebot, aber mit Edelstahlauspuff, Showa Upside-Down-Gabel, Showa Monoshock-Federbein, Nissin Bremsanlage und Voll-LED-Beleuchtung wertig ausgestattet und verarbeitet. Nicht zu vergessen den in dieser Klasse einmaligen Dreizylindermotor. Optisch unpassend nur Schalt- und Fußbremshebel aus "Flacheisen". Serienmäßig verwöhnt uns die Tri noch mit abschaltbarer Traktionskontrolle, Blinker mit automatischer Rückstellung, sowie 2 Fahrmodi, Straße und Regen. Im Multifunktionsinstrument mit TFT-Bildschirm (das war bei uns früher einfach Tacho und Drehzahlmesser) steht natürlich Road bzw. Rain! Weiter oben habe ich es schon angedeutet: "Das moderne Motorrad für den Fahrer von Heute"! Wer noch moderner sein möchte kann selbstverständlich sinnvolles Zubehör dazu konfigurieren.

Was fällt mir sonst so auf? Die Radabdeckungen sind, wie bei vielen aktuellen Motorrädern, viel zu kurz - für Schönwetterfahrten reicht's. Welcher TÜV-Prüfer hat dieses Motorrad für zwei Personen zugelassen? Auf den Rücksitz passt maximal ein Kinderpo. Zum Festhalten gibt es serienmäßig nur den Sitzbankhalterriemen. Für 155,- € Aufpreis gibt es aber zusätzliche Haltegriffe. Die sind auch nötig, wenn z.B. eine Gepäckrolle befestigt werden soll. Triumph bietet auch einen Tankrucksack und eine Tasche für den

Rücksitz an. Mit Rückenrucksack reicht das max. für einen verlängerten Wochenendausflug. Bei meinem Durchschnittsverbrauch von 4,5 l auf 100 Kilometern (Triumphangabe 4,6 l/100 km) beträgt die Reichweite des 14l Tanks bis 300 km. Bei zügiger Gangart wird es sicher ein Liter mehr werden. Am linken Lenkerschalter befinden sich acht Knöpfe, sechs davon dienen zum Einstellen des Bordcomputers. Komplett begriffen habe ich die Funktionen, ohne Bedienhandbuch, bis zur Abgabe des Motorrads bei Stefan Kumpel, nicht.

Anschließend bin ich die ganze Nacht mit der Trident durchgefahren, allerdings nur im Traum.... Am nächsten Morgen war das Wetter umgeschlagen. Deshalb wählte ich für die Rückfahrt zu sk-bikes nach Bad Kreuznach erst einmal die Autobahn. Hier habe ich mich kurz auf den Geschwindigkeitsmesser konzentriert und Vollgas gegeben. Bei Tacho 185 habe ich den Gashahn wieder zuge dreht. Tacho 200 wäre gefühlsmäßig kein Problem. Inzwischen hat auch der angekündigte Regen eingesetzt. Beim Einbiegen auf die B41 dreht beim Beschleunigen im dritten Gang das Hinterrad durch. Hab' ich da beim Rumspielen an den sechs Knöpfen vielleicht die Traktionskontrolle ausgeschaltet? Trotzdem konnte ich die Triumph Trident 660 unverseht, aber leicht verschmutzt wieder bei Stefan abgeben.

Schlussbetrachtung: Die Bewertung fällt mir gar nicht so leicht. Die gesamte Antriebseinheit funktioniert eigentlich perfekt. Allerdings für stundenlanges Bummeln ist der Motor nicht gemacht. Interessenten sollten sich nicht vor Drehzahlen scheuen. Auch das Fahrwerk hat mich absolut überzeugt. Sicherheitstechnisch ist die Trident in dieser Klasse gut aufgestellt, ebenso ist die Ausstattung eher überdurchschnittlich. Über Durchschnitt liegt auch der Anschaffungspreis. Übertrieben empfinde ich den Preis aufgrund der guten Grundausstattung aber nicht. Meine Kritikpunkte beziehen sich fast ausschließlich auf die Alltagstauglichkeit. Nimmt der Fahrer auf einem fast perfekten Sitzplatz seine Arbeit auf, ist der serienmäßige Soziusplatz einfach nur Anachronismus. Die Sitzbank zu kurz und ohne sichere Haltemöglichkeit. Ebenso geht die Gepäckmitnahme gegen null, da serienmäßig keine Befestigungsmöglichkeiten vorhanden sind. Mich stört auch der nicht vorhandene Witterungsschutz (Radabdeckungen). So mutiert die Triumph Trident 660 fast zum Schönwettermotorrad.

Ich selbst neige zum Viertmotorrad! Einen Veteranen für die schönen Stunden im Sommer, z.B. AJS. Zweitens einen Geländehüpfer, z.B. Montesa Cota 4Ride. Drittens eine Triumph Trident 660 zum Austoben in der Eifel. Viertens ein Motorrad für den Urlaub, z.B. Kawasaki ZZR1400.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Lonni



VOGTLAND-TREFFEN 2021

Text und Bilder von Martin Kolb

Nach den vielen Treffen - Absagen waren etliche Mitglieder ganz „heiß“ auf das 14. Vogtländische Engländer Treffen.

Dieses hat auch wie geplant vom 02. bis 04. Juli in der Erholungseinrichtung Waldfrieden zwischen Plauen und Schleiz als „Familien-treffen“ stattgefunden. Wie zu erwarten, war das Treffen gut besucht, das Bedürfnis wieder mal die Lady zu bewegen und zusammen zu kommen war größer als die Angst vor den eher feuchten Wettervorhersagen. Wir hatten aber Glück, beim Treffen selbst sind wir trocken geblieben. Alfred Mühlberg und Gerd Müller hatten keine Mühen gescheut und sogar 2 Ausfahrten organisiert. Eine für „Genußfahrer“ und eine für die „Organ-

spender“. So konnte sich jeder sein Tempo aussuchen und bei beiden Ausfahrten gab es Gelegenheit Land und Leute kennenzulernen. Leider hat der Besitzer des Waldfrieden die Gastronomie aufgegeben, so hatten Alfred und Gerd noch mehr Aufwand als sonst mit der Verköstigung vor Ort. Dank sächsischer Ruhe und Gelassenheit hat aber alles super funktioniert. Es galt Selbstbedienung und jeder hat sich seinen „Deckel“ gemacht und am Sonntag vor der Abreise wurde abgerechnet.

Wir konnten ein schönes Wochenende mit Freunden verbringen. Ein ausführlicher Bericht folgt voraussichtlich in der nächsten INFO.

Vielen Dank Alfred und Gerd für die Organisation!



Gelb / Schwarz - die Farben des Vogtlands



Mit dem „kleinen“ Sortiment im Gepäck war es für Gast Gonzo kein Problem ein M4 Schräubchen zu finden, um seinen Ansaugtrichter wieder fest zu machen.

TREFFEN-ERSATZ

„So schön schön war die Zeit“ ... wie es in dem alten Schlager heißt. So war es wirklich, das Wochenende im Juni 2019 auf dem Scholtenhof (nahe Xanten) bei Petra & Hubert. Heißen Wüstensand gab es zwar nicht, aber dafür blühende Blumen im Blumenladen auf dem Hof und ein wunderschönes Ambiente. Ihr erinnert euch sicher. Trotz jetzt abgesagtem Treffen haben meine Frau Ina und ich uns bei bestem Motorradwetter zum ursprünglichen Termin am Samstag, 29. Mai auf den Weg dorthin gemacht. Wir wurden sehr freundlich von den Beiden empfangen und mit gutem Kaffee versorgt. Obwohl ich Petra und Hubert kaum kannte, hatten wir bald jede Menge Gesprächsstoff, u.a. über das Treffen in 2019. Das nenne ich Gastfreundschaft. Ein Spaziergang am Rheinufer vor der Heimfahrt rundete den Nachmittag ab. Bleibt zu hoffen, dass das nächste Niederrheintreffen wieder hier stattfinden kann.

Gruß aus Erkelenz

Gerhard

