

Medlemsblad for Triumph Owners MC Club - Norway

# BLADSØKER 'N

No 1 - 2023



# Innhold

Bladsøker'n No 1 -2023

- 2 Innhold**
- 3 Fra redaktøren**
- 5 Utfordring til medlemmene**
- 6 Lederens hjørne**
- 8 Veivaksel og dynamo til besvær**
- 12 Trippler på tur**
- 18 Forsidebildet**
- 22 Midtsiden**
- 24 Classic Motorcycle Show, Stafford**
- 28 Dunas Raid, Marocco**
- 30 Sportstoureren, Sprint ST**
- 32 TOMCC Klubbtur til London**
- 36 MC Messen på Lillestrøm**
- 38 Classic MC Italia**
- 40 Klubbefekter TOMCC-N**

## Forsidebildet:

Nils Lyng sin 1958 Thunderbird 6T

Foto: Nils Lyng

Bladsøker'n utgis 2 ganger i året av The Triumph Owners  
Motorcycle Club- Norway

Redaktør	Are Barstad
Forsidefoto	Nils Lyng
Layout/Montering	Are Barstad
Trykkeri	Interface media
Annonsepriser	Helside s/hv kr 600,- Halvside s/hv kr400,- Nest siste side farger kr 1000,-

*Angående tekster og innlegg. Redaktørens eller medlemmenes meninger gjenspeiler ikke nødvendigvis TOMCC-N s offisielle standpunkt.*



[www.tomcc-n.com](http://www.tomcc-n.com)

Stiftet	1986
Adresse	TOMCC-N v/ Aage Gjelsvik, Tauglandsvegen 26, N-2067 Jessheim
E-post	styret@tomcc-n.com
Kontonr	0530 229 9279
Vipps	#71250
Formann	Aage Gjelsvik
Nestformann/Sekretær	Lornts Bruem
Styremedlem	Jørn Egden
Styremedlem	Niclas Mård
Økonomiansvarlig	Tron-Kåre Kristoffersen
Støttefunksjoner: Treff-profilering	Glenn Cae
Klubbefekter/klær	Jens Hovind
WATOC-ILO	Thor-Christer Høimyr Karlsen
Revisor	Ole Morten Axelsen
Valgkomitè	Ole Kristian Hatlen Jens Hovind



# Fra redaktøren

Tekst og bilder: Are G. Barstad

**Våren lot virkelig vente på seg i år; noe jeg fikk merke da jeg våknet om morgenen etter et vellykket årsmøte (les: en smule fyllesjuk), og skulle kjøre hjem, fra Fredrikstad til Horten, i minus 2 grader.**

Scrambleren hadde nemlig dratt på seg ca. 1 cm med kald, hvit snø, og det ble bare mer av det etterhvert som jeg nærmet meg heimen.

Planen var aldri å kjøre hjem på slikt føre. Jeg "skulle bare" hente sykkelen etter vinterlagring hos Alf Graarud siden årsmøtet begynte nettopp der. Da var det bart og +5 grader. Men et årsmøte uten å ha det moro på en måte som "tvang" meg til å overnatte sku' vel tatt seg ut! Det ble i alle fall en vellykka kveld på by'n, med mye engelskprat (jug?) og dertil egna "ale".

Nils Hjallen (forrige redaktør) fulgte etter meg hjem siden han hadde noe som skulle leveres

hos meg. Han spant opp bakken mot huset vårt og fikk sleng på bilen. Scrambleren greide seg fint! Så da kan vi vel konstantere at Conti TKC80 dekkene med oversize knaster ikke *bare* blir brukt for å tilfredsstille redaktørens forfengelighet.

Hva er vel en Scrambler uten knastedekk??

Det ble ingen lengre turer i fjor - annet enn Gotland og Mosten. I forfjor kjørte jeg som kjent fra Horten til Nordkapp og ut til Vardø.

De som kjenner meg vet at jeg ofte søker meg til nordlige fremfor sørlige trakter, og helst plasser uten mobildekning eller alt for mange



turister. Og ikke minst; grusveier. De som kjenner meg vet også at jeg foretrekker å reise alene.

Det er noe med stillheten og det med å reise alene; ikke være avhengig av noen, og ingen som er avhengig av meg. Jeg er også glad i å møte mennesker de stedene jeg reiser. Høste erfaringer og lære mer om plassene jeg besøker. Det blir det gjerne ikke like mye av når man reiser i følge.

I år har jeg derfor lagt en ny plan. 6. juni tar jeg med meg Scrambleren til Island hvor jeg skal utforske øya i 16 dager. Båten går fra Hirtshals via Færøyene og tar 2 døgn. Heldigvis kjøpte jeg båtturen, som kostet i overkant av 7000,- danske kroner, i fjor høst mens danskekrona fortsatt "kun" kostet 1,35. Det er



da inkludert, MC, egen lugar og frokoster. Det blir en solo-tur med telt, primus og sovepose. Snitt temperatur på dagtid 12 grader; på natta 4 grader og gode muligheter for både frost og snø. Veinettet er det minst utviklede i Europa. Og det kan hende jeg blir nødt til å krysse noen elver, dersom de såkalte "F-veiene" jeg ønsker å kjøre har åpnet for sesongen. Skikkelig Scrambler territorie altså.

Nå har riktignok Island blitt temmelig turistifisert de siste årene, men heldigvis for det meste rundt Reykjavik og "The Golden Circle", som jeg kun kommer til å være kjapt innom. Det er store områder på øya som er lite besøkt og jeg er sikker på at jeg finner flere av dem!

Planen er å ligge i telt kanskje 2/3 av oppholdet, og på hytter eller Airbnb av og til, for å lade batterier og ta meg en dusj; få varmen i kroppen. Det kommer så klart litt an på værforhold.

Kostnadsnivået på øya er høyt, og det hjelper ikke akkurat med den ekstremt svake krona kombinert med en sterk dansk krone. Så får jeg se om planene holder mål, eller om jeg ender opp på hotell og puber med piker, Islandsk mjød og sang.

Men det kommer helt sikkert til å bli en topp tur, selv om Island er kjent for både mye vind og regn. Juni er dog vanligvis en av de bedre månedene med "kun" 11 regndager. Å kjøre i regn er ikke like trivelig som når det er opphold, men det ødelegger ikke turen heller. Jeg ble jo godt kjent med både kulde og vått føre etter en uke med regn i Finnmark og Varanger. Og det gikk jo helt greit.

Det er vel å underdrive å si at jeg gleder meg som en unge!

Til slutt, et lite hjertesukk:

Selv om jeg er Triumph entusiast, er jeg ikke en av de som samler på eldre sykler, restaurerer, eller bygger sykler. Men det er det mange av medlemmene som bedriver. Derfor



er jeg helt avhengig av å få stoff fra dere.

Bilder og tekst; det kan være seg bygg, restaurering, eller turer. Hva som helst! Jeg hadde i det minste trodd at en av dere ville sendt meg et midtsidebilde. jeg er for øvrig veldig takknemlig for å ha fått inn flere knallgode innlegg til dette nummeret!

Så finn fram bilder og ta pennen fatt! Så kan dere dele prosjekter og erfaringer med andre. Det er jo også litt moro å få hjertebarnet sitt på trykk, er det ikke?

Ha en riktig god sommer.

Hilsen Redaktøren



Vel hjemme fra årsmøtet



Send til: [are.barstad@me.com](mailto:are.barstad@me.com)  
innsendingsfrist: 31.3.2022



## Utfordring til medlemmene

Vil du ha *ditt* bilde på midtsiden av neste nummer?

Send oss ditt beste MC-relaterte bilde, og vi velger blandt de innsendte bildene hvilket som skal pryde den neste midtsiden.



# Lederens hjørne

Etter kalenderen skal det være vår for lengst, men når jeg ser ut av vinduet mitt i dag, 26. april, er det helt hvitt. Tre dagers snøvær i slutten av april står ikke øverst på ønskelista til en som er motorsyklist og kornbonde.

Årsmøtet, som vi avholdt i Fredrikstad, valgte inn to nye medlemmer i styret. TK (Tron-Kåre Kristoffersen) avløser Frode Bjørndal som kasserer, og Jørn Egden fra Askim kommer inn som styremedlem for Jan Håvard Østvold. TOMCC-n takker de to som går av for vel utført jobb.

I hjemtraktene til Jørn, området Ski-Askim, vet vi det er mange som pusler med engelske sykler, og det finnes mye gromt. Det ryktes at Jørn driver vervekampanje i området, og klubben har allerede fått en liten håndfull nye medlemmer som en følge av dette. Bra! I disse dager sender vi også ut foldere med info om klubben til alle forhandlerne. Tanken er at de som kjøper nye Triumph får med en folder med litt info om oss, og tilbud om ett års gratis medlemskap.

I sommer har jeg og fire turkompiser planlagt en lengre rundtur i Europa; Tyskland ned til alpine og diverse fjellpass kanskje fra vest mot øst. Vi har drevet litt research, og det viser seg at det frie liv som motorsyklist er under hardt press. Tyskland har innført forbud mot mc på enkelte veistrekninger og i enkelte områder. Andre steder er det lov å kjøre på spesielle ukedager. Mye av dette går på støy, og selv om støykravene til nye sykler stadig har blitt skjerpet, driver mange av oss og lager ris til egen bak ved å modifisere eksosanlegg.

I Tyrol i Østerrike er det nå så strenge støykrav til sykler at mange nye sykler ikke oppfyller dem. Vi har av og til ristet på hodet når vi hører om svenskene som lenge har hatt krav til EU kontroll av mc hvert annet år. I og med at dette er formelt vedtatt i EU er jeg redd det etter hvert rykker nærmere for oss også i en eller annen form.

Det som vel er sikkert, er at det pr i dag ikke finnes verkstedkapasitet til noe slikt. Danskene prøver en litt lempelig vri med å ha mer stikkprøvekontroll ute på veiene, også av lyd. Vi får alle være med å støtte opp om NMCU som foreløpig har klart å holde dette byråkratiet unna Norge!

I år feirer danskene 40-års jubileum for sitt engelsk træf, og har i den anledning ristet liv i det gamle bandet Snotlers som det i alle år har gått gjetord om. Regner med det blir en bra gjeng med nordmenn nedover 1. helga i juni. Så får jeg minne om vårt eget Britannia Rally på Øyer. Sett av helga 30/6-2/7! Til slutt får jeg oppfordre om å ta det litt piano sånn i begynnelsen av sesongen; både bilistene og vi er litt rustne. Et fint tilbud er Rustløsning/Førerutvikling på Våler eller Rudskogen.

Uansett: kjør trygt og helst engelsk!

Aage Gjelsvik, Formann, TOMCC-N





---

### ***Kjære medlem!***

Vi sendte for en liten stund siden ut faktura for årets kontingent. Siden vi har begrenset mulighet for å purre så er det flott om du husker å betale denne.

Hvis den på et eller annet vis har blitt borte under vårrengjøringen så kan du enten:

Betale til kontonummer: 0530.22.99279

Vippse til nummer: 71250

Adressen er: TOMCC-Norway v/Tron-Kåre Kjøstoffersen, Vilbergvegen 45, 2050 Jessheim

Satsene er 350,- for hovedmedlem (som får Bladsøker'n i posten) og 200,- for eventuelle flere medlemmer som bor i samme husstand.

NB! Husk å oppgi navn og adresse uansett om du/dere benytter bank eller Vipps.

***Tusen takk!***





# Veivaksel og dynamo til besvær

Tekst og bilder: Kjetil Eide Andersen

Jeg har hatt min 69 Truxton Bonneville replica siden 2013 og den har fungert bra uten store tekniske utfordringer helt til høsten 2021 da rotor på dynamo løsnet under Motogiro d'Italia . En feltmessig reparasjon ble utført dernede, men grunnet andre gjøremål har sykkelen stått siden da. Heldigvis fikk jeg ut "finger'n" til slutt og har nå fått utført en fagmessig reparasjon. I denne artikkelen kan du lese om problemet og hvordan det gikk til slutt.

## Problem

Før vi dro til Italia i oktober 2021 fikk sykkelen en service. Den hadde fungert ok i mange år og alt lå til rette for et par hundre mil i Italia uten forhåpentligvis alt for store problemer. Kjører du gammel engelskmann er du dog mentalt forberedt på små og store utfordringer, det er jo en del av sjarmen og gjør kjøreopplevelsen enda mer spennende og interessant.



På dag 3 under kjøring i ca 70-80 km/t kom det plutselig en fæl mekanisk ulyd fra motoren. Noe hadde tydeligvis løsnet. Hurtig nedbremsing med påfølgende stopp ble foretatt. Heldigvis lå svær følgebil (kassevogn) ikke langt bak og plukket med seg sykkelen til neste overnattingsted i Grossetto. Ulyden hadde kommet fra primærsiden og da vi

i garasjen på hotellet fjernet primærdekslet fant vi raskt ut hvem "synderen" var. Mutter som fester rotor hadde løsnet selv om denne var festet med låseblikk. Vi avdekket også at kilesporet i veiva til "rotorkey" var veldig slitt, noe som hadde forårsaket vandring av rotor og nok krefter til at mutter hadde skrudd seg ut.

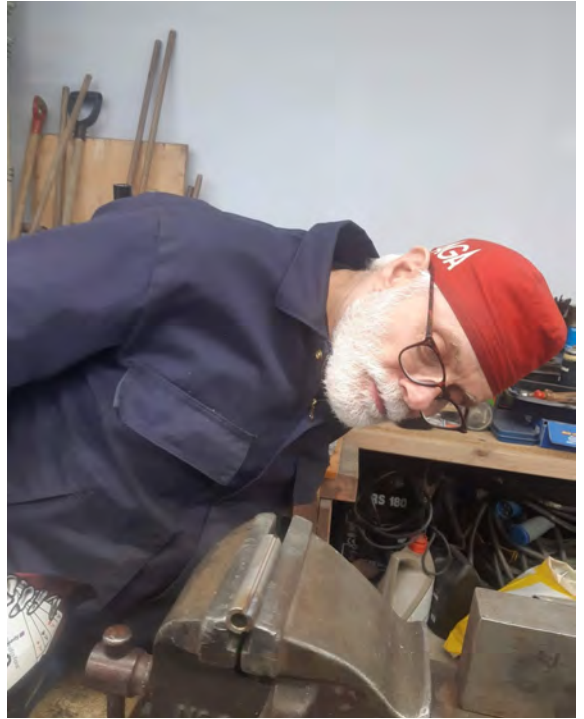


Vi foretok en "feltreparasjon" og fikk skrudd alt sammen igjen og mutter festet med locktite. Sykkelen fungerte perfekt resten av turen. Det hører med til historien at jeg er temmelig sikker på at jeg ikke brukte Locktite da jeg satte sammen motoren i 2013, det står nemlig ikke beskrevet i Workshop Manual. Jeg hadde desverre ikke fått med meg at Triumph gav ut en service bulletin i september 1970 som beskrev problemet og løsningen var å benytte Locktite i tillegg til låseblikk.

## Dilemma

MC sesongen her hjemme var forlenget over da vi kom hjem igjen fra Italia og sykkel-







en ble stående på løftebukk i “furtebua”. Andre familiære gjøremål, jobb, hytte, etc, etc resulterte i at den ble værende urørt på løftebukken helt til sist høst. Neste utfordring var nå, hvordan fikser jeg problemet? Slitt kilespor i veiva var hovedsynderen, det måtte sveises og nytt kilespor måtte lages. Skulle jeg velge minste motstands vei, ta sjansen på å få det sveiset uten å ta ut veiva og så gå på med fil og skyvelær, eller skulle jeg gjøre det fagmessig, ta ut og splitte motor for så å få veiva maskinert? Jeg tok en runde som medlem i FB gruppen British Motorcycle Mechanics og fikk mange gode og velmente råd. Jeg fikk nok det svaret jeg “fryktet” at den lettvindte løsningen ikke var den beste. Min gode bekjent Odd Dyrnes som sikker mange er kjent med var heller ei i tvil, veiva måtte ut før sveising. Etter hvert mannet jeg meg opp til å starte demontering av motoren, få blokka ut av ramma og så splitte motoren for så til syvende og sist å ta ut veiva. Det er jo ikke så store jobben, men alt tar litt tid selv om man har gjort det noen ganger før.

### Utføring av reparasjonen

Hadde det ikke vært for mine gode venner og støttespillere Odd Dyrnes (sveiseguru) og Arild Dahl (mekanisk verksted med dreibenk og CNC maskin), så hadde jeg nok fått

tak i en ny veiv. Nå skal det legges til at en stor del av sjarmen er jo nettopp restaurering og få gammelt til å fungere igjen. Veiva hadde også sin spesielle historie ved at den før innmontering ble sendt til SRM i England for dynamisk avballansering sammen med SRM oversize rådestaker. Den var således ekstra verd å ta vare på.

Odd Dyrnes overlater ingen ting til tilfeldighetene. Arild Dahl fikk derfor i oppdrag å maskinere en “kopi” av enden på veiva med kilespor slik at Odd kunne tørrtrene på sveisen før han gikk igang med veiva. Odd og jeg hadde noen diskusjoner om varmekrefter under TIG sveising som kan resultere i kast etc før vi gikk igang. Konklusjonen ble at siden dette var ytterst på veiva og at den er hul akkurat der så var det ikke behov for så mange amp og høy varme ved TIG sveising og mindre sjanse for kast.

Odd festet først kopi i skrustikka og gikk i gang med prøvesveis. Da han var fornøyd festet vi veiva i skrustikka og han sveiset raskt en pen og nøyaktig sveiselarve som senere skulle maskineres bort.

Et par dager etter tok jeg turen ned til Arild som bor 2 km unna for å se hvordan vi så skulle gå videre frem. Arild maskinerte først en splittet hylse som han treddet på enden av timingsiden på veiva for at den ikke skulle skades ved innfesting i dreibenken. Etter oppspenning i dreibenken ble “overhøyden”




på sveiselarven dreid bort slik at rotor kunne tres på med perfekt tilpasning. Neste steg var så å maskinere en ny støttehylse til bruk i CNC maskinen. Arild er god på CNC maskinen som han bruker daglig. For en uvitende som meg ser det rimelig "gresk" ut når han programmerer inn alle koordinater slik at fresen skal gjøre jobben pinlig nøyaktig. Etter en omgang i CNC maskinen ble veiva like god som ny igjen. Arild påstår at han brukte ca en time på hele jobben da alt foreløp problemfritt. Jeg vet ikke om jeg skal tro han

he he. Siden han kjører både Hinckley og Meriden Triumph i tillegg til BSA og i tillegg skal til Mosten så har han gjort seg vel kvalifisert til ekstra bestiktelser på turen. Hva skulle man ha gjort uten gode venner og entusiaster av engelske mc?

Kjetil Eide Andersen  
TOMCC-N medlem  
Ski





## SERVICE BULLETIN

TRIUMPH MOTORCYCLE CORPORATION    A subsidiary of The Birmingham Small Arms Company Incorporated, Veeco, New Jersey  
Dunm, Calif. 94022, P. O. Box 275    Towson, Baltimore, Md., P. O. Box 6780 21286

Number: (Twin) 9-70  
Subject: Rotor/Rotor Nut  
Models: 'B' & 'C' Range  
Date: Sept. 2, 1970


LOOSE ROTOR CENTER OR ROTOR RETAINING NUT

A loose rotor retaining nut, or a rotor that has become loose on its own center hub, can produce a loud engine noise that is difficult to locate.

If an unusual engine noise develops which cannot be located easily, it is first suggested that the rotor retaining nut be checked.

If the nut is tight, then remove the primary cover and stator assembly. This exposure to the rotor itself will allow using both hands to determine if the rotor has become loose of its own center hub. If this proves to be the problem, then fitting a new rotor will be necessary.

When fitting the rotor retaining nut, it is suggested that Loctite Primer Grade 'T' be used to properly clean the threads of the nut and those on the crankshaft. Loctite Grade 'B' (Catalog No. 85-31), in addition to using the locking tab washer listed in the parts catalog, will provide insurance that the nut does not loosen.



Showing stator location on crankcase

# Trippler på tur

Helgetur til Braås (Växjö) i Sverige 17-19. juni 2022.

Tekst og bilder: Jørn Egden

Jeg hadde i lengre tid gått og drømt om Trident T150, og ikke hvilken modell som helst. Skal det være en T150 må det bli den fineste (rent objektivt) som etter min mening har vært produsert. Sikkert ikke alle som er enige men det får så være. En gang synes også jeg at denne modellen var mildt sagt spesiell med sitt "Ogle-design" og "Raygun-potter". Amerikanerne kunne ikke fordra den og gjorde kort prosess ved å sette på Beuty kit for å få mest mulig "Bonneville look". Vel, de om det. Etter å ha studert bilder og ikke minst sett den "live" ble jeg mer og mer klar for Europautgaven.

Høsten 2019 dukket det opp en 69-modell på Vestlandet med "matching number". Det ble mye akkederinger med eieren da jeg synes at prisforlangende var for stivt. Blant annet var det satt på en italiensk framgaffel samt at det var en god del annet småplukk som måtte fikses på. Motormessig virket den til å være i god stand, selv om det ble begrenset med muligheter til å sjekke dette grundig. Til slutt landet vi på en pris som jeg synes var levelig og fornøyd lastet jeg og en kompis sykkelen opp på hengeren og satt kursen østover.

I ettertid var jeg glad for at jeg var standhaftig når det gjaldt prisen. Alt til gaffelen var ikke like lett å skaffe og ikke ble det billig heller. Men, våren påfølgende år fremsto sykkelen som en original 69-modell. Det ble noe mindre kjøreturer, ny clutch, diverse foringer og nye forgassere. De gamle skulle liksom være overhaldt men alle som har "pæla" med gamle slitte Concentric forgassere vet jo hvor håpløst det er. Jeg ga i alle fall opp og handlet nye.

Lakken var heller ikke all verden. På tanken satt originallakken, noe som kom godt med da jeg kontaktet en lokal lakkerer. Tror han traff godt med fargen i Aquamarine. Tank, skjerm, oljetank og deksler ble levert i begynnelsen januar 2022 og etter ca. 6 måneder med jevn "masing" ble de endelig levert tilbake i slutten av juni.

Nå så sykkelen ut slik jeg ville ha den og det var klart for første langtest. En god kompis av meg, Gabriel Wergeland Krogh er også en stor fan av trippler, men da av den utgaven som røyklegger omgivelsene sine. Han har flere flotte Kawasakiklassikere, blant annet en meget pen 1972 H2. I løpet av våren plukket vi ut en passende helg. Turen skulle gå til naboen i øst.

Vi dro av sted fra den lokale Esso'n i Askim kl.08.00 fredag morgen etter å ha fylt opp med 98 oktan. Jeg med Tridenten og Gabriel med sin H2. Altså en mixed Trippel tur. Første stopp tok vi hos en lokal skrottnisse i Töcksfors for bunkring av snus. Videre E-18 til Årjäng hvor vi tok av på litt mere spennende veier mot Bengtsfors. Varmen begynte å komme så her stoppet vi for lettelser i antrekket og en is. Været var som sagt upåklagelig og vi holdt god fart på fine me-veier igjennom koselig svensk natur. Når vi nærmet oss Trollhättan var det igjen tid for tanking og vi fant på ny en pumpe med 98 oktan. Litt overraskende var det at triplene så langt hadde brukt så å si samme mengde drivstoff (+/- 0,5 liter pr. mil). Totakterne går jo for å være rimelig tørste men dette gjaldt tydeligvis ikke for Kawaen til Gabriel..



En blid kar i Bengtsfors på turen bortover



Vi ville holde oss unna motorveier og fortsatte derfor på mindre og fine mc-veier til Falköping, videre til Jönköping og Vrigstad. Målet for turen var å besøke Roland og Eva Kvist i Braås, rett utenfor Växjö. Ikke akkurat "verdens navle" så vi rotet oss litt bort på alle småveiene nedi Småland. Men, hva gjør vel det, på hver vår klassiker og på flotte mc-veier. Vi fant da frem til slutt og vi ble etter hvert møtt av Roland i hans Triumph Herald cab. Endelig fremme på gården til Roland og Eva viste trippeltelleren 52 kjørte mil, uten et feilslag på noen av syklene.

Roland, som Gabriel ble kjent med gjennom et EU-prosjekt på jobben, er en stor Triumph entusiast og eier flere biler av dette merket. Når det gjelder mc-parken er det større variasjon. Her kan nevnes H1 -70, vannbuss -76, HD et eller annet, Triumph Bonneville, BSA Gold Star, Husqvarna RR ++. Vertskapet har et fint småbruk, beliggen-

de ned mot en koselig innsjø, som det jo er mange av i nabolandet. Kårboligen ble stilt til vår disposisjon og etter en liten strekk og et par kalde bajere gikk resten av kvelden med til grilling og hyggelig prat. Ut over kvelden fant Roland frem en spennende single malt whisky som jeg ikke en gang skal prøve å uttale navnet på. Smaken var stram men med en skvett vann i klarte vi opp til flere glass og lørdag morgen var vi vel enige i at vi kanskje burde ha droppet de to siste. Men, etter en lang og solid frokost i fred og ro ordnet det meste seg. Vi var klare til å møte resten av dagen.

Ut over formiddagen dro vi av gårde for å besøke noen lokale entusiaster og Roland tok vannbussen for ikke å ødelegge trippelidyllen. Først stoppet vi hos Trygve, en eldre herremann som hadde sitt verksted i sin helt ordinær villa . Overraskelsen var derfor stor da vi entret kjellerdøren. Et fullt utstyrt maskineringsverksted med bl.a. cnc maskin-



Fremme på gården til Roland

er og en mengde modellmotorer han bygger og har bygget. Rolls Royce Merlin V12 med fungerende kompressor, Porsche boxer 6, Pulse jet, mange ulike flymotor, en dragster med kompressormatet V8 ++. Han lager alt selv, til og med tennplugger og stempelfjærer. Alt dette fungerte som ordinære fullskala motorer. Dessverre fikk vi ikke høre noen av dem i gang, men vi ble lovet oppstart av Merlin ved neste besøk.

Etter å ha fått en grundig innføring i maski-

nering og produksjon gikk veien videre til Lasse. Han har levd et langt mc-liv og blant annet har restaurert flere sykler for mc-collection oppi gjennom årene. Hans garasje var voldsomt imponerende. Den ene flott restaurerte Velocetten etter den andre, bl.a. Gabriel sin favoritt en flott restaurert Thruxton 500. Denne ble fyrte opp på første kick, noe som tilsier at Lasse visste hva han gjorde. Penere lyd enn det som kommer ut av fishtail-pottene på en Velocette skal man lete lenge etter. I tillegg til Velocettene hadde han også flere



Tre tripler av varierende fabrikat



En komplett og fullt ut funksjonell Rolls Royce Merlin V12 i miniformat

board- racere fra tidlig 1900 og en Bugatti 37 racer under bygging, en AJS 7R og ikke minst en ACE 1924 1300cc rekkefirer. Sykkelen hadde full svensk historikk og han hadde også bilder av sykkelen fra 20 og 30-tallet med tidligere eiere. ACE'n ble startet lett og gikk utrolig pent.

Etter nok en trivelig kveld på gården salet vi opp på søndag morgen. Roland fulgte oss et





**4-sylindret ACE**



**Været var upåklagelig under hele turen**



En flott Velocette

stykke på veien, som stort sett var den samme vi kom ned. Syklene fungerte fortsatt perfekt og vi marsjet stort sett i 100-110 hele veien hjem. Til tross for det holdt forbruket seg på rundt 0,55 pr. mil, på begge sykler. Ikke verst. Ett skår i gleden var oljeforbruket til Tridenten. Det viste seg at dette er et såpass stort "problem" at noe måtte gjøres. Nye ventiler, fjærer og ventilstyringer er bestilt så neste gang den

er på veien er forhåpentligvis dette problemet løst. Sylinder, topp og rockerbokser er også sendt til vannpolering, noe som var sterkt påkrevet etter mange års bruk og mye fastbrent olje. Sykkelen er vel neppe klar til Mosten men jeg satser på komme med den til Britannia-rally.

Jørn Egden





# Sologne 3 Rally



**RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL DE MOTOS ANGLAISES  
CLASSIQUES DANS LA RÉGION DE SOLOGNE (41)**

**RALLY FOR CLASSIC BRITISH BIKES IN AERA OF SOLOGNE (41)**  
MOTOS VENUES PAR LA ROUTE (OPEN ONLY TO THOSE RIDING ON A CLASSIC BRITISH BIKE TO THE RALLY)

**14-15-16 JUILLET 2023**

Uniquement sur réservation avant (*only by pre-booking before*) : 31 mai 2023

Hébergement (*accommodation*) : camping / dortoir

Club Triton France • 10 rue des Vignes, hameau de Beauvais  
91410 Roinville-sous-Dourdan - FR

**sologne23@triton-france.org | 00 33 (0) 6 74 43 17 28 (Dédé)**  
**www.triton-france.org**

# Forsidebildet

Bilder: Nils Lyng

**Nils Lyng fra Skudeneshavn er (forløpig?) ikke medlem av TOMCC, men var så snill å sende meg noen bilder av hans nydelige Thunderbird. Se teksten under bildet for detaljer.**



**Dette er ein Triumph 6T Thunderbird 650, som har vert i Norge fra den blei registrert første gang på ein Schumann i Stjørdal, den 17 juni,1958, med kjennemerke V-23428. Da jeg kjøpte den i 2022, hadde den kjennemerke XD5687. Jeg har fått den registrert med det gamle kjennemerket, altså V-23428.**

**Motor har 8,5 i kompresjon, 71mm i boring, og 82 mm i slaglengde. Motor er oppgitt til å yte 34 hp ved 6500 omdreininger.**

**Denne er utstyrt med 6 volt's alternator på veiven, batteritening med ein coil, og fordel-er. Sykkelen har Amal Monoblock forgasser. Litt usikker om det er originalt på denne, da noen av dem har SU forgasser.**

**Sykkelen har hatt ca 10 eiere. Den har match-ing number's, også gearkassen er original. Motor og gear er blitt overhaldt og den er også blitt lakkert nå i vinter. Sykkelen brukes jevn-lig og svinger greit.**

Nils Lyng



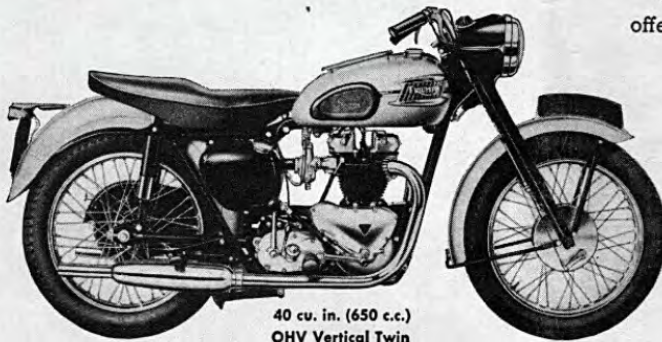






## TRIUMPH THUNDERBIRD 6T

*...tops in reliability, economy, roadability*



40 cu. in. (650 c.c.)  
OHV Vertical Twin

The best all-around machine in America today, offering more for the money than any other make.

Nimble and quick, the new Thunderbird has many added improvements and bonus features that give it top roadability. Always easy to start, ever reliable.

It's a real beauty, too! Finished in handsome Aztec Red with Gold Trim, black frame, and plenty of chrome and polished aluminum areas. See it now at your Triumph dealer's shop.



267 W. Colorado St., Pasadena 1, Calif.



Towson, Baltimore 4, Maryland



# NORSK BRITANNIA

## RALLY

Treff for engelske  
motorsykler

**30 Juni-2 Juli  
2023**

**Farmers MC  
Lillehammer**

**MIDDAG**

**FROKOST**

**LIVE MUSIKK**

**FORFRISKNINGER**

**AKTIVITETER/LEKER**

**PREMIER**

**OVERRASKELSER**

+++++

[www.tomcc-n.com](http://www.tomcc-n.com)



Kontakt:

Glenn: +47 970 27 880

Aage: +47 911 64 264



Fra sør (Lillehammer): Følg E6 Nord, ca 12km, ta av til høyre ved FV 312 og følg skilting

Fra nord mot Lillehammer: Følg E6, ta av til høyre ved FV 312 og følg skilting



GPS-koordinater: 61°11'43.0"N 10°25'01.0"E





**Sindre Romundstad sin 75´ Trident T160, som han kjøpte i USA 2007.**





**Sindre har vært medlem i TOMCC siden 1986!**

# Classic Motorcycle Show Stafford

## 22-23.april 2023

Tekst og bilder: Kjetil Eide Andersen

Vi er en gjeng som har vært på Stafford mange ganger siden første tur i 2000. Nå var det gått 4 år siden sist grunnet Covid og at jeg var opptatt med jobbkurs ifjor. Årets tur, den femtende i rekken for noen av oss var derfor sterkt etterlengtet og vi hadde store forventninger. Englands turen markerer også på sett og vis den "offisielle" starten på en ny mc sesong. Her følger en liten reiserapport fra be-  
givenheten.

### Planlegging av turen

Det har blitt mange spennende mc eventyr på gamle Triumph's de siste snart 25 årene i "voksen"alder. Gjengen fra Ski, Askim og Drøbak har mange netter og mil sammen. Vi fordeler arbeidsoppgaver og utpeker ansvarlige for planlegging av turer. Staffordturen har vært mitt ansvar i alle år. Classic Motorcycle Show arrangeres alltid i slutten av april og neste års dato er kjent i god tid. Flybilletter bestiller vi i november, vi flyr alltid til Heathrow som er et godt utgangspunkt for vår videre ferd. Vi pleier å reise på torsdag fra OSL i 12 tiden og blir borte til søndag kveld med retur fra LHR i 20 tiden. Hotell skal bookes i London og på Stafford. Transporten skjer med leid minibuss (9 seter), praktisk for 7 røslige karer selv om det er over dobbelt så dyrt som to vanlige leiebiler. Dessuten er det mye hyggeligere å ha alle i en bil. Til nå har gjengen hatt tillit til meg som sjåfør med rattet på gale siden og venstrekjøring. Vi pleier også å bo på et trivelig lite hotel i London ca. en km fra Ace Cafe fra torsdag til fredag. På Stafford booker vi oss inn fra fredag til søndag på et gammelt hotell med aner fra 1600 tallet midt i sentrum. Torsdags ettermiddag i London starter alltid med en tur rett til hotellet's trivelige pub før vi så spaserer til Ace Cafe for mat og drikke. På turen nordover fra London legger vi alltid inn et stopp på enten et museum eller en Triumph butikk. I år falt valget på en stor Triumph butikk i Birmingham. Ved ankomst på Stafford blir det et nytt pubbesøk før middag i en av byens restauranter. Jeg booker alltid bord i god tid for middag fredag og lørdag. Messa åpner kl 10 lørdag og hele dagen går med der før retur til hotellet og ny runde med pub og middag. Flyet lander på OSL en halv time før midnatt slik at vi ikke er hjemme og i seng før i 01-02 tiden på natten.



### Torsdag 20.april

Fem av oss møttes på Ski kl 0900 og Haakon stilte bil til disp og til OSL the bar av sted. Jørn og Ken kjørte rett til OSL fra Askim. Vi skulle samles på OSL og Jørn ringte og lurte på hvor vi var i løypa. Jeg svarte at vi var på Torp, at flyet var omdirigert og jeg spurte om han ikke hadde fått med seg det. Det ble stille et lite sekund i andre enden, men så kom latteren, Jørn er ikke så letturt. Turen med BA til LHR forløp seg uten overraskelser eller nevneverdige begivenheter. Etter ankomst og passering gjennom pass og tollkontroll tok vi shuttlebus for å plukke opp minibussen rett på nordsiden av flyplassen. Den seansen gikk greit, været var bra og vi var klare for en halvtimes kjøretur til hotel Fox and Goose. Hotellet hadde nyoppussende rom med bra standard, hyggelig betjening og kort vei til hotellets restaurant og pub. Etter en lynrask tur på rommet med bagasje forflyttet vi oss raskt avsted til....., ja du gjettet riktig, hotellets bar. Du verden hvor godt den første kalde smaker når man er på tur. Dette en gjeng med



karer som er meget godt kjent med hverandre og vant til å ture sammen. Det er masse latter og null kjeft å få i hele fire dager, herlig!! Etter et par kalde, skryting og ljuging meldte sulten seg og vi tok apostlenes hester fatt og spaserte opp til Ace Cafe, en tur som tar ca 20 min. Forventningene var høye selv om vi hadde vært der mange ganger før. Førsteintrykket ved ankomst denne gang var desverre noe skuffende. Det er tydelig at stedet er flittig brukt med mye besøk, men det så nedslitt ut og bar preg av null vedlikehold. Vi bestilte alle fish and ships, men de hadde kun nok på lager til to porsjoner, resten av oss måtte ta til takke med hamburgere. Ølen var dog likegod som ved siste besøk for fire år siden. På denne torsdagen i april skjer det ingen ting på Ace Cafe, men det er morro læll å ha vært innom en tur igjen. Vi får se om vi drar innom neste år eller ei. Vel tilbake på hotellet i 21 tiden ble det nok en tur i baren og noen runder av sterkere fludium og enda mer skryting, ljuging og masse latter. Engelskmennene stenger "heldigvis" barene tidlig slik at det ikke bar helt galt avsted for neste dags planer.

### Fredag 21.april

Med en gjennomsnittsalder på godt over 60 år så er det ikke noe problem å komme seg opp. Jeg delte rom med Henrik og vi våkner alltid før kl 07. Vi hadde avtalt frokost på hotellet kl 08 og avreise kl 10. Det ble en full "English breakfast" på de fleste. Jeg må vel innrømme at formen ikke var 110% så jeg tilbød Haakon å være sjåfør på første etappe opp til Birmingham. Turen dit gikk raskt og problemfritt da det var fin flyt i trafikken. Jeg hadde på forhånd kontaktet Triumph Birmingham West for å høre om de hadde noe utvalg av "støsj" i tillegg til utvalg av mc. Dette var en stor og flott butikk hvor vi tilbrakte en times tid, vi fikk servert kaffe og handlet litt cap's, t-shirts, og hansker etc. Alt i alt et hyggelig besøk og kjempstor utstilling av nye Triumph's. Fra denne butikken og videre opp til Stafford tar det en snau time, denne gang med meg bak rattet igjen. Minibussen parkerte vi på hotellet's parkeringsplass rett bak hotellet. Vine hotel i Stafford er et gammelt hotel med masse sjel og typisk engelsk. Etter innsjekk og romtildeling avtalte vi så å møtes i puben i hotellet's første etasje for nye forfriskninger. Middag ble senere inntatt på en Thai restaurant rett på andre siden av gaten for hotellet, hvorfor bevege seg unødvendig langt? Andre kveld på tur blir (heldigvis) roligere enn første kvelden, og det passet bra i år også da man skal tidlig avsted neste morgen for å gå rundt på messa i mange timer. Vi traff forresten to hyggelige og sosiale svensker som også bodde

på hotellet. De hadde flydd til Birmingham og tok toget til Stafford. De kjørte riktignok ikke engelsk, men, "what a heck", vi hadde plass til dem også i minibussen neste dag.



### Lørdag 22.april

Dere kan jo gjette hva det ble til frokost? Yepp, full English, greit å litt å gå på. Det tar snaue 10 minutter å kjøre fra hotellet opp til Stafford County Showground. Gratis parkering er godt organisert på gressjordene utenfor messeområdet. Messen åpner kl 10 og da var køen for kjøp av billett allerede lang. Etter en halvtimes tid i billettøk kunne vi endelig begi oss innenfor gjerdet for så å "fråtse" i engelske fristelser. Utenfor messehallen er det mange salgsboder og mye rart å se og få kjøpt. I messehallen finner man utstillingene av mange flotte sykler representert ved ulike engelske mc klubber i tillegg til deler og utstyr. Selv om det var mange mennesker på messa var årets opplevelse noe skuffende iforhold til tidligere år. Det er tydelig at den engelske økonomien har fått seg en real smell etter både Covid og Brexit. Det var i år langt færre utstillere og salgsboder i messehallen, og det opplevdes desverre noe "glissent" inne. Vi savnet endel av de som tidligere har vært der av alle år. Min handleliste var ikke så lang, dårlig kronkurs gjør det ei heller så interessant i å handle så mye. Men siden man får tak i det meste her, både "gammel drit, nye og brukte deler så er det morro å shoppe litt. Jeg tror vi også med sikkerhet kan fastslå at vi trakk gjennomsnittsalderen ned i menneske mylderet. Siden vi var 7 mann i et folkehav splittet vi lag og vi avtalte og møtes hver time,

det er noe enklere å gå på utkikk etter hva man måtte være på jakt etter. På utsiden av messehallen er det også et depot område med mange classiske racingsykler som fyres opp og sprer masse herlig lyd og vibrasjoner. Hvert år er en motorsykel legende invitert til å delta i en intervju runde på podiet inne i messehallen. I år var Giacomo Agostini tilstede og fortalte om sine tidlige racing bragder. I messehallen er det både pub og kafe så man trenger ikke å frykte å bli hverken dehydrert eller anorektisk. Etter ca 6 timers vandring blir man passe trøtt i beina så vi avtalte å møtes ved minibussen kl 16 for retur til hotellet. Det var en godt fornøyd gjeng som vendte tilbake og de fleste hadde fått tak i det meste som stod på handlelistene. Vi ble også enige om at vi ikke hadde noe behov for å reise opp på messa igjen neste dag. Etter en liten siesta på rommet møttes vi igjen i hotellets pub hvor nok et par duggfriske smakte like godt som dagen før og dagens opplevelser og inntrykk ble diskutert. Vi har alltid spist middag i restauranten på Swan hotel på lørdagskvelden, også i år. Da vi spaserte bort til dette hotellet midt i byen la vi merke til hvor folketomt det var, hotell pub'en på Swan var også nesten tom, i tillegg det var få gjester i restauranten. Dette var i sterk kontrast til hva vi har opplevd tidligere år. Jeg spurte kelneren ved vårt bord om årsaken til få gjester og svaret kom raskt og kontant, det var dårligere økonomi som holdt folk hjemme. Uansett, vi hadde det det meget hyggelig, og vi er gode på og ikke kjede oss aldri på tur. Det ble ikke veldig sent denne kvelden, vi var i seng rundt midnatt.



### Søndag 23.april

Frokost og utsjekk av hotellrommet gikk raskt og greit. Siden vi valgte og ikke dra på messa søndag kjørte vi litt sydoover for (nok en gang) å besøke National Motorcycle Museum i Birmingham før retur til LHR. Grunnen til at vi droppet messa var at vi hadde sett det vi ville se og fått tak i det meste på våre handlelister. For de som ikke har vært på museum'et i Birmingham så er det absolutt å anbefale. Her finnes noe for enhver smak å ta i øyesyn. Tidligere var det kafe i andre etasje der, det er erstattet med en enkel disk hvor man kan kjøpe baguetter, suppe, drikke etc. Vi tok en enkel lunsj på museum'et før vi satte kursen mot LHR. Vi ankom flyplassen i god tid før flyet gikk. Det er alltid like spennende å se hvordan det går i security sjekken med såpass mye metall og deler i håndbagasjen. Det gikk heldigvis knirkefritt denne gangen. Siden vi hadde så god tid ble det også tid til en trivelig middag på en olreit restaurant med veldig hyggelige servitører på terminal 3. Resten av turen foregikk uten noe spesielt å berette. Jeg spør alltid før vi skilles ad om ny tur neste år er interessant, også i år ble det klart, utvetydig og unisont uttrykt JA. Konklusjonen etter turen ble til tross for færre utstillere og reduserte tilbud at vi skal tilbake neste år. Vi får håpe også at økonomien igjen. Så da har jeg mentalt allerede begynt å planlegge neste års tur.



Kjetil Eide Andersen  
TOMCC-N medlem  
Ski





# Tiger 900 Rally Pro til topps i Dunas Raid Marokko

Artikkel og bilde er lånt fra Triumph sine nyhetssider - oversatt av Nils Hjallen

**IVÁN CERVANTES DOMINERER HARD-TRAIL-KATEGORIEN AV 1000 DUNAS-RAIDET I MAROKKO OM BORD PÅ TIGER 900 RALLY PRO**



Ved å ta 95,5 % av de totale tilgjengelige poengene gjennom de 7 etappene av 1000 Dunas-løpet i Marokko, vant Triumphs offroad-ambassadør Hard Trail-kategorien på sin Tiger 900, med 1390 av 1455 totale poeng.

Når han kjørte den samme Tiger 900 Rally Pro som han vant Trail-kategorien i Baja Aragón i juli, viser Iváns prestasjon på dette utrolig tekniske og utfordrende syv-dagers, 1500 km lange rallyet hans besluttsomhet og Tigerens klasseledende evner.

Aled Price og Vanessa Ruck fullførte begge også 1000 Dunas med en standard Tiger 900 Rally Pro i samme Hard Trail-kategori som

Iván, noe som gjør Vanessa til den første kvinnelige rytteren som fullførte utfordringen på en standard adventure-sykkel. Triumph-entusiast og mekaniker Josu Orozko, kompletterte den imponerende listen over prestasjoner med 3. plassering i Trail-kategorien på sin egen 10 år gamle Tiger 800 XC, som han selv forberedte til løpet, privat.

1000 Dunas-raidet utfordrer de fysiske og psykiske egenskapene til deltakerne, der de blir testet på utholdenhet, konsentrasjon og evne til å navigere i utfordrende terreng med road-books. De 66 deltakerne i 2022-utgaven kjørte i noe av det mest spektakulære terrenget i



**Nord-Afrika, fullførte lange etapper gjennom varmen og støvet, med Recam-platået, de uendelige bakkene til Bouarfa og de store Erg-dynene i Merzouga.**

Resultater Hard Trail Category (max 1455 poeng):

- |                             |            |
|-----------------------------|------------|
| 1.- <b>IVAN CERVANTES</b>   | 1390 poeng |
| 2.- OLLY BASSI              | 1310 poeng |
| 3.- DANIEL CALLEJAS NAVARRO | 1265 poeng |

Gratulerer til alle fire Tiger-rytterne, og lagene som støtter dem på arrangementet, fra alle Triumph- og Tiger-fans rundt om i verden.

Iván Cervantes: «Det var et utrolig, et 1500 km langt eventyr der Tiger 900 Rally Pro oppførte seg perfekt. Vi møtte alle typer terreng vi kunne tenke oss – grus, sand, gjørme, steiner og elvekryssinger – uten å ha noe problem, noe som beviser hvor bra Tiger 900 Rally Pro er. Jeg vil gjerne takke Triumph Spain for deres konstante støtte under rallyet som gjorde at jeg kunne fokusere på å oppnå best mulig resultat.



# Sportstoureren, Sprint ST

Tekst og bilder: Aage Gjelsvik

**Segmentet «sportstourer» startet vel egentlig i 1986 da Honda lanserte VFR750F. Tidligere hadde diverse merker puttet mer eller mindre vellykkede halve og hele kåper på klumpete og tunge nakensykler og kalt det touring.**

Hondas VFR var ny fra bunnen av; betraktelig lettere og motorisert med en ny sprek v4. Sittetillingen var behageligere og litt mindre ekstrem enn på sportssyklene, der mange var rene racereplikaer.

Triumph hadde etter hvert blitt vekket til live igjen, og i 1991 kom de med Trident Sprint. Egentlig bare en Trident med litt kåpe. I 1995 ble den kalt Sprint 900.

I 1999 kom Triumph med en helt ny Sprint med ny 955 motor og 110hk. Denne kunne fås både som RS og ST. RS hadde vanlig dobbel svingarm bak og halv kåpe og var en god del lettere enn ST, som hadde enkeltsving og en noe høyere pris.

I 2002 var Lotus med på sprite opp 955 motoren slik at effekten kom opp i 118hk. Triumph redesig-

net så hele sykkelen, og i 2005 kom Sprint 1050 ST med spissere front, andre lykter, 1050cc motor med 123hk og tre potter ut under hekken bak. Dette er etter min smak den tøffeste varianten og en mer moderne look enn de tidligere utgavene.

I 2010 var det slutt for ST 1050, og Sprint GT overtok. Denne var bygd mer for langtur med to på, hadde lengre hjulavstand, høyere giring og bedre sittestilling for passasjer da eksosen var flyttet ned igjen. Denne ble produsert til 2014 for eksport, mens den ble produsert for hjemmemarkedet i England i enda noen år. Sportstourerens storhetstid var vel på hell allerede fra tidlig 2000 tall. Flere og flere oppdaget adventuresyklens fordeler med bedre sittestilling, pakkemuligheter for langtur og de





kunne også kjøres sportslig om man ønsket. Tiger, BMW, GS, Africa Twin, og Tenere tok mye av det tidligere touring segmentet. Teorien min er at de samme gutta som kjørte sportssykler på tidlig åttitallet, gikk over til sportstourersykler på nititallet pga bedre komfort. Nå er de passert seksti og sliter med stiv rygg og nakke, og kjører adventuresykel pga bedre sittestilling og kanskje tykkere lommebok. GS 1250 og Tiger 1200 er ikke akkurat på billigsalg.

Billige begynner derimot gamle Sprinter å bli. RSer går for ned i 30000+, og ST1050 for kanskje 45000 og oppover. Mye sykkel for pengene! Selv kjøpte jeg en 2005 ST 1050 i fjor vår. Den hadde gått ca 70000km, men virket å ha blitt servet brukbart selv om den hadde fått sitt av riper og skrammer. Derav hyggelig pris. Nylig vært på service, og hadde også nylig skiftet stator og regulator pga ladetrøbbel. Den ble kjørt hjem på henger, og tatt ut på en liten prøverunde et par dager senere.

Alt svarte til forventningene og jeg var kjempefornøyd med kjøpet helt til jeg skulle starte etter å ha tanket. Det var tomt for strøm, og etter hvert ble det bergingsbil hjem. Etter litt feilsøking og prøving av annen regulator fra Tiger 1050 var konklusjonen klar. Kina regulator innkjøpt hos forhandler røyk etter tre mnd. Det er selvfølgelig fristende å velge denne da den koster under det halve av original, men kvaliteten kan nok variere.

For øvrig fortalte en mekaniker meg at de skiftet mange regulatorer som hadde røket pga kortslutning i billige Kinabatterier. Ser ut som Kineseren får skylda for det meste. Regulatoren fikk jeg på garanti fra den som hadde solgt den, og da jeg først var i gang med det elektriske, oppgraderte jeg kablene fra batteri til starter og jord. Hadde sett på diverse Sprint forum at underdimensjonerte kabler ofte lagde startvansker. Det var



brukt 16 kvadrat kabel originalt, og jeg økte kapasiteten til det dobbelte ved å henge på en 16-kvadrat til.

Sprinten fungerte prikkfritt resten av sommeren. Fikk testet den på Vålerbanen og den gikk som på skinner hjem fra Uddevalla i fjor på svensk motorvei i ganske ulovlig hastighet. Da jeg leste på forumene om el-problemer dukket det jo opp andre ting som også bør ettersees litt ekstra på en Sprint med enkel baksving. Kjedestrømming utføres ved hjelp av en stor eksentrisk hub som bakaksel går igjennom. Huben må rengjøres og settes inn med kobberfett jevnlig, ellers vil strømming av kjeden etter hvert bli vanskelig. Samtidig bør bakhjulslager høyre side som er et stort nålelager renses og settes inn med nytt fett og nye simmerringer. Venstre siden har to vanlige engangsmurte lagre og er vedlikeholdsfrie. Huben på min var helt fri for fett, men kunne fortsatt dreies. Lagrene her så greie ut, så satte inn med nytt fett og nye simmerringer.

Da jeg først hadde fjernet såpass av sykkelen, var det enkelt å fortsette med å kontrollere alle nålelagre i fjæringsystemet bak. Her sitter det en lenkarm med div braketter og i alt fem nålelagre. Disse skal ettersees og smøres ved behov står det i servicemanualen. Ifølge en mekaniker jeg snakket med ble det sjelden gjort, fordi det var for mye jobb og derfor ville fordyre servicen for mye. De skiftet dem heller når de røyk sa han. På min var to nålelager rustne og ferdige, så jeg måtte skifte dem og simmerringene og akslingen gjennom som også var rusten. Nå gjensto bare den fremre opplagringa av svingarmen. Den er ikke med som et servicepunkt på skjemaet mitt. Men tenkte at har jeg sagt A, får jeg si B og C også.

Baksvingen er som hjullageret bygd opp med nålelager på høyre side, og vanlig kulelager på venstre. Nålelageret her var også rusta fast, og måtte skifte dette sammen med akslingen og simmerringene. Akselstumpene måtte bestilles hos forhandler, mens nålelagre og simmerringer kan relativt rimelig skaffes hos f.eks. Tools. Alt i alt tror jeg det gikk deler for ca 1800 kr, noe som jo ikke er voldsomt mye. Derimot gikk det mye tid, både til skruing og venting på deler. Typisk vinterjobb!

Dermed er Triumphs tidløse sportstourer forhåpentligvis klar for minst 20000 problemfrie km før den på ny trenger ettersyn av bakstuss.

Aage Gjelsvik

# TOMCC klubbetur til London

## Februar 23'

Tekst og bilder: Are Barstad

**24 relativt gale motorsykkellentusiaster ravet rundt i gatene i London denne helgen i februar. Målet var MCN London Motorcycle show, men turen bød på så mye mer.**

Noen av oss ankom London på torsdagen, andre på fredagen. Vi møttes i alle fall på St Giles hotell i Central London hvor alle bodde; et enkelt men trivelig hotell med top notch pub og gode transportmuligheter.

Etter et raskt møte i baren var programmet klart:

**Fredag: Ace Café**

**Lørdag på dagen: Motorsykkel showet**

**lørdag kveld: Bike Shed**

Etter litt rot med t-bane og busser fant vi til slutt fram til bømte Ace Café. Det var kanskje ikke helt som jeg hadde forestilt meg, slitent og "godt brukt", men det ble en strålende kveld. Litt trist var det dog å høre at caféens dager snart er talte, og at den antageligvis kommer til å forsvinne. Hyggeligere var det å treffe eieren ute på parkeringsplassen hvor han sto og ønsket gjester velkommen, enten de spaserte inn, eller kom med motorsykkel. Kvelden ble avsluttet i hotellbaren.

På lørdag kastet vi oss på t-banen igjen og dro til mc-showet. Vi hadde bare så vidt kommet oss inn døra før vi så på hverandre og besluttet at vi måtte begynne på engelsk vis: ikke te, men øl, så klart. Undertegnede fikk dermed servert Guinness, og vi var dermed i gang!

Messen var ikke så fryktelig mye større enn MC messa på Lillestrøm, men det var mye annet å se der, som f.eks miniatyr drag race midt i hallen. Jeg ble selvfølgelig henrykt for å møte stunt-kjørerene som kjørte 1200 Scrambleren til Daniel Craig i den siste James Bond filmen. Han og en annen stuntman viste fram Triumphs nye chrome-line. I tillegg kjørte han et par heat med den samme Scrambleren som ble brukt i filmen på drag banen - litt av det på bakhjulet. Stas!

BSA stilte ut sine nye indisk produserte 650'er. Ikke noe for meg, men de falt i smak hos min vakre kjone som prøvesatt alle 4 fargene og besluttet at hun gjerne kunne hatt en i rød. Selv var jeg mest imponert av standen til Norton og syklene de hadde utstilt.

Turens høydepunkt for meg var uten tvil turen til Bike Shed. Jeg har allerede latt meg inspirere av Bike Sheds café racer bygging fra snutter



Hele gjengen på Bike Shed



Johannas perfekte negler for anledningen





**Inne på Bike Shed**

på YouTube, men var ikke klar over at dette var samme sjappa. På samme lokasjon har de både butikk, med mc klær/effekter (som loppet meg for en del pund), restaurant og bar. De har nok ikke sett det siste av meg. Bke Shed er helt klart et sted man bare må innom!

Det var alt i alt en vellykket tur, og jeg gleder meg allerde til neste!

**Are Barstad**







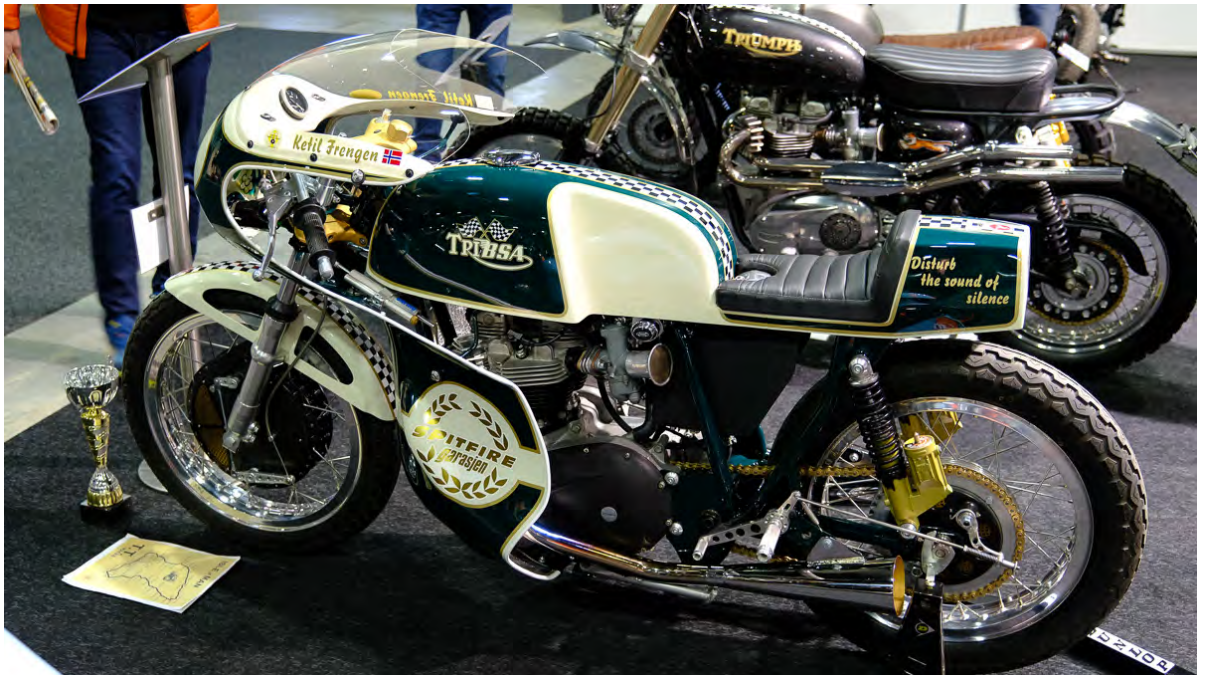






# Noen bilder fra årets MC messe på Lillestrøm

Bilder: Are Barstad











CASA ETRONIA

Dette har vi drømt om å få til, og nå blir det en realitet! I samarbeid med Ride70s fra Imola inviterer vi til en fantastisk opplevelse i slutten av april 2023. Med Casa Etronia i Vasanello som base, får du oppleve det beste av Italia, kjørende på en klassisk MC fra 70-tallet. Hvilken sykkel du velger, er opp til deg. Alt fra Laverda til Norton, Ducati, Honda, BMW og mange flere merker.

<https://www.casaetronia.no/vintage-motorcycle-tours-ride-70s>



## Hva inneholder turen?

Dag 1 vil være en testdag for å bli kjent med sykkelen.

Etter det følger 3 dager med etapper på mellom 150 til 200 kilometer.

Våre samarbeidspartnere fra Ride70s frakter syklene fra Imola til Vasanello, slik at de står klare når dere ankommer Casa Etronia. Firmaet stiller dessuten med guide, som skal sørge for at alt fungerer 100% – og ikke minst, ta oss med til de riktige stedene og opplevelsene. Alle turene og stedene vi skal innom å besøke, vil bli utførlig beskrevet.

Har du noen spørsmål? Kontakt oss på 91370516 eller på mail [svein@casaetronia.no](mailto:svein@casaetronia.no)

<https://www.casaetronia.no/vintage-motorcycle-tours-ride-70s>







**God sommer!**

# KLUBBEFFEKTER



Genser m.kort glidelås kr 400,-



(bakside)



Tøff Bøff kr 100,-



Raske solbriller kr 100,-





Nytt motiv !!!  
T-skjorte kr 150,-

(bakside)

1 stk klistreButton, kr 10,-



Stryk på  
merke 3 stk kr 30,-



12 stk Klistrebutton kr 100,-

Hettejakke kr 500,-



T-skjorte kr 150,-

Tøymerke kr 100,-





Skiltramme, kr 100,-



Klistremerke 3  
stk kr 30,-



For bestilling,  
Ta kontakt med TOMCC-N  
v/Jens Hovind,  
stjehovi@gmail.com  
eller Tlf: 90202040



Tiger GT 900 Pro



Tiger 850 Sport



Tiger Sport 660

RETUR:  
TOMCC v/Aage Gjelsvik-  
Tauglandsvegen 26  
N-2067 Jessheim



Alf Graarud Motor as  
Haugevn. 8  
1738 Borgenhaugen Tlf  
69137171



Somaveien 1  
4313 Sandnes  
Tlf: 40004525



AMD Motorsykler AS  
Olaf Schous vei 6,  
0572 Oslo  
Tlf 22 80 57 40



MC Tuning AS  
Østre Rosten 84F  
7075 Tiller  
Tlf:72884488



CBP AS  
Alexander Kiellands gate 43  
3717 SKIEN, Tlf 35 58 41 41



Team Bergen MC AS  
Litleåsvegen 41  
5132 Nyborg, Tlf: 55230180