

Medlemsblad for Triumph Owners MC Club - Norway

BLADSØKER 'N

No 2 - 2021

god jul



Innhold

Bladsøker'n No 2 - 2021

- 2 Innhold**
- 3 Fra redaktøren**
- 5 Utfordring til medlemmene**
- 6 Formannens hjørne**
- 7 Årsmøte TOMCC-N**
- 8 Gammel sjel i ung kropp**
- 11 På tur til Motogiro d'Italia**
- 20 T-7117 MK II og III**
- 24 Midtsiden**
- 26 Historien om Triumph Triples**
- 30 Britannia Norway 2021**
- 34 Triumph satser stort på MX**
- 38 Britannia Danmark 2021**
- 41 Bettie Page**
- 44 Klubbefekter TOMCC-N**

Forsidebilde:

Glenn Christensen og Frode Johnsrud på det årlige Oljeskvetten-treffet hos Kjell Andersen i Sande

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

Redaktør	Are G. Barstad
Forsidefoto	Are G. Barstad
Layout/Montering	Are G. 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-Ns offisielle standpunkt.



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	Jahn-Håvard Østvold
Styremedlem	Niclas Mård
Økonomiansvarlig	Frode Bjørndahl
Støttefunksjoner: Treff-profilering	Glenn Cae
Klubbefekter/klær	Jens Hovind
WATOC-ILO	Thor-Christer Høimyr Karlsen
Redaksjon/ sidestøtte	Are G. Barstad
Revisor	Ole Morten Axelsen
Valgkomité	Thor-Christer Høimyr Karlsen Jens Hovind Nils Østenfor Hjallen

Fra redaktøren

Tekst og bilder: Are G Barstad

I sommer var jeg lei av alt som hadde med korona og restriksjoner å gjøre. Skal jeg ha på meg munnbind hele tiden kan jeg like greit bruke hjelm. Og slik ble det. Etter en kort prat med kona pakket jeg opp noen småting og kjørte nordover. Skarre værtra norgesferie, så blirre norgesferie.

Før denne turen hadde jeg aldri vært lengre nord enn Trondheim, verken med eller uten MC.

Så da gikk turen i sommer nordover, og østover. Scrambleren skulle få luftet seg skikkelig. Tre dager før jeg dro, byttet jeg batteriet, dekkene, bremsen og hjullager foran. Better safe than sorry. Regntett kjøredress ble kjøpt inn og jeg dro av gårde i 35 grader. Jeg satt på sykkelen og tenkte "uansett hvor kaldt det blir nordpå, kan det aldri bli for kaldt". Bare to dager senere var det under 10 grader.



Veien opp til Tronfjellet - 1666 moh

Etter et par dager hadde jeg kommet fram til Bodø. Der begynte regnet. Det skulle fortsette å regne alle dagene, hele veien, til jeg kom ned til Bodø igjen. Gradestokken gikk heller ikke over 10 grader den neste uken.

Fra Bodø tok jeg ferje over til Moskenes, nesten ytterst på Lofoten. Derfra gikk turen gjennom Lofoten og over til Andenes hvor jeg overnattet før jeg tok ferje videre til Gryllefjord på Senja og videre til Alta via kystnære veier.

Fra Alta, gikk turen opp til Nordkapp. Det var 3-4 grader i striregn og 20 s/m sørøst vind over Finmarksvidda. I Honningsvåg på vei nordover ble jeg advart mot å fortsette da en motoryklist

tidligere på dagen hadde blitt hentet i ambulanse etter han blåste av veien. Når kulingen



kommer fra venstre og du på rette strekninger lener deg over som om du var i en sving, og da møter et vogntog, gjelder det å være obs. Men, like greit å oppleve Finmarksvidda i all sin prakt når jeg først var der. Jeg tenkte: "Uansett hvor varmt det blir når jeg kommer sørpå, kan det aldri bli for varmt".

På vei sørover fra Nordkapp overnattet jeg på Nordkapp camping like nord for Honningsvåg og kjørte neste dag gjennom Tanadalen til Tana Bru som ga meg flashback fra alle årene mine i nord Canada: snøscootere og biler uten

hjul på trekubber i hagene. Ornamenter på husveggene, fiskegarn og mennesker som i det hele tatt minnet meg om Ojibwayindianerne i området jeg bodde i mange år.



Fra Tana Bru kjørte jeg østover langs sørsiden av Varangerhalvøya til Vardø og deretter opp til Hamningberg - en helt spesiell vei som jeg aldri kommer til å glemme. Må oppleves!

Etter flere dager i kalde temperaturer og regn, begynte jeg å bli nedkjølt. Temperaturen var rundt 6-7 grader, og den vanntette dressen var riktignok vanntett, men gortexen så ut til å bli mettet med vann og kjølte meg veldig ned. Ul-lundertøyet ble brukt, men likevel vanskelig å holde varmen i lengre tid. Slik hadde det vært helt siden Bodø. Pingle som jeg er, fristet Hurtigruta så mye at jeg endte opp på den og fikk "runda nordkapp" i sjøen og gikk av i Svolvær etter 49 timer i varmen og seng som andre redde opp for meg. Varm dusj, Single Malt, god mat og fantastisk utsikt på veien vest- og

sørover. Anbefales! Prisen på den moroa snakker vi ikke om - i alle fall ikke foran kona som allerede reagerte på at "telturen" min ble til hytter og til og med et par hoteller ...

"Ryggen min serru", kjære.

"Javel, men nesten 80 timer på MC, *det* greide ryggen".

"Ja".

Fra Svolvær kjørte jeg Helgelandskysten



nedover og fulgte småveier langst kysten til Bremangerlandet og helt ut til Botnane hvor jeg overnattet på hytta til en kamerat. Derfra gikk turen til Vraadal (10 timer) til et treff hvor jeg overnattet to dager og deretter hjem Horten.

Det er forresten sant som sies: Etter en sånn tur føler man seg i hjemlige trakter når man begynner å se skiltene til Trondheim.

På 16 dager, ble det 5700km og 77 timer i salen hvilket er en snitthastighet på 74 km/h som var mulig pga høy snitthastighet (nærmere 100) i Finmark og Tanadalen med sine store avstander og nesten ingen stopp.

Ville jeg tatt turen igjen? A big fat YES.

Are Barstad
Redaktør



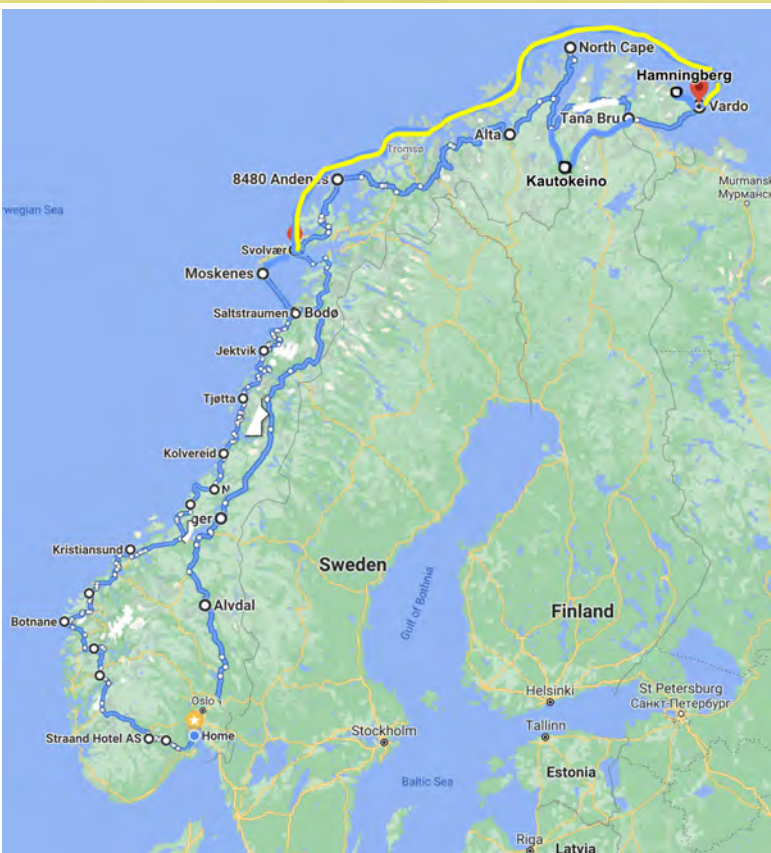
Send til: are.barstad@me.com
innsendingsfrist: 31.3.2022



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.



Formannens hjørne

Verden hangler videre, fortsatt lettere preget av Corona. Det går i et berg og dalbane, fra den ene dagen å være frisk og rask, dobbeltvaksinert og alt på stell, og dagen etter leser vi om nye smittebølger og nedstengninger.

Engelsk Træf på Mosten ble avlyst i år som i fjor, men utover sommeren løsnest det heldigvis, og vi arrangerte Britanniarally på Øyer på ganske sedvanlig vis første helga i juli. Reiserestriksjonene innad i Skandinavia hadde da nylig blitt lettet på, så fire dansker tok turen. Fra Sverige kom kun vår gode venn Leif Henrikson fra Torsby. Han var en av få svensker som klarte å hente ut det svenske coronapasset før datasystemet deres brøt sammen pga stor pågang. Alt i alt var vi ca. 85 sykler, og mange nye var innom og slo av en prat.

Det svenske og danske Britannia Rally gikk også som normalt, om noen nordmenn kom seg til det danske i år vet jeg ikke, men vi var da en gjeng på det svenske i Mora. Mye skog underveis, men et trivelig gjensyn med mange svenske venner vi ikke hadde sett på et par år. Vi hadde greit vær til og fra, men lørdagkvelden ble svært fuktig (ja jeg mener regn).

Det som sitter best i minnet etter mc sommeren 2020, er en vestlandstur vi hadde i midten av Juni. Seks stykker av oss fra Sand kjørte en seks dagers rundtur. Vi begynte med Suleskarveien ned til Lysebotn, via Voss opp til Førde, Nordfjordeid, Åndalsnes, Geiranger, Lom og hjem. Værmeldingene før avreise var ikke de beste, så jeg gikk til innkjøp av nye støvler med Gore tex før vi dro. De eneste regndråpene vi fikk på turen, var gjennom Skjåk, som for øvrig er Norges tørreste sted. For øvrig var turen og veiene helt fantastiske. Turplanlegger TK hadde gjort hjemmelek-

sa og funnet en drøss med felloverganger, bl.a. Gaularfjell og Vikafjell i Sogn. Da vi etter å ha passert Vik, tok ferga ut fra Vangsnes mot Balestrand oppdaget vi en enorm statue som sto på en høyde bakenfor fergeteiet vi akkurat forlot. Litt googling fastslo at dette var en statue av sagnfiguren Fridtjof den frøkne, sjenket av Keiser Wilhelm II i 1913. Han var dypt fasinert av norsk natur og historiene om vikinger, og gjennomførte hele 23 månedslange sommercruise langs kysten av Vestlandet og nordover. Han gis derfor æren av å ha startet fjordturismen i Norge (i tillegg til lakselordene fra England).



Vi hadde opprinnelig tenkt å arrangere en utenlandstur igjen i vinter. Det arrangeres mc messer forskjellige steder, bl.a. London, som kunne være verdt et besøk. Nå er imidlertid Coronasisuasjonen så uforutsigbar, at vi velger å droppe det i år også.

Hvis ikke noe helt dramatisk skjer, blir det imidlertid mc messe i Lillestrøm 1-3april 2022. Regner med at ganske mange av oss tar turen dit. Vi i styret fant ut at vi arrangerer årsmøte i klubben den samme helga, dvs lørdag 2.april kl 1700 på Jessheim. Sett av dagen og kvelden! Sted vil det bli nærmere opplyst om på Facebook, og det blir felles middag etter møtet. Da gjenstår vel bare å ønske alle medlemmene en fredfylt og Corona fri jul.

Aage Gjelsvik, Formann, TOMCC-N

Årsmøte Triumph Owners MC Club Norway
Lørdag 2.april 2022 kl. 1700
Jessheim



Dagsorden

- **Godkjenning av innkalling/dagsorden**
- **Valg av ordstyrer og referent**
- **Årsmelding**
- **Regnskap**
- **Budsjett og aktivitetskalender**
- **Innkomne forslag**
- **Valg**
- **Den formelle delen av årsmøtet avsluttes**

Eventuelt
Felles middag
Sosialt samvær



Garasjebesøk hos Jonas gammel sjel i ung kropp

Tekst og bilder: Nils Hjallen og Jonas Jenssen

For noen år siden på Vindfjelltunet, traff vi to unge brødre fra Lågendalen, som hadde bygget seg caferacere fra noen eldre Yamaha 650. Vi skjønnte fort at dette var ekte entusiaster, og ble litt nysgjerrige på å sjekke ut noen av prosjektene de drev med, og fikk omsider avtalt et garasjebesøk hos den ene av brødrene, Jonas Jenssen.

Jonas er en kjekk, ung mann, 2 barns-far, og kommer fra en familie som er litt over gjennomsnittlig interessert i alt som har motor. Vi kunne sikkert hatt et helt blad fullt med alt det hele familien skrur på, men denne gangen er det Jonas sin garasje vi besøker. Fra å ha drevet med mange ulike typer sykler og biler, er det nå mest gamle motorsykler som han har siktet seg inn på, og da helst engelske. Han har i tillegg til et par tre Triumph-prosjekter, BSA og mer spesielle sykler som Montgomery, New Imperial, og Raleigh.

Det er moro å se at de yngre også er interesserte i disse gamle klassikerne. Jonas har vært rundt og kjøpt opp en rekke prosjekter de siste årene, og garasjen er fylt opp av deler i esker til de ulike modellene. Sønnen Theodor kommer også innom en tur, sammen med bestefar Frode. Han er også entusiast, og har fått en håndbygd motorsykel i tre av pappa. Han er ikke ukjent med å posere for pressen, og vi får lov å ta et bilde av ham på en av papas klassikere. Av mer spesielle ting, er en gammel Raleigh som ble gravd opp fra bakken for noen år siden. Det var tydeligvis populært å grave ned motorsykler i gamle dager. Jeg vet

ikke om den kan restaureres helt, men det er jo mye historie i restene også. (komplett og ferdig om 2-3 år)



Her er noen av prosjektene til Jonas:

1935 Triumph 5/2 500 cc

Standard modell med let-tveks hjul. Blir restaurert originalt med unntak av 5/10 stempel, fotgir, og mc140 lykt.

1938 Montgomery Terrier 250cc med JAP motor

1 av 4 Montgomery i Norge, eneste 250 cc

1938 Triumph T80 350cc

Original og I fin bruksstand.

1934 Triumph 3/1 SS 350 cc

Nesten ferdigstilt. Skal vises på nyåret.

1956 Bsa B33 Cafe Racer (til salg) 500cc

1948 BSA M33 replica 500cc

1930 Royal Enfield model K 1000cc

1937 New imperial model 46 350cc

1929 New imperial model 7B 500cc

1933 Raleigh MG33 350cc





På tur med Triumph'ene til Motogiro d'Italia

Tekst og Bilder: Kjetil Eide Andersen - TOMCC-N Medlem

I oktober deltok 3 karer fra Ski på Motogiro d'Italia 2021. Dette var en utsatt 60 års presang fra ifjor (grunnet Covid-19) til oss selv. Motogiro d'Italia er et 6 dagers motorsykkelløp på idealtid. I år startet og endte løpet på racerbanen Misano World Circuit rett syd av Rimini. Vi pakket våre veteran racere i en stor leievarebil og dro fra Ski torsdag 7. oktober og returnerte til Ski tirsdag 19. oktober. Til sammen ble det ca 4400 km i varebilen og ca 1600 km på syklene. Her følger en reiserapport fra turen. Kort oppsummert, dette er det morsomste motorsykkel arrangementet jeg har vært med på, og jeg drar gjerne dit igjen. For de spesielt interesserte ligger det også mange foto's i vår Facebook gruppe «Ski Norway – Motogiro d'Italia 2021», og i Facebook gruppen «Motogiro d'Italia» (Løpets egne FB sider).



Planlegging og turen ned til Italia.

Jeg leste en artikkel om Motogiro d'Italia i motorbilaget til en av landets aviser for en del år siden og tenkte, det måtte ha vært gøy å delta på. Paul, Henrik og undertegnende, gode kompiser siden midten sekstitallet, har lenge snakket om å realisere dette i forbindelse med å fylle seksti. Ca 100 påmeldte pleier å stille til start hvert år, det er mange klasser med inndeling i årstall og kubikk. Vi var ikke opptatt av konkurranseregler eller idealtid men kun å ha det gøy både på dag og kveldstid. Turist-

klassen var åpen for alle type sykler, både nye og gamle og uten idealtid, denne passet oss derfor best. Å kjøre «nytt» var uaktuelt for oss. Jeg valgte min 69 Triumph Truxton Bonneville replica, Paul tok sin Triton, 58 Norton Wideline ramme med Triumph Pre-Unit motor. Henrik stilte også med Triton, 52 Norton wideline ramme med 62 Triumph Pre-Unit motor.

Vi meldte oss på for 2020 utgaven sommeren 2019. Et forskudd på €500 ble betalt pr mann, da fikk vi rabatt på påmeldingsavgiften. Turen skulle arrangeres i mai 2020 med start og

slutt i Nord Italia. Alt så ut til å være i skjønneste orden og vi gledet oss som småunger som skulle i godtebutikken til turen, helt til denne hersens Covid-19 slo til.... Det ble endelig e-mailing med Massimo (sjefs organisator i Italia) i den forbindelse. Av naturlige årsaker ble mai utgaven avlyst og flyttet til oktober 2020. Grunnet strenge Covid reiserestriksjoner og karantene krav ble det ikke deltakelse på et amputert arrangement i fjor høst. Desto større var iver og gleden over å komme seg avgårde i år.

Henrik har jobbet mange år i bilbransjen og har gode kontakter. En så lang tur med tre halvvrøslige karer og 3 sykler krever en varebil med en viss størrelse og komfort. Via Henrik's kontakter i Andresen's Bil, forhandler av Mercedes og Peugeot i Ski og Askim, fikk vi leie en flott spesialinnredet Mercedes varebil perfekt til vårt formål. Dette var en «Adventure» innredet bil til bruk for denne type oppdrag med plass til 3 sykler, masse skuffeplass i dørken, kjøleskap og senger. Vi benyttet dog ikke to sistnevnte.

Bilen hentet vi i Askim dagen før vi dro. Henrik var transportsjef som planla kjørerute og overnattinger tur/retur. Jeg var påmeldings og økonomisjef. Paul var snapssjef i tillegg til å bidra med sitt gode humør og «nå må vi kunne på» attitude. Turen sydover gikk problemfritt på E6 forbi Gøteborg og til Helsingborg. Vi valgte denne ruten for å strekke litt på beina over til Helsingør. Turen videre gikk derifra via København til Gedser for ny ferge

til Rostock. I Rostock overnattet vi etter en 2 timers fergetur.

Neste dag fulgte 85 mil på Autobahn. Da smakte det med litt snaps, oktober øl, Wiener-schnitzel og overnatting i Rosenheim.

Siste etappe på ca 65 mil fra Rosenheim til Cattolica rett syd av Rimini gikk via Innsbruck, og Brennerpasset. Vi satt ca en time i kø grunnet veiarbeid ved Vipeteno, ellers gikk turen knirkefritt. Parkering og innlosjering på hotellet gikk greit denne lørdagen. Tørste og sultne (mest øl tørste) som vi var tok det ikke lang tid før vi satt rundt bordet på en lokal italiensk restaurant like ved hotellet. Vi forlot stedet senere hverken tørste eller sultne. Iveren etter å reke gatelangs deretter var merkelig nok ikke til stede. Det har jo selvfølgelig ingen ting med alder å gjøre at hodeputa fristet mest.....

Neste dag ble brukt til utpakking av bilen og registrering på racerbanen Misano World Circuit. Bilen ble satt igjen på innenfor lukkede gjerder på racerbanen og derifra var vi på 2 hjul de neste 7 dager. Hotellet lå ca 7,5 km fra startstedet og vi kjørte syklene tilbake til hotellet etter registrering. Senere samme dag kjørte vi tilbake til startstedet for «Inbrief». Det hersket dog noe kaos hvorvidt det ville bli «Inbrief» eller ei. Grunnet regnvær fikk vi etter en stunds venting beskjed om å kjøre tilbake til hotellet for kombinert fellesmiddag og «Inbrief». Til sammen stilte i år 85 registrerte deltakere til start.



Dag 1 Misano – San Marino

Starten på dag 1 foregikk i piss regnvær. Dagens etappe var ca 25 mil. Kjøreruta merkes med røde piler festet til skiltstolper i de fleste vegkryss og det ble mange piler og mye oppmerksomhet i alle vegkryss og veiskiller. Heldigvis kjørte vi lite feil. Litt dramatikk ble det etter en times kjøring. Kjede til Henrik røyk. Heldigvis hadde jeg med 2 ekstra kjedelåser og etter kort tid var vi tilbake på veien. Løpet har også med et par servicebiler så det er hjelp å få underveis, noe flere fikk benyttet seg av. Paul og jeg kjørte først med Henrik bak og etter en stund oppdaget jeg at Henrik ikke lenger lå bak på hjul (jeg har ikke speil på sykkelen). Han fikk dessverre motorstans på ei bro like trafikktett og stor som Svinesundbroa. Ikke spesielt trivelig, men heldigvis er løpet godt organisert og servicebil var på plass innen 30 min. Henrik ble fraktet til mål i VW Transporter og sykkelen i kassebil. Vi håpet å få han på på veien igjen til neste morgen.

Målet for første dag var lilleputtstaten San Marino. Her var det både staselig og flott, i tillegg var det gøy å kjøre mc i trange gågater og over torg på toppen med politieskorte.

San Marino hvor vi overnattet ville hedre

Manuel Poggiali som ble verdensmester i 125 cc for 20 år siden med bankett hvor alle Moto-giro d'Italia deltakere og stab også ble invitert. Dette ble en hyggelig aften med (enda mer ☐) god mat og godt drikke. Vi var riktignok like opptatt av å sjekke status på Henriks sykkel neste morgen og få han på veien igjen.

Dag 2 San Marino – Todi

Ca 32 miles dagsetappe. Været var heldigvis mye bedre denne dag og bedre ble det utover i uken. Desverre fikk vi ikke fikset sykkelen til Henrik, og han ble passasjer i følgebilen denne dagen. Vi kjørte på skikkelige "krøtterstier". Vi hadde også tidvis politi eskorte, sirene, blålys og oss på slep uten respekt for lokale fartsgrenser. Jeg må innrømme at jeg storkoste meg med at mc politiet ryddet unna trafikken i det vi kunne ligge bak i 80-90 km/t i 40-50 soner, GØY!! Jeg trodde vi hadde dårlige veier i Norge, men det finnes mye smale dårlige småveier her med både oppsprukket og humpete dårlig asfalt. Vi kjørte opp og ned, på kryss og tvers, mye andre og tredje gear, men masse morsom kjøring. Ante ikke at man kan kjøre så mange veier i Toscana, føles som man har vært in-

**Har du husket å betale for medlemskap
i TOMCC-N?**

**Hvis du har glemt det eller rota bort gi-
roen, er kontingenten på kr 350,- pr år.**

VIPPS til nr 71250

eller til konto nr 0530 229 9279

Husk å merke innbetaling med navn, adresse og tlf nr.

nom hver bidige landsby. Flott vær hadde vi også, og det var veldig hyggelig på kontrollpostene. Dette var et kjempeopplegg man bare ble i godt humør av. Vi hadde ikke gitt opp å Henrik på veien igjen, og vi håpet å få sjekket mer i løpet av kvelden i Todi.

Dag 3 Todi – Grosseto

Ca 25 mils dagsetappe. Dessverre fikk vi ikke tilgang til Henriks sykkel i Todi. Den var innelåst i en kassebil et eller annet sted. Vi ble enige om at han denne dagen kunne låne min sykkel og jeg skulle være passasjer i VW transporter til Grosseto. Bilen er døpt for øvrig døpt "Car of shame". Jeg ønsket Henrik og Paul en fin tur og så de dro av gårde fra start. Servicebilen med unge Andersen fulgte etter at alle hadde startet. Det ble mye kjøring på kryss og tvers på jakt etter strandet mc deltaker som vi ikke fant. Det ble skikkelig sightseeing i baksetet på transporteren i finværet med masse sol. Henrik ringte fornøyd fra første kontrollpost i San Gemini og rapporterte at alt fungerte bra. Jeg ankom senere med «hoffsjåfør» som for øvrig ikke kunne en dugg engelsk. Italienerene var veldig hjelpsomme selv om språkproblemer bød på utfordringer. Gestikulering, miks av engelsk, noen få spanske glosjer og hjemmesnekret italiensk gjorde dog susen.

Kontrollpost 4 denne dagen lå ved Bolsena sjøen, et vakkert landskap og flott område. Det ble mer spenning enn forventet på dag 3. Et stykke etter kontrollpost 4 ringte Henrik og meldte om fæl rակlelyd fra clutchsiden på motoren. Han hadde stoppet opp og turte ikke å kjøre videre forståelig nok, snakk om uflaks! Heldigvis ble han og sykkelen raskt plukket opp av mannskaper fra Motogiro. Vi ankom hotellet i Grosseto omtrent samtidig i

2 biler ca kl 19. Vi håpet å få tilgang til syklene med engang for å begynne å mekke, men den gang ei. Mekanikere skulle først ha middag og vi ble anbefalt å innta den også. Ca kl 23 var middagen ferdig, vi fikk lastet sykkelen min av kassebilen og begynte å skru i hotellets garasje. Først demontering av venstre kåpehalvdel, venstre eksosanlegg og deretter



av med primærdeksel. Da fant jeg heldigvis raskt årsaken til rակlelyden. «Synderen» var mutter til rotor på alternator som hadde løsnet helt og i tillegg dratt med seg timingtappen på primær dekslet. Ikke rart det kom fæl rակlelyd. Heldigvis hadde det ikke forårsaket mer skade. Mutter ble så festet og dratt skikkelig til og festet med Loctite. Jobben tok ca 2 timer. Undertegnende tar på seg all skyld,

hadde jeg lest Triumph Service Bulletin #9-70 «Loose rotor center or rotor retaining nut» før jeg skrudde til mutter sist, så hadde jeg fått med meg viktig detalj som å benytte Loctite. Lesson learned the hard way!! Mekanikere stod forøvrig på som helter for å prøve å fikse Henriks sykkel, men dessverre uten å lykkes. Mest sannsynlig grunnet ikke funger-

også, og det var veldig hyggelig på kontrollpostene. Dette var et kjempeopplegg man bare ble i godt humør av. Vi hadde ikke gitt opp å Henrik på veien igjen, og vi håpet å få sjekket mer i løpet av kvelden i Todi.



Dag 4 Grosseto – Spoleto

Opp kl 0715 og kun 4 timers søvn. Vi kjørte fra hotellet med politi eskorte og blålys til start midt i byen. Kjekt å ha noen til å rydde unna trafikken. Starten gikk kl 0920 med første kontrollpost etter 35 km på vingård. Selv Jakobsen synes det var noe tidlig for prøvemaking av vin så vi nøyde oss med kruttsterk espresso (smakte godt!). Neste etappe var ca 6 mil med opp og ned på nye svingete vei. Tredje kontrollpost var i San Lorenzo Nuevo etter 15 miles kjøring. Aner ikke hvor det var etter så mye opp og ned, men vi fulgte de røde pilene og fant fram. Her ble det også servert en meget god lunsjpakke. Været var flott men sterk vind over slettene reiv virkelig i sykkelen. For øvrig så fungerte “jernhesten” upåklagelig. På denne kontrollposten skulle jeg vente på Henrik for førerbytte. Han lå en drøy time bak i følgebil. Paul utålmodig som han er,

ende kondensator. Motoren er fra 1962 med magnet tenning. Så mye opp og ned og dårlige veier tærer på gamle sykler. Vi var ikke de eneste som mekket i kjelleren på hotellet denne kvelden, det var et hyggelig internasjonalt selskap og masse godt humør.

Klokken passerte 0300 før vi var i seng og vekkeklokka ble satt på 0715. Hårda bud å være biker. Henrik og jeg ble enige om å kjøre halve dagstapper hver fra nå på min sykkel.

ville “gunne” på og dro videre før Henrik ankom.

Du skjønner at du har kjørt mye på kryss og tvers da til og med sjåføren på transportereren med Henrik ble “lost”. Henrik ringte og fortalte noe oppgitt at sjåføren ikke fant kontrollposten etter å ha kjørt seg bort. Vi ble enige om fører bytte på fjerde kontrollpost i Orvieto i istedenfor tredje post i San Lorenzo Nuevo. Da var det bare å hive seg på sykkelen igjen å race av gårde dit. Det var mange fine plasser

og flotte bygg å se på turen. Førerbyttet i Orvieto gikk raskt og Henrik kom seg på veien igjen sammen med Paul. Jeg tok plass i transporteren sammen med engelskmenn som også har hatt mekaniske problemer. Jeg krysset fingrene for at både Paul og Henrik kommer til mål uten breakdowns. Heldigvis kom gutta seg trygt i mål og det ble tid til en kald øl på rommet før middag. Alle måltidene var for øvrig inkludert i pakkeprisen med felles middager hver kveld, riktig så kultivert med hvite duker, vin og korrekt antrukne kelnerer. I Spoleto ble det før middag servert en aperitif, akkompagnert av en kammermusikkensemble, ikke dagligdags kost for en skarve biker fra Ski, he he, men det var bare å nyte. Etter en lang dag og en hyggelig kveld tok det ikke lang tid før Ole Lukkøye kom på besøk i

en hviledag i transporteren og jeg kjørte hans sykkel. Henrik var blitt vant til min sykkel og foretrakk den. Det hører til historien at han dagen før forstrakk leggen skikkelig da han prøvde å kickstarte min sykkel. Han gikk og haltet som en gammel gubbe stakkar, så jeg måtte starte sykkelen for han også. Heldigvis ble han bedre i beinet etter hvert. Det var litt mer skyet på morgenkvisten enn dagen før, men værmeldingen så veldig bra ut. På første kontrollpost ble det tid til en tur innom en liten kafe og det smakte godt med varm kaffe etter en litt kjølig morgen. Jeg syns dagens etappe utvilsomt var den mest spennende, en fantastisk dag på 2 hjul.

At det var så høye fjell så langt syd midt i Italia var ukjent for meg og avslører selvfølgelig



Spoleto.

Dag 5 Spoleto - Ascoli Piceno.

Dagens etappe var ca 25 mil, korteste kjøre-rute mellom start og mål var 110 km, så det ble mye på kryss og tvers igjen. Paul tok seg

dårlige geografi kunnskaper. Vi kjørte opp i 1430 meter over havet, snø på omkringliggende fjell, småkaldt, men det gikk raskt nedover i varmen igjen. Dette føltes som et eventyr for "petrolheads" på to hjul.

I Ascoli Piceno bodde vi på et meget staselig hotell med gode parkeringsmuligheter omkran-

set av palmer. Kult å se alle syklene oppstilt på rader foran hotellet. Det hører også med til historien her at alle fikk et stort og tykt papirark for å legge under syklene der de stod parkert. Hvordan kunne de insinuere at våre sykler skulle lekke eller dryppe olje????

I år ble også Autogiro 'd'Italia (biler) arrangert samtidig og de kjørte samme rute. Morsomt å se alle de ærverdige flotte sportsbilene under turen og ikke minst oppstilt sammen med våre sykler foran hotellet.

Det er dessverre få damer med her. Anslagsvis 7-8 stykker, enten ektefeller, samboere eller døtre av andre deltakere. En ung hollandsk dame deltok på egen Triumph sammen med sin far som kjørte Egli Vincent. Hun hadde for øvrig nettopp fått mc lappen. En annen og godt voksen dame (på min alder!!) kom fra Colorado, og hun mekket selv. En kvinnelig deltaker var bosatt i New York.

Dag 6 Ascoli Piceno - Misano

Siste kjøredag hadde en etappe på ca 28 mil. Henrik skulle kjøre til kontrollpost 4 i Maserata etter ca 13 mil. Jeg begynte dagen som passasjer i transporteren. Underveis stoppet vi lenge og ventet ved en strandet Vespa, senere måtte vi vente et annet sted på en annen strandet deltaker. Dette resulterte i at sjåføren endret sine kjøreplaner om å følge løpsruta. Han hadde bestemt seg for å kjøre raskeste vei til mål. Da jeg oppdaget dette, begynte jeg å se etter andre muligheter for å komme meg til kontrollposten for førerbytte. Taxi ble vurdert, re-rutting av andre følgebiler og ikke minst prøve å overtale sjåføren til å holde seg til opprinnelig kjøreplan. Han skjønnte etter hvert min uttrykte «fortvilelse» om å ikke få kjøre på løpets

siste dag. Han valgte derfor å kjøre meg til Henrik som stod og ventet på kontrollposten i Macerata sammen med Paul. De hadde ikke lidd noen nød siden det var rikelig med mat og drikke og mange hyggelige mennesker på de godt organiserte kontrollpostene.

Paul og jeg raste så av gårde videre de 15



milene som gjenstod. Det var kanskje med litt vemod vi dro av sted i ettermiddagsolen vel vitende at vi nærmet oss slutten på løpet og dette eventyret. Eneste tekniske problemer vi møtte på denne strekningen var at Paul mistet øverste del av kick'en. Sykkelen hans har desuten noe fæle og grusomme forgassere (Mikuni). De er selvfølgelig skylden i at sykkelen er meget tungstartet!!! Heldigvis starter den

Westfjord Britbike Rally



Full fart i 40-sonen!

1984-2022

«Eidfjordtreffet»

**Classic Bike Owners Club inviterer
fredag 17. – søndag 19. juni 2022
til det 38. Westfjord Britbike Rally!**

Vi kan i år invitere alle engelsk-kjørende til «Eidfjord-treffet» for 39. gang. Årets høydepunkt for Britbike-interesserte finner sted ved Finnasteinflåten Camping i Øvre Eidfjord, like ved Riksvei 7 (3 timer fra Bergen). Vi arrangerer som vanlig en fellestur, og har premieutdeling lørdag. Treffet beholder imaget, med lavt offisielt aktivitets- og ambisjonsnivå ...

Drikke og mat, både frokost og middag, kan kjøpes på stedet. Treffavgiften er kr 500,- pr. deltagende motorsykkel, inkl. campingavgift.

Kun engelskproduserte motorsykler vil få adgang til treff-plassen! Ta med det minste teltet du har, og gjør plass til andre. Når plassen er full, så er det fullt!



Classic Bike Owners Club
Pb 2392, 5824 Solheimsviken.
www.cboc.no
Jens Harald Moos
mob. 40 14 44 00
jens@moos.no

*Bike
British!*

veldig lett ved inngangdytting så vi kom oss greit til mål om enn noe sent. Siden førerbytte tok så lang tid var vi de siste i mål etter at de hadde begynt å rigge ned all «stæsj» med mål-bannere etc. Vel fremme på Misano World Circuit igjen ble det organisering av henting av varebilen vår og pakking av syklene inn i bilen igjen.

Siste kveld i Italia ble deltagelse på gallamid-dagen for alle deltakerne og den kom ikke i gang før ca kl 22. Man venner seg fort til at Italienske tidskjema er noe mer “flytende” enn hva vi er vant med.

Avslutningsvis

Everything comes to an end sies det. Dette morsomme kjøre eventyret var over, ca 160

mil med krevende kjøring både teknisk og aktivt på alle typer veier med ymse standard. Vi har følt oss som en del av en stor og hyggelig internasjonal mc familie. Nye kontakter er knyttet og vi har møtt mange morsomme mennesker. Denne mc turen jeg kommer til å huske best når jeg havner på gamlehjemmet. Før den tid kommer håper jeg å kunne delta flere ganger.

Før øvrig forløp hjemturen seg like problemfritt og vi fulgte samme veivalg hjem. Dersom dere lurer på om det var verdt “strevet” det så er svaret utvetydig JA. Ikke nøl med å ta kontakt om det er noe du lurer på om Motogi-ro’Italia.

Kjetil Eide Andersen



T-7117 MK II og III

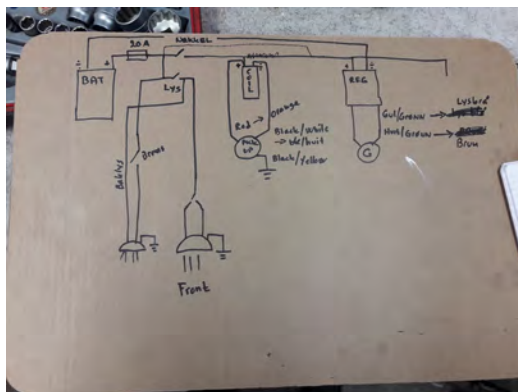
Tekst / Bilder: Jens Hovind

Sist vi hørte om T-7117 var i Bladsøker`n No 1 2013 (<https://tomcc-n.com/bladsokern>). Det var en historie som stort sett besto av to sesonger med masse problemer, og den endte med at racer`n ble plukket ned atter en gang, og ventet på nyoverhelt motor og et nytt utseende. Som mange av oss vet har enkelte prosjekter i garasjen en tendens til å ta lengere tid enn beregnet, og jeg mistet litt gnisten etter alle problemene jeg hadde med T-7117 MK I. Derfor tok det 5 år før MK II var på veien, og to år til før MKIII var ferdig.

I mellomtiden var ramma sandblåst og absolutt alt som ikke trengte å være der brutalt kappet vekk med vinkelsliper. Siden dette er en OIF ramme og dermed ikke noe oljetank under sete, blir det en veldig clean look når batteri og resten av det elektriske fjernes, og dette var jeg ute etter. Øvre gaffel krone i aluminium viste seg vanskelig å skaffe til 71 mod-



ell, så det ble å sveise igjen alle hull siden jeg skulle ha clip on styre og dermed ikke trengte noen av de originale festene. Etter at krona var pussen ned, ble den og ramme pluss litt annet småtteri levert til pulverlakkering.



Et nytt sete ble støpt i glassfiber fra Biltema. Jeg fikk tips fra Nicki Twang om hvordan

dette kunne gjøres og satte i gang. Først laget jeg sete fasongen i isopor, tapet inn isopor pluggen med maskeringstape, polerte at med bilpolish fra 1974 i fra garasjen til Fatter`n, før den var klar for glassfiber. Første forsøk ble mislykket og hele prosessen måtte gjentas før jeg hadde et resultat jeg kunne jobbe videre med. Det ble veldig mye pussing og sparkel før det var klar for lakkering. Bak skjerm ble også støpt i glassfiber. Alt elektriske ble gjemt i bobla bak i setet sammen med et lite frekt batteri. Tenning ble kjøpt inn fra Tri Spark på andre siden



av kloden og denne geniale tenninga trenger ingen «black box», all elektronikk sitter på tennings plata. Enkel å stille inn er den også og jeg har bare gode erfaringer med Tri Spark.



Tanken hadde sprukket både i fremkant og bakkant i de to trøbletere sesongene beskrevet i BS 2013. Jeg er en selvlært hobby sveiser og reparasjon av tanken den gangen hadde ikke vært helt vellykket. Den nye lakken boblet der jeg hadde sveiset. Sveis skjøten ble nå banket litt innover og «flytende metall» sparklet på. Jeg var ikke helt sikker på denne reparasjonen og ønsket ikke å ødelegge en proff lakkering, så derfor ble T-7117 MKII lakkert i garasjen med spray bokser til overs fra et prosjekt på jobben. Billig, definitivt, kanskje ikke den ideelle fargen, men den ble såpass bra at det ble premie på Britannia Rally 2019. Fikk forøvrig rett i det med tanken, den var ikke 100 % tett og ny tank ble etterhvert innkjøpt på E bay.

Det ble en del turer denne sommeren, og foruten BR rally på Lillehammer ble det tur til Mosten i Danmark. Må jo innrømme at dette ikke er noen utpreget touring sykkel og at sittestillingen er noe anstrengende for en som ble født tidlig på 60 tallet, men med touring kit, som består av en ekstra 8 mm sitte plate under skinkene, tankveske og ryggsekk blir det jo en drøm å kjøre. Turen hjem fra Mosten gikk først til Århus for å besøke familien. Så

gamleveien nordover til Hirtshals hvor jeg traff igjen kjente på kaia. Hele dagen hadde det vært fint kjøre vær, og alt hadde fungert bra, med det var meldt MYE regn på Norskesiden. Turen fra Larvik og til Jessheim alene midt på natta i sprutende regnvær var litt mer spennende enn jeg ønsket. Alt er minimalt på denne sykkelen og den var ikke tidligere testet i regnvær. Stoppet kun en gang og fylte bensin. Jeg turte ikke å stoppe motoren, kjørte videre med en gang og rett hjem. Ikke et eneste problem med sykkelen. Hadde store problemer med å rette ut kroppen da jeg var fremme og det ble rett i seng i fosterstilling.

På slutten av sesongen 2019 hadde det begynt å komme litt olje fra toppen som fordelte seg jevnt over motor og fører slik at det var vanskelig å si eksakt hvor det kom fra. Jeg tenkte å prøve ut metoden med på føre bake mel på toppen for å lettere se hvor det svettet. Nå skal det sies at jeg er ekstremt lite bevandret i bakefaget og det jeg hadde fått tak







i kjøkkenskapet var Melis. Det ble et helvetes klin når motoren ble varm og melisen smeltet som sukker. Skal holde meg unna baker faget heretter.

Som sagt så fikk jeg tak i en ny tank og vinteren 2020 ble alt som skulle lakkeres plukket av og pusset ned. Lakkeringen ble utført av en lokal billakkerer og fargen ble Indischrot Porsche 1973 med hvitstriper. Sete som kun

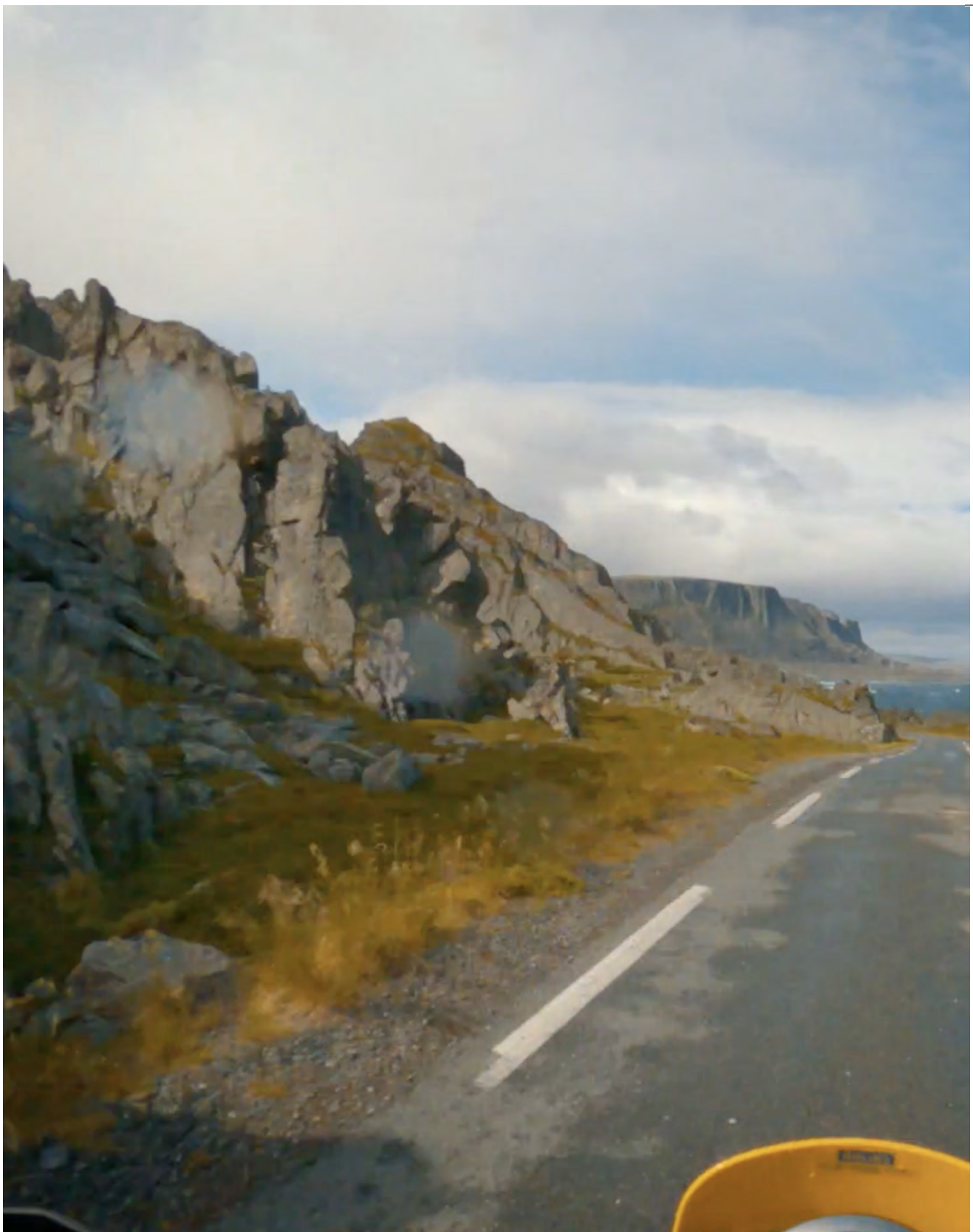
hadde bestått av en tynn isopor plate, fikk nå et mer profesjonelt utseende via Salmaker Kalsnes i Oslo. De sydde også tank pads og en reim til tanken, men disse synes jeg ble for mye, så disse ble aldri montert etter lakkering. Monteringen gikk bra og med ny logo på front hjulet var T-7117 MKIII født. Ingen problemer utover litt oljesvettning fra toppen har oppstått på MKII og MKIII så historien har en litt bedre avslutning denne gangen.



VÆR KRITISK KJØR BRITISK

GOD JUL

JessheimJens



Redaktøren på vei fra Vardø til Hamningberg // Kanskje det neste midtsidebildet er ditt?



Historien om Triumph Triples

del 1

Tekst: Aage Gjelsvik

I motorsykkelens spede barndom var det ensylindrete motorer som gjaldt, men ganske snart kom det tosylindrete og også firesylindrete (FN, Henderson og etter hvert Indian.) Moto Guzzi produserte en tresylindret 500cc i 1932. På grunn av lav ytelse og høy pris ble det ingen stor suksess. Imidlertid lagde de en kompressor-matet utgave for racing rett før 1940, men krigen kom og stoppet videre utvikling.

I 1937 kom Triumph med sin 500cc Speed Twin og satte en slags mal for i hvert fall de engelske merkene en lang tid fremover. (Når vi ser bort ifra at «alle» produserte lette og billige ensylindrede modeller på 125cc,250cc og 350cc.) Nye og større twinner kom og solgte godt. USA etterspurte større motorer og høyere effekt, en Bonneville på 60tallet var en 650cc på 46-48hk og kjent for å være både rask og lettkjørt, men mye vil ha mer osv.

Å lage en ny og godt balansert motor var en høy prioritet for Bert Hopwood og Doug Hele; sjefskonstruktørene hos Triumph. De hadde allerede prøvd å øke kapasiteten og kraften til den eksisterende Triumph-paralelltwinmotoren og fant ut at vibrasjonene ikke var til å leve med. En ny motor med nesten perfekt balanse var det som ble etterlyst. For en firetaktsmotor oppnås perfekt balanse med tre sylindere eller multipler av tre. Dette er grunnen til at fire- og åttesylindrede motorer har en litt ujevn tone, det er det som får V8-motorer til å høres så interessante ut, mens tre-, seks- og tolvsylindrede motorer har en jevn tone og har en tendens til å være jevne å kjøre. En trippel vil jo bli et kompromiss mellom twinnens gode dreiemoment og harde vibrasjoner, og en firesylindret som er balansert og turtallsvillig, men er stor og mangler litt på dreiemomentet på de lavere turtall.

I 1965 fikk Bert Hopwood og Doug Hele en prototype av en trippel på 750cc installert i en Triumph Bonneville 650-ramme. Motoren var i prinsippet en 500cc twin med en ekstra sylindere i midten og hver veiv forskjøvet med 120grader i forhold til den forrige. Dette ga lite vibrasjoner og turtallsvillighet. Samtidig

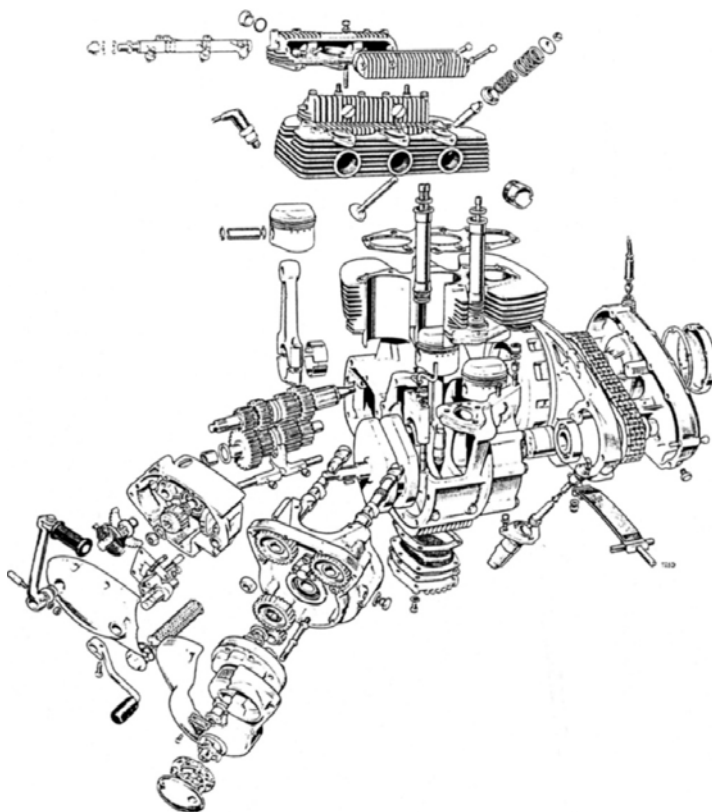


Fig. B1. Exploded view of 750 c.c. engine gearbox unit

B2

var den smalere og hadde en røffere lyd enn

en firesylindret. Forøvrig var det lite nytt å spore av tekniske nyvinninger på motoren, fortsatt en gammeldags støtstangmotor med underliggende kammer, det eneste nye var at den fikk tørrklutsj, visstnok den samme som satt i Mini Cooper.

Alt som så ut til å være nødvendig var å sette sykkelen i produksjon og få den amerikanske skuespilleren og Triumph-entusiast Steve McQueen til å gjøre litt reklame, og suksessen ville være sikret. Og konsernet Triumph/BSA kunne bli dratt ut av den økonomiske henge-

myra de stadig befant seg i. Men dessverre ble det ikke sånn. Intern rivalisering mellom Triumph og BSA-ledelsen betydde at hvis det skulle bli en fantastisk ny Triumph så måtte det selvfølgelig også være en fantastisk ny, men annerledes BSA - "du kan ikke ha den ene uten den andre". Så i stedet for å sette denne i produksjon begynte arbeidet med en BSA-trippel med en modifisert versjon av samme motor, med sylindre satt i vinkel for å få den til å se annerledes ut. Jobben med å utvikle en egen BSA modell forsinket hele prosjektet med et år. Den fikk også en BSA utviklet ramme med dobbelt rammerør foran motoren, for å slippe å splitte det midtre eksosrøret slik Triumph gjorde. Minuset var at BSA ramma var 20kg tyngre enn Triumph sin.

Ledelsen bestemte at denne sykkelen trengte "moderne styling". Så i stedet for å snakke med Steve McQueen dro de til et britisk industridesignhus kalt Ogle Design Limited. Ogle Design Limited hadde aldri designet en motorsykkel før. Det nærmeste de hadde de-

signed var trehjuls bilen Reliant Robin.

Ogle-designet ser ut til å ha brukt Reliant Robin "moderne styling" på Triumph Trident og sluttresultatet var en sykkel som ingen mo-



torsykkelenusiast (fra Amerika) kunne elske. Det er liten tvil om at selv om Steve McQueen elsket Triumph-motorsykler, elsket han ikke denne.

Med sin "skoboks" drivstofftank og "ray gun" eksosrør var Triumph Trident sett fra det amerikanske markedets side en styling-katastrofe. BSA-versjonen så ganske lik ut, og forhandlernetet slet med å få solgt dem. Løsningen ble at det ble sendt over såkalte Beauty kit fra fabrikken .Ny Tank med dråpeform a la Bonneville, nye sidedekslar og nye pea-shooter pottar. I Europa er Ray-guns pottene derimot populære og vanskelige å få tak i.

Med alle forsinkelsene ble Triumph Trident T-150 og BSA-søskenet Rocket 3 introdusert i 1968. En måned senere debuterte Honda sin CB750. Hondaen hadde en elektrisk starter, femtrinns girkasse (i motsetning til Triumphs firetrinns), og en motor som ikke lekket olje (det tredelte veivhuset til Trident-motoren var vanskelig å montere og tette ordentlig, og derfor lakk den olje, andre påstår at det er Triumphs originale antirustsystem og at det skal

være sånn.) Oljedryppingen ble ikke bedre av at Tridenten pga samarbeidet med BSA fikk tannhjulspumpe fra BSA i stedet for den vanlige stempelpumpa som Triumph pleide å utstyre syklene sine med. Ei halvslarkete tannhjulspumpe er jo en garanti for wetsumping og olje på avveie.

Når Ogle-stylingen ble fjernet og erstattet med tradisjonell styling, ble Trident en ettertraktet sykkel.

Ogle-stylingen ble avskaffet i 1970 for

Ytelsesmessig lå de engelske syklene på topp, og selv om Cb 750 var en mer moderne motorkonstruksjon var de engelske regnet som litt raskere. På svingete vei og på bane lå de engelske fortsatt langt foran japsene pga bedre rammer. Rundt 1970 begynte både Kawasaki og Suzuki å produsere to-takts tripler, og Kawasakis H1 og H2 har blitt ikoner fordi de var både raske og livsfarlige.



eksportmarkedet og erstattet med mer tradisjonell Bonneville-styling. I 1973 oppgraderte Triumph Trident med en skivebrems foran og en femtrinns girkasse. Til slutt i 1975 (da fikk den navnet T160) fikk sykkelen en elektrisk starter og til og med en bakre skivebrems, noe som gjorde den i stand til å matche spesifikasjonene til Honda CB750, og ble til slutt alt den skulle ha vært tilbake i 1965 da den kunne vært den superbiken som Triumph påstod at den var.

Vi kan ikke skrive om Tridenten uten å nevne Slippery Sam, en production racer med Rob North ramme og oppjazzet trident motor på 84Bhp. Denne vant en mengde løp rundt om ,bl.a. Isle of Man fra og med 71 til og med 74.

BSA som eget merke gikk konk i slutten av 1972, mens Triumph hanglet videre noen år til. Fra 1975 var Triumph drevet av et arbeiderkollektiv, disse fikk T160 på markedet og produserte den ut 1975. Den ble riktignok aldri solgt ny i Norge. Kollektivet fortsatte

å produsere Bonneville T140 enda noen år før det var slutt. Etter at John Bloor kjøpte Triumph navnet og rettighetene på 80tallet lisensproduserte Les Harris ca 1300 Bonneville T140. Filosofien bak det var at Bloor var redd Triumph navnet etter hvert gikk i glemmeboken hvis det gikk veldig mange år før de hadde nye sykler til salgs. Og det var ikke småtteri han hadde satt i gang med, målsettingen hans var å bygge verdens mest moderne motorsykkelfabrikk og en helt ny generasjon motorsykler med gamle klassiske navn.

Historien om disse nye triplene fra Triumph kommer sannsynligvis plutselig i postkassa i neste nr av

P.s. Ble faktisk så inspirert av å se bilder av strøkne Tridenter og å lese meg opp at vår 69 trident er nå trillet ut av glemselens slør i uthuset, steamet og trillet inn i gutterommet i garasjen for rehabilitering.

Aage Gjelsvik



Britannia 2021

Tekst og bilder: Are G. Barstad

Britannia 2021 ble noe redusert fra utgavene før Korona. Likevel ble det en bra turnout med mange sykler av det gode, britiske slaget. Alt i alt ble det et vellykket treff.









Triumph satser stort på MX

Fritt oversatt av Nils Hjallen

Triumph Motorcycles presenterte i sommer sine planer om å gå inn i motocross og enduro / dual sport markedet.

Triumph har hyret inn legendene Iván Cervantes (fem ganger verdensmester) og den amerikanske motocross- og supercrosslegenden Ricky Carmichael, for å bidra til å utvikle motorsykler for dette markedet.

Det er ennå ikke gitt noe ord om når de nye syklene kommer, og heller ikke hvilken kapasitet eller racingklasser de skal gå inn i, men det spekuleres i at det først kommer en 450- 4 takt, og kanskje en 350 cc.

Vi har her gjort en fri oversettelse av pressemeldingen fra Triumph Motorcycles:

Triumph Motorcycles er glade for å kunngjøre at utviklingen er godt i gang med et omfattende utvalg av helt nye Motocross og Enduro motorsykler. Den nye konkurransefamilien med MX og Enduro (Dual Sport) motorsykler vil bringe all Triumphs ingeniørkompetanse til ryttere og syklister over hele verden.

De kommer til å lansere et helt nytt program

på Triumph-fabrikken, som vil ha en forpliktelse til å hevde seg helt i toppen innen mesterskap i både Motocross og Enduro serien.

Triumph er stolte over å kunngjøre at den globale Motocross-legenden Ricky Carmichael, og fem ganger Enduro-verdensmester Iván Cervantes kommer hånd i hånd med dette engasjementet for å konkurrere og vinne



Ivan Cervantes

på høyeste nivå i sporten. De har sluttet seg til Triumph-familien som aktive partnere i både sykkeltesting og forberedelser til racing.

En kunngjøring av tidsplanen for lanseringen og avsløringen av motorsyklene, samt racing-programmet og hele historien om fordelene med det nye Triumph MX og Enduro-tilbudet, vil følge i de kommende månedene.

Nick Bloor: Administrerende direktør Triumph Motorcycles Ltd:

«Dagens kunngjøring markerer begynnelsen på et nytt kapittel for Triumph-merket, som alle i Triumph er utrolig glade for å være en del av. Vi er 100% forpliktet til å gjøre et langvarig bidrag i denne svært konkurransedyktige og krevende verden, med en ambisjon om å levere et vinnende motorsykelutvalg for en helt ny generasjon av Triumph ryttere»

Ricky Carmichael:

“Jeg er begeistret over å kunngjøre at jeg blir med i Triumph-familien og enda mer spent på å være en del av deres nye innsats i off-road produktkategorien. Dette er en utrolig mulighet for meg til å bli en del av dette historiske merket, og jeg er beæret og ydmyk over å være en del av utviklingen og utgivelsen

av deres terrengmotorsyklar. Å bygge noe fra grunnen av er noe som virkelig er spennende for meg på dette stadiet av karrieren min. Det som er imponerende for meg, er Triumphs engasjement og lidenskap for å utvikle en topp av klasseproduktet.

Alle som har vært involvert i dette prosjektet, fra ingeniører, designgrupper, FoU-avdeling, etc., har vist ekstrem lidenskap for det de gjør, og det er en oppskrift på suksess og noe jeg elsker å være en del av. Vi deler alle den samme lidenskapen, og det er å være best.

Hvis du er kjent med Triumph-merket, vet du allerede at kvaliteten på håndverket er øverste hylle, og terrengmodellene vil følge opp dette. Ikke bare er disse spennende tidene for meg, men det er en spennende tid for off-road industrien å legge til et annet merke til dagens marked, og mulighetene som ligger i det for alle off-road bukere.

Jeg gleder meg til å se reaksjonene når disse modellene treffer forhandlerens utstilling-slokaler.

Ivan Cervantes:

“Jeg har elsket Triumph motorsyklar rett



Ricky Carmichael

fra å være en liten gutt, se dem i filmer og på TV, så å jobbe med Triumph fra begynnelsen av dette prosjektet er en fantastisk mulighet for meg, ikke bare fordi det er et av verdens største motorsykelmerker, men også for å være en del av å bygge noe fra null. Det er en drøm som går i oppfyllelse for enhver racer! Som meg er alle jeg jobber med på Triumph fokusert på å gjøre syklene så gode de kan være. Jeg gleder meg til å se syklene konkurrere på verdensnivå, men jeg gleder meg også til når jeg kan stå hos en Triumph-forhandler og vite at jeg var en del av dette helt spesielle prosjektet.

Litt mer om hva disse to har oppnådd i karrierene sine:

Ricky Carmichael – The G.O.A.T.

For mange trenger ikke denne karen fra «hall of fame» ingen introduksjon. Ricky Carmichael er tidenes største motocrosskjører, også kjent som “The G.O.A.T”. Som amatør vant RC 67 nasjonale mesterskap, før han ble proff i en alder av 17 år. I sin proffkarriere vant han 15 motocrossmesterskap, med to perfekte sesonger og ytterligere fem supercrossmesterskap. Til sammen i motocross og supercross vant RC en uovertruffen 150 løp. RC var alltid populær i paddocken, og ble av fans kåret til årets AMA Rider fem ganger i løpet av sin karriere. Siden han pensjonerte seg fra motocross-racing på profesjonelt nivå som idrettsutøver, har RC fortsatt holdt seg tungt involvert i sporten han elsker, fra å eie et mesterskapsvinnende lag, designe baner for Daytona Supercross, drive Ricky Carmichael University, kommentere Monster Energy AMA Supercross og nå til å jobbe med Triumph, som en del av den mest spennende utviklingen i sin sport på flere tiår.



Iván Cervantes – El Torito

Fem ganger verdensmester Iván Cervantes' racingkarriere begynte i motocross, hvor spanjolen vant fem nasjonale titler, før han flyttet til Enduro i 2002. Som 23-åring skapte Iván historie ved å bli den første spanske mesteren i kategorien EnduroGP E1. Han fulgte opp med ytterligere tre VM-titler i EnduroGP og en VM-tittel i FIM Indoor Enduro.

I 2008 ble Iván Spanias første og eneste sammenlagtvinner, i den 83. Etter endurokarrieren vendte Iván seg til Dakar for sin neste utfordring, hvor han konkurrerte tre ganger og fullførte det som uten tvil er det tøffeste motorsykkelløpet i verden, to ganger.

Etter at han pensjonerte seg fra profesjonelt nivå, begynte Iván sitt arbeid med Real Federación Motociclista Española, som Sports Manager for Enduro i Spania. I denne rollen var Iván manager for det spanske Junior Enduro Team, og baneinspektør for det spanske nasjonale enduromesterskapet. Iváns fokus på å gå tilbake til sporten som ga ham så mye, ser Iván bli med i Triumph for en gang i livet mulighet til å jobbe med et nytt off-road prosjekt.

Nils Hjallen



Britannia Rally Danmark 2021

Tekst/ Bilder: Niclas Mård

I disse Covid tider har det vært litt lite med arrangerte treff, eller i hvert fall har jeg vært på veldig få treff 2020, ja faktisk ingen... Men 2021 tenkte jeg kompensere litt gjennom i hvert fall besøke Britannia Rally i Norge, Sverige og Danmark.

Finland ble dessverre ikke besøkt i år heller. Var nær til å måtte skippe Danmark men de arrangerte sitt treff litt seinere enn vanligvis så da rakk jeg presis på bli regnet som fullvaksinert innenfor den Danske treffren så da var det bare å gjøre slag i saken.

Siden dette var første besøk på BR-Danmark for min del lurte jeg litt på hva som ville være en bra vei til Nørre Langgade 40 i Rødkærbro

kte unngå motorvei resten av turen så valgte unngå motorveier i google maps da jeg anga destinasjonen. Litt merkelig med Google maps, den finner ibland de merkeligste veiene så det er ikke alltid lett å vite om man kjører i riktig retning. Nåvel etter en lunch på veien og kun flat mark og veldig mye rett frem så var jeg framme ved Jolly Roger MC – en Harley klubb som arrangerer BR – Danmark, i sine lokaler og område. Selve treffplassen er veldig



som er stedet for treffren hvert år. Nå ble tiden jeg kunne ta fri begrenset så da ble ruten litt gitt av den grunn. Det ble ferje – Superspeed Larvik-Hirtshals med oppmøte ca. 07 i Larvik hvilket ledet til motorvei hele veien til Larvik. Kjedelig men effektivt. Ferjeoverfarten var mest å legge seg nedpå for å hvile litt men ca. 11:30 var Triumphen på Dansk mark. Ten-

fin med god plass til telt mellom og langs två små vann. Også Danmark har sine covidrestriksjoner og det var krav til vaksine pass for å komme inn på treffren.

Ble først litt satt ut av en noget beskjeden servering – kun øl eller brus samt grillmat. Det skulle snart vise komme på skam for inne

i klubbhuset kunne man få servert det meste av drinker, dog ikke rødvin annet en kjøleskapskald! ikke heller en gang boblevann? På lørdagen ble det arrangert bestilling av danske smørrebrød for de som ville og det ville man ju. Så lunchen ble en kulinarisk høydare, men skulle faktisk vise seg å bli matchet med middagen som var fleskesteg med surkål, potatis og sås i rikelige mengder. Var som den beste ribba jeg noensinne spist med sprø svor. Ellers så er det en mer tradisjonell frokost, ikke egg og bacon, men med den danske seden - varm leverpostei...

kvelden. Etter forsøk til utvædring fortsatte festen. Danskene har en brændeplass og jeg stusset først på hva dette var men oppdaget raskt at det var burneplats... Denne var faktisk utomhus.

Ellers hadde noen gode menn tatt med noen fine sykler fra 50-60 tallet, en trail, et par crosser men den ene var en Y-ha så den telles ikke helt samt en langbanesykkel. På fredagen var det ikke så mycket action på disse men på lørdagen ble de flittig brukt på en intilliggande jorde og da la de ikke mye igjen på bremsing... Mycket triveligt innslag. Selve fellesturen var



Fredag kveld var utrolig velbesøkt da det viste seg at det ikke kun var folk med engelsk mc som var på besøk men i stor sett alle mennesker som syns det er trivelig med litt sosialt hygge, en bayer, grillmat og litt musikk så jeg skulle anslå at det nok var ca. 500 pers fra 2 år opp til 85 år som var og luftet seg. Veldig hyggelig, med to scener var det flere band som spilte gjennom kvelden og joda, danskene er også glade i burning og med lite lite forstand lå gummirøken tett inne i klubbhuset tidlig på

en tur til å besøke en plass som hadde en betydning for Danskene i måten som historien blir fortalt oss – konger eller høvdinge som slår ihjel varann. Føltes ikke helt som min grej så jeg egnet meg heller å nyte av det danske oljen – øl.

Også lørdags kveld spilte flere band fra to scener men nå var alle lokale helter fraværende unntatt de som hadde anknytning til Jolly Roger (HD folk) og så forstås treffolket. Var forholdsvis mange som reiste hjem på lørdagen, ikke fullt så mange ankom.

Var ikke mange fra Norge på treffene, slik jeg vet var jeg den ende men det gikk rykter om at det pleide å være en gjeng fra Norge på BR-Danmark, fast bare ikke i år...

Blev en relativt tidlig lørdagskveld, så etter en stærkande frukost var jeg på vei allerede kl. 08:30 og hadde tid til å unngå motorvei også på vei til Hirtshals. Naturligvis ble det ikke helt samme vei tilbake med google maps men var vel framme ca 45 min før ferjen skulle avgå. Tok for meg av buffeen på overfarten til Larvik så denne treffene var det overlegent beste i matvei jeg noen gang jeg vært på.

Ellers var Covid sjekken in til Norge en ek-sersise i misstillit. Først må man vise at man er fullvaksinert innen man kjører på båten i Hirtshals og som bevis får man en orange lapp som skal henges i bakkspeilet (kun tilpasset bil) som angir at man er digitalt sjekket for Coronacertifikat. Vel av båten i Norge hjelper ikke dette, man må nok en gang vise telefonen og logge inn på helsenorger for å vise at man

er fullvaksinert. Men dette er heller ikke nok, etter 200 meter blir man stoppet på ny for å sjekke at man har den orange lappen som sier at man ble sjekket i Danmark. Og så lur-er turistnæringen hvorfor så mange turister velger å ikke reise til Norge denne sommeren heller...

Veien tilbake hjem gikk også via google maps med rutealternativet unngå motorveier så ved 19 tiden var jeg hjemme i garasjen etter en trivelig helg på «kontinenten».

Niclas Mård





Rabattavtale med Dekkteam

Her er avtalen mellom TOMCC-N medlemmer og DekkTeam-kjeden. Vi har fått meget gode priser både på dekk, batterier og smøreprodukter. Løp og kjøp!



Firma: The Triumph Owners Mcc Norway

Organisasjonsnr: 912181510

Kredittid: Kontant

Særlige hensyn: **Handel betales kontant av hvert enkelt medlem.**

Betingelser								
Dekk	Person og varebil	SUV / 4 x 4	MC	Lett last	Last	Industri	Anlegg	Landbruk
Yokohama	50%	50%	-	ppf.	ppf.	ppf.	ppf.	ppf.
Gislaved	50%	50%	-	-	-			
Kumho	50%	50%	-	ppf.	ppf.			
Nankang	50%	50%	-	-	-			
Dunlop	-	-	25%	-	-	-	-	-
Alliance	-	-	-	-	-	ppf.	ppf.	ppf.
Røwde & Co**	15%	-	-	-	-	15%	ppf.	ppf.
Continental	48%	48%	48%	-	-	-	-	-
Felg alu.								
AEZ	50%	50%	-	-	-	-	-	-
DEZENT	50%	50%	-	-	-	-	-	-
DOTZ	50%	50%	-	-	-	-	-	-
ENZO	50%	50%	-	-	-	-	-	-
Xtreme	50%	50%	-	-	-	-	-	-
Alutec	50%	50%	-	-	-	-	-	-
GMP	50%	50%	-	-	-	-	-	-
Smøreprodukter								
Gulf	50 % på smøroljeprodukter alle kategorier							
Batteri								
Exide Sønnak*	45%	45%	ppf.	45%	45%	45%	45%	45%

Rabatt gis på norsk importørs/produsents veiledende prislister eks.mva.

*Nettopriser på marine- og fritidsbatterier.

** Gjelder alt av dekk og slanger til små traller, trillebår osv.

Sortiment kan variere noe fra verksted til verksted.

merry
CHRISTMAS



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



Vi har din nye Triumph!
 Ny! Triumph Trident 660-
 Også tilgjengelig for A2



ADVENTURE - TOURING - ROADSTER - CRUISER - CLASSIC - SPORT



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



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



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



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



ARENA MC
 Somaveien 1
 4313 Sandnes
 Tlf: 40004525



Thruxton RS 1200



Triumph Trident 660



Triumph Tiger 850 Sport

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



Alf Graarud Motor as
 Haugevn. 8
 1738 Borgenhaugen Tlf
 69137171