

Medlemsblad for Triumph Owners MC Club - Norway

BLADSØKER 'N



god jul

No 2 - 2023



Innhold

Bladsøker'n No 2 -2023

2	Innhold
3	Fra redaktøren / Island
8	Britannia Danmark
10	Lederns hjørne
12	Oslo Motorshow '23
14	Prosjekt "UR" Speed Triple
18	Veivaksel og dynamo til besvær - del 2
21	Engelsk Træf, Mosten 2023
24	Classic Drag Racing
26	Midtsiden
28	MC Tuning Trondheim
30	På omveier til Westfjord Brit Bike Rally
39	AGM trip til Almunecar, Spania
42	WATOC Meeting 2023
44	Lucas Rally 2023
46	Britannia Rally, Norge '23
50	Klubbeffekter TOMCC-N

Forsidebildet:

Morten Hogseth sin 1963 BSA A10 Super
Foto: Are Barstad

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

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
Klubbeffekter/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

Først og fremst: Tusen takk til alle som har levert tekster og bilder. Det settes veldig stor pris på! Uten dere hadde det ikke blitt et blad. I denne utgaven har vi mye fint å by på, men jeg ønsker enda mer teknisk stoff. Så om du mekker eller bygger og knipser bilder underveis, og vil skrive om det, hadde jeg blitt veldig glad!

Bladet blir levert til trykkeriet 18.12, så det spørs vel om BS rekker fram til dere før nyttårsaften pga stort arbeidspress på jobben med jobbreiser og travle helger i det siste. Det må jeg bare beklage.

Etter nok en begivenhetsrik sommer står sykkel- en i vinterlagring og mottar akkurat nok strøm til å vedlikeholde batteriet. Av og til åpner jeg likevel boden bare for å kjenne på go'lukta. At det ikke er sesong hele året, er i grunnen greit. Det er fint å få en pause på noen måneder for å bygge opp entusiasmen igjen til den dagen sykkelen kommer på veien igjen.

Sommeren begynte friskt, med tur til Island helt i begynnelsen av juni, etterfulgt av engelsktreff i Lillehammer, Evje og Danmark.

Turen til Island gikk via båt fra Hirtshals. Båten var finfin og hadde, blant annet, 4 restauranter, et par barer, jacuzzi, svømmebasseng og kino med de siste filmene. Undertegnede brukte mesteparten av tiden i baren, med færøyske øl,

mens jeg fortsatte planleggingen av turen. Turen over tok temmelig nøyaktig 2 døgn, inkludert et lite stopp innom Thorshavn i Færøyene.

Da båten ankom Seydisfjordur på Islands østkyst kl 0830 om morgenen den 8 juni, var jeg rimelig spent på de neste 2 ukene før båten skulle gjøre vendereis. Temperaturen lå på 12 grader, noe som skulle vise seg å være omtrent makstemperaturen på turen. På vei opp på fjellet kunne jeg ikke la være å tenke på Finmarksvidda, som jeg kjørte to somre tidligere. Men det ble fort veldig kupert og asfaltveien ble til grus.

Island har Europas minst utviklede veisystem. Nå skal det sies at det er fullt mulig



å kjøre rundt hele øya på asfalt - den såkalte "Ringveien". Men den veien er "kun" 1332km og mye av den - spesielt på nordkysten - går et stykke innenlands. Dessuten går den ikke ut til Westfjords, som er halvøya på nordvestsiden. På sørkysten må ringveien i stor grad følges, men ellers valgte jeg andre veier for å følge kystlinja så mye som mulig. Det resulterte i mye grusvei (les: steinvei) og lange avstander uten muligheter for bensin.

I tillegg kjørte jeg innover på noen av "F-veiene", hvor det er påbudt med 4x4 eller andre terrenggående kjøretøy. Jeg unngikk områdene med de dypeste elvene, men krysset noen elver som var opp til en halvmeter dype.

Med "steinveier" mener jeg flere strekninger på mange timer med store, ofte appelsinstore, rullesteiner samt store hull i veien. Selv med Scrambleren var det ofte umulig å kjøre mer enn kanskje 30-40 km/t og mye skifting mellom 1., 2. og 3. gir. Av og til måtte også store askehauger forseres, og det var det aller mest krevende. Asken er som fint pulver og det er ekstremt krevende å holde sykkelen på rett kjøll.

På ferjeleiet på veien tilbake møtte jeg flere med store, tunge, 1200cc "adventuresykler" (mest GS), som hadde skadet syklene sine da

de hadde prøvd de samme veiene som jeg kjørte. Jeg var heldig og var aldri i bakken.

Det andre momentet var kraftig vind. Det var 3 dager med vind godt over 20 m/s med kast opp til 30 m/s. Ingen veier har autovern eller andre form for gjerder. Som regel er veiene smale, og har stup på den ene siden. Det ble mer enn spennende å holde sykkelen på veien og det var noen ganger - den ene mens jeg på intercommen i hjelmen var på telefon med Aage Gjelsvik - at jeg nesten blåste av veien. Det var da også, naturligvis, krevende å få opp teltet noen av kveldene, men som regel fant jeg nok le til at det lot seg gjøre.

Det tredje momentet er avstanden mellom bensinstasjonene og betalingsløsningene. Det går gjerne 2-3 timer mellom steder det lar seg gjøre å fylle. En gang hadde jeg 17km igjen på tanken da en stasjon dukket opp. Mellom stasjonene - spesielt på sørkysten - er det absolutt ingenting. Ingen hus eller folk. Bare fjell og hav. Vind og regn. Langs nordkysten er klimaet snillere, og adskillig flere småsteder, hester og folk.

De aller fleste bensinstasjonene langs ringveien aksepterte verken Visa- eller



Jeg så mange lundefugler



Typisk grusvei på Island

Masterkort. Men man fikk kjøpt prepaid kort som måtte brukes i stedet.

Så skal det til sist sies at jeg dro til Island nettopp



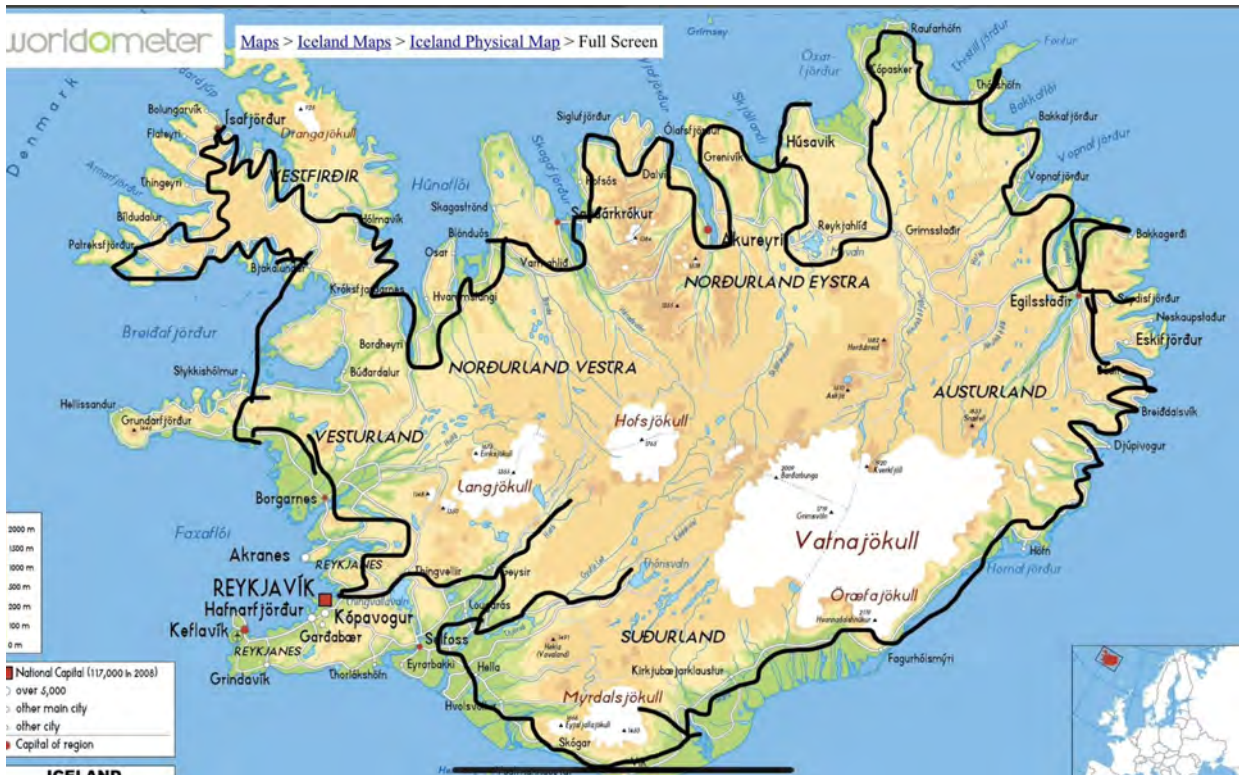
Det ble noen elvekryssinger, og til tider særdeles røff vei,

for å oppleve det tøffe klimaet og røffe grusveier. Island leverte, og det tok begge døgnene med en mix av varme dusjer, øl og jäger, på båten på vei tilbake for å få varmen tilbake i skrotten.

Likevel: skulle jeg repetert en av langturene mine,

ville det uten tvil vært turen til Lofoten/nordkysten av Norge/Vardø.

Riktig god jul og godt nytt år.
Redaktør'n



Kjøreruten - ca 4500km





Britannia Danmark

Tekst og bilder: Are G. Barstad

Turen til Britannia i Danmark var utrolig bra. Dessverre tok jeg ikke så mange bilder, og det er ikke ALT jeg husker, men jeg endte i alle fall opp med en gjeng fra Skåne, som var utrolig hyggelige.

Lokalene til Jolly Roger MC er perfekte til anledningen og det ble en heidundranes fest, med live musikk, begge kveldene. Vi fikk en regnskur på lørdagen, men med både matservering og bar innendørs var det uproblematisk.



Skånegjengen



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.





Alder ingen begrænsning

Jolly Roger MC, hvor Britannia Danmark afholdes



Lederns hjørne

Sommeren tok brått slutt på tampen av oktober, 10 cm snø overrasket de fleste av oss. Deretter har kulda bitt seg godt fast, og det eneste mc relaterte en kan gjøre, er enten å gå ut i garasjen, og/eller mimre litt om sommeren som har vært.

Mosten MC i Danmark hadde i år 40-års jubileum for sitt engelsk træf, og hadde i den anledning klart å riste liv i det legendariske bandet Snotlers. De spilte ute fredagskvelden for en anselig folkemengde. Dragracet lørdag ble klassen moderne sykler vunnet av danske Michael, på lik tid, 7.61 som Christer, men dømt foran på bedre andretid. Nils på tredje og under tegnede på fjerde. Vårt eget Britannia rally ble på sedvanlig vis arrangert på Øyer første helga i juli.

Alt i alt vellykket, men grunnet skummel værmelding ble vi noe færre enn vanlig. Premien for lengst kjørt gikk til et svensk/norsk –finsk ektepar som hadde med ei datter som øvelseskjørte dit. I løpet av helga ble vi enige om å holde kontakten mot våren igjen, og komme oss på ei ferge til Finland helga før St.Hans. Da arrangerer nemlig Finnene Britti rally. Det hadde vært moro om vi ble en gjeng som reiste fra Norge, så følg med på FB sida utover våren og bli med!

Fredagen etter Britannia rally, tok TK, jeg og tre andre Kiel ferga sørover for å utforske det store utland. Som en del av oss har erfart finnes det ting som frister på slike store båter, og noen måtte legge seg svært tidlig, og noen litt senere. Turen gikk videre ned mot alpene, og i Sveits la vi inn et gårdsbesøk og en omvisning på et ysteri for å få litt avveksling fra alle svingene!

Ca 14 dager senere var vi tilbake i gamlandet igjen i svært spredt orden. 520 mil og en masse opplevelser og severdigheter rikere. Bortsett fra ei punktering (østerisk MC), og alt for mange varmegrader forløp turen uten problemer.

Senere på sommeren tok jeg og familien turen til Grimsbu i Folldalen. Her

var det norsk FIM treff. FIM er i korte trekk NMCU's internasjonale motstykke, og arrangerer hvert år et internasjonalt treff (FIM rally) et sted i Europa. I år var det i Spania, neste år Italia. Uansett hadde jeg og dattera vår Karen litt tid til overs på lørdagen, så vi svingte innom Aukrust senteret i Alvdal, før vi tok turen opp på Tronfjell. Grusveien opp der er med sine 1666m Norges nest høyeste veg, bare slått av vegen til Juvasshytta ved Galdhøpiggen. På toppen er utsikten helt fantastisk 360 grader rundt.

I høst ble Triumph klubben invitert til Graarud for førpremiere på ny Tiger 900, og de helt nye 400cc syklene Speed og Scrambler. Tiger 900 kom i nye farger, og har blitt spritet opp med hele 14 hk mer enn forrige modell. Og jeg som kjøpte den forrige i fjor høst! Er forresten fortsatt kjempefornøyd med den, og synes den er uforskammet sprek for sine 94hk.

Triumph har endelig kommet med sykler i segmentet for ungdom/pendler/by og de nye 400cc modellene gjør seg absolutt ikke bort. Fine å se på, og de har fått svært attraktiv prising, Speed 400 begynner på ca 64000,-.

Vinterens klubbtur går til mc messa i Stockholm 26-28 Januar. Vi bor på Radisson Blu Royal Viking hotell. Dere må selv bestille rom og ordne transport. Klubben arrangerer en felles middag på lørdag, så vi er avhengige av å vite ca. hvor mange som vil delta. Send en PM til styret.

Da gjenstår vel bare å ønske dere alle en god og fredfull julefeiring!

Aage Gjelsvik, Formann, TOMCC-N



Oslo Motor Show '23

27-29 oktober

Tekst og bilder: Nils Østenfor Hjallen

Norwegian Cafe racers and Custom Builds er en løst organisert gruppe som fortrinnsvis eksisterer på Facebook(ca 9300 medlemmer). Hans Petter Mikkelsen er organisator. Jeg og Jens ble spurt av Ketil Frengen om å delta med hver vår sykkel på standen de skulle ha på Oslo Motor Show. Ketil stilte med et BMW bygg for en kunde. Vi var 16 sykler utstilt på vår stand, av disse 4 engelske. I tillegg til våre var det en Flat-tracker Triumph og en flott Thruxton. Helgen ble en stor suksess for arrangørene, med over 50000 publikummere innom. Veldig hyggelig å være der og stille ut. Det er jo mest biler og andre kjøretøyer der, i tillegg til alle mulige forhandlere av verktøy, utstyr etc , men det var en del motorsykler også i år. Mange folk innom standen somtok bilder og hadde spørsmål om syklene. En trivelig gjeng på standen som vi er glade for å ha blitt kjent med. Vi stiller gjerne igjen neste år.



Nils Østenfor Hjallen

4 engelske sykler blant de flotte byggene



Nils Hjallens nydelige Dunstall



Jens Hovin stakk av med 1. premien for Best Race Bike



Prosjekt “UR” Speed Triple

Tekst og bilder: Jørn Egden

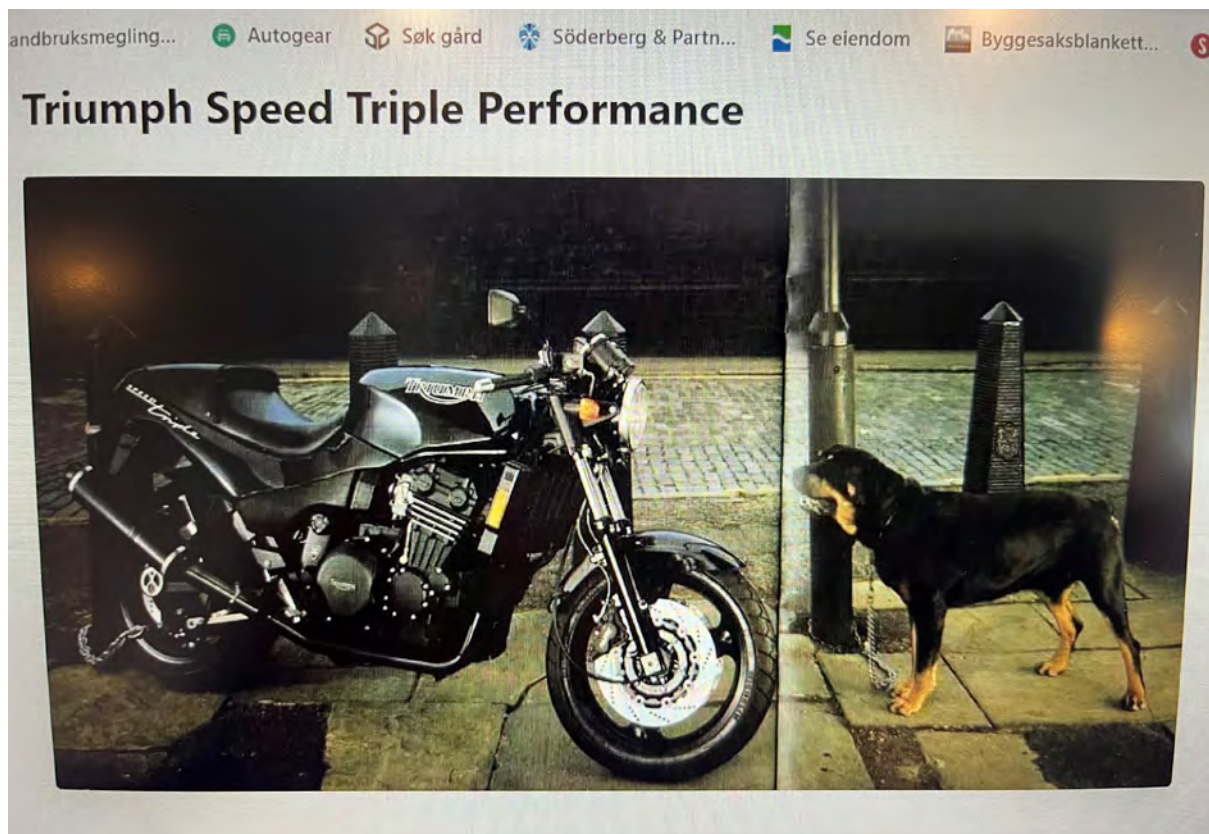
Under store deler av 1990-tallet abonnerte jeg på Classic Bike. Den gang, i motsetning til i dag, omhandlet brorparten av stoffet engelske sykler. Spenningen og gleden var stor hver gang et nytt nummer kom i posten.

Som ihuga Triumphentusiast fulgte jeg også godt med på utviklingen og presentasjonen av de nye modellene fra Hinckley. Dette var på en tid hvor markedsandelen til Triumph var liten her på berget og det var relativt sjelden man så nye Triumpher på veien.

Den første gangen en annonse for den nye Speed Triplen kom på trykk i Classic Bike i 1994 ble jeg ganske så “bergtatt”. Motivet, med den svarte og massive sykkelen og rotweileren, gjorde et uutslettelig inntrykk. 98 hester og godt med moment var heller ikke feil. Sykkelen utstrålte en stil og en pondus som ingen annen sykkel jeg hadde sett tidligere. Selv om det etter hvert har kommet mange nye modeller fra Hinckleyfabrikken, både Speed tripler og andre, klarte ingen å gi det samme inntrykket.

Årene gikk og flere Triumpher var i mitt eie. I tillegg til en Thunderbird Sport har det vært moderne Tigere og flere klassiske Meridan-modeller. Men fortsatt hadde jeg ikke glemt første årgang av Speed Triple. De få gangene en brukt Speed Triple var til salgs ble annonsene studert, uten at jeg klarte å “få ut fingeren”.

Høsten 2017 sto det en sykkel i fargen Racing Yellow til salgs på Årnes. Sykkelen så ok ut men prisen var stiv, noe som selvfølgelig resulterte i at sykkelen ble



stående usolgt. Prisforlangende ble gradvis satt ned og nærmere Jul tok jeg kontakt og avtalte tid for å komme opp og ta en titt. En hyggelig fyr møtte meg og vi gikk ut i garasjen for en nærmere besiktigelse. Trippelen startet fint og virket teknisk sett helt ok. Verre var det med det kosmetiske. Kort oppsummert; Revne i salttrekk, tanken hadde fått ei skikkelig ripe som hadde blitt "fiksa på" med feil gulfarge og malerkost, stygt eksosanlegg og et kappet deksel over baksetet for å få plass til en bøyle. Selger hadde også satt på et uoriginalt styre for å gjøre sykkelen mer kjørbær. Det var den nok også, men denne modellen må ha originalt "clip on" styre for å få den riktige "looken". Heldigvis hadde han originalstyreliggende. Jeg forsto ganske snart at fyren hadde et stort behov for å bli kvitt sykkelen. Ved si-

den av sto den en Harley av nyere modell som han hadde kjøpt samme høst og han innrømmet da også at han hadde kalkulert med salget av Triplen som en del av finansieringen. Jeg ga han et tilbud betydelig under prisforlangende, noe som medførte høye stønn og bannord. Sakte men sikkert gikk prisforlangende nedover men jeg sto på mitt første bud. Enden på visa var i alle fall at han godtok dette. Om handelen var bra eller ikke vet jeg egentlig ikke. Hinckley-modeller fra 1990-tallet var og er generelt lavt priset. Uansett, jeg var fornøyd. Triplen ble lastet bakpå og ferden gikk mot Indre Østfold og rett opp på låven til en kompis. Planen var å sette i gang når jeg fikk tid og tanken var å sette den tilbake til fordums stolthet slik bildet under viser (Samme modell og årgang på besøksenteret på Hinckleyfabrikken):

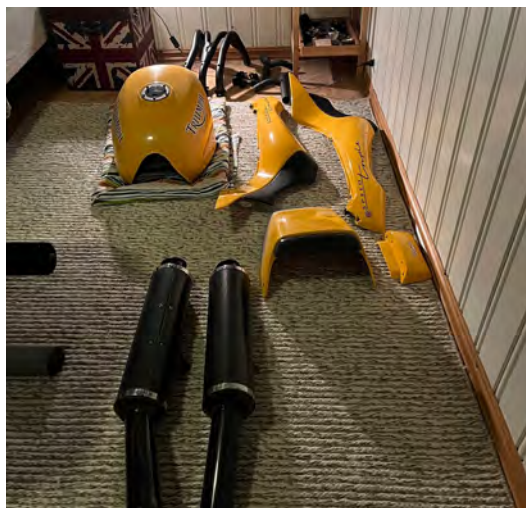


Tid eller kanskje heller prioriteringer ble det dårlig med. Triplen ble stående på stedet hvil på låven frem til i høst. Det eneste jeg hadde fiksa til da var nytt trekk til sal og plastsveising av deksel over sal. Nå fikk jeg i alle fall sykkelen med hjem og arbeidet kunne begynne. Til nå er alt av plastikk plukket av og behørig rensset og polert og eksosanlegg rengjort, slipt og lakkert. Når det gjelder lakk på tank kan forhåpentligvis det meste redde ved utbedring av ripe og flekklakking + lakkering av deksel over baksete. Ut over dette er alle deksler i orden og lakken er pen. Nytt luftfilter må på plass og forgassere

plukkes fra hverandre for en grundig rens/ultravask. Dette sammen med sjekking/justering av ventiler bør forhåpentligvis gjøre susen og planen er å få den på veien våren 2024. For øyeblikket ser det ut som på bildene under.

Erfaringsmessig vil det jo fort kunne dukke noen overraskelser underveis, men det vil tiden vise. Bilde av "Ur"-Speed Triplen, klar for asfalten kommer senere.

Jørn Egden





26-28 JULI 2024

Velkommen til det

45. ALBION RALLY

for alle engelsk kørende



MC Campfyn - Rudmevej 3A - 5750-Ringe

Salg af Drikkevarer fra Baren
Fællestur
Præmier og Pokaler
Snak og Hyggeligt Samvær

©2024 e.eriksen

Rallyet åbner fredag kl. 12 og slutter søndag kl. 12. Mulighed for overnatning på pladsen før og efter træffet mod egenbetaling. Der kan også overnattes indendørs. Dette aftales dog direkte med MC CAMPFYN.

Deltagergebyr for hele weekenden er 550 kr. pr. person. Heri er inkluderet overnatning i eget telt, morgenmad lørdag og søndag, smør-selv madpakke til frokost lørdag, aftensmad fredag og lørdag.

Nyttige kontakter: MC CAMPFYN mobil +45 25536783 (Kim) eller +45 25120228 (Tina), e-mail bb@baumann-tk.dk eller hjemmesiden www.mc-campfyn.dk. ALBIONS TRÆFUDVALG på mobil +45 25121681 (Bjarne Madsen), +45 28740464 (Lone Brunbjærg) eller e-mail albionmc.formand@gmail.com

MC CAMPFYN på det smukke Midtfyn i nærheden af Ringe er en gammel, ombygget bondegård omgivet af bakker, søer, vandløb og med mange hyggelige hjørner og kroge. GPS koordinater: 55.2169/10.4372



Veivaksel og dynamo til besvær - del 2

Tekst og bilder: Kjetil Eide Andersen

I forrige nummer av Bladsøkern kunne du lese om problemene jeg hadde med veiv og dynamo på min 69 Truxton replica under Motogiro d'Italia i 2021. Veiva ble sveiset av min gode venn Odd Dyrnes 2.mai i år. Dette ble desverre den siste jobben Odd og jeg gjorde sammen da han døde brått 67 år gammel på hytta i Numedal to uker senere. Minnet av Odd vil leve videre med denne sykkelen. Her følger en oppfølging av forrige artikkel og jobben med å sette sammen motoren med maskinert veiv, ny dynamo og diverse andre nye smådeler.

I skrivende stund gjenstår det heldigvis ikke mye. Jeg må trekke til sylindertopp med riktig moment, montere øvre motorfester, justere ventiler, stille tenning, skru fast eksosanlegg og sidedeksler på glassfiberkåpa og ikke minst fylle på ny motor og girolje.

Motoren er relativt standard, bortsett fra Burton 750 ccm big bore kit, SRM oversize råder, lengre innsug fra forgasser og Sparx elektronisk tenning. Siden jeg ikke benytter sykkelen til banekjøring er det helt ok at den også fungerer på lavt turtall i trafikken.

Jeg hadde et par utfordringer å ta stilling til



Odd Dyrnes



under montering. Rullelager til veiv på venstre side var «slarkete». Nytt RHP rullelager med originale mål ble montert. Jeg skiftet også kje-destrammer til primary chain da denne hadde seg en real omgang da mutter til rotor løsnet på Italia turen. I tillegg var strømpa til ledningene på stator blitt sprø og de hadde løsnet. Jeg hadde tidligere brukt krympestrømpe på ledningene, men det hadde tydeligvis ikke holdt. Konklusjon ble å montere både ny stator og rotor. Jeg kan love dere at «outmost attention to details» ble viet stor oppmerksomhet da jeg monterte ny stator og rotor. Jeg skulle ikke ha noe gjentakelse av det som skjedde i Italia. Låseblekk OG Loctite ble brukt og riktig

moment ble nøye sjekket. Clutch'en hadde også sluret litt på Italia turen. Justering av clutchfjærer og clutch tillot ikke mer straming da den var mer enn hard nok fra før. Selv om clutchplatene ikke var så slitte (målt med micrometer) valgte jeg å montere nye



Surflex clutchplater. Nye clutchfjærer ble også montert.

Jeg hadde nok «syndet» litt tidligere ved montering av sylindertoppen. Det oppdaget jeg ved demontering. Hylsene for støtstengene var klemt litt sammen, to små bulker innover midt på hylsene avslørte det. Jeg har nok ikke vært nøyaktig nok med å måle riktig avstand mellom sylindertoppakning og sylindertopp før jeg dro til boltene. Sylindertoppen har tidligere vært planslipt noe som også påvirker avstanden. Jeg demonterte også ventiler for å sjekke tilstand på ventilseter og ventiler. Hvor tette de var ble sjekket med å helle bensin inn i eksosutblåsing og bensininnsuget og det lakk desverre litt bensin gjennom ventilene. Da var det ingen vei utenom enn å dra til Kai Øverås Maskinering og Motorverksted i Gressvik ved Fredrikstad med sylindertopp og ventiler. Han gjorde jobben raskt, med utmerket resultat og til en absolutt overkommelig pris.

Jeg bruker «weddingband» på støtstengehylsene og firkantet O ring nederst. Denne modifikasjonen kom først sent i 1970 og skulle sørge for mindre oljesvetting. Ved å



benytte denne løsningen må man være ekstra påpasselig med å benytte riktig tykkelse på firkantet O ring slik at avstand mellom sylindertopp og sylindrer er korrekt før tilstramming. Etter å ha prøvd flere tykkelser, selv den tynneste, ble løsningen å gå opp på tykkelse av topppakning, nemlig 0,8mm. Riktig avstand ble sjekket før jeg begynte å dra til boltene. Jeg får leve med litt lavere kompresjon, men jeg tipper at jeg ikke kommer til å merke noe med min bruk av sykkelen, hvem vet, kanskje ventiljobben vil kompensere noe? Det gjenstår som tidligere nevnt litt jobbing, anslagsvis 2 kvelder før den er klar for veien igjen og jeg gleder meg til å prøvekjøre den.

Før det blir det forhåpentligvis en fin julefeiring for oss alle og muligheter til å prøve skiene for de ski interesserte. Ha en riktig god jul og en fin mekkevinter for å bli klar til en ny mc sesong.

Kjetil Eide Andersen
TOMCC-N medlem
Ski



Engelsk Træf Mosten 2023

Tekst og bilder: Nils Østenfor Hjallen

Årets høydepunkt for mange, Engelsk træf Mosten, ble igjen en fin opplevelse. Vi vet jo hva vi får, ikke så mye variasjon, men det holder i massevis. Hyggelig vertskap, god mat, dragracing, Laredo (for de mest drikkfeldige), fellestur mm.



dette treffet, som jeg synes er det morsomste av alle Engelsk-treffene å være med på. Har du ikke vært der før, garanterer jeg at du blir positivt overrasket.

Nils Østenfor Hjallen



Det ble 2. og 3. plass på TOMCC-N i år

Dessverre ser det ut til at antall deltakere stadig blir litt mindre år for år, men det er jo fortsatt ganske mange som kommer. Fra Norge var vi nok borti 20 stk denne gangen. Som vanlig deltok vi også på drag race. Det ble 2. plass på Christer og 3. plass på meg. Bra underholdning også i år. Bandet «Men with suits» leverte igjen knallbra Rock'n roll. Gitaristen er noe av det råeste jeg har sett på lenge, og voklaisten er jo bare übercool. De hadde fortjent et mye større publikum enn det du får på en lørdags kveld på treff (de fleste har jo tatt ut det meste på fredagen, slik det ofte er når folk skal opp tidlig søndag og kjøre) .
Håper flest mulig av dere blir med neste år på





Daytonaen med touring stuk



Vinneren i klassen vår



Like før start på dragstripa



Ståle stakk også av med premie



Paraplydama klar

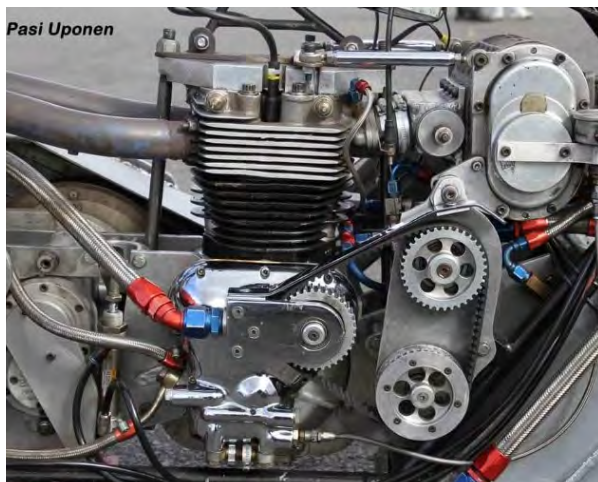


Classic Dragracing

Tekst: Aage Gjelsvik

Klassen Classic dragbike består av sykler med motor fra 1984 eller tidligere. De skal være modifisert/ bygd som en dragbike med tidsriktig utseende.

Klassen har opp gjennom årene hatt deltakere godt kjent i engelsk miljøet, og som ikke minst har kjørt fort med engelsk jern. Her må nevnes Ernst Wagner og Tom «Dulin» Leret. Tom fusket riktignok både med amerikansk og japansk, mens Ernst satte norgesrekord i 1980. Kjørte på 10,5 med sin Puma Triumph. Begge deltok i det første dragracet arrangert i Norge. Det var i 1978 i Fyresdal, hvor begge også deltok ved 40 års jubileet i 2018!



syklene kommer til å få seriøs konkurranse til sommeren.

Det skal nemlig innrømmes at klassen Classic drag de siste årene har vært dominert av japansk i toppen. Særlig gutta med totaktere, dvs kawa H2 har kjørt styggfort.

Klassen Classic drag har de siste årene fått et oppsving, og det har blitt bygd både de ene og andre de seneste årene. Vi kan nevne Glenn Cae (og Gøran) som har bygd seg en sykkel basert på en engelsk Godden 500cc motor, mest kjent fra Speedway. Den har gått på 12,4 i sommer, og med de noe kompliserte reglene i Classic drag, er dette fort nok til å vinne!

Vi så også et nytt bygg på mc messa i mars. Det var Per Henrik Bernstrøm fra Halden som har bygd en kompressormatet Triumph med innsprøyting. Han fikk deltatt på et par løp i sommer, men et såpass komplisert nybygg krever mye finjustering og tilpassing før ting virker optimalt!

Vi i TOMCC-N har lovet ildsjelene i Classic drag å komme litt oftere med oppdateringer fra miljøet.

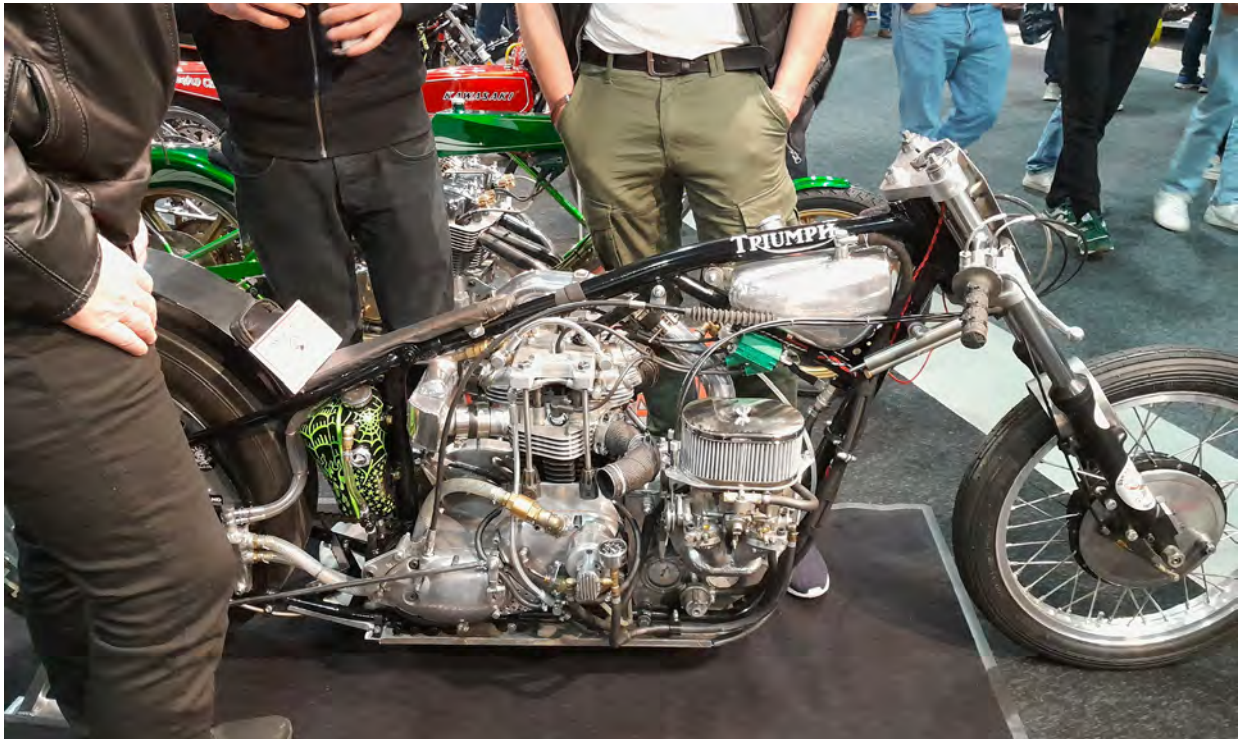
Vi ser fram til å følge med til sommeren!

Aage Gjelsvik

Det har gått rykter om at det snekres på et nytt bygg med deler fra Meriden oppe hos Ernst i Etnedal. Da jeg tok kontakt for å høre mer om dette, var han relativt hemmelighetsfull. Han kunne likevel fortelle at bygget skulle avdukes våren 2024 i et dragrace ved Uddevalla. Da vil det være 50 år siden han deltok her for første gang!

Videre fortalte han at han hadde kjøpt en engelskbygget dragbike i sommer. Det er en Nourish-motorisert nitro med kompressor, bygget i 1979. Den hadde gått på 8,95, noe som er veldig bra. Den kommer hovedsakelig til å bli kjørt av Ronny Wagner, og vi anglofile håper at de japanske





Per Henrik Bernstrøm sin



Glenn Cae sin
— 25 —



Nils Hjallen sin 1971 Norton 810 Dunstall



MC-Tuning - Trondheim

Tekst og bilder: Lornts Bruem

Jeg var på besøk hos MC-Tuning i Trondheim for noen dager siden og møtte Stian Bratt som er salgsansvarlig for Triumph. MC-Tuning selger i tillegg til Triumph også BMW og fører klær fra begge merker samt andre leverandører som Rukka og Schuberth.

Tidligere drev MC-Tuning kun med BMW, og de har etter hvert greid å lage et miljø der folk møtes for en kaffe og kanskje kjøre seg en tur en gang i uka.

Noe sånt har vi lyst til å få til for oss som kjører Triumph også, men for å få til dette er vi avhengig av vi som bor i nærheten prøver å få ryddet unna tid til å være med på dette en gang iblant. Så når vi kommer frem til at 2024-sesongen starter så gjør vi et forsøk på dette.

Torsdager har MC-Tuning åpent til 18 og da har BMW sin dag, så jeg tror vi satser på det samme så får vi ta det derifra. Vi kommer tilbake med mer info når det nærmer seg. BMW-gjengen har litt rabatt på enkelte ting – så jeg ser ikke bort ifra at vi kan ende opp med en likedan avtale.

Stian forteller at 2023 har vært et veldig bra år for Triumph, og at de hittil i år har solgt hele 50 nye sykler.

Mye av salget har gått til Tiger-modellene, men de ser at interessen for Modern Classics også har tatt seg opp. Trident og New Street Triple 765 R-RS har også solgt bra og når det gjelder Rocket III, så tok salget seg opp nå i sommer. Her solgte de ut alle 3 de hadde på lager, og flere har vist interesse for de nye 2024 model-

lene.

De nye Speed 400 og Scrambler 400X ser ut til å bli meget interessante modeller, og MC-Tuning har allerede rukket å selge en av hver av før de har kommet i butikken! Nye modeller blir fortløpende annonsert på MC-Tuning sin Facebook- og Instagram side - samtidig som de annonseres på Finn.no.

MC-Tuning vil prøve å få til en lansering når nye modeller kommer på plass i butikken.

Hvis noen lurer på, eller trenger info om noe, så er det bare å ta kontakte Stian som treffes her:

Stian Bratt
MC-Tuning AS
Østre Rosten 84F
7075 TILLER
Tlf: 72884488

MC-Tuning har en auksjon gående for 2 motorsykler – deriblant en Scrambler 1200 XE i fargen Carnival Red / Jet Black.



Utropspris var på 150 000 (veiledende 214 700,-) og overskuddet vil gå til går til Prostatakraft foreningen / bartekampen.no I tillegg får man med et gavekort pålydende 10 000,- for kjøp av originalt ekstrastyr/kjørestyr fra Triumph! Auksjonen avsluttes 20/12-2023 kl.12.00

Lornts Bruem



På omveier til Westfjord Brit Bike rally 2023

Tekst og bilder: Jens Hovind

Norges fire høyeste fjell som er mulig å bestige på 2 eller 4 hjul ligger noenlunde godt samlet og er mulig å bestige på én dag. Hummelfjell ved OS i 1543 Moh, Tronfjell ved Alvdal 1657 Moh, Blåhøe ved Vågåmo 1617 Moh og Gallepiggen sommerskisenter 1853 Moh.

Siden jeg skulle kjøre, i min sammenheng, ny Tiger (selv om den er fra forrige århundrene) bestemte jeg meg for å ta denne omveien til Westfjord og Finnasteinflåten Camping i sommer. Etter litt undersøkelse viste det seg at veien opp til Hummelfjell var stengt med bom så derfor ble det med de 3 andre toppene.

Jeg reiste fra Jessheim og nordover onsdag ettermiddag og siden Østerdalen er rimelig kjedelig å kjøre, så jeg tok turen via Trysil, Engerdal, Femund enden og på den flotte MC vegen over Hodalen. Rett forbi Hummelfjell og over til Savalen hvor jeg overnattet på hytta sammen med min reisekamerat «Gammel Oppland».

Middagen ble karbonader, potet og erter stekt på svartovnen og livet var enkelt i kveldsola. Vi ble enige om å gå tidlig til sengs siden det skulle kjøres langt og høyt neste dag, men da jeg begynte å prate om å kripe i soveposen, ville plutselig ikke Gammel Oppland legge seg. Han insisterte på å sitte oppe denne fine sommernatta og det hjalp ikke hva jeg argumenterte med.

Vel, det gikk som det måtte gå. Morgenen kom noe senere enn jeg hadde planlagt og pakkingen gikk noe tregere. Faen ta Gammel Oppland tenkte jeg, neste gang skal du ikke klare å overtale meg. Noe forsinket var vi i vei mot Alvdal og Tronfjell. Gammel Oppland holdt nå helt kjeft og satt pent og rolig bak i topp kofferten i det flotte sommerværet.

Veien opp til toppen på Tronfjell var veldig sent åpnet i år og da vi hadde forsert den meget bratte oppstigningen til selveste toppen var de siste 200 m sperret for kjøring siden veiskrapa fremdeles jobbet på veien. Det var noen MC-spor som hadde kjørt forbi bommen før oss, så vi satte etter. Veien var «hengemyr» og det var med nød og neppe vi kom helskinnet frem. Tiger`n synes det ble litt voldsomt han også, og reagerte med å koke så kjølevæska sprutet. Et Engelsk par på BMW var de som hadde kjørt før oss. De hadde kjørt 3 uker i Nord Norge i nesten sammenhengende regn og satte



Tronfjelltoppen



Opp mot Blåhøe

ekstra stor pris på sol og fantastisk utsikt denne dagen.

Vel nede i Alvdal ble kjølevæske toppet opp før veien gikk videre til Vågåmo og oppover til Blåhøe. Veien opp mot toppen var til dels veldig dårlig og ikke reparert tilstrekkelig etter vinteren. Tiger'n var ikke skodd for offroad kjøring, men vi kjempet oss oppover forbi dype grøfter i vegen. Vel oppe ble vi belønnet med en fantastisk utsikt med snøkledder topper 360 grader.

Vi kom oss velberget ned fra fjellet denne gangen også, krysset over Vågåvatnet og kjørte mot Lom hvor dagens lunch ble inntatt på restaurant Cirkel K, som i tillegg til mat og strøm, fremdeles selger Bensin og Diesel og Tobakk. Litt innkjøp for resten av turen ble også gjort før riksvei 55 skulle føre oss videre. Veien opp til Galdhøpiggen sommerski senter fra Rv55 var som en Autostrada i forhold til hva vi hadde kjempet med tidligere på dagen og igjen var utsikten fantastisk på toppen.

Vel, da var Norges 3 høyeste topper unagjort i strålende solskinn og Sognefjelllets flotte MC veier ventet. Jeg har kjørt



Galdhøpiggen



Toppen Blåhøe

dette fjellet mange ganger, og blir like fasinert hvor vakkert Norge er hver gang. Jeg var ikke alene denne dagen og hver eneste mulighet for å parkere en bobil var opptatt.

Som sagt ble turen over fjellet en fantastisk opplevelse og etter hvert legger vi snø og fjell bak oss og stuper ned mot Skjolden og Lusterfjorden. Jeg hadde ikke planlagt noen overnatting så når vi passert Vassbakken Kro og Camping passet det bra å stoppe her for natta. Middag serveringa var ennå ikke stengt, så før teltet ble satt opp ble det nystekt ørret med agurksalat og iskald øl fra fat i store glass, og det smakte etter en lang og slitsom dag på salen. Etter den gode middagen, mens jeg jobbet med å sette opp teltet, kom jeg til å tenke på stakkers Gammel Oppland, han hadde ikke sett lyset i hele dag og lengtet sikkert å få komme ut av topp kofferten. Jada, han ville gjerne ut i lyset og var like blid som kvelden før. Vi tok en god prat mens resten av teltet, som akkurat rommer oss begge, ble montert. Og i brusset fra fossen sovnet vi inn i sommernatta, og denne gangen våknet vi som venner morgenen etter.



Vassbakken Kro og Camping

Det var blitt fredag, og på tide å sette kursen mot Westfjord Brit Bike Rally hvor jeg så frem til å treffe gamle og nye kjente. Vi fortsatte på RV 55 ut den vakre Lusterfjorden, som lå badet i solskinn, og tok en stopp på Cirkel K i Sogndal for å spyle av støvet og å smøre opp kjeden etter all gruskjøringa. Deretter gikk ferden mot Lærdal via Mannheller – Fodnes ferja.



Stegastein

Vel fremme i Lærdal hadde det blitt nok transport etappe for en stund og vi tok FV 234 over Aurlands fjellet. Dette var første gangen jeg kjøre her og det er en vei som jeg sterk kan anbefale til andre. Ikke minst Stegastein utkikkspunkt på vei ned fra fjellet til Aurlandsfjorden. Fantastisk utsikt i

finværet. Videre til Voss via Flom, en liten avstikker på FV 572 over Espelandalen for å slippe Vallaviktunellen, over Hardangerbrua, litt høyre, litt venstre forbi Eidfjordvatnet og plutselig lå Finnasteinflåten Camping vakkert til på høyre side av veien.



Edvin sin BSA



Treffplassen var fylt opp med telt, Engelske motorsykler og masse folk i god stemning. Treff general Jens Harald Moos hadde full kontroll på forhands påmelding og betalt trefavgift ved ankomst.

Avdeling «Hamar med besøkende» hadde sin faste plass i nedre del av treffplassen og vårt lille telt fant en ledig plass ned mot elva. I løpet av telt oppsett prosessen hadde Gammel Oppland atter en gang kommet frem i lyset, men denne gangen viste det seg at han fikk hard konkurranse av en dansk slektning, nemlig Gammel Dansk, som med jevne mellomrom ble servert fra «Avdeling Hamar». Det viste seg at disse gamle gutta kjente hverandre godt fra tidligere og stemningen ble høy når de traff hverandre igjen.

Fredagen gikk med til sosialisering, og med å beskue de mange flotte Classic Engelske MC som var på treffplassen. Generelt var det høy standard på kjøretøyene som var kommet på treffet.

Lørdag morgen kom med samme flotte været som ellers på turen, og enkel frokost ble fortært ved teltet da det ikke er frokost server-

ing på Westfjord. Enkelte var noe mer sofistikerte og både egg og bacon surret i opptil flere steikepanner rundt omkring. Det ble ikke noen fellestur denne gangen heller. Jeg fant det mer hyggelig å rusle rundt på plassen å beskue Motorsykler og snakke med folk. Sola varmet godt, og etter et bad i elva var det godt å få en kald 1 fra Ingvild og Ole som betjente baren. Ikke noen tilfeldigheter med antrekket, stil fra topp til tå.

Utover ettermiddagen begynte det å lukte umiskjennelig av stekt kjøtt og oppe ved baren var det rigget opp griller med helgrillet lam, kokken svettet i varmen, men holdt ut og penslet med olje og krydder fra store spann. Mange begynte å trekke mot matlukt og kalde øl i baren og stemningen steg i takt med sulten. Snart ble det klart for middag, og nygrillet lam servert med salat og rødvin trenger ingen nærmere forklaring, men et terningkast 6 kan jeg jo legge til.

Treffprogrammet avsluttes med tomgangskonkurranse og det var klasse for 1 sylinder og 2 sylindere. Mange var det som stilte opp, også Per Egil stilte med sin flotte Matchless, men den var ikke helt medgjørlig i det rette





Superbike from the past

øyeblikket og dermed ble det 0 RPM denne gangen.

Til slutt var det premie utdeling og Classic Bike Owner Club Bergen hadde premier for

både det ene og andre. Igjen var det treffgeneral Jens Harald Moos som styrte showet med stødig hånd og premiene ble delt ut til de stolte eiere.

Kvelden ble avsluttet i Avdeling Hamar, og som

vanlig var det noen billig camping stoler som ikke tålte vekten av store kraftige karer som hadde tatt kål på både Gammel Oppland og Gammel Dansk.

Søndager kommer hardt og brutalt på treff, men med svart kaffe i magen og kaldt vann i ansiktet var jeg snart på veien over fjellet. Etter hvert ble det så mørke skyer at regndressen måtte frem, men som vanlig når dette er gjort, kommer det ikke noe regn. En fin tur og et uforglemmelig treff.

Jens Hovind



Ingvil Hause Teige og Ole Morten Skau

Vinnere i ulike klasser 2023:

Entusiastens valg:	U338	Kjetil Frengen
Treffets triveligste:	HRB669	
Turtall 1 cyl: (Turtall?)	R3010 (180 rpm)	Harald Svendsen
Turtall 2 cyl: (Turtall?)	A5520 (300 rpm)	Michael Gregor
Lengst kjørt distanse:	739 km (Norton -69)	Stephen Degener
Eldste fører:	79 år	Steinar Omvik
Eldste motorsykkel:	R2250. (1936)	Bjørn Nesbø
Yngste fører:	19 år	Håvard Laupsa
Nyeste motorsykkel:	RD8885 (2023)	Torgeir Vatnehol
Beste motorsykkel før 1945 :	L17372	Kristoffer Haaland
Beste motorsykkel før 1946-80:	JU4216	Cathrine Søndergaard
Beste motorsykkel etter 1980:	RD8885	Torgeir Vatnehol
Beste spesialbygd Motorsykkel:	U338	Kjetil Frengen
Beste bilde delt på Facebook eller Instagram:		Martin Pedersen

Æresmedlemmer: Helge Morten Herland og Lars Jan Haaland

Antall registrert: 156
Antall km kjørt: 36549
Snittalder sjåfør: 58,46



Sognefjellet



Leif Henriksson på Matchlessen til Per Egil før tomgangskonkuransen.



Digital måling av RPM



Nybygget Triumph fra ACE Classic

AGM tur til Almunecar Spania

Tekst og bilder: Nils Østenfor Hjallen

11. februar i år var vi en gjeng på ca. 40 stk som dro fra AGM med buss til Gardermoen med destinasjon Spania. Først med fly til Malaga, og deretter buss til hotellet i Almunecar, ca 1 time nordøst for Malaga. Det er fortrinnsvis AGM kunder som har handlet sykler der de siste årene som får tilbud om å være med, og en må bestille i god tid på senhøsten for å få plass.

Denne turen, som de har hatt nesten hvert år i 10 år, er basert på at alle sender syklene med MC-Transport fra Alf Graarud et par uker før avreise. Ved ankomst Spania står trailerne klare på stedet, og vi får utlevert syklene samme dag vi kommer. Hver trailer tar 31 motorsykler (uten sidekofferter, da de tar for mye plass). Denne gangen var det 2 fulle trailere som var sendt nedover. De hadde også med seg sykler til andre destinasjoner i Spania på samme turen. De fleste stilte med Tigere og adventure sykler av forskjellige merker, men det var også flere som hadde vanlige veisykler.

Det var meldt bra vær, men det var ikke supervarmt. Temperaturen varierte fra 8 til 15 grader, og

det var også noe vind, ikke ulikt en vanlig norsk vår/sommer. Hotell Bahia Tropical i Almunecar hadde bra standard, med stor garasje under hotellet som vi stort sett disponerte alene. Vi var ca 38 sykler med noen passasjerer, og vi ble delt inn i grupper. En racergruppe, en medium, og en mer avslappet gruppe. Etter oppmøte ca kl 10 hver dag, fordelte folk seg mellom gruppene etter ønske.

Opplegget fungerte stort sett bra, men vi «mistet» iblant noen, i tilfeller der det ble for mye strekk i gruppen. Alle fant imidlertid veien tilbake eller ble samlet opp igjen av bakre gruppesjef som kommuniserte med leder foran. Vi hadde på forhånd fått



Det ble gammel Tiger denne gangen. Fin å kjøre med passasjer.



Hotellet i Almuneca

greie på de ulike rutene, og det var også mulig å ta egne turer eller å organisere med en mindre gruppe. Noen hadde vært med på nesten alle turene de siste 10 årene, og hadde derfor andre ønsker enn de som var «rookies». Jeg fikk med



En liten gruppe på vei til Ronda. Sierra de las Nieves i bakgrunnen.

meg en liten gjeng på egen tur en til Ronda, der mange andre hadde vært tidligere. Det er tyrefekterhovedstaden i Spania, med flotte bygninger og en spektakulær kløft som deler byen i 2.

Etter et par-tre timer kjøring fra utgangspunktet på hotellet, hadde vi lunsjstopp på koselige små steder. Turene var fra ca 18 mil til 40 mil pr dag, som regel var vi tilbake i 5-6 tiden på kvelden. Da var det «After bike» med samling utenfor baren ved bassenget, i full MC mundur. Blir jo veldig tørst av å kjøre hele dagen. Veldig trivelig og

sosialt. Ut på valgfri bespising på kvelden, og så rett i seng for å være klar til neste dag.

Det ble 6 flotte turer, totalt ca 150 –200 mil, kun en dag med litt regn (og kun 3 varme-grader oppe i høyden) ellers opphold og mye sol.

Turene gikk i området som hørte til Granada og Sierra Nevada. Flotte asfalterte småveier med mange svinger. Trollstigen blir liten sammenlignet med mange av veiene vi kjørte! Til slutt leverte vi syklene til MC-transport, som fraktet de tilbake for henting på Graarud en uke senere.

Diverse steder vi var innom: Adra, Motril, Albunol, Ronda, Ferrari Road, Trevelez pluss mange steder jeg ikke husker navnet på.

Hva kostet det? Pris for meg med passasjer Sølvi inkl transport til fra flyplass, hotell med frokost og en felles middag, kostet ca 25000,- inkl. MC transport T/R (kun meg og 1 MC var ca 18000,-). Det blir nok noe mer neste år pga dårlig norsk valutakurs for tiden. Vi synes vi fikk mye for pengene, og bra å kunne ha med egen sykkel.

Årets tur var med gammel Tiger 955. Den fikk litt fet blanding oppe i høyden over 1200



Lunsjstopp i fen fjellandsby.

meter, men ble «frisk» igjen når den kom nedover igjen. Neste år blir det «ny» Tiger 1200 Rally Pro.

Takk til reiseledere i AGM og flinke marsjaller for et bra arrangement og fine opplevelser!



Sølvi i fjellene i Sierra Nevada

Et flott avbrekk fra vinterdvalen og en fin rustløser før sesongen er i gang igjen. Vi har meldt oss på ny tur igjen i februar, samme hotell og opplegg. Kan fort bli en tradisjon dette.

Mvh Nils Østenfor Hjallen



WATOC-meeting oktober 2023

Text: Thor Christer Høimyr Karlsen, ILO Bilder: Aage Gjelsvik

Undertegnede og Åge Gjeldsvik (formann) ble invitert til Nederland, nærmere bestemt Achterveld, for å representere TOMCC Norway.

På møtet kom også representanter fra Tyskland, England, Nederland, Danmark og Frankrike. De som ikke kunne komme ble med på møtet online (New Zealand, Australia og Sverige).

Vi diskuterte klubbens nåværende situasjon og planer for 2024, men kanskje fremfor alt var det et hyggelig møte med gode venner.

Vi reiste fra Jessheim og landet på Schiphol, der vi skulle ta toget videre mot Achterveld (at vi først tok toget i motsatt retning trenger vi ikke å snakke så mye mer om).

Kommer oss til slutt til Achterveld og for å orientere oss der tar vi en tur innom en restaurant(pub) for noen vel behøvelige forfriskninger. Etter det besøket fant vi lett frem til en taxi som kjørte oss til destinasjonen, et Guesthaus, hvor vi også møtte andre representanter for klubbene.

På Guesthuset spiste vi en fortreffelig middag med de andre representantene. Der hadde vi en hyggelig kveld og dagen etter var vi klare for møteaktiviteter. Møtets beliggenhet var beleilig plassert rett ved siden av byens kirke.

Møtet ledes av formann Paul Tenbroeke. Møtet omhandlet bland annet om å samhandle treffdatoene for de forskjellige planlagte treffene i medlemslandene neste år samt driften av de forskjellige klubbene, det vil si sånt som medlemstall, antall forhandlere etc.

Gledelig nyhet angående økende medlemstall fra Tyskland. Dette skyldes fremst at Tyskland har vært veldig aktive på Facebook. De har gått opp fra 100 medlemmer til 400 på fire år! Kanskje dette er noe vi i vår norske klubb burde tenke på å gjennomføre vi også?



Kontakten med den australske klubben har også blitt bedre (de har rundt 130 medlemmer).

Antall medlemmer i de andre klubbene holder seg noenlunde stabilt.

Andre ting som ble tatt opp var for eksempel Wattoc Rally of the Year og oppfordring om å sende de forskjellige Flyers'ene som blir laget til hverandre.

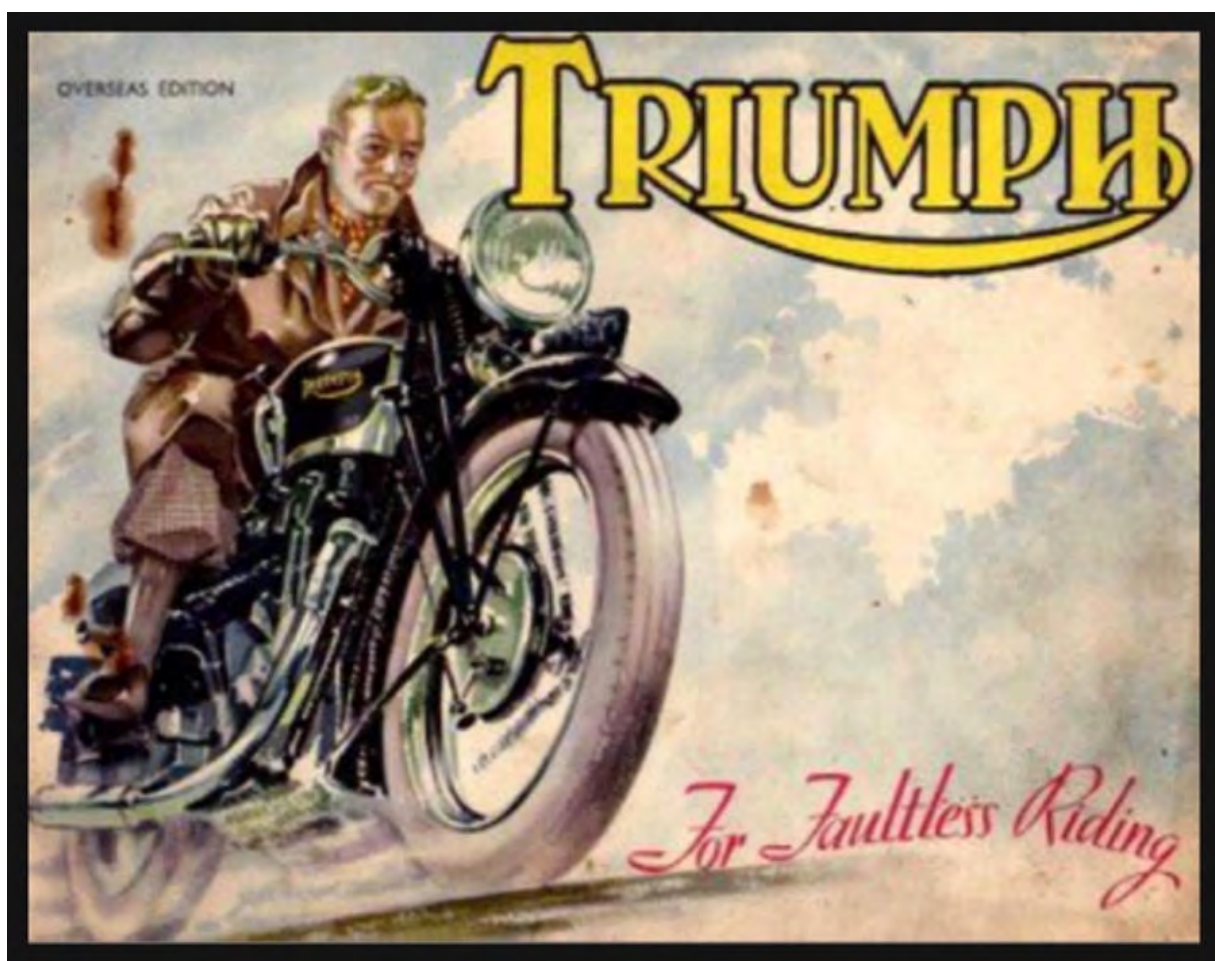
Det ble også diskutert om Wattoc challenge fungerte som planlagt og hva som eventuelt kan forandres, men foreløpig er fremtidige Wattoc-challenger lagt på is. Hensikten med denne konkurransen var å få folk til å reise mer på utenlandske treff. Wattoc-meeting 2024 skal bli holdt i Norge, det vil si, nærmere bestemt i nærheten av

Jessheim grunnet nærhet til flyplass. Etter møtet reiste vi til en stor Triumph-forhandler (Bloms Motoren). Der hadde de alt av de nyeste Triumph'ene samt en solid samling av klassiske Triumph motorsykler.

Senere på kvelden var det sosialt samvær som stod på programmet, med god mat og drikke dertil.

Til slutt kan sies at deltakelsen i Watoc er et viktig samarbeid for alle de forskjellige klubbene.

Thor Christer Høimyr Karlsen, ILO



Lucas Rally 2023

11-13 august

Tekst: Nils Hjallen / Bilder Are G. Barstad

Årets Lucas Rally ble som vanlig avholdt i Han nåsleiren ved Evje.



Det var færre deltakere enn det de hadde håpet på i år, var vel kun opp imot 100 stk, og vi ble oppfordret til å spise godt og kjøpe mye i kiosken, slik at de ikke gikk i underskudd.

Mange flotte sykler å se. Også i år var det flere Norton og BSA, i tillegg til andre gamle engelske merker, generelt mange eldre sykler. Flott at folk holder de flotte veteransyklene i gang, bare så synd at det ikke er noen stor rekruttering av de yngre.

Arena MC fra Sandnes var også representert, med tilbud om prøvekjøring av nye Triumph modeller. Evje ligger jo på sørlandet midt mellom øst og vest, og det kommer derfor både folk fra Bergen og Stavanger i tillegg til noen Østlendinger, så det er en fin mix med folk.

På lørdag var det fellestur til Fennefoss elvekraftverk ved Evje sentrum, som var rett ved Roadrunners MC sine lokaler. Der var det omvisning i kraftverket, og servering av vafler på klubbhuset.

Et lokalt band stod for litt underholdning på kvelden. Det er mange flotte motorsykelveier til og fra Evje, og mange muligheter for å ta diverse omveier. Vi er heldige er i Norge som har så mye flotte veier!

Takk for nok et trivelig treff. Vi kommer nok en tur også neste år.

Nils Østenfor Hjallen



Nils Hjallen sin Rocket



Britannia Rally, Norge 23

Tekst og bilder: Are G. Barstad

Britannia Rally ble i kjent stil holdt i månedsskiftet juni/july. Dessverre var det meldt dårlig vær på søndagen, noe som gjorde at noen reiste hjem på lørdagen, men mange sykler, og hyggelige folk var det likevel.



Frokostgjengen: Johanna, Astrid og Anne



Kan dette være Super'n sin..



En hyggelig gjeng, i godt driv.



T.K. har helt klart kokketalent!



TRIUMPH THREE-MODEL

The 3T De Luxe, Speed Twin and Tiger 100—All Vertical Twins, of Course—are Being Continued for 1948

FOR 1948, Triumphs will be introducing certain modifications to their existing range of machines as and when circumstances allow. This somewhat bald statement reflects present-day conditions. It is also a warning that it may be a month or two before some of the 1948 modifications appear on Triumph production models. So successful have been the 1947 Triumph engines, however, that no alterations to the actual power units are at

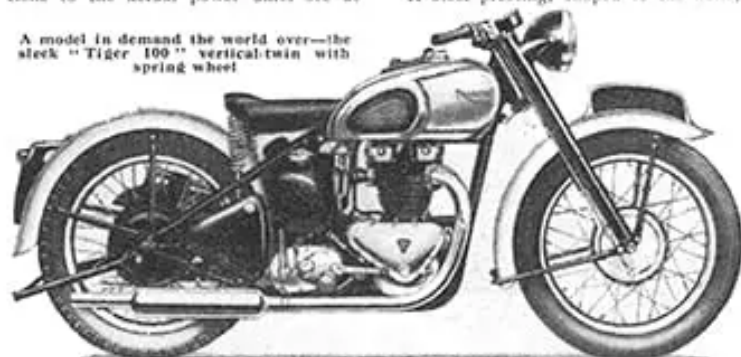
detachable mudguard blade is bolted. The lower forward member of the mudguard joins its upper detachable member at this bridge-piece. A steel pressing, shaped to the hand,

The Tiger 100 will have a ribbed front tyre in place of the studded type. The size will be 19-3.25.

All models will have a domed, Tin head lamp glass in order to fan out the beam of light. The domed shape improves the appearance of the machine as well as its driving light.

Fully described in our issue of September 25th, 1946, the Triumph spring wheel is now being produced in greater numbers. But it is still available only on new machines as an extra. Readers will remember that this neat arrangement adds a mere 12lb to the total weight of the machine to which it is fitted. What does it do to unsprung weight? It ensures that only about 80lb of the model remains unsprung. Moreover, the wheel, with its 2in movement, has proved itself to be a

A model in demand the world over—the sleek "Tiger 100" vertical-twin with spring wheel

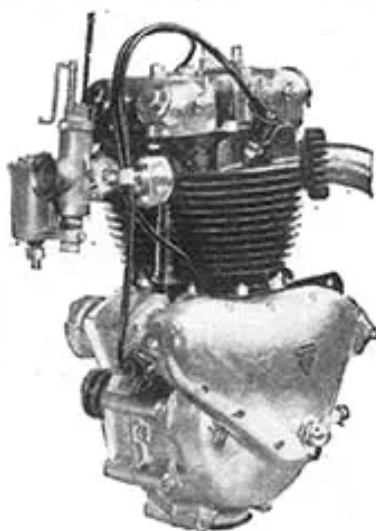


present intended. Those modifications that are planned are merely refinements to an already proven range.

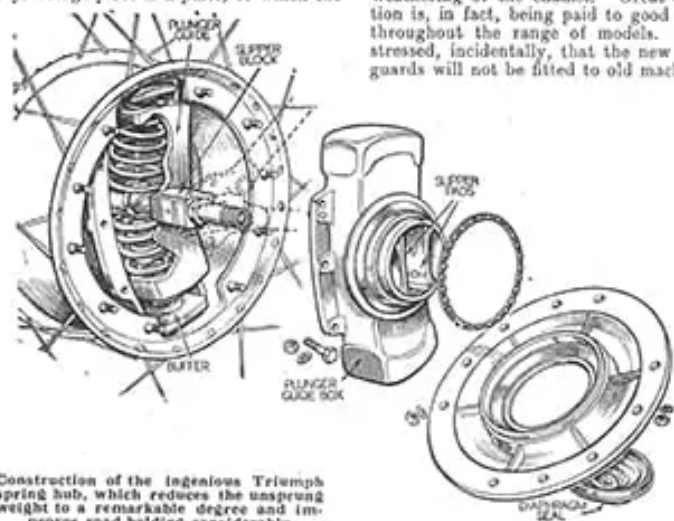
As an instance, a new rear mudguard has been designed for the Speed Twin and the specially tuned Tiger 100. This mudguard is detachable from the seat stays bridge-piece under the saddle. Only two mudguard stays are used on each side (instead of three), and the bridges are welded to the blades in order to eliminate the use of rivets. Welded to the seat-stays bridge-piece is a plate, to which the

secures the rear number plate to the mudguard and serves as a lifting handle. This replaces, on the five-hundreds, the pair of handles common to 1947 machines.

On all models the front mudguard is being modified. The blade is of 5in section as before, but rivets are eliminated by having the forward stay bridge welded to the blade. The stays attached to the telescopic fork legs are stronger than previously. A beaded edge on the front of the mudguard is put there for improved weathering of the enamel. Great attention is, in fact, being paid to good finish throughout the range of models. It is stressed, incidentally, that the new mudguards will not be fitted to old machines.



The "Tiger 100" engine is specially tuned and assembled, and has high compression pistons giving a C.R. of 8 to 1. Ports, cylinder heads and intercasts are polished



Construction of the ingenious Triumph spring hub, which reduces the unsprung weight to a remarkable degree and improves road-holding considerably

highly efficient and comfortable method of rear springing.

The Triumph prop-stand may be fitted as an extra to new models or ordered separately for machines already in use. It is paradoxical that Purchase Tax is payable on a stand only when ordered as an extra for a new machine!

Magnetos and dynamos are gear-driven on all models. Automatic advance-and-retard is standard. The dynamo on all models is neatly housed within the engine

KLUBBEFFEKTER

VI TØMMER
LAGERET!
MYE BILLIG
I PÅVENTE
AV NYE VARER!



T-skjorte Grå: 150,-
NÅ 75,-!



T-skjorte Hvit: NÅ 75,-!
(Rygg har stort trykk)



T-skjorte Sort: 150,-
NÅ 75!



T-skjorte lysgrå: 150,-



Hettegenser: 500,-
NÅ 250,-!



Genser m/kort zip: 400,-
NÅ 200,-!



T-skjorte BR22: 50,-!



Klistremerke
3 stk: 30,-



Tøymerke: 100,-



Klistrebutton : 10,-



T-skjorte BR23: 50,-!



Raske briller: 100,-
Back in stock!



Tøff Bøff: 100,-



Union Jack
Stryk på merke 3 stk: 30,-



Betty Page aka Ingvild Haugse Teigen på Niclas Gedde sin "The White One".

Foto: Ole Morten Schau





Street Triple 765



Trident 660



TF 250-X



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