



Triumph T 160V und T 150V von G. Knaack und K. Wernicke

# Die klassischen, englischen Triples

Text | Fotos: Jürgen Kießlich

„Rocket“ und „Trident“ lauteten die Bezeichnungen der britischen Waffen gegen die japanische Aufrüstung „CB 750“ von Honda, mit welcher die Ära der großen Vierzylindermotoren in Japan eingeläutet wurde. Über die Marke Triumph (GBR) hat der Leser bereits in den Heften 03 und 09/08 Kenntnis erhalten, deswegen sollten hier nur ein paar Kernpunkte erläutert werden. Das Zeitalter der ehemals berühmten und vibrationsfreudigen Twins war Mitte der Sechziger abgelaufen. Das Motorrad boomte weltweit wieder, und der Kunde forderte modernere Konstruktionen. Die „graue Eminenz“, Edward Turner, der Schöpfer der legendären „Speed Twin“, Tiger 100 und, und, und ... war bei Triumph 1964 in den Ruhestand getreten. Damit waren für Doug Hele und seinen Chef Hopwood mit Turners Nachfolger Harry Sturgeson die Zeichen endlich auf Grün gesetzt, um das lange angestrebte Konzept eines Dreizylindermotors sofort in Angriff zu nehmen.

1965 konnte die Maschine als Prototyp von Percy Tait getestet werden, den Namen „Trident“ erhielt die Triple nach dem Dreizack von Neptun symbolisch benannt. Der Motor lehnte sich in vielen Details an seine berühmten Vorgänger mit einem Zylinder zusätzlich an. Aufgrund der geringeren Bohrung baute er nicht wesentlich breiter als der Twin. Die Kurbelwelle wurde vierfach gelagert. Wegen des 120°-Hubzapfenversatzes wurden weitgehend die Vibrationen ausgeschaltet. Auf dem Prüfstand brachte es der Motor bei 7.250/min. auf 58 PS.

Dass die unterdessen bewährte Unit-Bauweise angewandt wurde, durfte wohl die Logik diktieren. Der Primärtrieb erfolgte geräuscharmer mittels Dreifach-Rollenkette. Die traditionelle Herzform des Steuerehäusedeckels musste

der Notwendigkeit der Unterbringung des Lima Rotors Tribut an der Schönheit zollen. Völlig neu war die große Einscheiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder. Die Ventilsteuerung war nach dem „alten“ Modell Speed Twin konzipiert. Drei Amal-Concentric beatmeten den Triple. Ebenfalls als Zeichen der drei Zylinder waren die beiden ovalen Schalldämpfer der frühen Modelle am Ende mit drei „Pfeifen“ versehen.

Der in Meriden von Triumph bis zur Serienreife entwickelte Motor wurde letztlich bei BSA in Birmingham gefertigt. Triumph gehörte zu jener Zeit bereits zu BSA (Birmingham Small Arms Company). 1972 wurde BSA von NVT (Norton Villiers Triumph) geschluckt. Somit entstand die enge Verwandtschaft der beiden sehr ähnlichen Modelle. Aus Marketinggründen konn-

te es ja nicht sein, dass eine völlig neue, bahnbrechende Triumph bei BSA gefertigt wurde, ohne ein direktes Äquivalent zu BSA auf den Markt zu bringen. Unterscheiden sollten sich die Schwestern schon, also wurden es zweieiige Zwillinge. Zum Unterschied standen die Zylinder bei der Triumph T 150 senkrecht gegenüber der BSA A 75 R Rocket 3 (Rakete) mit 10° nach vorn geneigt. Erste Modelle verfügten über das Fahrwerk der Bonneville. 1967 wurden fünf Maschinen in den USA getestet, im Ergebnis machten sich Überarbeitungen notwendig, und der Produktionsstart verzögerte sich. Der Markt in den USA wurde mit den ersten Maschinen bedacht. Großbritannien und Deutschland hatte ab 1969 die Ehre der Belieferung. Viele Nachbesserungen waren während des Produktions-

anlaufs notwendig. Wesentlich unterschieden sich die Rahmen der beiden Versionen. Während man bei BSA einen Doppelschleifenrahmen verwendete, griff man bei Triumph auf eine ältere Variante mit Einrohrrahmen und angeschraubtem Rahmenheck zurück. Weitere Fahrwerksteile waren identisch. Perfekt abgestimmte Motoren trieben die Maschinen vibrationsfrei bis 190 km/h. Im Rahmen der Modellpflege gab es über den kurzen Produktionszeitraum einige Veränderungen. Beide Modelle erhielten ab 1971 am Hinterrad eine Halbnabe mit Simplexbremse und vorn eine Konusnabe anstelle der Vollnaben-Duplexbremse. Mitte 1972 bekam die Trident ein Fünfganggetriebe und trug seitdem die Bezeichnung T 150 V. Ende des gleichen Jahres wurde am Vorderrad die Lockheed-



Triumph Trident T 160V



BSA A 75 R Rocket 3





Die Schokoladenseite der T 160V

Scheibenbremse bei beiden Modellen installiert und 1973 ein Megaphonschalldämpfer als Neuerung angebracht. Im April 1973 rollten die letzten Rocket 3 aus dem Werk. Das führte auch zu einem Zwischenstopp der Produktion in Meriden. Dazu kam der Betriebsstillstand bis zum Ende der Arbeiterkooperative. Danach wurde die T 160 V, unterdessen mit Fünfganggetriebe und E-Starter ausgerüstet, noch bis Ende 1975 produziert. Die Trident mutierte aus dieser Zeit allerdings zum Zwitter, denn die Maschinen wurden bei BSA gefertigt. Sie bekamen den modifizierten BSA-Motor mit leicht nach vorn geneigten Zylindern montiert. Am Hinterrad wurde eine Scheibenbremse installiert. Speziell für den US-Markt wurde die Triumph X75 Hurrigan gebaut, über das Styling kann man unterschiedlicher Meinung sein, eben amerikanisch. Die letzten Maschinen wurden 1976 aus Restbeständen komplettiert und verkauft. Damit waren zwei tolle Modelle aus der Produktion verschwunden, aber noch nicht gestorben, denn es gibt einen kleinen Kreis von großen Enthusiasten, welche ihre Schätzchen pflegen. Zum letztgenannten Personenkreis und Szenekenner gehört Günter Knaack aus Zeuthen. Obwohl in der damaligen DDR relativ viele Motorradexoten, egal, auf welchem Wege, eingeschleust wurden, eine Trident oder Rocket war mit großer Wahrscheinlichkeit nicht dabei.

Günter Knaack, die Leser haben ihn in vorangegangenen Berichterstattungen schon mehrfach als Edelschrauber und seit 2013 auch als „Windgesicht“ kennengelernt, gelang es, eine Trident T 160 V zu erwerben, aber keine gewöhnliche von der Stange, sondern ein von Les Williams persönlich restauriertes Exemplar. Wie kam es dazu? Ein in Deutschland lebender Engländer kaufte aus den letzten Beständen 1977 ein solches Exemplar. Aufgrund eines Unfalls machte sich ein Neuaufbau notwendig – und genau diesen Auftrag erfüllte Les Williams persönlich. Daran entstand das hier vorgestellte Schmuckstück mit der Doppel-



Die Legende „Slippery Sam“

scheibenbremse im Vorderrad. Viele Jahre später machte sich eine Grundinstandsetzung notwendig. Ein Auftragnehmer in Deutschland erfüllte diese Aufgabe in äußerst mangelhafter Qualität, in dessen Ergebnis der Besitzer die Maschine frustriert veräußerte. Günter Knaack wurde der neue Besitzer und machte wieder daraus, was vor Jahren Les Williams präsentiert hatte.

Auch im Rennsport gab es beachtliche Erfolge mit den Triples, besonders auf der Isle of Man und in Daytona. Ein besonderes Motorrad muss da genannt werden: Insider spitzen die Ohren – Slippery Sam – eine wieder erstandene Legende. In der Klasse der großen Productions Racer waren die englischen Triples von 1970 bis 1975 unschlagbar. Die hier besonders benannte Maschine hatten die Werksmechaniker auf den Namen Sam getauft. Da Tom Dickie den Le Mans Start in Douglas verpatzte, kam Sam nur auf Platz vier ein, aber Malcolm Uphill sorgte mit einer Trident für den Sieg. Beim Bol d'Or in Monthlery siegten Paul Smart und Tom Dickie auf Trident. Percy Tait und Steve Jolley pilotierten den stark Öl verlierenden Sam, worauf Tait schimpfte „Bloody Old Slippery“. Also war Slippery Sam bis zum heutigen Tag als solcher berühmt geworden. Da Ray Pickrell nicht auf seine Rocket 3 zurückgreifen konnte, setzte man ihn auf die XWD 583H, so die korrekte Bezeichnung von Slippery Sam, und er siegte vor weiteren Triples. Fast schien das Ende gekommen zu sein. Das Werk wurde geschlossen und die Werksmaschinen verkauft. Dem Mechaniker der Rennabteilung Les Williams haben wir die Rettung der Maschine zu verdanken; er versteckte sie in Einzelteilen zerlegt. Ray Pickrell bohrte bei Doug Hele um den Erwerb der Maschine solange, bis dieser unter dem Siegel der Schweigsamkeit zusagte. Les Williams bereitete in aller Heimlichkeit 1972 die Maschine für das Rennen auf der Isle of Man vor und organisierte auch den Transport dahin. Pickrell wurde für seinen Einsatz bei einem 100-Meilenstreckenschnitt mit dem zweiten TT-Sieg



Rennausführung T 160V in Most 1985

belohnt, wohlgermt mit einer verbesserten Serienmaschine. Mit einer reinrassigen Trident-Rennmaschine holte er sich in der F 750 seinen dritten Sieg. Les Williams wollte Sam nicht zum 73er-Production-Rennen zur Verfügung stellen. Letztlich durfte Tony Jeffries doch damit starten und siegte bei Regen und Hagel vor John Williams und Dave Dixon, beide ebenfalls auf Trident. Die Experten waren nach drei TT-Siegen in Folge munter geworden. Der Wert der Maschine stieg steil nach oben, deshalb ließ sich L. Williams wiederum überzeugen und gab das Signal zum Start, 1974 sogar in der auf 1000 ccm angehobenen Serienklasse. Hier sollte Slippery Sam unter Mike Grant, der noch nie mit einer Serienmaschine auf der Insel am Start war, gegen leistungsstärkere Vierzylindermaschinen bestehen. Ungefährdet siegte er vor Helmut Dähne und dem unvergessenen Hans-Otto Butenuth auf ihren R 90S. Vor der 75er-TT wurde das Reglement geändert. Damit hatte Williams nochmals die Chance, die Trident zum Sieg zu fahren, das heißt, den Rennmarathon auf 607 Kilometern zu überstehen. Williams musste die Maschine unter den Farben von NVT und John Player an den Start bringen. Alex George und Dave Croxford wurden mit einem Schnitt von 160 km/h und dem fünften Sieg in Folge zu den Helden der Insel. Slippery Sam konnte endlich in den wohlverdienten Ruhestand treten; so dachte man zumindest, als die Rarität 1984 von Roy Richards in dem neu eröffneten National Motorcycle Museum neben vielen hochdotierten Rennmaschinen einen Ehrenplatz erhielt. Dann kam es zu katastrophalen Folgen, als durch eine leichtsinnig weggeworfene Zigarettenkippe am 16.09.2003 ein riesiger Brand ausgelöst wurde und drei von fünf Hallen restlos samt den unwiederbringlichen Exponaten, dabei auch Slippery Sam, abfackelten. Zum Glück hatte Les Williams in seinen Schatzkisten noch Originalteile dieser Maschine. Anfang 2004 konnte er eine neue Slippery Sam präsentieren.

## Bücher

### AWO – Die Geschichte einer Legende



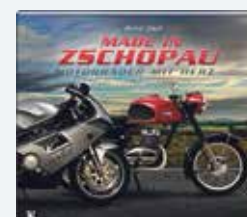
34,- Euro

### DKW – Motorradport 1910 – 1939



19,- Euro

### MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

### Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter  
www.top-speed.info