

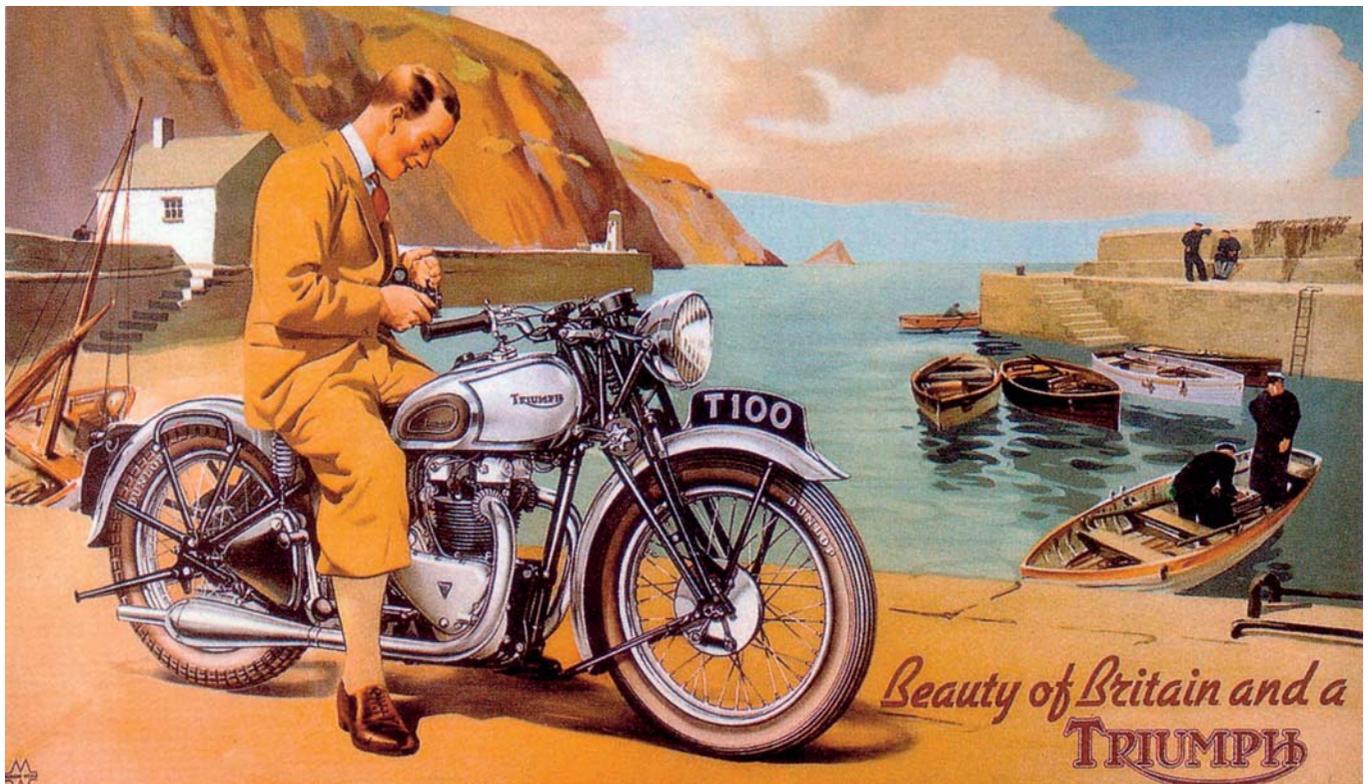
Eine Triumph „Tiger 100“

Kopie des Großschönauers Bernd Olbrich von 1963



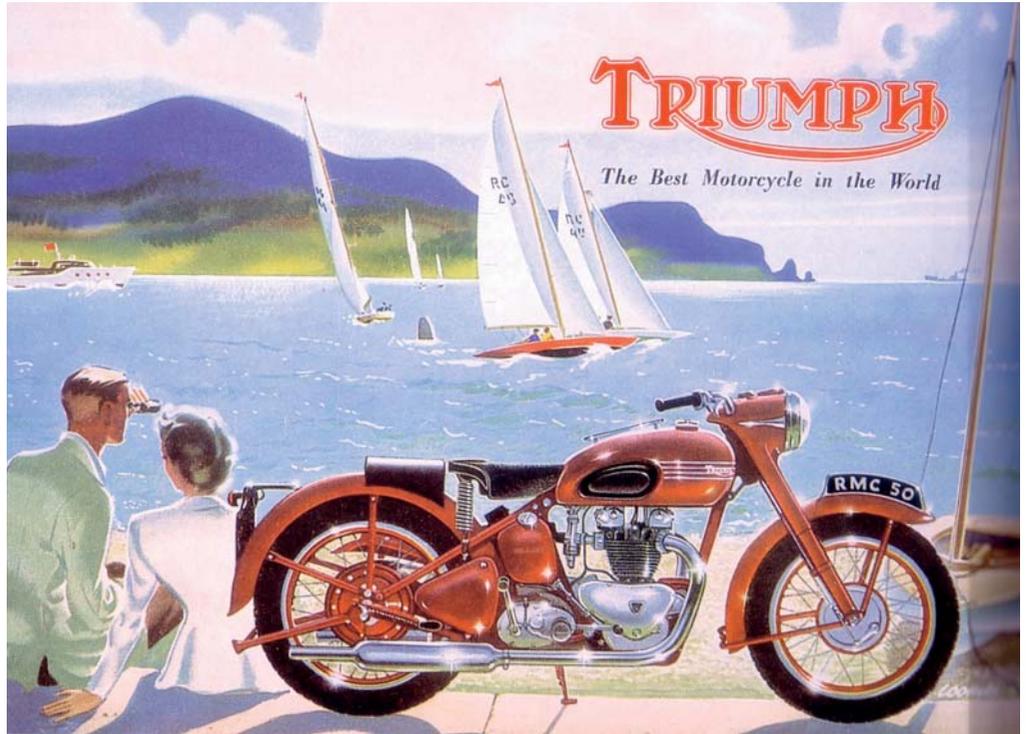
Bernd Olbrich aus Großschönau ist heute dem „Edelschrauber-Alder“ entwachsen und widmet sich seinen Autohäusern sowie seinen Pflichten im Gemeinderat – wie man sieht, bereiten ihm die Motorradlerlebnisse aus der Jugend, wie hier mit der Megola, noch viel Freude

Das ist das Original Nr. 1, die legendäre Triumph „Tiger 100“ aus dem Jahr 1939, äußerlich mit der „Speed Twin“ von 1938 identisch



Als Edward Turner seine neueste Kreation, die Triumph „Speed Twin“, 1938 auf der berühmten Earls Court Show in London präsentierte, kam das schon einer kleinen Revolution auf dem Motorcycles-Sektor gleich. Turner war zu dieser Zeit als einer der genialsten Motorradkonstruktoren der Motorradinsel bereits berühmt, aber mit der „Speed Twin“ hat er sich ein Denkmal für ewig gesetzt. Der 500-ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor war in seinen gesamten Konstruktionsmerkmalen der Fachwelt weit voraus. Gerade in Großbritannien sorgten ja hervorragende Motorradkonstruktionen seit der Jahrhundertwende für stete Aufmerksamkeit, zumindest sollen die legendären „Brough Superior“ und „Vincent-HRD“ mit ihren großvolumigen und vor Kraft strotzenden V-Twins genannt werden. Der „Speed Twin“ verfügte bei seinen 498 ccm Hubvolumen, ergo pro Zylinder 249 ccm über einen Hub von 80 mm und eine Bohrung von 63 mm. Die geschmiedete Kurbelwelle drehte sich in nur zwei Kugellagern im vertikal geteilten Kurbelgehäuse aus gegossenem Aluminium. Die Kurbelwelle verfügte über eine zentrale Schwungscheibe, die Kurbelwangen waren gleichzeitig als Ausgleichsgewichte konzipiert. Der urbritische Paralleltwin erbrachte im Grundmodell relativ bescheidene 27 PS Leistungsabgabe, aber das war ja nur der Einstieg einer neuen Motorradgeneration. Nicht für umsonst bezeichneten namhafte Motorradfachjournalisten wesentlich später, erst nachdem der Begriff „Superbike“ überhaupt geboren wurde, Turners „Speed Twin“ als das erste „Superbike“ in der Motorradgeschichte überhaupt.

Bereits ein Jahr später (1939) schlug Turner ein weiteres Mal zu. Mit seinem ebenfalls im Stammhaus in Coventry entwickelten Nachfolgemodell unter der Be-



Das ist das Original Nr. 2, eine „Speed Twin“ aus der Nachkriegszeit, evtl. von 1945, eindeutig zu identifizieren aufgrund der vorhandenen Telegabel

zeichnung „Tiger 100“ präsentierte er für lange Zeit das berühmteste Modell, aus welchem über Generationen hinweg ständig neue Kreationen entstanden. So war sie sogar der Urahn der berühmten „Daytona“ und „Bonneville“, unter Liebhabern errang das letztgenannte Modell als „Bonni“ Weltruf. Einer der berühmtesten Triumph-Fahrer war der Schauspieler Steve McQueen, aber nicht als Playboy, wie evtl. viele Leute meinen, nein, im harten Rennsport, auch im Offroad-Einsatz machte er eine bemerkenswerte Figur. In der ehemaligen DDR war er sogar bei den einzigen Six Days, welche 1964 im Raum Erfurt ausgetragen wurden, auf Triumph in der USA-Nationalmannschaft vertreten und begeisterte die heranwachsende Motorradgeneration. Die Bezeichnung des Sportmodells „Tiger 100“ beruhte auf deren erreichbarer Endgeschwindigkeit. Die britische Motorradindustrie unterzog zu jener Zeit ihre Maschinen Tests auf der berühmten „Brookland“ Hochgeschwindigkeitsrennbahn. Die erzielten Höchstgeschwindigkeiten in Meilen pro Stunde standen Pate zur Typisierung der Modelle. T 100 entsprach 100 Meilen top Speed auf der Teststrecke gemessen. Zumindest mit dem Beginn der Serienfertigung der „Tiger 100“ wurden die ausgelieferten Maschinen mit einem von Turner handschriftlich signierten Zertifikat an

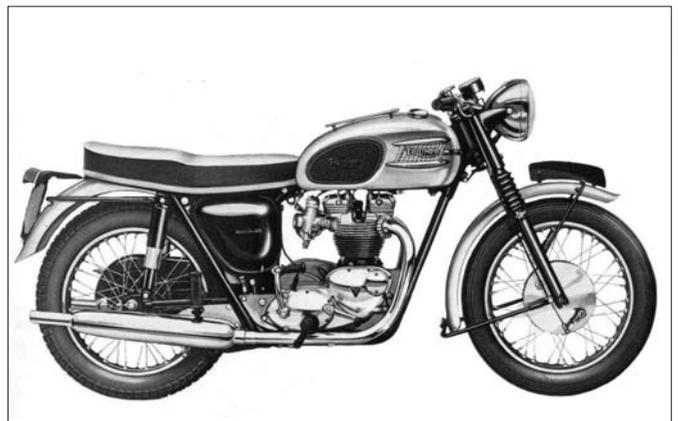
den Käufer übergeben, in welchem die erreichbaren 100 Meilen garantiert wurden.

Das ist der eigentliche Anfang der heutigen Edelschraubergeschichte. Im Heft 9/09 lernte der Leser bereits den Großschönauer Bernd Olbrich mit seiner Megola kennen. Bei den Recherchen dazu wurde die nun folgende Story geboren. Der heranwachsende Autoschlosser hatte mit der Restaurierung der Megola sein Können unter Beweis gestellt und stieg gleich auf die höchste Sprosse der Leiter der Edelschrauber – nun sollte es ein Eigenbau, ein richtiges Unikat werden. Dazu wurde eine in seinem Besitz befindliche Triumph „Speed Twin“ geopfert. Der Starrrahmen und die Trapezgabel passten nun gar nicht in seine Vorstellungen eines mo-

dern Motorrades, und ein neues Konzept wurde entwickelt.

Die neue „Tiger 100“ aus Meriden, das sollte das Vorbild, der Knaller werden. In Eibau lebte sein Cousin Ludwig Wurm, zu jener Zeit bereits einer der British Bike-Gurus der ehemaligen DDR. Dieser konnte mit gutem Fachrat und auch manch seltenem Teil helfend zur Seite stehen, hatte ihm doch schon vor Jahren Vater Fritz Olbrich geholfen, eine Ariel „Red Hunter“ auf die Räder zu stellen. Noch ein weiteres Motorrad musste als „Organspender“ geopfert werden: die Pannonia war mit ihrem damaligen Fahrgestell sehr fortschrittlich konzipiert. Ihre geschmiedeten Gabelbrillen aus Duraluminium waren gesuchte Teile bei „Edelschraubern“ und auch Rennfahrern für ihre

Das ist das Original Nr. 3, eine echte „Bonni“ aus den frühen 60er-Jahren, so sollte die „Neue“ in etwa aussehen



KALENDER-BESTELLUNG
„History 2010“
 unter
www.top-speed.info

History
 2010
 Der Kalender für Classic-Fans!



Das ist die „Fälschung“, Bernd Olbrichs eigene britische Kreation einer „Tiger 100“ Made by Olbrich-GDR, dafür sollte er noch nachträglich von der Queen geadelt werden

Fahrgestelle, dazu wurde das Steuerrohr auch gleich noch abgesägt, um es in den neuen Rahmen einzupassen. Die Vollnabenbremsen der Pannonia waren ebenso gefragt wie die der BK aus Zschopau. Pannonia hatte Simplexbremsen in der Alunabe mit eingezogenem Gussring, und die der BK waren sogar aus Elektron gegossen. Bernd entschied sich für die ungarischen Produkte. Die 19-Zoll-Felgen stammten von MZ und wurden verchromt, die Vorderradnabe war, wie erwähnt, von Pannonia, die hintere Nabe mit der urenglischen „Dosendeckelbremse“ wurde vom Original übernommen. Die Gabelholme verwendete er von der Jawa 350. Das Steuerrohr bewegte sich in den Drucklagern der Pannonia, um deren Gabelbrillen als Originalteile verwenden zu können. Die Schwinge war ein von MZ umgearbeitetes Teil, ebenso die Federbeine.

Das Konzept des Rahmens wurde dem damaligen Trend der modernen englischen Maschinen angepasst, wobei die Bauform des Twins schon bestimmte Prämissen setzte. Ganz besonders aber das „pre unit“-System des Motors, dessen Aufnahme im Rahmen aufgrund des vom Motor getrennten Getriebegehäuses gegenüber

dem Einbau eines Blockmotors wesentlich komplizierter war. Aber das sind ja gerade die Herausforderungen für einen angehenden „Edelschrauber“, und diese galt es zu meistern. Einzelne Stücke des originalen englischen Rahmens aus dem Jahr 1938 mit gemufften Verbindungen konnten Verwendung finden. Der gesamte hintere Anbau mit der Lagerung der Schwinge, der Aufnahme des separaten Getriebes sowie der oberen Doppelrohrführung nach hinten wurden völlig neu entwickelt. Den hinteren Kotflügel spendete eine MZ zur Umarbeitung. Vorn wurde ein sportlicher, schmaler Kotflügel aus der Abdeckung eines Ersatzrades von einem alten Auto angefertigt. Der Tank stammt von Pannonia. Er wurde an der Bodenplatte wesentlich verändert, um für den Zylinderkopf genügend Platzfreiheit zu schaffen. Er passte sich wunderbar der gewünschten englischen Linie an. Hinter den geschmackvollen Seitendeckeln à la AJS/Matchless verbergen sich Batterie, Teile der E-Anlage sowie der Öltank. Die Seitenkästen und ihre Deckel wurden aus Tiefziehblech von Hand gefertigt. Da ihm sein Cousin Ludwig Wurm dafür vorhandene Holzmodelle zur Verfügung stellte, wurde ihm die Auf-

gabe erleichtert. Die meisten alten Motoren, nicht nur die der britischen Ladys, wurden mittels der konventionellen Trockensumpfschmierung versorgt, so auch der „Speed Twin“-Motor. Im Allgemeinen betrug das Volumen der separaten Öltanks ca. eine britische Gallone, was 4,5 Liter entspricht. Die Kraftstofftanks waren in etwa für vier Gallonen Inhalt ausgelegt. Die Sitzbank ist ein gelungener Eigenbau. Das Rücklicht der englischen Firma Lucas wurde in der CSR gekauft, da gab es zu jener Zeit aufgrund von Norton-Importen Teile für englische Motorräder offiziell im Angebot. Der Halter dazu konnte originalgetreu nachgestaltet werden. Der Lenker wurde aus Stahlrohr selbst geformt, die Armaturen, Hebel, Griffe, etc. stammten von einer BSA 200. und der Scheinwerfer mit Haltern fand von einer AWO Verwendung. Eine weitere Herausforderung war mit Sicherheit

die Anfertigung der kompletten Auspuffanlage nach Triumphvorbild. Viele Kleinteile mussten, wie üblich, in mühsamer, aber freudvoller Kleinarbeit selbst gefertigt werden. Die großen „Gartenzaun“-Tankembleme wurden nachgegossen und dann auf das Feinste nachbearbeitet.

Das gesamte Design der Maschine war perfekt wie die komplette Ausführung gelungen. Der stolze Besitzer konnte nun an das Fahren denken. Aufgrund der vorhandenen, alten Kraftfahrzeugpapiere hatte er nicht das leidige Problem der Zulassung bei den zuständigen Behörden, und es konnte losgehen mit den Fahrten auf der eigenen, selbst gefertigten schwarzen „Lady“. Dass diese neue „Triumph Tiger 100“ Aufsehen erregte, bedarf wohl keiner Erwähnung. Leider ist sie nicht mehr auffindbar, sie wurde vor vielen Jahren in Richtung Erzgebirge veräußert. Es wäre sehr interessant, wenn diese Veröffentlichung zur Wiederauffindung eines frühen Jugendtraums beitragen könnte.

Bevor mit der politischen Wende in Deutschland auch eine völlig neue Epoche für die „Edelschrauber“ begann, sollen die Leser im nächsten Heft in Form einer Bildserie mit ein paar Exoten überrascht werden, bei denen die Recherchen nicht für einen kompletten Bericht ausreichen, bzw. nicht vorgestellt werden konnten.

So sah es während dem Rahmenbau nach der „Grundsteinlegung“ aus, zwischen Kurbelgehäuse und der Schwinge ist das relativ massive Stahlteil zur Aufnahme des Getriebes zu erkennen



MOTORRADVERKLEIDUNGEN
MLB
MOTORSPORT
MOTORCYCLE BODYWORKS
 fon / fax: 037362 / 8524 • www.mlb-motorsport.com