



In der Ruhe des Waldrandes sinniert Björn Uhlmann gerne über neue Vorhaben nach. Je nach Lust und Teilverorrat baut er einen Café Racer oder

# Triumph-Träume, die am Waldrand reifen

Text und Bilder:  
Daniel Riesen

Mit Leidenschaft und grossem handwerklichen Können baut Björn Uhlmann Bikes von Triumph um und auf. Nimmt er sich den alten Bikes an, schreibt er damit auch die Familiengeschichte weiter.

Am liebsten, sagt Björn Uhlmann, nach längerem Gespräch über Motorräder im allgemeinen und seine Bikes im speziellen, am liebsten möchte er einfach einen Motor reiten. Ohne alles Drumherum, ohne Rahmen, Räder und all das Zeugs. Der Traum vom puren Power-Ritt.

Man könnte sich, wenn man schon beim Wünschen ist, gleich den mühelosen Flug vorstellen. Doch das dürfte, wenn ich Björn richtig verstehe, sein Traum nicht sein. Denn der 34-jährige Töffhändler, Töffmech und Werkzeugmacher vibriert im Rhythmus von Verbrennungsmotoren. Zu dem Auf- und Abstampfen von Kolben hat er eine innige Beziehung. Für den Arbeitsweg lässt er sie gleich zwölffach für sich ar-

beiten. Nennt sie «meine zwölf Freunde». Er fährt, ökologisch schwer unkorrekt, einen Daimler Jaguar V12. Für ihn ist der Nachhauseweg eine Art Fahr-Therapie.

## Feuer und Flamme

In Björns Herzen lodert das Feuer für den Verbrennungsmotor. So leidenschaftlich, dass er nicht nur eins seiner persönlichen Bikes mit dem Flammenmotiv versehen hat – das sieht man auch andernorts. Er hat sich dieselben züngelnden Flammen auch auf Körper und Arm tätowiert. Eine unwiderrufliche Hommage ans Zeitalter vor dem Versiegen der Erdölreserven. Overdose, Bad Ass, Street Fire und Royal Dust heissen seine bisherigen Bikes; ein Töff mit

Hell müsste bei Uhlmanns Vorliebe für Flammen bald einmal folgen.

Doch hier soll in erster Linie von seinem aktuellen Werk die Rede sein. Von Royal Dust. Die Inspiration zum Namen gab Partnerin Denise, als sie Björn mit Überresten aus der Spenglerei erblickte. Und königlich ist ein Töff aus dem Vereinigten Königreich per se. Am Anfang aber stand nicht der Name, sondern der Motor. Im reichen Fundus des elterlichen Betriebs fand sich ein Dreizylinder einer Triumph T150V Trident. Einerseits. Andererseits erlebte Björn den Triple aus den Siebziger Jahren schon bei Rennen und er durfte eine Rennmaschine aus dieser Zeit, die «Slippery Sam», auch schon selber fahren. «Wenn du so einen Töff vorbeifliegen hörst, das

klingt so klasse, da kommt für mich im Töffbereich lange nichts mehr», schwärmt Björn.

Die Slippery Sam erhielt ihren Namen, als sie bei einem Langstreckenrennen mit leckendem Motor Töff und Pilot vollsabberte. Die wenig ruhmreiche Anekdote machte das Rennbike mit fünf aufeinander folgenden Siegen an der TT Isle of Man wett.

## Vom Vater zum Sohn

Dass man im Betrieb, den Björn Uhlmann heute leitet, einen alten Triumph-Dreizylindermotor findet, ist kein Zufall. Der Name des Geschäfts, Triumph City, ist neueren Datums und ein eher ironischer Verweis auf die zutiefst ländliche Umgebung in Grossaffoltern, im berni-



Uhlmanns Royal Dust: geduckte, puristische Fahrmaschine mit 40-jährigem Dreizylinder.



Hydraulik-Gefässe der gefälligen Art. Natürlich sind es deren drei.



Bremsen von AP Lockheed. Einst das Non-plus-ultra. Genietetes Verbundrad.



Abgeschliffene M2-Schraubchen an der Raste bieten Halt für den Fuss beim Betätigen der Fersenschaltung.

schen Seeland. Der Firmennamen hilft der Erinnerung mehr weiter: Ernst Uhlmann AG. Ernst, Björns Vater, war von 1977 bis 1987, also in den letzten Jahren der alten Triumph, Importeur der Marke. Danach baute er ein umfangreiches Teilelager auf, um die Kundschaft weiter bedienen zu können. Grossaffoltern ist bis heute eine wichtige Adresse für Triumph-Oldtimer-Fahrer geblieben. Der Triumph-Virus wurde Björn also schon früh im elterlichen Betrieb eingepflegt. Vater Ernst und Sohn Björn schmiedeten gemeinsame Pläne. Gezielt absolvierte Björn zuerst eine Lehre als Werkzeugmacher, schliesslich muss man im Geschäft mit Veteranenbikes immer mal wieder Teile herstellen können. Erst danach begann er die



Gänge wechseln per Fersenclick.



Auch ein Oldie braucht einen Tacho – besonders, wenn ihn Björn Uhlmann fährt.

## DIE TRIPLES BEI TRIUMPH



Die T150 Trident hätte Triumph vor dem Niedergang bewahren können. E-Starter, OHC-Zylinderkopf und Scheibenbremsen hätten aber nicht geschadet...

## MOTOR DES NIEDERGANGS UND DER WIEDERAUFERSTEHUNG

Zwar ist Triumph geschichtlich wohl für keinen anderen Motor so bekannt wie für den Parallel-Twin, denn auf diesem basierte die legendäre Bonneville. Doch prägten Dreizylinder-Triebwerke zwei entscheidende Epochen der Triumph History: Ende 60er, Anfang der 70er als Hoffnung in der Abwehr der Japan-Offensive, in den 90er Jahren nach der Wiederaufrechterung der Firma unter John Bloor, in Bikes wie den Tridents, Thunderbirds und Daytonas.

Seit 1952 befanden sich die Marken BSA und Triumph unter einem Konzerndach, operierten aber von unterschiedlichen Standorten (Triumph in Meriden, BSA in Birmingham) aus sehr wohl als Konkurrenten. Bei der aufwendigen Entwicklung eines komplett neuen Motors spannte man indes zusammen.

Mitte der 60er Jahre war absehbar, dass sich das Konzept Zweizylinder nicht endlos weiter dehnen liesse. Unter dem Druck, mehr Leistung aus dem Twin zu kitzeln, litt die Laufkultur und Zuverlässigkeit. Also nahm man unter Leitung des von Norton zu Triumph gewechselten Doug Hele die Entwicklung eines 750er Dreizylinders in Angriff.

Es hätte eine taugliche Antwort auf die spektakulär auf und überholenden japanischen Hersteller werden können. Doch einerseits blieb man bei den bestehenden Bauprinzipien wie OHV-Stößelstangen-Ventilbetätigung und vertikal geteiltem Motorgehäuse, andererseits vergab vor allem Triumph mit einem biederen Design einen besseren Erfolg am Markt. Jedenfalls wirkten die 1968 lancierten Triumph T150 Trident und BSA Rocket 3 im Vergleich zur ein Jahr später präsentierten Honda CB 750 (OHC-Motor, Scheibenbremse) schon bald wie die zweiten Sieger.

Mit der X-75 Hurricane des amerikanischen Designers Craig Vetter, die als erste Werks-Custom überhaupt gilt, schrieb Triumph 1973 nochmals Dreizylinder-Geschichte. Rund 1200 Exemplare wurden gebaut.

Nach einigen Modellpflege-massnahmen wurde die Produktion der Trident 1975 von der Norton-Villiers-Gruppe aufgegeben, in der Triumph und BSA aufgegangen waren.

Heute bildet der Reihendreizylinder in den Grössen 675, 800 und 1050 cm<sup>3</sup> der Kern und das Fast-Alleinstellungsmerkmal von Triumph. Aber das ist eine ganz andere, weitaus erfolgreichere Geschichte. *dr*

zweite Stiffti, diesmals als Töffmech, beim älteren Bruder Christian, bei Harley-Davidson Hagneck, und beendete sie nach dem Aus der seeländer Filiale bei Hess in Ostermündigen. So weit lief es einigermassen nach Plan. Nur das Leben hielt sich nicht an den gemeinsamen Plan, Ernst Uhlmann starb in dieser Zeit. Gattin Hedi Uhlmann übernahm die Geschäftsführung.

«Ich glaube, die Dreizylinder hatten es meinem Vater besonders angetan. Immer wenn davon etwas zu haben war, hat er zugeschlagen.» Die Wahl des alten Triples für Björns Café Racer dürfte auch dem Vater gefallen haben.

## Im Lager kramen und umbauen

Eine puristische Fahrmaschine schwebte Björn Uhlmann vor, und in einem gewissen Sinn puristisch geht er auch beim Aufbau seiner Maschinen vor.

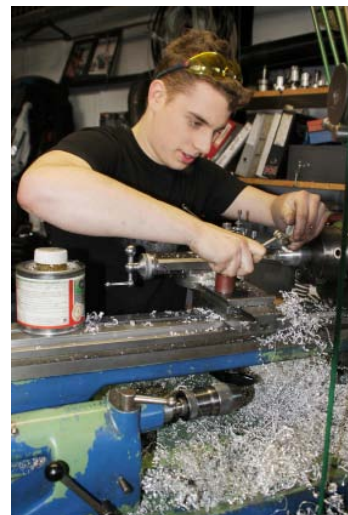
Blättern in Katalogen, Teile bestellen und anschrauben, das ist nicht sein Ding. Die Genese seiner Bikes ist vielmehr ein Mix von Traum und Gelegenheit. Für den Traum zieht er sich an einen ruhigen Waldrand zurück und lässt die Gedanken fliegen. Dann kramt er im Lager nach Verwendbarem – und konstruiert es entsprechend seinen Ideen um.

Ein kleines Beispiel dafür ist der an der Kennzeichenhalter, gefertigt aus einem Daytona-Lenkerstummel, linksseitig direkt auf die Hinterrad-Achse gesteckt. Durch das tief montierte Nummernschild wird das selbst gefertigte Kunststoff-Heck nicht beeinträchtigt.

Viel Arbeit an der Royal Dust steckt im Detail. So dient kein 08-15-Schraubchen für die Standgasverstellung, sondern ein Kleinteil, das er mit einer Art Miniatur-Speerspitzen besetzt hat. Sie-



Flammen auf Body und Tank. Björn lebt Verbrennungsmotoren. Wenn es rummt, lebt es!



Lehrling Nick an der Drehbank: bei Uhlmann lernt man mehr als nur Teile austauschen.

ben an der Zahl, für die sieben Todsünden, wie Björn meint.

Ein noch aufwendigeres Kabinettstückchen ist der Knauf des Schalthebels. Den brauchts lediglich zum Einlegen des Leerlaufs. Diesen Metallknauf hat Björn in einer Vielflächen-Form geschliffen, wie man sie von der Diamanten-Veredelung kennt.

## Hurrican-Tank, Harrier-Räder

Gut in die geduckte Linie fügt sich der Tank ein, der von einer Triumph X-75 Hurricane (siehe auch Kasten oben) stammt. Der Tank sei überzählig gewesen, betont Björn, einen kompletten Veteranen-Töff hätte er bestimmt nicht für seine Zwecke extra zerlegt.

Basis der Royal Dust bilden Rahmen und Motor einer Trident T150V, das V steht für Fünfganggetriebe. Die genieteten Verbundräder stammen von einer Hyde Harrier. Norman Hyde, einst bei der «alten Triumph» in Meriden tätig, machte sich später mit Umbauten, auf Basis von Harrier-Rahmen, einen Namen.

Die (auch) rennsportliche Vergangenheit passt gut in Björns Konzept, denn obwohl er seine Mech-Lehre in Harley-Betrieben absolviert hat, liegt ihm eher die rasante Form des Töfffahrens im Blut. Die schon erwähnte Street Fire zum Beispiel zum Beispiel baute er auch mehr fürs Herbrennen denn fürs Herumgondeln. Den Leistungsschub für den Speed-Triple-Motor durch Lachgaseinspritzung empfand dann selbst Björn als zu viel des Guten und verzichtete fortan auf den Brandbeschleuniger.

An seinem Café Racer ist so modernes Zeugs indes Tabu. Innovation steckt an der Royal Dust dennoch. So hat er die Daumenbremse fürs Hinterrad selber konstruiert. «Ich habe mir existierende Systeme gar nie angeschaut, sondern einfach überlegt, wie man das machen müsste.» Solche Eigensinnigkeit hat zu-



Lehrling Olivia: Schiffsbau kann sie schon, jetzt kommen die Bikes dran.

weilen ihren Preis. Der Bremsdruck bleibt nicht konstant, Björn ist noch auf Fehlersuche. Auch andere Bestandteile zeigten bei ersten Probefahrten noch Schwächen. Das Volumen des Auspuffrohres harmoniert nicht mit dem Hubraum des 750er Triples. «Das Rohr stammt aus einer Yamaha R6, offenbar stösst meine Triumph japanische Teile ab», witzelt der Baumeister. Die Originalpumpe war ihm nicht leistungsfähig genug, eine modernere Konstruktion hat er von Spezialist Norman Hyde erhalten und wird derzeit gerade eingebaut. Der Ölkühler sitzt hinter dem Motor, um diesen und damit den Schwerpunkt möglichst nach vorn rücken zu können.

## Gangwechsel mit den Fersen

Die Daumenbremse hat ihren ganz bestimmten Sinn. Sie entlastet den rechten Fuss, ansonsten für die Hinterradbremse zuständig, die bei Björns Café Racer das Hinunterschalten übernimmt, während der linke Fuss das Hin-aufschalten erledigt. Genauer: die Fer-

Für die Fersenschaltung liess sich Björn Uhlmann durch das Gefühl beim Pferdereiten inspirieren.



sen drücken auf eine Glocke, welche den Schaltautomaten betätigt; einen im Zubehörhandel erhältlichen Quickshifter, der mit Zündunterbrechungen die Gangwechsel durch einen Stellmotor erlaubt.

Der Gedanke sei ihm beim Reiten gekommen, so Björn. Er setzte sich in den Kopf, das Gefühl, das Pferd gewissermassen von hinten zu treiben, aufs Motorrad zu übertragen. Und durch diese Art des Schaltens keinerlei Unruhe in die Maschine zu übertragen. Diese Konstruktion macht, nur so nebenbei, das umgekehrte Schaltschema an Rennmotorrädern überflüssig.

#### Individualität als Versicherung

Für den Uneingeweihten ist die Royal Dust also ein reichlich ungewöhnliches Motorrad, mit Fersenschaltung, Daumenbremse und einem nicht so ganz offensichtlich platziertem Zündschloss. Individuell genug jedenfalls, dass sich Björn vor der Beiz nie ums Abschliessen kümmern muss, zumindest einfach wo Wegfahren wird den wenigsten Langfingern gelingen.

Wer den grossgewachsenen Triumph Customizer sieht, mag sich wundern, dass er sich eine so niedrige, minimalistische Maschine baut. Er habe diesmal das Feeling des rennsporlichen Töffs nahe am Asphalt gesucht. Und erstaunlicherweise passt er ganz gut auf seinen Café Racer, wenn er auf der spärlich gepolsterten Sitzbank ganz nach hinten rutscht.

Die Royal Dust ist zweifelsfrei ein Custom Bike, nur einfach nicht eins mit Langgabel und V2-Motor, wie dies einst üblich war. Er gehört damit einer neuen Generation von Umbauern an, die vielleicht noch nicht so viele Motorräder absetzen wie die Breitreifen-Fraktion. Die aber daran sind, die Szene durcheinander zu wirbeln, zu bereichern. Das hat schon früh angefangen: «Anstelle der üblichen Sachen habe ich Freestyle-Mofas gebaut.» Der Musikgeschmack unterscheidet sich ebenfalls. «Auch wenn ich mich heute nicht mehr so kleide, bin ich doch eindeutig ein Hip-Hopper», erzählt Björn.

#### Zuerst die Show, dann die Tour

Noch hat Björn Uhlmann etwas Zeit für den Feinschliff an der Royal Dust. Denn die Saisonhöhepunkte für Bike und Bike Builder folgen erst in der zweiten Jahreshälfte. Im August ist ein Auftritt an der grössten Custom Bike Show Frankreich, an der Free Wheels, vorgesehen.

Im September folgt die lange Fahrt im Kollegenkreis nach England, an die Ace Cafe Reunion in London und dem Brighton Burn Up. Vielleicht gelingt es ihm bis dann, den Ölverlust des Dreizylinders entscheidend zu verringern. Und vielleicht weiss Uhlmann bis dann auch, wie er angesichts des erwarteten gesunden Durstes des Triples und des schmalbrüstigen Hurricane-Tanks auf halbwegs vertretbare Reichweiten kommt... ■

## Bunte Frühlingsausstellung!



**Sa./So. 2./3. April 2011**  
**10.00 – 17.00 Uhr**



**HOFER**  
2 RAD CENTER

**8708 Mellen**  
Tel. 042 844 21 21  
[www.hofer-2rad.ch](http://www.hofer-2rad.ch)