



TIGER

JAARGANG 49 JANUARI / FEBRUARI 2025 EEN UITGAVE VAN DE TRIUMPH OWNERS CLUB NEDERLAND



ZELFBOUWPROJECT
TRIUMPH GP-RACER

ECHTE THRUXTON
GESPOT IN ENGLAND

ANNA FABER in "PASS THE PISTON"



DE SPEED 400 EN DE SCRAMBLER 400 X

DE NIEUWE TOEVOEGINGEN AAN HET TRIUMPH-GAMMA
BRENGT DE MODERN CLASSICS NAAR EEN NIEUWE GENERATIE



FOR THE RIDE



SPEED 400

SCRAMBLER 400X

Ontdek deze nieuwe machines bij je lokale Triumph-dealer:

GOEDHART MOTOREN
Europaweg, 1d
2411 NE
Bodegraven
0031 (0) 172 650 005
triumph-rotterdam.nl

**MOTOR CENTRUM
EIBERGEN**
Nijverheidsstraat 12
7151 HN
Eibergen
0031 (0) 545 477 404
triumph-oostnederland.nl

MOTOPOST GOES
Nobelweg 4
4462 GK
Goes
0031 (0) 113 231 640
triumph-zeeland.nl

**TRIUMPH
GRONINGEN**
Oeverkruid 6
9738 AK
Groningen
0031 (0) 505 779 199
triumphgroningen.nl

ROKE MOTORS
Industrieweg 19
3641 RK
Mijdrecht
0031 (0) 297 285 218
roke.nl

**MOTOR CENTRUM
RIJEN**
Rijksweg 96
5121 RC
Rijen
0031 (0) 161 240 066
triumph-breda.nl

MOTORCENTRUM BRUURS
De Mossel 57
1723 HX
Noord-Scharwoude
0031 (0) 226 312 162
motorcentrumbruurs.nl

**TLM
NIJMEGEN**
Lagelandseweg 66
6545 CG
Nijmegen
0031 (0) 243 711 111
triumphnijmegen.nl

BLOM MOTOREN LEUSDEN
't Koendert 4
3831 RB
Leusden
0031 (0) 334 635 449
blommotoren.nl



Colofon

jaargang 49
januari / februari 2025

Tiger is een publicatie van
Triumph Owners Club Nederland;
K.v.K. nr.: 40617264,
ING: Triumph Owners Club Nederland
NL19 INGB 0003 8280 74,
ISSN: 1389-8965,
website: www.triumphownersclub.nl

Contributie en lidmaatschap
Het lidmaatschap bedraagt 35,- per jaar,
ingande op 1 mei.
Bij lid worden op afwijkende datum,
wordt per maand 2,50 in mindering gebracht.
Met een hoofd lid samenwonend gezinslid
kan voor 5,- ook lid worden.
Hij/zij is gewoon lid, maar ontvangt geen clubblad.
Het lidmaatschap kan schriftelijk, of per email worden
aangevraagd bij de ledenadministratie,
Tingierstraat 18, 3828 XH Hoogland
email: ledenadministratie@triumphownersclub.nl

Adreswijziging
Doorgeven aan de ledenadministratie met
vermelding van het lidnummer.

Evenementen
Ben je van plan een toerist of treffen te organiseren, dan
is er een formulier met speciale aanwijzingen, die je bij
de evenementen-commissie kunt opvragen.

Redactie
Naar de redactie kun je niet alleen stukjes sturen, maar
ook geboortekaartjes, advertenties en items voor de
agenda. Tekst bij voorkeur via email:
redactie@triumphownersclub.nl,
Anonieme inzendingen en/of inzendingen
onder pseudoniem worden geweigerd. De redactie
kan besluiten omwille van de omvang van de Tiger,
ingezonden artikelen in te korten of samen te vatten.

Bestuur
Voorzitter: André Peeters Weem
voorzitter@triumphownersclub.nl
Secretaris: vacature
secretaris@triumphownersclub.nl
Ledenadministratie: Jan Verhoeven
ledenadministratie@triumphownersclub.nl
Peningmeester: Hans Delissen
penningmeester@triumphownersclub.nl
Algemene bestuursleden:
Frank Pekaar
pr@triumphownersclub.nl
Peter Kos
bestuurslid@triumphownersclub.nl

Medewerkers
Hoofdredactie: vacature
redactie@triumphownersclub.nl
Technisch web beheerder:
Paul Wiggers
webmaster@triumphownersclub.nl
Technisch archief: Jan Beens
technisch-archief@triumphownersclub.nl
Eenhoorn: Peter Kos
eenhoorn@triumphownersclub.nl
Coördinator evenementencommissie:
Paul Wiggers
evenementen@triumphownersclub.nl
WATOC vertegenwoordiger:
Ton Visser
watoc-ilo@triumphownersclub.nl

Realisatie
Vormgeving: Nancy Koom
Fotobewerking: Hans Mijnders
Taalcorrectie: Henk van 't Veen
Druk: Scholma Print & Media, Bedum
© Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen
zonder toestemming van TOCN

Omslagfoto:
Triumph TR5T Trophy Trail op Blom Live
Foto: Hans Mijnders

Redactioneel

Daar is hij weer, een verse dikke Tiger
met veel interessant nieuws en idem
artikelen. Zoals je ziet nu met een
inhoudsopgave als je even snel wilt
zoeken. Ook heeft Nancy op de cover
de letters Tiger subtiel een upgrade
gegeven voor 2025.

In de Gastcolumn dit keer Ton Visser
die zijn collectie Triumphs uitgebreid
heeft met een Trident T150, voor hem
een lang gekoesterde wens.
Ook van Ton is het verhaal over een
originele Thruxton in het wild.
Samen met Ton bezocht ik de
WATOC-meeting in Oslo waarvan
verslag. TOCN ex-voorzitter Paul ten
Broeke was er ook bij (op zijn Tiger ...).
Chapeau!

Dick Hoeneveld vertelt ons op z'n eigen
wijze over zijn belevenissen op een
geslaagd Amelandtreffen.

Bijzonder is het Triumph Grand Prix-racer
zelfbouwproject van clublid André Smit.

Even extra aandacht voor de aankondig-
ing op pagina 21. Op 1 maart organise-
ren we in samenwerking met Triumph-
dealer TLM Nijmegen een lezing over de
schone brandstof Ecomaxx. Misschien
wel van belang als we op onze klassie-
kers willen blijven rijden ...

Hans Mijnders leverde weer een mooie
serie foto's voor deze Tiger. Onder
andere van een geslaagd Blom Live-eve-
nement, waar Jan Verhoeven weer onze
club vertegenwoordigde.

In Hinckley News lees en zie je wat
Triumph voor 2025 in petto heeft. En
weer een Triumph-coryfee die gekop-
peld wordt aan een bepaald model, dit
keer aan een Rocket 3. Stunrijder en
'Daredevil' Evel Knievel (1938-2007)
maakte in het verleden halsbrekende



sprongen op zijn Triumph.

Anna Faber vult, op verzoek van de
helaas te vroeg overleden Onno, dit keer
'Pass the Piston' met haar kilometerrijke
motorhistorie.

Er is weer voldoen te zien en te lezen in
deze eerste editie van 2025.
En: schroom niet om jouw artikel in te
sturen voor een volgende Tiger.

Namens het redactieteam,
Frank Pekaar

INHOUD

- 3 Redactioneel
- 4 Bespiegelingen
- 5 Aankondiging Voorjaartreffen
- 5 Aankondiging Outdoor Eenhoorn Treffen
- 5 Gastcolumn
- 6 Amelandtreffen
- 10 Top Mountain Motorcycle Museum
- 12 Echte Thruxton in het wild
- 14 WATOC-vergadering
- 15 Tiger TR6R
- 16 Zelfbouwproject GP-racer
- 21 Aankondiging lezing Ecomaxx Fuels
- 22 Blom Live
- 24 Hinckley News
- 27 Eenhoornbeurs Wormer
- 28 Pass the Piston, Anna Faber
- 33 Egli Triumph
- 33 Te koop
- 34 Nabranders / agenda

Sluitingsdatum kopij Tiger maart / april:
5 maart



Bespiegelingen

Terugkijken, vooruitkijken

De jaarwisseling is een moment om terug te kijken en vooruit te dromen. 2024 was een goed jaar voor de club, met een donkere rand. We hebben mooie evenementen georganiseerd, ondanks het soms treurige weer, de club is een beetje gegroeid en financieel gezond. Maar we zijn ook geliefde clubleden verloren, van wie twee een bijzondere rol in de club hebben gespeeld. Dirk van Heemst was een van de oprichters van de club, en een groep clubleden heeft hem per motor de laatste eer bewezen. Onno van der Windt heeft jarenlang het treffen op Texel georganiseerd, en droeg op andere treffens altijd bij aan de goeie sfeer. In de vorige Tiger heeft hij zelf een prachtig verhaal over zijn motorleven verteld, dat helaas te vroeg eindigde. Om hem te eren organiseren Joor en zoon Luuk dit jaar opnieuw het treffen op Texel, en vanuit het bestuur ondersteunen we dat van harte.

In de vorige Tiger heb ik verteld dat de Thruxton kuren had. Na tips van andere clubleden (dankjewel!) kwam ik bij een bedrijf uit dat de ontstekingsunit kon doormeten. Dus opgestuurd, en jawel, een dag later het berichtje op de mail: die ignition-unit is naar de vaantjes. Maar ze hadden een eigen alternatief, goedkoper en volgens hen beter dan origineel. Dus die besteld en ingeplugd en tussen de buien door een proefritje maken. Benzinekraan open, choke, contact, druk op de knop (ik mis die kickstarter echt wel) en bopperdebopperdebop, lopen als een zonnetje. Kort testritje en alles leek goed. Een paar dagen later een lange proefrit en de motor liep helemaal naar wens, met veel power. Het leek wel alsof de carburateurs ineens brandstofinjectie waren geworden. Maar ja, eind november, de eerste sneeuw was al geweest, dus daarna tank afgevuld, paddock-stand eronder en hoes erover heen voor de winter. En nu staat hij in de schuur, te wachten om als een kadootje in



het voorjaar te worden uitgepakt.

In de winter is de motorhobby voor mij vooral een on-line activiteit met af en toe een live gebeurtenis zoals afgelopen december bij Blom in Leusden. Heel geslaagd, de club had een bescheiden stand, gezellig bijpra-

ten en Rob en Jan hebben ondertussen nog wat nieuwe leden voor de club kunnen werven. Ik heb me vergaapt aan het mooie nieuwe spul dat er stond. Die gele TigerSport 800 vond ik echt wel heel gaaf. Iets om over de fantaseren.



Ondertussen zijn de leden van het bestuur allemaal bezig om er een mooi jaar van te maken. Onze nieuwe evenementen-coördinator Paul is druk met de activiteiten in het voorjaar zoals de nieuwjaarsbijeenkomst op 19 januari in Achterveld en de seizoenstart op een locatie die we nog laten weten. Ook is hij bezig met het Outdoor Eenhoorn Treffen in Austerlitz. Frank organiseert een lezing over alternatieve brandstof in Nijmegen en er zullen weer een aantal toeren en kieke bijeenkomsten zijn. Peter en Hans zijn allerlei zaken voor Trumpet aan het regelen. Hou de agenda in de gaten! Hans heeft met de Belastingdienst geregeld dat we als club geen btw hoeven af te dragen. En ik ben bezig om met hulp van Nancy te onderzoeken of we een jaarkalender voor de clubleden kunnen maken. Als dat lukt komt die in de herfst.

Dank aan alle leden die zich in 2024 hebben ingezet voor de club, en er komen genoeg mooie activiteiten om er in 2025 weer een goed motorjaar van te maken.

Rij voorzichtig,
André

OUTDOOR EENHOORN TREFFEN



13 APRIL 2025

11.00 - 14.30 uur Dorpshuis 'Hart van Austerlitz'
Schoolweg 2 - Austerlitz



VOORJAARSTREFFEN
 9-10-11 MEI 2025

ISLE OF TEXEL

CAMPING NOORDERWAARD
 Schorrenweg 50
 1794HH Oosterend
 noorderwaardtexel@gmail.com
 06-37273439

INFO
 Luuk van der Windt
 06-20 97 39 16
BOOTTIJDEN
 Teso.nl

GASTCOLUMN

Kerstgedachte 2024

Het is maandagmorgen 16 december 7.00 uur als ik het appje lees dat ik de avond daarvoor al heb gekregen. Ik kreeg het via via en het ging over een Trident van 1973, deze stond al even stil en de huidige eigenaar zocht eigenlijk een liefhebber die 'm weer zou willen opknappen, of ik iemand wist ...

Nu staat zo'n Trident al jaren op mijn bucketlist dus misschien is dit wel wat voor mij? Ik heb nog even netjes gewacht tot 8.30 uur maar toen toch maar gebeld. Dat 'even stilstaan' bleek 27 jaar te zijn. Oei, da's wel erg lang. De Trident bleek zich niet zover van mijn werk te bevinden dus ik er naartoe. Tja, 27 jaar stilstand maakt een motor niet direct beter en vooral vuil maar ach, ik heb wel ergere gezien. Dan slaat de twijfel toe, eigenlijk heb ik al genoeg motoren en nog belangrijker: heb ik nog wel plek om 'm te stallen? En wat een boel werk!

Ik heb het een paar dagen op me laten inwerken en na wat wikken en wegen toch besloten deze arme stakker toch maar geheel volgens de kerstgedachte in mijn herberg op te nemen. Je kunt zo'n mooie klassieke Trident toch niet aan zijn lot overlaten ... Het opknappen is inmiddels begonnen, ik ben benieuwd waar we samen staan met de kerst in 2025.

Ton Visser
WATOC-vertegenwoordiger

En oh ja, als er nog iemand nog een nette oranje zwarte 'broodrooster' tank voor een schappelijke prijs heeft liggen zou 'm dat goed doen.



35 JAAR AMELANDTREFFEN

Tekst: Dick Hoeneveld, foto's: treffenbezoekers

2024 is het laatste jaar dat Jan, Martin en Benno het Amelandtreffen organiseren, al 35 jaar lang. Als je er dit jaar niet bij was, dan moet je na je overlijden tien jaar strafondjes rijden op een hemelse turborotonde, voordat je de afslag mag nemen naar het Walhalla.

Bootje heen

Zelf had ik de ferry naar Ameland al maanden geleden geboekt, want reserveren is daar tegenwoordig min of meer een verplichting. Twee weken voor vertrek vraagt Helene Smit echter of ik gezamenlijk met haar naar het treffen wil rijden, samen is altijd gezelliger dan in je eentje. We moeten wel even onze afvaarten synchroniseren, maar dat is geen probleem. Voor haar zou het de eerste keer Amelandtreffen zijn na 22 jaar, ik ben een wat regelmatigere bezoeker. Op vrijdag (de dertiende!) haal ik Helene op in Odiijk, waar we een bakkie of zes nemen samen met Ton Visser die op een oud pre-unit barrel aan komt tuffen. Maar ik moet nederig zijn, want in mijn artikel over Trifest75 had ik Tons trouwe TR6 aangezien voor een T100, een beginnersfout die mij nog lang zal achtervolgen.

Rond drieën stappen Helene en ik op de motor, ik zal voor rijden. Ton heeft andere bezigheden en gaat terug naar Utrecht. Zoals gebruikelijk met Helene is het een vlotte rit, voortdurend moet ik auto's inhalen. Dus als ik haar ergens bij Heerenveen weer eens

in mijn spiegels de linkerbaan op zie zwenken, neem ik aan dat mijn tempo te laag ligt en stuif eveneens de linkerbaan op. Maar verrassend genoeg volgt ze helemaal niet, misschien is er iets mis? Ik ga terug naar de rechterbaan, waar de T140 langzaam in mijn blikveld verschijnt en ik laat me inhalen. De bagagetas blijkt scheef gezakt te zijn en dreigt tussen de spaken te komen. Misschien veroorzaakt door de aanhoudende zijwind? Op een parkeerplaats zetten we de boel vast en met moeite kan ik de neiging weerstaan om de boel stiekem weer een beetje los te zetten.

De Amelanders hebben kennelijk een kort lijntje met Odin, want hij heeft de hoosbuien uitgezet die Nederland al een week lang teisteren. Maar kort na Lemmer pakken we toch een kort buitje dat het laatste Randstedelijk vuil van ons afspoelt zodat we gezuiverd Friesland binnenrijden. Rond 18.00u staan we bij Holwerd in de wachtrij van de ferry die om 18.30u zal vertrekken en achter ons nadert een onmiskenbaar silhouet: het zijspan van Gert en Swaas Hilhorst! Eenmaal op Ameland zitten we in een mum op het trefferterrein. Helene heeft een hotel om de hoek geboekt, maar rijdt voor de gezelligheid met ons mee. Gert parkeert ergens links aan de rand van het veld, waar wat Road Rocket motoren staan, maar die heb ik niet gezien, gefocust als ik ben op mijn favoriete duintop die nog helemaal vrij is. Ik passeer een minitentie van een fietser, die kennelijk niet bevreesd is voor ruw motorvolk, petje af! Zodra mijn tent op het duin staat, zet ik mijn motor bij de andere Road Rocket motoren die elkaar alweer een paar



Onmiskenbaar silhouet: het zijspan van Gert en Swaas Hilhorst



weken niet gezien hebben en dus even moeten bijpraten. Om de motoren een beetje privacy te gunnen loop ik met Gert en Swaas naar de feesttent voor een biertje en zijn het volgende half uur druk bezig met begroeten van bekenden. Ik loop Dorre tegen het lijf, die ik ken van de trip naar het Trifest75 feest in Engeland. Van alle Rockateers is hij verreweg de snelste, hij heeft een paar keer meegevlogen in een F16.

Noorderlicht

Met Dorre en Helene heb ik afgesproken om samen iets te eten in Nes dat een kwartiertje lopen is. Bij café de Heksenketel is een plek vrij op het verwarmde terras. Het eten is goed en de witte wijn nog beter, dus we nemen er nog een paar. De avond is jong en we lopen terug naar de feesttent van het treffen, waar de muziek al aan de gang is. Iets te luid voor een goed gesprek, maar dat drukt de pret niet. Het wordt een wilde boel en op momenten zelfs gevaarlijk op de dansvloer. De stroom aangeboden bierflessen is niet bij te houden, mijn clubvrienden doen hard mee en de alcohol begint aan te tikken, niet alleen bij mij. Maar het is vreselijk gezellig! Laat op de avond komt iemand op het idee om naar het strand te lopen en te kijken of daar noorderlicht te zien is. We zitten immers heel noordelijk, met weinig lichtvervuiling. Wij de bossen in en door de duinen, wat een behoorlijke uitdaging is in aangeschoten staat. Het is pikdonker en gelukkig is Gert bij ons met zijn ijzersterke richtingsgevoel, want als ik had moeten gidsen dan zouden de hulpdiensten ons nu nog steeds zoeken. Op het strand liggen we een tijdlang op ons rug naar de hemel te staren, heel veel sterren maar geen noorderlicht. Bij het opstaan plakt er drie kilo zand aan mijn waxcoat, gelukkig ben ik niet de enige, gedeeld leed. Bij terugkomst in de feesttent is de band hem gepeerd en staan er nog wat nabijvers bij te praten. Ik heb geen idee hoe laat ik in mijn tent lig.

Zaterdag feestdag

Zaterdagochtend word ik behoorlijk duf wakker, gelukkig geen hoofdpijn, maar dat is het enige positieve. Ik sleep me naar de douche en scoor een ontbijtje. Waarom toch altijd weer zoveel drank? Op mijn leeftijd zou ik toch beter moeten weten. Om 14.00u staat een rondrit over het eiland gepland en in de tussenliggende tijd probeer ik hardnekkig bij de levenden te komen. Op de rondrit sleept Jan Bloem een lange sliert motoren over het eiland en geeft uitleg over de dynamiek van het wad. Op de terugweg besluit ik nog even langs Hotel Nobel te rijden, er gaan meer motoren die kant op en Sherry rijdt per abuis met ons mee. We doen kort een drankje bij Nobel en rijden daarna terug naar de camping. Op de weg daarnaartoe zitten we in de staart van een stoet brommers. Op het treffen programma stond inderdaad 'brommers kieken' maar ik veronderstelde dat dit over motoren ging. We worden getrakteerd op Zündapps, Kreidlers en nog veel meer moois uit vervlogen jaren. Bij de feesttent is van alles te doen: paling roken, een kraam met hebbedingetjes, Triumph shirts bedrukken, een 'boerenband', Triumph Groningen staat er met een collectie motoren en bij Kap kan je leren hoe je whisky stookt en je mag ook proeven. Dat is verleidelijk, maar alcohol en ik zijn deze dag geen grote vrienden. Ondertussen raakt het terrein goed gevuld met bezoekers en ik doe een rondje motoren kijken. De Norvin van Kap is geweldig, maar ook de 80'er jaren Commando van Willem Sleutel met hoog stuur en sissybar. Natuurlijk is die motor compleet over de top en je vraagt je af wat Norton indertijd bezielde, maar nu vind ik het een geweldig ding.



Jan Bloem geeft uitleg over de dynamiek van het wad.



Paling roken.

Ik zie ook een prachtige hardtail T140 met de naam 'Bluebird', waarvan ik niet eens weet of ik het een chopper kan noemen want dat doet de motor tekort. Een stukje verder staat een tot Thruxton verbouwde Hinckley Bonneville die bewijst dat van moderne motoren een mooie classic te maken is. Verderop zijn wat Harleyrijders neergestreken met showroom motoren. Hun

stoer-doen-voor-motorrijders doet erg kunstmatig aan, waarschijnlijk geleerd bij de Harleydealer. De cursus normaal-doen-tegen-vrouwen hebben ze zo te horen gemist en het zijn geen natuurtalenten. Tja, botteriken heb je overal.

Het begint tegen de avond te lopen en treffengangers verspreiden zich over Nes om wat te eten. Wij belanden bij Pizza San Remo, een gelegenheid die aandoet als een pannenkoektent en waarvan de bediening overal vandaan komt behalve Italië. Maar de pizza's zijn goed en de wijn drinkbaar. Voor koffie verkassen we naar de Heksenketel, want San Remo puilt bijna uit van de gasten en het begint benauwd te worden. Eenmaal bij de camping aangekomen, begint de feesttent vol te lopen en start de eerste band. Heel dapper doe ik een paar biertjes maar zet dan de rem erop. Ik praat wat bij en hoor Hans Delissen een dankwoord uitspreken voor 35 jaar organisatie door Jan, Martin en Benno. Buiten kwebbel ik wat met deze en gene, maar ik betwijfel of het verstandig is om terug de feesttent in te gaan. Ik weet precies wat er dan gaat gebeuren: bier, bier, bier en morgen helemaal gammel op de motor. Misschien het beste om kalm aan te doen en niet te laat mijn tent op te zoeken. Ik blijf die avond niet de



De Norvin van Kap.



De 80'er jaren Commando van Willem Sleutel.



Prachtige hardtail T140 met de naam 'Bluebird'.



Omgebouwde Hinckley Bonneville.



Tijdens onze rondrit doen Dorre en ik verwoede pogingen om Helene bij te houden, die voortdurend verandert in een rode stip op de horizon

enige instant-geheelonthouder te zijn. Gelukkig heeft Bart in de feesttent onze eer hooggehouden hoor ik de volgende dag. Een wereldgozer die Bart!

Bootje terug

Zondagochtend word ik fris wakker en hoor motoren vertrekken voor de eerste afvaart. Ikzelf heb de boot van 14.45u dus volop tijd om rustig te pakken en er is zelfs gelegenheid voor een rondrit over het eiland met Dorre en Helene, die dezelfde boot hebben. Op mijn gemak haal ik ontbijt en praat wat bij terwijl steeds meer bezoekers vertrekken. Uiteindelijk pakken wij ook onze spullen en nemen afscheid. Tijdens onze rondrit doen Dorre en ik verwoede pogingen om Helene bij te houden, die voortdurend verandert in een rode stip op de horizon. Nadat we haar in het centrum van Hollum hebben teruggevonden, doen we daar een luxe lunch en rijden op ons gemak naar de veerboot. Ook Savi en vriendin komen aanrijden, ze hebben een latere reservering maar mogen alsnog aan boord. Als de boot bij Holwerd aankomt, splits ik me af richting afsluitdijk, terwijl Dorre en Helene de oostelijke route naar het zuiden volgen. Naarmate ik Amsterdam nader stijgt het aantal dikke auto's en wordt er steeds achterlijker gereden. Ja hoor, we zijn weer in de Randstad! Tegen zevenen rij ik het tuinpad op. Moe, maar voldaan.

"Grote kans op noorderlicht bij Ameland!", staat er de volgende dag in de krant. Shit! Ik had langer moeten blijven!!

TOP MOUNTAIN MOTORCYCLE MUSEUM

Tekst: Dick Hoeneveld
Foto's: Huib den Andel

Toerend op zijn zescilinder Suzuki passeerde Huib tijdens zijn zomervakantie de Timmelsjoch bergpas, naar zeggen een prachtige route van 12 kilometer slingerend over de bergkam tussen Oostenrijk en Italië. Bovenop de pas, op 3.000 meter hoogte ligt daar het Top Mountain Motorcycle Museum. Bij mij vooral bekend vanwege de brand van 2021 die het toen gloednieuwe museum volledig in as legde inclusief 200 historische motoren. De Oostenrijkers laten zich kennelijk niet snel uit het veld slaan, want binnen tien maanden stond er weer een nieuw museum, nu wel met sprinklerinstallatie en met nog meer motorfietsen.



0031(0)628779151
info@montecycles.com
www.montecycles.com
for your classic Motorcycles



RETRO & VINTAGE
MOTOWEAR



en nog veel meer....

Zuidereinde 52
1243 KH 's Graveland (bij Hilversum)
035 622 42 10
06 19 06 66 79

www.lifestylemotowear.nl

Mister Jim Motoren
British Bike Specialist



Nieuw adres per 1 januari 2025:

Jim Hiddleston
18 Avenue Francois Mitterand
Hesdin 62140 - FRANCE

e-mail : oldmcguy@yahoo.co.uk
telefoon : +33 683342661

bezoek : ALLEEN OP AFSpraak

nummer 1 voor **TRIUMPH**

Een gespecialiseerd adres voor
Hinckley Triumph rijders



Kennis en Aandacht voor Techniek

- > Vanaf 1991 ervaring met Hinckley Triumphs
- > Levering van nieuwe onderdelen en accessoires
- > Veel gebruikte onderdelen op voorraad
- > Grote collectie gebruikte Triumphs (zie onze site)
- > Alle reparaties aan Hinckley Triumphs

KAT Motoren,
Gieterij 18,
2211 XK Noordwijkerhout
Tel. 0252-527450
info@katmotoren.nl
www.katmotoren.nl

EEN ECHTE THRUXTON IN HET WILD

Vorig jaar was ik op vakantie aan de Engelse zuidkust. En zoals het daar hoort hadden we prachtig weer met veel zon maar niet te warm. In Engeland hoop en verwacht je toch af en toe eens een mooie klassieke auto of motor tegen te komen maar tot mijn verbazing viel dat behoorlijk tegen. Klassieke auto's zie je zat maar op een paar rockers op BSA Rocket Goldstars na heb ik er weinig motoren gezien tot ik opeens in Bournemouth een Triumph hoorde. Gauw de telefoon gepakt en een fotootje gemaakt. Leuk!

Toen ik de foto's avonds nog eens terugkeek zag ik tot mijn verbazing de kentekenplaat MAC234E. Voor klassieke Triumph-liefhebbers zoals ik gaat er dan direct een belletje rinkelen. Dit was één van de vier originele ex-works productieracers!! Ongelofelijk, en dat gewoon in het wild!

Dat moest natuurlijk even gedeeld worden met wat mede-liefhebbers en Henk Kramer was zo slim om even in het Thruxton boek van Claudio Sintich te kijken voor wat meer informatie. Daarin staat dat de eigenaar een zekere heer Bernard Kuroпка is. Even op Facebook kijken en ja hoor, dat is 'm. Hij woont daar in de buurt. Meteen een Messenger berichtje gestuurd maar helaas kwam er pas een reactie toen ik alweer thuis was, maar het was wel een hele leuke reactie met wat interessante wetenswaardigheden dus toch goed om daar een stukje over te schrijven lijkt me.



1

Zoals gezegd is MAC234E één van een serie van vier.



Tekst en foto's: Ton Visser

De andere zijn MAC231E, MAC232E en MAC233E.

MAC234E kwam op 4 februari 1967 van de productielijn als een export TR6 Trophy. Hij kwam echter niet door de roadtest heen en werd volgens overgedragen aan het Experimental Department



2



3

in Meriden waar hij omgebouwd werd tot één van de vier fabrieksracers. De machine werd vervolgens door fabriekstester en coureur Percy Tait getest en daarna uitgeleend aan Elite Motors om op Brands Hatch de 500 Miles Endurance GP mee te rijden. Lance Weil en Peter Carrana waren de rijders. Na 96 ronden brak de primaire ketting en helaas was dat het einde van de race. Het leidde wel tot de modificatie van de primaire kettingkast-ontluchting die later als standaard op alle 650 modellen werd toegepast. In juni van dat jaar werd de motor weer uitgeleend aan Elite Motors voor de Production TT op Man. Hij werd daar vierde in de 750 cc klasse met rijder Lance Weil (USA), het was zijn eerste race op het eiland Man!

Op 12 juli van dat jaar werd de motor door Triumph verkocht aan Elite Motors in London.



Na vele races, die over het algemeen best succesvol waren, is de motor uiteindelijk weer doorverkocht aan Deeprise Bros. of Catford in 1969. In 1976 kwam MAC234E in handen van de huidige eigenaar om deze vervolgens weer te verkopen in 1978. En zoals vaker blijft het toch knagen en heeft Bernard Kuroпка zijn oude motor weer weten op te sporen en weten terug te kopen in 2010. Twee en een half jaar restauratie volgden en de motor is nu weer teruggebouwd naar de specificaties van de 1968 raceperiode. Het hele verhaal over hoe Bernard zijn motor heeft teruggevonden staat beschreven in het bovengenoemde Thruxton boek, daarin is ook de complete racehistorie van alle MAC's te lezen.

Net nadat mijn vakantie was afgelopen heeft Bernard twee oud-rijders Peter Carrana en Len Phelps voor de eerste keer ontmoet. Ze werden herenigd met de motor die ze in de jaren zestig hadden geracet. Geweldige tijd hadden ze. Hierbij nog wat fotootjes als bewijs. Bernard Kuroпка wil ik hierbij hartelijk bedanken voor zijn leuke en uitgebreide reactie.

1. Isle of Man, 1967.

2. V.I.n.r. Len Phelps, Bernard Kuroпка, Peter Carrana en 1968 race mechanic Graham Veryard.

3. MAC234E op het podium, Glencrutchery Road, Douglas, Isle of Man.

**PRE-WAR
EN VINTAGE
MOTORFIETSEN**

GESPECIALISEERD IN:

- ONDERHOUD
- REPARATIE / REVISIE
- COMPLETE RESTAURATIE
- SPECIALE ONDERDELEN MAKEN
- INKOOP, VERKOOP EN BEMIDDELING

TEL: 06 82 05 74 96
WWW.REDHANDCLASSICS.COM

**Nijmeegse
Motorwinkel**

Reparatie-restauratie-accessoires-banden

Bonnevilles & Boxers

www.motorwinkel.com
Dr.Jan Berendsstraat 55, Nijmegen 024-3609965

WEELAKE

Metaalbewerking BV

ECO

Tel: 0342 - 420 526 • E-Mail: bouman-j@planet.nl •
Brummelkamperweg 2 • 3772 JM Barneveld •



VERGADERING 2024



Het laatste weekend van oktober staat eigenlijk al vast in mijn agenda, de jaarlijkse WATOC-vergadering vindt dan plaats en ontmoeten de WATOC-vertegenwoordigers van alle aangesloten clubs elkaar 'live'.

Elk jaar is een andere Triumph Club aan de beurt om de vergadering te organiseren. Vorig jaar hadden wij de eer, dit jaar was Noorwegen aan de beurt. De locatie was een hotel vlakbij de luchthaven van Oslo. Aanwezig voor de TOCN waren Ton Visser (WATOC-ILO) en Frank Pekaar (PR-medewerker en bestuurslid)

Een stukje rijden is voor mij geen bezwaar maar Oslo is me te ver, dus we zijn met het vliegtuig gegaan. De Zweden kwamen per auto, en de dappere WATOC-coördinator Paul ten Broeke heeft de reis van uit Nederland per Hinckley Tiger gemaakt. "It's easy on a Triumph", zullen we maar zeggen.



Zaterdagmorgen stipt om 10.00 uur start de vergadering. Online, via Teams, zijn ook de vertegenwoordigers van Australië en Nieuw-Zeeland van de partij. Zij zijn als eerste aan de beurt want voor hen is het al behoorlijk laat in de avond. Elke vertegenwoordiger vertelt hoe de activiteiten van het afgelopen jaar zijn verlopen, en of ze al dan niet succesvol zijn geweest. Daarna volgen de plannen



voor het komende jaar, want zo voorkom je dat de evenementen elkaar over het algemeen overlappen. Het is echter niet helemaal te voorkomen.

Ook wordt er besproken hoe de clubs draaien en wat er te verbeteren valt. De vaak terugkomende vraag is bij elke club: hoe krijgen we meer jeugd? Blijft een lastig onderwerp waarop geen kant-en-klaar antwoord volgt.

De WATOC heeft met alle aangesloten clubs ongeveer 20.000 leden. Dat is een

serieus aantal. De verschillen zijn wel groot binnen de afzonderlijke clubs. Om een klein voorbeeld te geven: Noorwegen 250 leden, Duitsland krap 500 leden, Triton Club France 400 leden, Denemarken 500 leden, Zweden maar liefst 1.400 leden en de TOMCC 8.570 leden.

Sommige clubs zijn erg actief op Facebook zoals Duitsland (4.500 Facebook-groep members) en Zweden (7.000 Facebook-groep members).

Het grootste evenement van het afgelopen jaar was het 75-jarig bestaan van de Engelse TOMCC, wat gevierd werd op Shelsley Walsh. Daar zijn rond de 1.000 bezoekers op afgekomen.

De WATOC-Facebookpagina is door ongeveer 2500 viewers bekeken. Ook de WATOC-website is de moeite waard, er staan veel foto's op en leuke artikelen (www.watoc.info). Ook vind je hier alle

informatie met betrekking tot de georganiseerde treffens.

Uiteindelijk worden er ook veel zaken besproken buiten de vergadertafel. De organisatie door de Noren was perfect,

het was een vruchtbare vergadering. Na de vergadering hebben we nog even de collectie Triumphs van de Noren bekeken, erg leuk! Oslo is een mooie stad maar wel aan de prijs: een biertje voor 10 euro en een glaasje wijn 14 euro. Dede van de Triton Club France ging nog terug omdat hij dacht dat er een fout was gemaakt met afrekenen. In Frankrijk heb je drie liter wijn voor 14 euro ... Tja, welkom in Noorwegen.

Tekst en foto's: **Ton Visser**
WATOC-vertegenwoordiger

Triumph Tiger TR6R



Gespot op internet door Wilco Vonk: Triumph Tiger TR6R uit 1970. Een 'Brit Bobber' genaamd Evelyn. Gebouwd door Michael Scott van Defined Motorcycles in Australië. Wilco: "Niet voor de puristen onder ons maar erg mooi gedaan vind ik persoonlijk."

Bron: pipeburn.com



ZELEBOUW PROJECT: TRIUMPH GP-RACER



Info en foto's: André Smit

1

Het Texelse TOCN-clublid André Smit bouwde z'n eigen Triumph GP-racer en gebruikt de motor ook waarvoor ie is gemaakt: racen.

Hieronder in het kort hoe de racer is samengesteld en wat er verder aan is gedaan voor meer power en snelheid.

Rijwielgedeelte

Het frame van de motor heeft André samengesteld. Het voorframe is van een rigid Tiger 100 uit 1947, het achterframe is minder alledaags. Dit is een door Triumph voor de Amerikaanse markt gemaakt competitieframe naar specificaties van het GP-frame. Van de originele Grand Prix modellen zijn volgens de documentatie overigens 160 stuks gemaakt met 12 reserveblokken, tussen september 1947 en april 1950.

De tank is afkomstig van een T110, maar in de toekomst wordt deze vervangen door een replica GP-tank. Een tank die er vrijwel hetzelfde uitziet, behalve dat bij deze de knieholtes ontbreken.

De wielen zijn voorzien van de zeldzame Dunlop alu hoogschoudervelgen. Als wielmaat is gekozen voor 19" (want voor de originele 20" zijn geen racebanden te krijgen). Om het geheel te stoppen zijn 8" remmen met racevoeringen gemonteerd.

In eerste instantie heeft André geen verende naaf gemonteerd. Eerst wil hij de rijeigenschappen van de motor leren kennen zonder deze naaf.

Krachtbron

Het motorblok is opgebouwd uit een 1947'er Tiger 100 carter met een generator-cilinder (herkenbaar aan de bevestigingsgaten voor de koelkappen), een GP-cilinderkop en een BTH-magneet.

De close ratio vierversnellingsbak waar hij in eerste instantie mee reed, heeft André vervangen door een vijfversnellingsbak.

Aan deze basis heeft André nog het volgende aangepast:

- Later type krukas gemonteerd, aangepast en statisch gebalanceerd.
- Zowel de inlaatkanalen als de kleppen vergroot.
- Nokkenassen 3134 met R-volgers toegepast.
- De compressieverhouding naar 9:1 gebracht.
- De op een GP gebruikte set Amal 76 carburateurs vervangen door grotere TT's met losse vlotterkamer.

Dit alles heeft tot resultaat dat de motor, rijdend op AvGas*, een vermogen heeft van ruim boven de 40 pk en een topsnelheid van 197 km/uur bij 7200 rpm, zoals gemeten op de testbank.

*AvGas is een brandstofmengsel met hoge prestatie-index, speciaal gemaakt voor vliegtuigen met zuigmotor. Deze brandstof is niet legaal voor voertuigen op de weg maar mag wel gebruikt worden op het circuit.



2

1. Gedinne, 2024.
2. Typisch voor de GP-kop: de rechte uitlaten en gietijzeren 'bril'.
3. Gedinne 2024. Accelererend na een bocht. Gereden topsnelheid die dag op het circuit ongeveer 185 km/uur.



3



Rechts (= voorste) is een origineel GP-frame. Links (= achterste) is een later type rigid-frame. De maatvoering en balhoofdhoek zijn bij beide frames gelijk. Het samengestelde frame dat André gebruikt heeft, is behalve de voorste lug voor de motorophanging, identiek aan het GP-frame.

Verschillen GP-frame t.o.v. standaard:

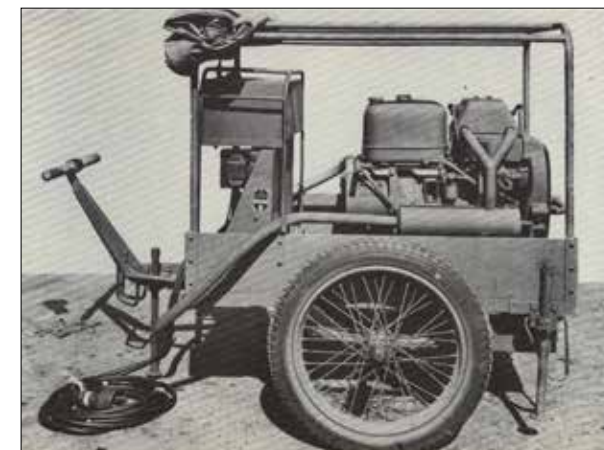
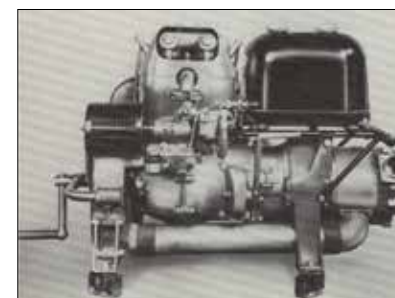
1. Andere achterspatbordbevestiging.
2. Ander scharnierpunt zadel.
3. Voorste lug voor de motorbevestiging is sterker. De lug heeft ook een opening, daar kijk je zo tegenaan. Is dus lichter gemaakt.
4. Voetsteun links: Standaard voor bevestiging rem en ankerplaat verende naaf, bij de GP voor de voetsteunen en de ankerplaat.
5. Links is er een extra lug voor rempedaal bijgekomen.
6. Rechts is de extra lug voor de voetsteun.

Deze generator-set was een van de producten die Triumph maakte tijdens de oorlog in aanvulling op de motoren. De generator werd gemaakt voor de Royal Air Force en werd gebruikt voor het starten van vliegtuigmotoren, het opladen van accu's en het stroom leveren voor andere doelen. De generator werd door BTH vervaardigd en werd aangedreven door een ventilatorgekoelde 500cc tweecilinder die was gebaseerd op de Speed Twin en bedoeld om 5000 rpm te maken. Hij werd gestart met de hand, maar sommigen hadden een kickstarter gemonteerd.

De kop en cilinder waren van aluminium en werden later, na de oorlog, gebruikt op het Grand Prix model en de 1948-er TR5 Trophy.

De ongebruikelijke vierkante vorm was nodig om de platte koelkappen zo dicht mogelijk om de machine heen te bouwen.

Info uit: 'Pictorial History of Triumph Motorcycles', Ivor Davies.







gratis toegang



presenteert:

**zaterdag 1 maart
lezing over Ecomaxx Fuels
i.s.m.
Triumph dealer TLM Nijmegen**



alles over schone brandstof

**inloop TLM Nijmegen: 13.00 u.
aanvang Ecomaxx Fuels: 14.00 u.
adres: Lagelandseweg 66
6545 CG Nijmegen**



Een lezing over het hoe en waarom van een hoogwaardig ontwikkelde benzine voor alle viertakt motorfietsen, (brommers, scooters en quads). De Ecomaxx Bike Fuel 4 is geschikt voor alle viertakt motoren die gewone benzine gebruiken. Door het hoge octaangetal is deze benzine ook heel geschikt voor moderne hoogvermogen motoren en klassieke motoren. Deze benzine is ontwikkeld om moeiteloos hogere toerentallen te draaien.

Zorgt voor een schone, reukloze verbranding en een perfecte gasrespons. Geeft geen detonatie bij vol gas en warme motor. Tast geen metalen en rubbers aan en voorkomt corrosie en vervuiling van tanks, carburateurs en injectiesystemen.

De brandstof is meer dan drie jaar houdbaar en voorkomt startproblemen, zelfs na een lange winterstop! Maakt brandstofadditieven overbodig en je motor blijft inwendig schoner. Ook is Ecomaxx Bike Fuel 4 beter voor milieu en gezondheid dan pompbenzine. Met deze schone brandstof stoot je tweewieler namelijk veel minder schadelijke stoffen uit.

Uitwisselbaar met alle soorten pompbenzine, bevat geen (bio)ethanol. Het octaangetal van Ecomaxx Bike Fuel 4 is RON >98 en MON 93.

Presentatie door Dirk Eppink
verkoop buitendienst & marketing
GVG Oliehandel BV



TRIUMPH MOTORCYCLES EN MOTO GUZZI DEALER



1. Drukte in de showroom tijdens Blom Live op 15 december.
 2. Jan Verhoeven neemt de horeurs waarop de TOCN-stand.
 3. Gratis lekkere broodjes worst ..
 4. .. met een gratis drankje erbij.
 5. De mooiste Triumph volgens André ..
 5. .. maar nog wel even sparen.
 7. De entree van het evenement.
 8. Rondom de TOCN-stand is het druk met TOCN-leden.
- Foto's: Hans Mijnders



HINCKLEY NEWS



Veel nieuws en updates voor 2025 van Triumph, uitgebreide informatie vind je uiteraard bij je Triumph-dealer of via www.triumphmotorcycles.nl.

BOBBERTFC

DE 2025 TRIUMPH BOBBER TFC

Triumph introduceert met de nieuwe Bonneville Bobber TFC, een limited-edition 'Triumph Factory Custom' serie Bobbers. Met een wereldwijde oplage van maar 750 individueel genummerde exemplaren, vertegenwoordigt de Bobber TFC het beste van handgemaakt design.

DE 2025 TIGER SPORT 660 KRIJGT NIEUWE TECHNOLOGIE

De bekroonde Tiger Sport 660 krijgt voor 2025 een groot aantal nieuwe op de rijder gerichte technologie, waardoor de lat hoger wordt in een concurrerende markt. Met zijn karakteristieke driebcilinder motor en wendbare wegligging is hij perfect voor rijders die op zoek zijn naar een fiets die zich aanpast aan hun behoeften, van het toevoegen van plezier aan het woon-werkverkeer in de stad tot het verkennen in het weekend.



DE 2025 ROCKET 3 EVEL KNIEVEL LIMITED EDITIONS

Triumph Motorcycles heeft twee nieuwe Limited Edition Rocket 3-motorfietsen onthuld, ter ere van het legendarische band tussen stuntrijder 'Evel Knievel' (1938-2007) en Triumph. Hij voerde in

de jaren '60 talloze stunts uit op Triumph motoren. De sprong bij Caesars Palace op T20TT maakte hem tot een legende.



DE 2025 TIGER SPORT 800

Triumph Motorcycles heeft een geheel nieuwe Tiger Sport 800 onthuld, met onderscheidend Triumph triple karakter en prestaties, die een spannende, boeiende en dynamische rit levert.

DE 2025 MODERN CLASSICS ICON MET TRIUMPH LOGO UIT 1907

Triumph Motorcycles heeft een nieuwe collectie Modern Classic Icon Editions voor 2025 aangekondigd, met de heropleving van een Triumph-logo dat dateert uit 1907.

DE 2025 TRIDENT 660

Triumph Motorcycles verbetert zijn bekroonde Trident 660 voor 2025, past nog meer op de bestuurder gerichte technologie standaard in, upgradet de ophanging en introduceert een keuze uit drie nieuwe kleuren en grafische patronen.

DE 2025 TF 450-RC EDITIE

Triumph Motorcycles onthult na de eerder vorig jaar gepresenteerde TF 250-X de kwart liter nu ook zijn eerste 450cc crossmotor, ontworpen in samenwerking met voormalig motorcrosser Ricky Carmichael 'The GOAT' (Greatest Of All Time). Ricky is mede verantwoordelijk voor de zelfgekozen specificaties en kenmerkende graphics.

DE 2025 SPEED TWIN 1200 EN SPEED TWIN 1200 RS

Triumph Motorcycles lanceert in 2025 twee nieuwe Speed Twins, de 1200 en 1200 RS. Met verbeteringen



ROCKET 3 EVEL KNIEVEL LIMITED EDITIONS



TRIDENT 660



TIGER SPORT 660



TIGER SPORT 800



TF 450-RC



SPEED TWIN 1200 EN 1200 RS

aan het chassis en technologie zoals Optimised Cornering ABS en tractiecontrole, Marzocchi-vering voor en achter biedt dit model betere prestaties. Het heeft 5 pk extra vermogen en een vernieuwde styling die sportieve en klassieke elementen combineert. De Speed Twin 1200 RS gaat een stap verder, met sportievere ergonomie, hoogwaardige Ohlins-achtervering, Brembo Stylema-remmen en standaard Metzeler Racetec-banden. Triumph Shift Assist is voor het eerst toegevoegd aan een Modern Classic.



SPEED TWIN 900

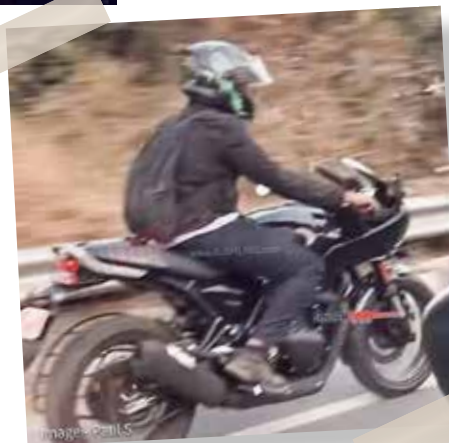
DE 2025 SPEED TWIN 900
Triumph's Speed Twin 900 is aanzienlijk geüpdatet voor 2025, inclusief een nieuwe styling een aanzienlijk verbeterd chassis en extra technologie.

LAATSTE NIEUWS THRUXTON 400

Triumph werkt aan de Thruxton 400, een motorfiets die het 400cc-segment moet versterken. Recentelijk is hij gespot in India, vrijwel in definitieve vorm. De Thruxton 400 deelt veel onderdelen met de Speed 400 en Scrambler 400X, maar heeft ook invloeden van de Thruxton 1200 met een sportieve uitstraling.



UIT 1907 DATEREND TRIUMPH-LOGO



Bron: **Triumph Motorcycles en diverse motornieuws sites**
Samengesteld door: **Frank Pekaar**

EENHOORNBEURS WORMER



Om binnen te komen staan we, volgens mij voor de eerste keer, buiten al in de rij voor de kassa ...

Met 635 bezoekers en 150 mensen achter de stands (in totaal dus zo'n 800 man/vrouw) was het ook drukker dan in voorgaande jaren, aldus organisator Klaas Wezel.

Het blijft ook altijd een heel leuke beurs. En dat is lang niet alleen vanwege die Engelse onderdelen.

Foto's: Hans Mijnders





"PASS THE PISTON"

Anna Faber

Eigenlijk weet ik niet zo goed hoe te beginnen, ik heb de piston doorgekregen van Onno ...

Sommigen van jullie kennen mij waarschijnlijk wel van de inschrijvingen tijdens de Texel Treffens en de vele Trumpet Treffens samen met Maeike en Monica.

De chopper

Mijn Triumph-avontuur begon met de chopper uit 1968, een hardtail met dragpipes en een Bonneville blok.

Wij woonden buiten het dorp op de boerderij en eerst werd het autorijbewijs behaald. Aangezien ik toen nog één pk reed en wedstrijden, werd eerst ook nog het vrachtwagenrijbewijs behaald. En toen was het geld voorlopig even op. In die tijd zat ik altijd bij de verkering van Maeike in het zijspan (Dnepr), met Pinksteren naar Terschelling. De verkering van Maeike ging uit, dus was ik genooddaakt om toch ook maar het motorrijbewijs te behalen wilde ik blijven genieten van het motorgebeuren.

Maeike en ik hadden destijds gezamenlijk een Fries paard, Rain, en er werd besloten dat de motor geruild werd tegen mijn deel van het paard. Het roze papiertje was zo gehaald, ik hoefde alleen praktijkexamen te doen.

Het paard Rain leeft niet meer, de Triumph staat in de garage en gaat binnenkort opgeknapt worden door Dennis Ko. En hopelijk kom ik tijdens het Trumpet Treffen '25 op de oude.

De Triumph had geen sleuteltje en geen accu, maar een knopje dat ik moest uittrekken en dan kon ik de motor aantrappen. Dat ging soms moeilijk, dan kwam mijn vader kijken en zei 'Wil de motor niet starten meisje?' en trapte hij de motor voor mij aan. Als de motor dan eenmaal warm

1. De eerste motor.

2. Ontplofte tank.



was ging het gemakkelijker.

Waarschijnlijk hebben wij het virus van onze motorrijdende vader geërfd. Ook mijn broer rijdt trouwens motor (BMW, Guzzi, HD).

In 1989 waren Maeike en ik op de motorbeurs in Utrecht en daar was de TOCN vertegenwoordigd met een stand, toen ben ik dus lid geworden van de TOCN.

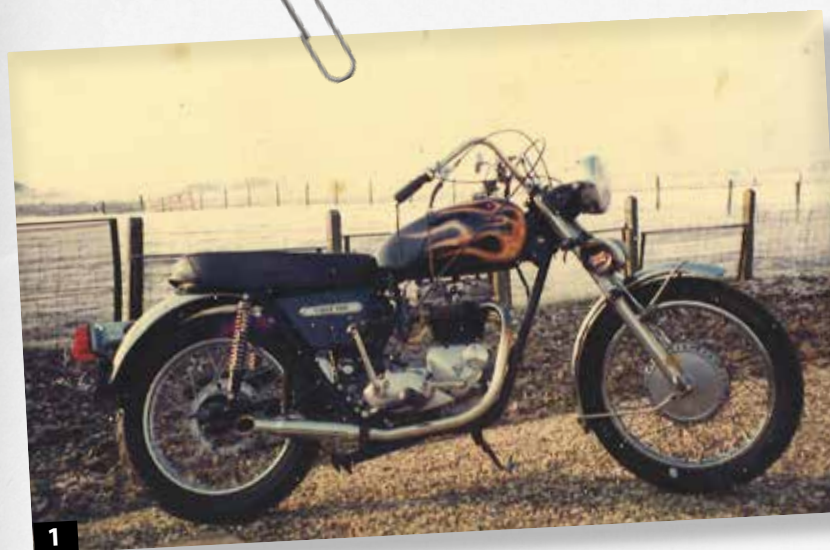
De Tiger

Intussen was er al een Tiger 750 met rechtsgeschakelde vijfbak aangeschaft, waar ik toch het een en ander mee heb beleefd: Het was warm, ik start de Tiger. Vervolgens voelde ik het erg heet worden tussen de benen. Ik kijk naar beneden: staat de carburateur in brand; ik had net getankt.

Ik kon de motor nog net op de standaard zetten en korte tijd later ontplofte de tank.

De toenmalige verkering heeft de motor weer opgebouwd, maar dat duurde te lang, hij had er niet zo'n zin meer in. Dus de motor naar Rudi de Rijk van PB gebracht voor de elektronica en daarna was de motor weer rijklaar.

Maar dat was niet voor lange duur. Op weg naar mijn werk, een haakse bocht in het centrum, ik had de motor in zijn twee en daar ging ik, een vette schuiver. Clip-on teruggebogen en weer door, helaas een lekke



tank tot gevolg.

Dat was allemaal in de tijd dat ik de grootste fout in mijn leven heb gemaakt. Verkering met een HD-rijder. Liep ook verkeerd af, als er aan de Triumph gesleuteld moest worden, liep hij alleen maar te schelden op Engeland. Dat ze Engeland in oorlog met de grond gelijk in zee hadden moeten bombarderen etc.

Op een gegeven ogenblik heb je er genoeg van en ik dacht: er zijn veel leukere mannen. Mannen die ook Triumph rijden. Die ben ik tegengekomen op Ameland tijdens een van de treffens. Een van die mannen was Jan Willem en tijdens het voorjaarsreffen in Bodegraven werden we een 'setje'.

Jan Willem beheerde destijds het technisch archief en kwam erachter dat de Tiger een omgebouwde Bonneville was met een 744cc Tiger kop.

TOUR DE DISASTER



In 1998 toen we van Terschelling kwamen, ben ik aangereden door een oud mannetje. De motor Elfstedentocht was in volle gang. Ik reed voorop en tegen de stroom in, Jan Willem en Maeike kwamen achter mij aan. Het oude mannetje vergat naar links te kijken en verleende mij geen voorrang, BAM! Motor total loss! Het frame was gescheurd onderin het balhoofd. Dat was het einde van de Tiger. Dat jaar heb ik het Trumpet Treffen gemist omdat ik in het ziekenhuis lag.

Na mijn herstelperiode heeft Kap mijn chopper weer richting origineel gemaakt. Daar heeft Kap wel een leuke rockerbox olieleiding aan overgehouden. Ik had een rockerbox met Monard erop. Zei Kap: "Da's een mooi ding, ruilen? Krijg jij twee van die mooie draadjes." Daar trapte ik dus niet in! Ik heb er nu een zonder Monard (Googele Geoff Monty Dudley). Maar ja, een tijd geen motor! JW had inmiddels ook een BMW-café racer aangeschaft en ik kon op zijn Tiger toeren. Wel met schakelen opletten, want de Tiger schakelde links in plaats van rechts. Ik heb weleens op de rem staan trappen in de veronderstelling dat ik schakelde.

Vakanties naar Frankrijk, niet altijd zonder problemen

Een van de vakanties hebben we de 'tour de disaster' genoemd en er een T-shirt van laten maken met de kaart van Frankrijk erop met alle plaatsen waar we met pech gestrand zijn. Dat waren veel stipjes op de kaart.

1. Tiger met vlammen op de tank, misschien daarom in vlammen opgegaan?

2. Klaar voor vertrek naar vakantie in Frankrijk.

3. Tweede poging met andere tank.

4. Bonnie in de takels.

5. Bonnie geparkeerd tegen een boom.





1

1. En we ontmoeten elkaar weer op 'Camping Moto' in Crest.

2. Trumpet Treffen in Leende.

3. Tweede motor, de Tiger.

4. Met een vriendin achterop de Hardtail naar Terschelling, twee schroeven ergens ingedraaid als voetsteuntjes.

5. Tiger total loss.

Bij ons begon het bij de grens van Nederland/België. De Triumph van JW hield er steeds mee op. We stonden langs de snelweg en zijn onder politiebegeleiding naar een veiliger plek begeleid. Wat bleek, JW had een nieuwe tanktas gekocht en hierdoor zoog de tank vacuüm. Tijdens dit onderzoek kwam ik erachter dat mijn tank lek was. We besloten om toch terug te rijden, want om in de hitte van Frankrijk met een lekke tank te rijden vonden we niet zo'n goed idee. Gelukkig had Dennis Ko nog een tank liggen. De volgende dag de tank erop en weer richting Frankrijk. In Frankrijk kwamen we Manon en Marcel, Henk en Monica en later ook Dennis en Els tegen. Manon en Marcel hadden problemen met de koppeling van de motor van Marcel. Henk en Monica iets met het zijspan wat half afgebroken was ... en had Dennis niet iets met dat de spaken van zijn motor los zaten. Tijdens deze vakantie was mijn zijstandaard ook half afgebroken; ik vond de motor wat schuin staan tijdens het tanken. De motor bijna om. Dus elke keer een boom of paaltje zoeken als standaard. We kwamen langs een staalconstructiebedrijf, nee heb je, ja kun je krijgen. De chef vond het prima om dit te repareren. De motor werd in de takels gehesen, JW was zo slim om te zeggen dat er een elektronische ontsteking op zat, dus losgekoppeld. Er werd een heel mooi nieuw oog aan het frame gelast. Kosten €20,- iedereen nog wat drinkgeld gegeven, uitgezwaaid door het bedrijf en we konden weer op pad.

Nieuwe Bonnie

Tijdens de rit naar Britannia Rally in 2009 hebben wij besloten dat er maar twee Hinckley's moesten komen. De belt van de Tiger van JW was aan gort, net over de grens bij Duitsland. Weer terug naar huis, volgende dag de motor opgehaald en doorgereden naar Morren voor een belt en de dag erop konden we onze weg vervolgen naar Denemarken. Op de terugweg weer wat kleine dingetjes gehad. Dus er werden twee nieuwe Triumphs aangeschaft. En ik moet zeggen, zo'n startknopje is wel ideaal! Wel een ander stuurkje en Shark uitlaten erop.



2



3



4



5

Nog wel een keer uitstapje gemaakt op een BMW, een oude politiemotor, maar dat was toch niet mijn ding. JW heeft een tijdje een Daytona 900 gehad, de gele banaan. Was ook leuk, alleen daar reed ik altijd wat te hard mee, dat gas ging iets te soepel.

Wel ben ik met elke motor een keer onderuitgegaan. Onder andere met de oude naar het OMA treffen in België. Eerst werken, parkeren bij het kantoor. Omdat de zijstandaard wat ver onder het frame zat, stapte ik altijd eerst af en daarna klapte ik de standaard uit. Dit keer was ik vergeten dat er bagage achterop zat. Ja, jullie raden het al: been bleef haken achter de bagage. Met motor en al op zijn kant. Nu fungeerden de motortassen wel als valbeugel, dus verder niets aan de hand.

In 2022 hebben Maeike en ik een cursus bochten-training gedaan. Daar hebben wij best wel veel van opgestoken. Vroeger had je tijdens het rijexamen niet zoveel speciale verrichtingen als heden. De huidige verplichte verrichtingen zijn tijdens deze cursus voorbij gekomen. De cursus werd gegeven door twee motoragenten en Maeike en ik kregen nog een compliment dat onze motorbeheersing uitstekend was.

Zo zijn er nog veel meer avonturen met de Bonnie en voor 2025 komen er nieuwe avonturen bij. Zie jullie op Texel, zitten wij weer bij de inschrijving.



5



1



2



3



4

1. Terschelling.

2. Nieuwjaarsfeestje TOCN, met mijn lief.

3. Gezellig samenzijn, Trumpet Treffen Lochem.

4. Wat is er nu weer aan de hand met Bonnie? Trumpet Treffen Woudenberg, met assistentie van Maeike.

5. Assisteren bij de testbank, Jubileumtreffen 40 jaar TOCN in Leende.



1. Ook als het vriest! Heksenketeltreffen.

2. Trumpet Treffen Zeeland.

3. Vakantie Frankrijk, op de nieuwe Bonnie

4. Bij de inschrijving, Trumpet Treffen Renswoude.

Ik geef de Piston door aan Albert Molenaar

Gespecialiseerd in TRIUMPH sinds 1991



Bosschebaan 9 Grave (0486) 47 36 50

www.brabantmotors.nl



Gespot op internet door Wilco Vonk: Bijzondere Egli Triumph uit 1972

Wordt aangeboden voor maar liefst 55.000 euro !

TE KOOP AANGEBODEN:

Inlichtingen:
Tinus van 't Schip
020-683 77 55



Triumph Bonneville T100

Bouwjaar 2008, kenteken MS-VG-54



Triumph Twenty-One Jubilee

350cc, bouwjaar 1959, kenteken ZM-10-06



Triumph Tiger 5TA

500cc, bouwjaar 1957, geen kenteken

NABRANDER

Kerstbeproeving

De kogel is door de kerk: na twintig jaar heb ik mijn Harley verkocht, een Shovelhead uit 1977. Eindelijk, hoor ik jullie al kokhalzend roepen, maar zelf vond ik het een leuke motor. Met oerdegelijke techniek, zeer sleutelvriendelijk en ook nog eens prettig rijdend.

Door een overstap naar Hinckley Triples reed ik de laatste vijf jaar echter nog maar weinig op de Harley en dat is zonde van zo'n klassieker. Dus mocht hij naar een andere liefhebber. Maar voor welke prijs? De idiote vraagprijzen op Marktplaats zijn niet reëel heb ik ondervonden en pas nadat ik de mijne verlaagde naar het bedrag dat ik indertijd zelf had betaald, sloeg ik via Autoscout24 een koper aan de haak. Lang verhaal kort: binnen één week was ik een motor armer en een flinke stapel euro's rijker. En het belangrijkste: er was in de schuur weer ruimte voor een andere motor naast mijn Triumph café racer. Voor die aanschaf wil ik even de tijd nemen want de keuze is ruim: Meriden, Hinckley of toch maar Norton of BSA?

Het verkoopbedrag stond nog niet op mijn rekening of de kerstgekte brak los. En daarmee bedoel ik deloedgolf aan bedelbrieven en zielige tv-spotjes over goede doelen die ons de laatste dagen van het jaar altijd teisteren. Alsof ze bloed ruiken! Niet zelden komen zulke oproepen van ngo's waarvan de directie recent nog het nieuws haalde vanwege exorbitante jaarsalarissen. Of ik als mensenvriend alle Harley-poen even wil doorschuiven naar de kerstgratificatie van zo'n CEO. Ik dacht het niet!

Nee, dan sta ik sympathieker tegenover de rondbrengers van buurtkranten en reclamefolders die pas tegen het jaareinde hun werk lijken te doen. Opeens valt allerlei papierwerk in de brievenbus dat ik al maandenlang niet meer had gezien. Op de voorverpakte bundeltjes pronken QR-codes zodat je de gulle kerstdonatie rechtstreeks naar de bankrekening van de bezorgers kan overmaken. Dat scheelt hen weer een halve dag leuren langs de deuren met door muntgeld uitgescheurde broekzakken, kassa!

Maar nee, helaas geen donaties dit jaar. Ik bewaar mijn geld voor een leuke motorfiets. Ook een goed doel toch?

Groet,
Dick



Evenementenkalender

TOCN-eigen activiteiten staan in hoofdletters.

Alle bij de Eenhoornfederatie aangesloten clubs van Engelse motormerken zijn welkom op elkaars treffens. Alle bij WATOC aangesloten buitenlandse Triumphclubs zijn welkom op elkaars treffens. Zie <http://watoc.info/Clubs> en <https://triumphownersclub.nl/agenda/>

Februari

8-9 Moto Retro Wieze, Oktoberhallen, Wieze (B)
info: www.oktoberhallen.be

20-23 MOTORbeurs Utrecht, Jaarbeurs, Utrecht
info: www.motorbeursutrecht.nl

Maart

1 LEZING ECOMAXX FUELS, Nijmegen
meer info in dit nummer

April

13 Outdoor Eenhoorn Treffen, Schoolstraat 2, Austerlitz
meer info in dit nummer

Mei

9-11 VOORJAARSTREFFEN, Texel
TEVENS AFSCHIEDSFEEST ONNO
Camping Noorderwaard,
Schorrenweg 50, Oosterend
meer info in dit nummer

17 Landelijke BSA dag (i.v.m. 50 jaar BSA-club)
11.00 - 17.00 uur, voor BSA-rijders en liefhebbers
Oude Tolhuis, Weg naar Rhijnauwen 13-15, Utrecht

18 Distinguished Gentleman's Ride (DGR)
info: www.gentlemansride.com

Juni

13-15 TRUMPET TREFFEN, Tiel
Minicamping Tussen de Dijken
meer info volgt

TRIBSAparts

In- en verkoop Engelse motorfiets onderdelen
Gespecialiseerd in Norton, BSA en Triumph

DE KAPELSTRJITTE 9
8742 KN BURGWERD
06 - 53737278
info@tribsaparts.com

GEOPEND:
zaterdag, zondag, maandag
alleen na telefonische afspraak

OP ZOEK NAAR EEN BEPAALD ONDERDEEL:
bel even, er is veel op voorraad maar
nog niet alles staat op de website

WWW.TRIBSAPARTS.COM

KRUK

Onderhoud
Reparatie
Restauratie
Maatwerk

Youngtimers en klassiek
Engels, Europees,
Amerikaans en Japans

www.kruk-motoren.nl

Keizerstraat 171C
2584BE Den Haag
0628760175
info@kruk-motoren.nl



SALLAND MOTOREN
groot door klein te blijven

Als ex-dealer hebben wij de passie met Triumph nog steeds in onze vingers

- Onderhoud en reparatie aan Triumphs
- Vervaardigen van café-racers met Europese onderdelen leveranciers

Salland Motoren
Rudolf Dieselstraat 1a
8013 NJ Zwolle
Tel. 038-4601167
www.salland-motoren.nl



WELKOM BIJ BLOM MOTOREN

Midden in het land, in Leusden, vind je onze Triumph World Store. In 2003 gestart en inmiddels uitgegroeid tot de officiële Triumph lifestyle dealer van Nederland. Niet alleen vind je in onze winkel maar liefst 800 m² pure Triumph beleving. Er staat tevens een professioneel team voor je klaar om je de allerbeste service te bieden.

In onze Triumph World Store kun je terecht voor alles wat motorrijden en natuurlijk Triumph, zo bijzonder maakt. Naast het volledige Triumph gamma, kun je bij ons terecht voor custom bouw, onderhoud, accessoires, kleding en lifestyleproducten.

Wil je meer weten over Triumph of over Blom Motoren?
We zien uit naar je komst!

Blom Motoren
t' Koendert 4, 3831 RB Leusden
T. 033 - 463 54 49
blommotoren.nl



VRAAG NAAR ONZE PROMOTIES OP GESELECTEERDE MODELLEN

BEST OF
BRITISH



ROKE MOTORS
MIJDRECHT

INDUSTRIEWEG 19
3641 RK MIJDRECHT

T 0297 - 285218
E MIJDRECHT@ROKE.NL



Triumph Motorcycles



Official Triumph #fortheride

roke.nl



Redactie TOCN: Elisabethlaan 11, 3051 JB Rotterdam