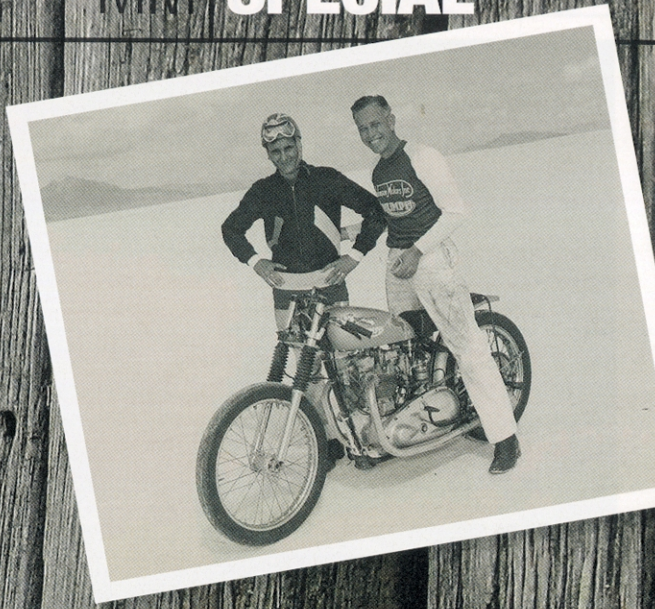


IN EEN TIJD DAT HARLEY-DAVIDSON OVERHEERSTE OP DE AMERIKAANSE OVALS, KIEST HET ENGELSE TRIUMPH VOOR DE FRONTALE AANVAL. WE SCHRIJVEN 1955. TERUG IN DE TIJD MET EEN PERFECT GERESTAUREERDE T100/R FLAT-TRACK FABRIEKSRACER.



▲ Pee Colman tuneed een T100 voor Johnny Allen. In 1955 grepen ze het Class C-record op Bonneville met een gemiddelde van 123,95 mijlen per uur.



# TRIUMPH'S HARLEY-KILLER



In haar brief aan Bill Johnson, de importeur van Triumph-motorfietsen voor de West Coast van de Verenigde Staten, schrijft Nancy Plant, de secretaresse van Triumph-directeur Edward Turner, op

6 oktober 1954 over de Class C-racer: 'De heer Turner is vertrokken naar een vergadering, maar net vóór zijn vertrek vroeg hij me om de technische gegevens van de bovenstaande motorfiets naar u op te sturen. Wilt u ons laten weten of u daar tevreden mee bent? Binnenkort maken we een partij van vijftig van deze machines klaar voor verzending naar u. De brief is misschien kort, maar vertelt wel boekdelen over de relatie tussen de Managing Director van Triumph, zijn Amerikaanse vriend en de speciale racemotoren die de fabriek in Meriden maakte om de suprematie van Harley-Davidson op de flat-trackbanen te breken.

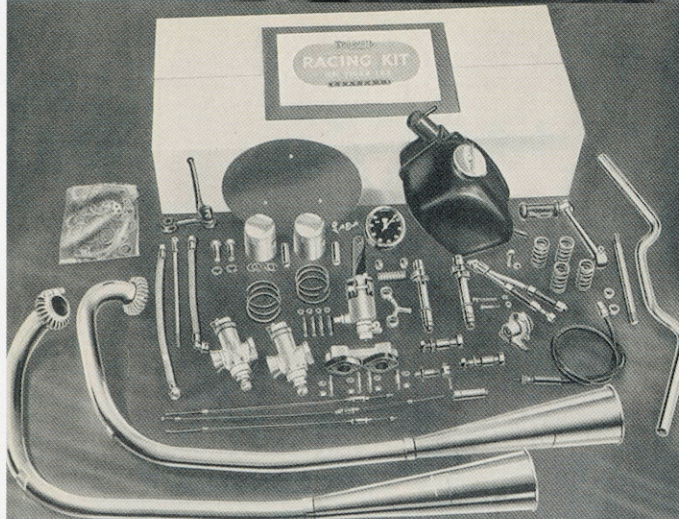
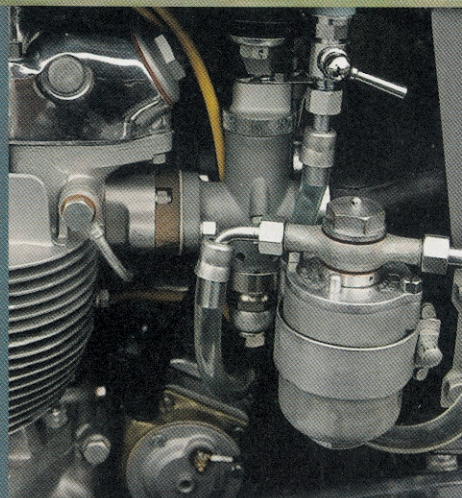
## SPELREGELS

De Class C-racecategorie was in 1933 boven de doopvont gehouden, nadat de bonzen van de American Motorcyclist Association hadden begrepen dat de glorie-dagen van de exotische achtklepper Harleys en Indians op de dirt-trackcircuits definitief voorbij waren. De Grote Depressie richtte in die jaren ook zware schade aan bij de Amerikaanse motorfabrikanten en de federatie besefte dat ze alleen met de introductie van een nieuwe racecategorie weer

▲ Helemaal authentiek opgebouwd én rijden als de brandweer. John Melniczuk is in z'n element op de T100/R.

► Anders dan dat PGMF-gedoe van tegenwoordig. Amal Type 6-carburateurs zorgen voor het mengsel.

▼ Dat waren nog eens tijden, een complete racekit voor 154 dollar.



meer mensen aan het racen kon krijgen. De machines die aan de start van de Class C-wedstrijden zouden worden toegelaten, moesten gebaseerd zijn op standaard productiemodellen waarvan er minstens honderd verkocht waren voordat het model zijn goedkeuring kreeg voor de racerij. En om de jongens van Harley niet al te zwaar voor het hoofd te stoten, kregen motoren met een 'flathead engine' een voordeel op het gebied van de cilinderinhoud. Zo kon het gebeuren dat 750 cc zijkleppers het mochten opnemen tegen 500 cc-machines met bovenliggende kleppen. Bovendien werd de maximaal toegelaten compressieverhouding beperkt tot 7,5:1 - een regel waar de 'flatheads' geen last van hadden, maar waar de tuners van de concurrentie wel rekening mee moesten houden. En dan was er nog die regel, die stelde dat een rijder in de hoogste versnelling moest blijven rijden zodra hij daarnaar was opgeschakeld. Alweer een slimmigheidje waarmee de Harley-rijders met hun handbediende schakelsystemen op zijn minst gelijke tred konden houden met de importmotoren uit Europa die met een met de voet bediend schakelsysteem waren uitgerust.

## BRITISH/AMERICAN IMPORTS

In 1938 had Bill Johnson in Pasadena aan de West Coast de dealership British and American Imports overgenomen. Hij besloot om een

aantal deelnemers in de Class C te sponsoren en op die manier de naam Triumph wat meer bekendheid te bezorgen. Twee jaar later verpletterde Boo-Boo Pearson de concurrentie door zijn getunede Tiger 100 in 32 van de 36 races als eerste over de finish te loodsen. Mede door de racesuccessen zag de toekomst er steeds rooskleuriger uit voor Johnson en zijn team. In 1940 verhuisde de zaak naar Los Angeles en werd ze tot Johnson Motors omgedoopt.

Hoewel Groot-Brittannië op dat moment een zwaar meningsverschil aan het uitvechten was met Duitsland en de Atlantische Oceaan werd afgeschuimd door Duitse U-boten, onderhield Turner zo ongeveer iedere maand contact met Johnson, om zich ervan te vergewissen dat de onderdelen inderdaad de Verenigde Staten bereikten. Uit die geregelde correspondentie groeide uiteindelijk een vriendschap die levenslang stand zou houden.

Het duurde niet lang of Johnson Motors werd de officiële importeur van Triumph in Zuid-Californië, waardoor de zaak naar Pasadena terugkeerde. Men vond onderdak in een gebouw met een modieuze showroom, waarin

opgetrokken tot 8,0:1, waardoor de GP een top haalde van 193 km/u. Rod Coats schreef in 1950 de 100-mile Amateur Classic in Daytona op zijn naam met een recordgemiddelde van 130,78 km/u. Er werden in die jaren verschillende Triumph GP-racers ingezet op de kombaai in Florida, maar een aantal van de 23 machines die Mojo had geïmporteerd, werd omgebouwd tot flat-trackers die het in die andere typisch Amerikaanse motorsport-discipline tegen de Harleys zouden opnemen. Johnson had intussen al bijna honderd Triumph-dealers onder contract staan en verkocht samen met hen ongeveer duizend Britse twins per jaar. Alleen wilde het aan de oostkust van de Verenigde Staten niet echt lukken. Er werd dan ook besloten om daar een distributeur op te zetten die rechtstreeks van de fabriek afhankelijk zou zijn. De Triumph Corporation (of TriCor, zoals de Amerikaanse fans de nieuwe marktspeeler weldra zouden noemen) zwaaide zijn deuren open in januari 1951 in Baltimore, Maryland. Beide distributeurs stopten coureurs geld toe en waren er minstens even hard op gebrand om niet alleen Harley, maar ook elkaar te verslaan.

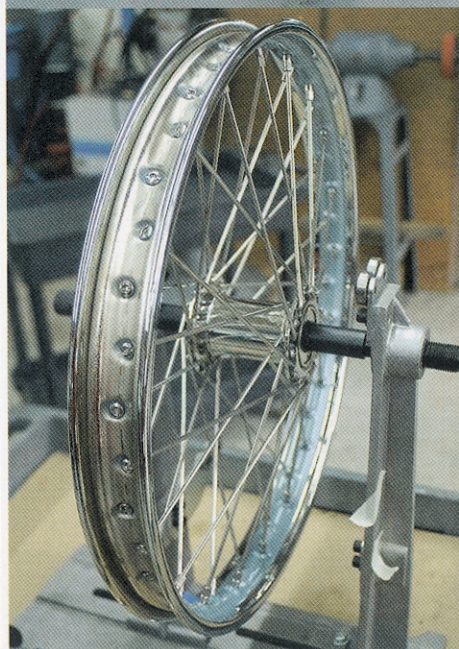
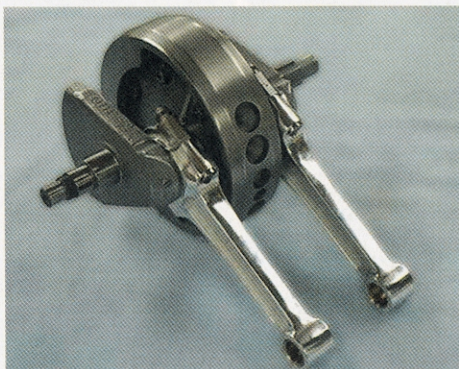
## PEARSON LOODSTE DE TIGER 100 IN 32 VAN DE 36 RACES ALS EERSTE OVER DE FINISH

ooit stijlvolle auto's waren verkocht. Na de oorlog werd Johnson de officiële distributeur van Triumph-motorfietsen in de Verenigde Staten en kon hij over het hele land een netwerk van dealers gaan opzetten.

### GRANDS PRIX

Beide heren waren het niet over alles eens. Turner was niet geïnteresseerd in de racerij, maar Johnson was overtuigd van het marketingpotentieel van de activiteiten op de circuits. Iedere Grand Prix-Triumph die hij te pakken kreeg, werd meteen naar de Verenigde Staten geïmporteerd. De GP-productieracer - die gebaseerd was op de 'bastaard' die Ernie Lyons in 1946 tijdens de Manx GP op het eiland Man naar de overwinning had gestuurd - bestond uit een gewijzigd rijwielgedeelte van een Tiger 100 en een motorblok dat was samengesteld uit de onderkant van een T100, een lichtgewicht lichtmetalen cilinderblok en een cilinderkop die was afgeleid van een generator van vóór de Tweede Wereldoorlog.

Op dat blok waren twee Amal-carburateurs en megafoonuitlaten geschroefd. De machine was verder nog uitgerust met 8 inch remmen, lichtmetalen velgen en spatborden, en een benzinetank van 15 liter met een snelvuulstelsysteem. Dat pakket bleek op de vermogens-testbank goed voor 40 pk. In de Verenigde Staten was de maximaal toegelaten compressieverhouding voor Class C-motoren intussen



## RESTAURATIE VAN EEN T100/R

Niemand zou het in zijn hoofd halen om te proberen om op basis van een frame en het grootste deel van het motorblok een T100/R uit 1955 helemaal authentiek op te bouwen. Niemand, behalve John Melniczuk.

Hij is de zoon van een ondernemer die van 1952 tot 1983 Bauer Cycles runde, een Triumph-dealership in Salem, New Jersey. 'Pa sponsorde in die jaren ook een aantal snelle dirtrackers', zegt John. 'Een van de T100/R's bleef na zijn actieve racecarrière een tijdlang in de hoek van de werkplaats staan. Pa gebruikte het blok ten slotte in een dragfiets, maar het frame bleef daar liggen. Op een dag kwam die dragracer op bezoek in mijn eigen werkplaats en vroeg me of ik niet geïnteresseerd was in het oude Triumph-blok dat mijn vader voor hem had geprepareerd. Over dat aanbod hoefde ik geen twee keer na te denken!'

John begon aan zijn missie om de beste T100/R van de Verenigde Staten te bouwen. Iemand vertelde hem dat een garage in Connecticut nog een originele en niet eerder gebruikte uitlaat van dat model had liggen. Toen hij dat onderdeel ging ophalen, vertelde de verkoper hem dat hij toevallig ook nog een prachtige benzinetank had, waarop de grote stickers van Triumph nog hingen. John verstuurde de tank naar Ross Thompson in Canada om de deuken eruit te werken en de benzinekransen naar de originele plaats terug te plaatsen.

Ongeveer op hetzelfde moment kreeg Thompson Ken Rosevear op bezoek. Die herkende de tank meteen als een tank van een T100/RR van 1957. Ken wist waarover hij praatte: hij had zelf een model uit 1955 en 1957 in zijn garage staan. En daar hield het nog niet mee op: Ken was net op zoek naar een tank voor zijn fiets uit 1957 en was bereid om die te ruilen voor een tank van het model van 1955.

'En zo kreeg ik de ene meevaller na de andere', lacht John. Ken leende een luchtfilter van Vokes uit zodat John die kon kopiëren en een andere vriend vond voor hem een paar carburateurs van de racekit en leende hem een inlaatspruitstuk. De carburateurs werden in Engeland door Surrey Cycles opgelapt en het spruitstuk werd in Australië onder handen genomen. De TT-magneto van BTH werd bij Hawker Electrical gevonden en op basis van nieuwe onderdelen werd door Nisonger Instrument in New York de toerenteller gebouwd. Het 20 inch voorwiel met spoelnaaf is een uniek onderdeel bij de flat-trackers, maar John vond er wel eentje op eBay. 'Bovendien zat rond dat wiel nog een zeldzame Dunlop Universal, die zich ook nog eens in een behoorlijke staat bevond. Zoveel mazzel kon in feite alleen maar betekenen dat ik voorbestemd was om deze machine te bouwen', aldus John. 'De eigenlijke restauratieperiode nam nog acht maanden in beslag. En volgens mijn vader is het resultaat mooier dan de machines die uit de fabriek kwamen. Als dat geen compliment is!'

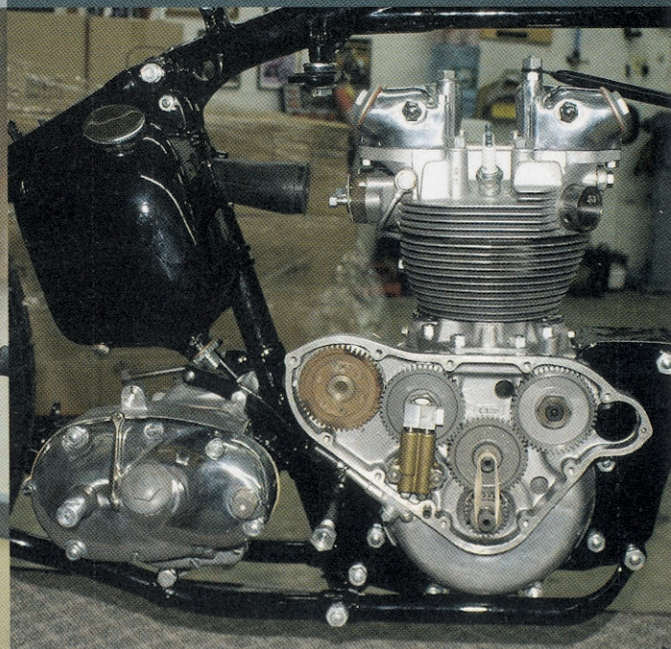
### Meer informatie over de gebruikte onderdelen?

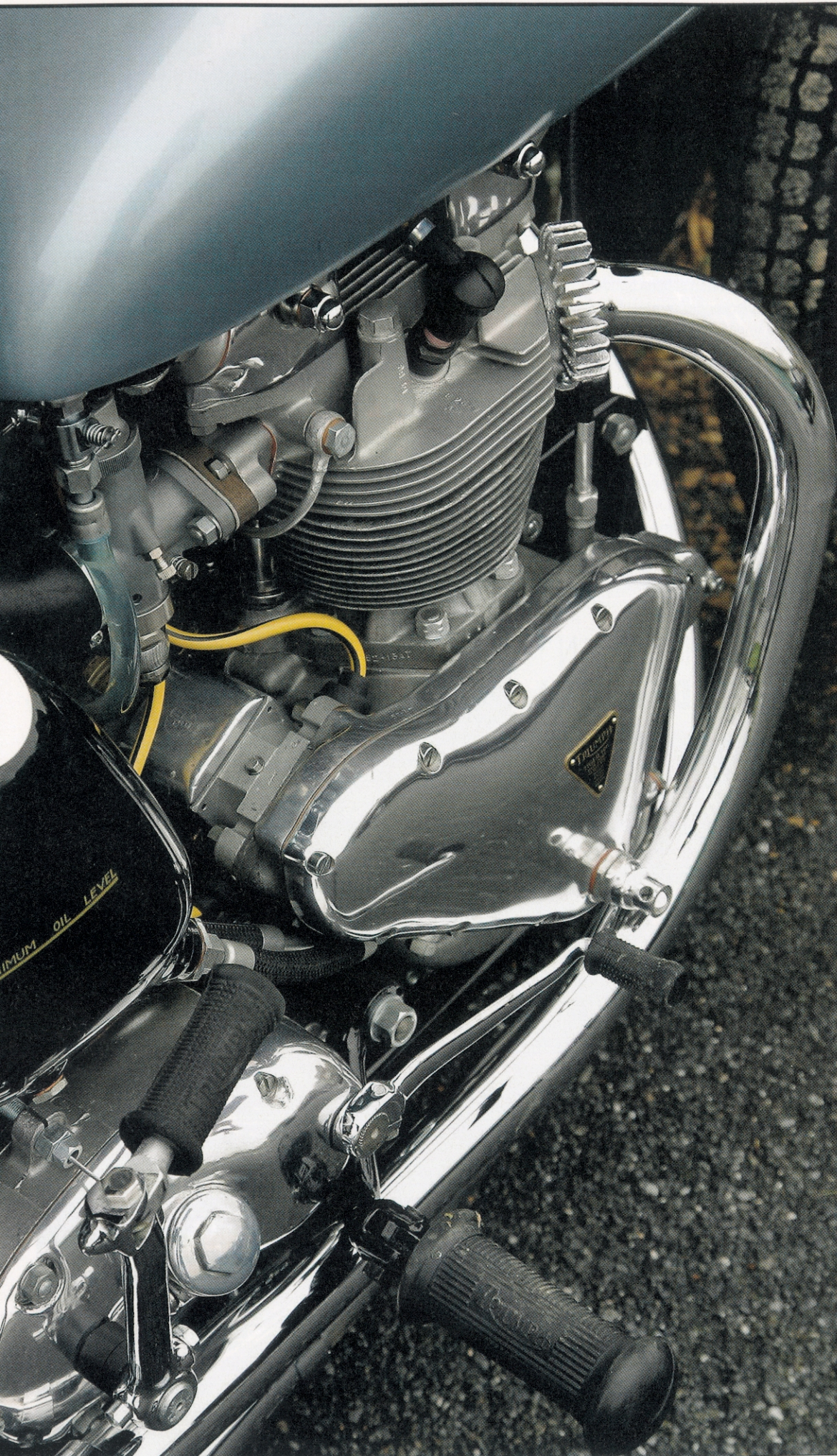
Surrey Cycles: [www.amalcarburettors.co.uk](http://www.amalcarburettors.co.uk)

Hawker Electrical: [www.hawkerelectrical.co.uk](http://www.hawkerelectrical.co.uk)

Ross Thompson Metal Finishing: [www.execulink.com/rosst](http://www.execulink.com/rosst)

Nisonger Instrument: [www.nisonger.com](http://www.nisonger.com)





In 1950 werd de productie van de GP-Triumph stopgezet, maar nog vóór het einde van dat jaar werd de introductie van de nieuwe T100 aangekondigd. Die Tiger zou dankzij de grotere inlaatkleppen en zuigers die bestand waren tegen een compressieverhouding van 7,6:1, een vermogen van 32 pk en een topsnelheid van 154,50 km/u halen.

Hoofdverkoper Pete Colman, die buiten de kantooruren ook een succesvol motortuner was, had intussen ook al 'hete' kits voor de 650 twins ontworpen. In samenwerking met de experimentele afdeling van Triumph ontwikkelde hij krachtpakketten die vanaf 1951 beschikbaar waren... maar dan alleen voor eigenaars die het motor- en het framenummer van hun T100 konden voorleggen. Een begrijpelijke aanpak als je weet dat de racekit voor 154 dollar over de toonbank ging, terwijl de onderdelen allemaal samen meer dan 300 dollar waard waren.

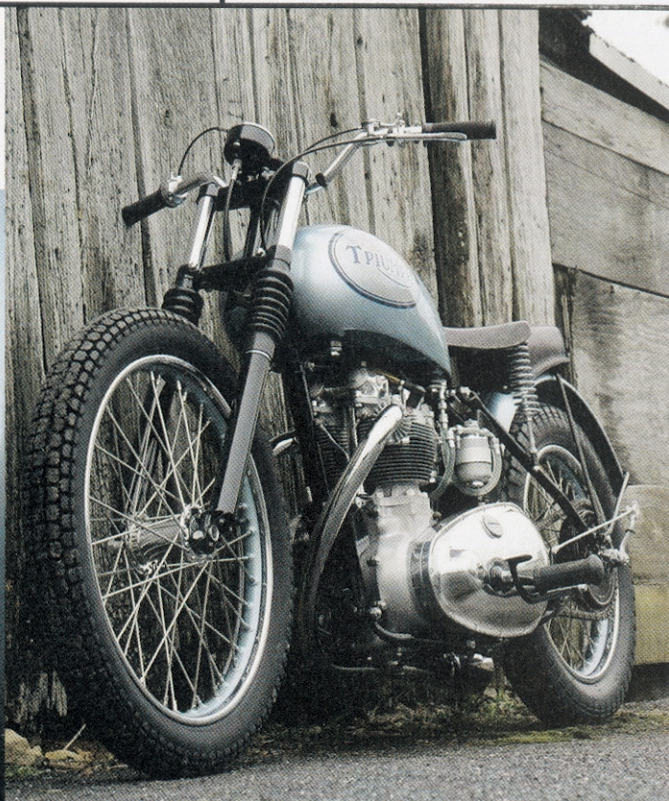
De kit bevatte zuigers, die tegen hoge compressieverhoudingen bestand waren; E3134-nokkenassen met een hoge lift en raceklepveren; een paar 1.0 inch Amal Type 6-carburateurs met een spuitstuk met twee poorten en een afzonderlijke vlotterkamer; twee gaskabels; een verbindingsbox en versterkte benzineleidingen; een Smiths-toeren-teller (tot 8.000 tpm); een grotere olietank; twee 1.5 inch uitlaatpijpen met 4 inch megafoons; naar beneden getrokken stuurhelften; een opklappende voetsteun en kickstartpedaal; een nummerplaat voor het racenummer; verschillende pakkingen. Dit alles moest bij 7.200 tpm een vermogen van 42 pk opleveren. Ruim voldoende dus om op de flat-trackbanen en bij TT-scrambles de Harleys achter zich te houden. In 1953 (en alleen in dat jaar) bood Triumph zelfs een T100 met de Racing Kit standaard gemonteerd aan zijn klanten aan.

## TEN AANVAL

En toen kwam de flat-trackracer, waarvan sprake was in de brief van Nancy Plant. De vijftig exemplaren die kort na het verzenden van de brief naar Amerika werden verscheept, vonden heel snel nieuwe eigenaars. Niemand kreeg spijt van zijn aankoop. De TR5 Trophy was aanvankelijk ontworpen voor trailwedstrijden, scrambles en enduranceraces, maar bleek ook al meteen een schot in de roos op de Amerikaanse banen. Bud Ekins, die later naam zou maken als stuntman in Hollywood, won de 100-mile Catalina GP in 1955 op een TR5, waarbij hij het racerecord tien minuten scherper stelde en met een voorsprong van twaalf minuten op de tweede man over de finish ging.

De racer stond op een nieuw 'dirt-track' 3.00 x 20 inch WM1-wiel voor en een 4.00 x 18 inch WM3-wiel achter. Rond die wielen lagen Dunlop Universal-banden, maar zoals op iedere andere flat-tracker moest deze machine het zonder voorrem stellen. Er was wel een achterrem

## DE T100/R WAS MET ZIJN TOP VAN 185 KM/U MOEILIK TE KLOPPEN



aanwezig (voor tests), maar die werd er voor de wedstrijden afgehaald.

Dunlop leverde ook het kleine rubberen zadel met veren van de oude 3T, dat kon worden aangevuld met een 'passagierszitje' dat op het spatbord was geschroefd. Dit laatste was bedoeld om de rijder de kans te bieden om op de rechte stukken van het circuit naar achteren te schuiven en helemaal plat te liggen om zo weinig mogelijk rijwind te vangen. Vooraan was geen spatbord voorzien.

In de versnellingsbak lagen de standaardtandwielen, hoewel op de optielijst ook andere verhoudingen werden aangeboden. De koppeling was een standaardexemplaar met vijf platen, terwijl de motor met een kettingwiel met 19 tanden was uitgerust.

In het motorblok zelf was al het lekkers van de Racing Kit ingebouwd. De drijfstukken waren standaard en de krukas was van de jongste generatie met grote lagers. Ook de bronzen klepgeleiders en veren waren afkomstig van de racekit. Een op elkaar afgestemd paar DS en TS Amal-carburateurs kregen de brandstof toegevoerd via een 'top feed' vlotterkamer. Er was ook een grotere luchtfilter van Vokes gemonteerd, die stof en vuil uit de motor moest houden.

Omdat flat-track racers alleen linkerbochten krijgen voorgeschoteld, kwamen beide uitlaatpijpen aan de rechterkant van de motor uit. Die pijpen waren 'Racing kit'-exemplaren met een beperkte boring en ze liepen uit in mooie megafoons met omgekeerde conussen. Andere speciale onderdelen voor racegebruik waren de Smiths-toerenteller (tot 8.000 tpm) en de handbediende magneto van BTH. De T100/R was met zijn top van 185 km/u en



zijn rijklaar gewicht van 139 kg alleen al op papier zeer moeilijk te kloppen. Bovendien konden JoMo en TriCor de racer tegen 785 dollar te koop aanbieden - 81 dollar goedkoper dan de snelle T100/SA-straatfiets. Op de racer kon men immers besparen op onder meer de kettingkast, nummerplaten, verlichting, gereedschappenkast, accu, bandenpomp, zijstandaard, voorrem en bedieningsinstrumenten. Overigens konden die onderdelen wel nog afzonderlijk worden besteld door wie zijn T100/R later tot een straatmachine wilde ombouwen...

### EXCLUSIEF

In totaal bouwde Triumph slechts 134 exemplaren van de T100/R Class C-racer en zestien extra motoren die netjes tussen JoMo en TriCor werden verdeeld. In 1957 werd nog een andere kleine partij flat-trackers op het schip gezet naar

### TALKING DIRTY

Amerikaanse flat-trackraces worden verreden op ovaal banen met een lengte van een halve mijl of een mijl. Op de machines mogen geen remmen worden gemonteerd. Op het einde van de rechte stukken komen de meeste deelnemers in de buurt van 160 km/u, waarna ze hun machine dwars gooien en op die manier de bocht door sliden.

Dirt-trackraces worden georganiseerd op vergelijkbare banen, die slechts 1/8 mijl lang zijn. En dan zijn er nog de 'scrambles', die worden verreden op dirt-trackbanen die niet werden geëffend en waar de deelnemers niet alleen linkerbochten, maar ook rechterbochten krijgen voorgeschoteld. De Amerikaanse TT-races ten slotte zijn vergelijkbaar met de 'scrambles', maar hebben ook nog eens een jump in een recht stuk.

◀▲ Gevonden in een garage in Connecticut, een originele T100/R-tank.

▲▲ Zo, zet 'm daar maar neer... Acht maanden duurde het om de flat-tracker op te bouwen. Dat is snel te noemen.

▲ Schoonheid door eenvoud: oogstrelende Smiths-toerenteller.

◀ De dikke staande 650 cc twin, goed voor 42 pk bij 7.200 tpm. Een zeer serieus aantal in die dagen.

de Verenigde Staten. Die zogenaamde T100/RR's waren uitgerust met de nieuwe Delta-cilinderkop en dubbele in rubber opgehangen Amal GP-carburateurs. Door het gebruik van de lichtmetalen kop kon men ook de externe olieafvoerleidingen weglaten. Nog belangrijker is het feit dat de kop voortaan was uitgerust met uitgespreide inlaat- en uitlaatpoorten, in plaats van de parallelle inlaatpoorten van weleer. De inlaatkleppen hadden nu ook grotere klepschotels. De T100/RR kreeg ook een nieuwe benzinetank en een cilindervormige olietank. En dat waren de laatste van de T100 flat-track fabrieksracers. Het waren mooie en onderhoudsvriendelijke machines die zo uit de krat races konden winnen. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat ze ook nu nog tot de meest begeerde Triumphs behoren.

TEKST EN FOTOGRAFIE: PHILLIP TOOTH