

TERROT SUPER SPORT

ive la France

DOOR: RENE DE RUIJTER

Frankrijk, zo zegt men, is het land waar het leven goed is. Althans: wanneer je je aanpast aan de lokale cultuur.

Vergeet dus uw Hollandse directheid. Wees vriendelijk, bescheiden en omstandig. Maar gebruik deze winter en lente bovenal om via een van de Volksuniversiteiten een basis-cursus Frans te doen. Want als u een Fransman van uw goede wil om zijn taal te spreken kunt overtuigen, dan is het ijs gebroken en wordt bijna elke Fransman een buitengewoon vriendelijke persoon. Als er geen gesprek is, dan gebeurt er verder ook niets. Dat nu, zal precies de reden zijn geweest waarom de Franse motorfiets het hier qua populariteit niet haalde. Jaren geleden haalden een paar handelaren ze wel met vrachtwagenladingen binnen. En toen werd het stil. Maar er dreigt verandering ten goede. De Franse tweewieler krijgt op het gebied van klassiek erfgoed erkenning. Er is zelfs al een club voor. Ook vertegenwoordigt hij op dit moment een hogere waarde dan voorheen, dus zou je kunnen zeggen dat de Franse motorfiets is herontdekt. Vooral de merken Terrot en Magnat Debon genieten een groeiende belangstelling. Maar mogelijk komt onze interesse te laat! De sportief ogende kopkleppers, die ooit naar Nederland zijn gehaald, zijn op een enkeling na allemaal 'retour' gegaan richting La Douce France. Het handjevol zijkleppers dat hier tot nu toe

is gebleven wacht waarschijnlijk hetzelfde lot. Wie regelmatig een motorbeurs bezoekt ziet dat steeds meer Franse en Belgische motorliefhebbers lopen te zoeken naar Franse motorfietsen. Hadden wij in het verleden wat het rollende antiek betreft hun land nog leeggeroofd, nu is het andersom. Herstel: ze komen hun spullen keurig terug kopen. Een tendens die voorlopig niet meer zal keren. De gretigheid is groot. Want in 'Het Buitenland' staat Nederland bekend als een wat schreeuwerig achterlijk land waar de klassiekerprijzen momenteel ongelooflijk laag zijn. Heeft een Franse jager eenmaal zijn prooi ontdekt dan wordt zo'n motor na een gracieuze transactie met geld en flessen wijn, fluks opgeladen. De staat van de motor doet er niet veel toe. Als hij maar uit de jaren twintig of dertig stamt en een beetje compleet is. Dat laatste is van groot belang. De onderdelen van Franse motorfietsen zijn schaars. En replica onderdelen zijn er (nog) niet. Kortom de Franse motor verliest straks zijn populariteit in de Lage Landen opnieuw maar nu omdat hij hier raakt uitgestorven. Iemand die dit al geruime tijd zag aankomen is Ton Dorland, eigenaar van een Terrot Super Sport, ofwel een Terrot HSSE. Een type dat alleen in

1929 en 1930 is vervaardigd tot op de dag van vandaag hoogbegeerd is gebleven. We gaan naar zijn verhaal.

CARRIERE

Ton heeft de techniek via de paplepel binnen gekregen. Als 15-jarige jongen kwam hij bij Renault en later bij de Fiatfabrieken terecht. Hij moest het vak als mon-

teur leren en werd overgedragen aan een vakbekwame medewerker die hem alle kneepjes van het autovak bijbracht. Toen hij 16 werd, wilde hij een brommer. Zijn leermeester kwam met een grote doos aan waar een RAP in zat. Voor een tientje mocht hij hem hebben. De RAP lag helemaal uit elkaar. Aan de deal zat echter één restrictie. Met twee maanden moest de RAP rijden. En

De Terrot zou veel kilometers moeten maken, en dat gebeurde. Zo belandde Ton ook nog in Versailles



dat lukte. Ton behaalde een aantal monteur diploma's en verruilde de autofabriek voor het leger. Zijn doel was het 'patroonsdiploma' te halen. Maar het kwam er niet van, want zijn roeping lag bij de infanterie. Na vele spannende jaren en hard studeren heeft hij zich weten te bekwamen op technisch gebied en herontdekte zijn voorliefde voor de tweewieler. Via een handelaar in Franse motoren kocht hij zijn Terrot en restaureerde die tot in de puntjes. De kennis en ervaring die hij had opgedaan was nu goud waard. En de Terrot? Die was er niet minder van geworden. Toch had hij maar één doel en dat was om op zijn mooie gerestaureerde motor veel kilometers te rijden. En dat lukte.

TERROT GESCHIEDENIS

Om uiteen te zetten waarom Terrot zijn hart stal duiken we in een stukje geschiedenis van dit merk. Vanaf 1899 begon de firma Terrot zich bezig te houden met gemotoriseerde voertuigen. Charles Terrot begon in het Duitse Stuttgart in 1852 samen met zijn oude werkgever een fabriek in breimachines en vestigde zijn onderneming later in Dyon. In 1890 werd de breimachiefabriek uitgebreid met de productie van fietsen. Terwijl weer wat later de eerste schrijfmachines van de band rolden. Terrot deed zodoende een hele hoop technische kennis op. De stap om over te gaan op de productie van gemotoriseerde voertuigen was dan ook klein. Allereerst werd een driewieler gebouwd. Een tricycle met een Dion Bouton motor. Een klein jaar later verscheen van deze creatie een vierwielige uitvoering. Toen deze voertuigen een bepaalde reputatie hadden gevestigd waagde Terrot de sprong naar de wankelende tweewielers. De eerste motorfiets verscheen, de Motorette nummer 1. Die had een onbekende krachtbron van 170 cc. Al snel verscheen er een nummer 2 met Bruenau motor en daarna de nummer 3. In de loop van de volgende jaren werden motoren gebruikt van de merken Zedel, Faure, Givaudan, Dufaux en MAG. In 1909 kwam het eerste Terrot Zedel motorblok. De eerste 350 cc kopklepmotorfietsen werden gebouwd in 1924. Beide motorblokken waren van Jap. Men moest



De hele restauratie en aanpassing van de motor naar enigszins huidige maatstaven is vakwerk

FF 4950 neertellen voor deze kopkleppers, wat ze wel een beetje aan de prijzige kant maakte. Een gewone zijklepper kostte FF 3.925 wat ook al niet goedkoop was. De latere raceversie met een eencilinder kopklepper en twee uitlaatpoorten was nog duurder. Kortom: Terrot was een kwaliteitsmotor, maar niet voor Pierre met de pet. Inmiddels ging het motorblokshopen bij Terrot door totdat in 1927 voor het eerst een 350 cc zijklepblok verscheen van geheel eigen fabrikaat. Ook werd er in dat jaar een kopklepper vervaardigd onder eigen naam. Hij had een enkele uitlaatpoort met als type aanduiding HSS. De H stond voor 350 cc en SS betekende Super Sport. Vanwege de successen van de racer bouwde men ook een eigen eencilinder met twee uitlaatpoorten. Dit werd de HSSC gevolgd door de HSSO. Het waren snelle motoren die de competitie met de concurrentie heel goed aan konden.

DE BESTE KOPKLEPPER DE HSSE

In 1930, een van de topjaren van Terrot verscheen Terrot met een nieuwe motorfiets: de 350 cc HSSE. Dit was een super sport motor met vele noviteiten. Door de uitzonderlijke prestaties werd hij gezien als een van de beste eencilinders van zijn tijd. In feite deed de motor in 1929 al zijn intrede tijdens de Paris Salon en gooide

onmiddellijk hoge ogen. Geen wonder want de motor had alles wat je hart als motorliefhebber begeerde. Er waren vele verbeteringen ten opzichte van de HSSO. Het frame was aangepast om in plaats van een hangende versnellingsbak een staande bak te herbergen. De motor had ook twee uitlaatpoorten met open kleppen en een langere slag (dus hogere cilinder). Maar de grootste verbeteringen waren een volledig nieuw ontwikkeld droog carter met dubbele oliepomp (dry sump) en dubbele krukaslagers. Twee gesloten stoterstangbuizen die naar elkaar gericht stonden. Veel lichtere stoterstangen met terugslagveren. Tuimelaarassen in naaldlagers en een gesloten rockerbox die oliege-smeerd was. Alleen de klepveren en klepstelen kregen nog frisse lucht. De motor had 13,5 pk en een topsnelheid van 115 km/h. Monteerde je een hogere zuiger dan was het zelfs mogelijk om 130 te halen met de drie en een half. Dit was ongehoord snel voor die klasse. De HSSO 1 en de HSSO 2 verdwenen snel van het toneel. Het was de HSSE die het voortouw nam. En Tons hart veroverde. Maar dat was later. Veel later.

DE HSSE VAN TON ZELF

Ton vertelt; "Naast mijn 350 cc zijklepper van Terrot wilde ik er iets bijzonders bij. Het



moest een restauratieproject zijn en iets met kopkleppen. Wim Faber, geen onbekende in het Franse motorland, wist zo iets te staan. Een Terrot HSSE. Ik had er al wel van gehoord maar nooit gedacht er nog eens een tegen te komen. Hij was echter in zodanige staat dat hij volledig gerestaureerd moest worden. Net wat ik zocht. Het motorblok kreeg een nieuwe zuiger (van een Opel Kadett) de krukas kreeg een nieuw big-end met rollen, er gingen nieuwe lagers in er kwamen nieuwe kleppen met de resterende onderdelen en extra olieleidingen aan om ook bovenin het boeltje te smeren. De TT versnellingsbak leverde geen problemen op. Die kreeg alleen nieuwe lagers terwijl de rest nog ongebruikt leek. Wel moesten de kurkjes van de koppelingplaten worden vernieuwd. Deze werden gesneden uit een kurktegel. Aan de motorfiets werden wel een paar aanpassingen gemaakt naar de huidige tijd. Je kunt een beetje aan jezelf denken, vooral

wanneer je van plan bent om veel kilometers te maken. "De smering naar de klepstelen heb ik aangepast. Het kettinghuis naar de magneet heb ik afgesloten met een keerring. Hierdoor kwam de ketting in een soort oliebadje te lopen. De wielassen werden voorzien van dichte lagers en nieuwe assen. De drieborstel dynamo werd omgebouwd naar een tweeborstel dynamo. Een elektronische spanningsregelaar werd gemonteerd in het oude huis en de dynamo en magneet werden opnieuw gewikkeld bij Henk Westerhof." Resultaat: na 18 jaar rijden geen enkel elektrisch probleem. De rest van de motor doen was een ABC'tje. De metalen delen werden gepoedercoat. Het plaatwerk werd gespoten en de tank opnieuw verchromd. Daarna waren de wielen aan de beurt. Er werden RVS-spaken gemonteerd bij Simon Poelma in Uithuizen. Nieuwe remschoenen bleken gewoon te koop in Frankrijk. "Via een vriendje daar kreeg ik Michelinbanden

met het oude profiel erop in de maat 400 x 19. Lekker luxe. Kortom: de motor was volkomen geschikt nu om deel te nemen aan het huidige verkeer". En dan volgt het onvermijdelijke moment. Wanneer je zo'n twee en een half jaar bent bezig geweest moet hij gaan lopen. Benzine en olie erin. Hartslag stijgt. Buiten zetten. Nog vijf keer er omheen lopen. Hier voelen. Daar aan draaien. Hartslag blijft stijgen. Ogen beginnen te glanzen. Aantrappen. Nog een keer trappen en dan... een prachtig donker sonoor geluid. Hij loopt en sterker nog, hij blijft lopen. "Mijn vrouw komt naar buiten en ziet mij met een grijns van oor tot oor". De Terrot is af... Of niet? Ton reed er intussen zo'n 11.000 km op en reviseerde hem daarna nog drie keer. Maar lachend zegt hij "deze blijft in Nederland".

De club: www.clubfransemotoren.nl