

Ferry heeft in het verleden vele trialfietsen gebouwd. Om er enkele te vermelden, die met CTN meegereden hebben: een aantal Zundapps, een Russische Voskhod, een Oost-Duitse DKW NZ 350-kloon (die met o.a. het zware gewicht, soort webfork en dubbele uitlaten) wel mooi zou worden, maar niet geheel zijn rijstijl weergaf, een DKW RT 98 (van/voor Rene) uit eind 30'er jaren, en misschien nog enkele anderen, waar wij (nog) geen weet van hebben.

Nu heeft Ferry ons met enkele foto's zijn uitgangspunt of filosofie meegestuurd. En die gaat als volgt:

*“Met bouwen van Pré'65 trialmotoren houden we de traditie hoog van de manier zoals men vroeger motorsport bedreef. Of het nou cross, grasbaan of trial was.*

*Je reed op je motorfiets naar je werk en bedacht onderweg, ik ga terreinrijden en in gedachten zag je je strijdros al staan met noppenbanden en een breed stuur.*

*Op de eerste de beste vrije dag werd de motor gesloopt en de zaag ging in alle onderdelen die wel verwijderd konden worden en op een goede dag was hij klaar.*

*Had je dan ook een echte competitieve wedstrijdmotor? Nee, want daar komt meer voor kijken. Een goede trialmotor is in balans zodat je in harmonie met jezelf en de motor de hindernissen kunt overwinnen.*

*Wat is er dan zo belangrijk ?*

*Dat is nogal wat: de wielbasis, de balhoofdhoek en de naloop, de plaatsing van de voetsteunen, de breedte van de achtersvork om de dikke band en de modder te laten vrijlopen, de blokhoogte om over hindernissen te kunnen, het gewicht en vooral het uiterlijk, omdat het ook een mooi ding moet worden, dat je uitnodigt om mee te gaan rijden.*

*Verder nog soepele verelementen, een beschermplaat onder het blok, de motor moet plonken en hij moet fel kunnen opnemen.*

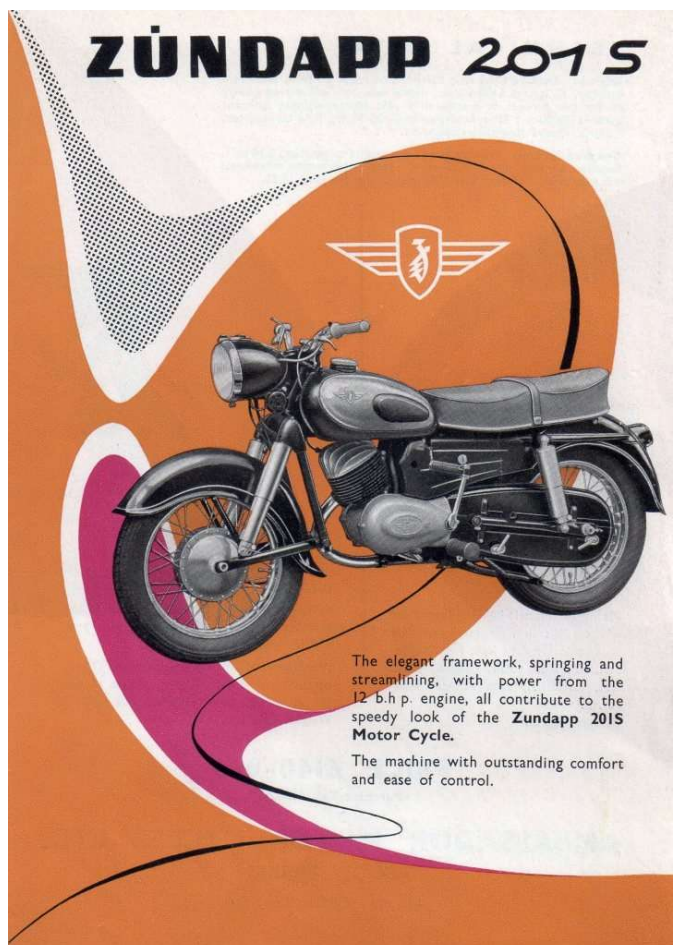
*En vaak zit het tegen, want de kickstarter komt tegen de voetsteunen en er moet ook nog een zijstandaard op en de tank is veel te breed waardoor je veel te weinig stuuruitslag krijgt en die uitlaat zit ook knap in de weg.*

*Het lijkt haast een onmogelijkheid om van een wegmotor een klassieke trialmotor te maken, inderdaad !*

*Maar toch rijden er in de klassieke trialwereld diverse oude dienstfietsen rond en met succes!*

*Groeten, Ferry”*

Zoals Ferry het beschrijft, klopt dit waarschijnlijk voor velen van ons, of althans we herkennen dit van vrienden of familieleden en/of verhalen. Ook Ferry heeft vele van zijn dienstfietsen omgebouwd. Maar bij zijn laatste project gaat de zin: *“Op de eerste de beste vrije dag werd de motor gesloopt en de zaag ging in alle onderdelen die wel verwijderd konden worden en op een goede dag was hij klaar.”*, meer iets weg heeft van de 'eerste vrije dag' in zijn reeds lange pensioentijd. Zijn -in een hoekje rustende- Zundapp 201 S heeft er ook aan moeten geloven.



Niet dat het een echte trialfiets moest worden, maar hij wilde een wegmotor hebben in een triallook. En daar is hij zeer goed in geslaagd. En net als met het bouwen van een trialfiets kreeg hij dezelfde problemen met deze straatfiets.

Om te beginnen moest er een 21 inch wiel erin in plaats van het 16 inch wiel. Dus de schommelarm-voorvork is drastisch verbouwd, zonder het model en de werking geweld aan te doen.



En achter natuurlijk ook. Verder her en der inkorten, verhogen, zadeltje, remmetje, uitlaat en 'kettingkast'. Kortom: de hele mikmak!





En naar onze mening is het resultaat mooier als het origineel! Maar dat is ook maar een mening.

Hier nog een fotootje van het (zware vlieg wiel en de versnellingbak die bediend wordt met een trekspie-principe. Een niet zo gebruikelijke methode.

