



Greeves liefhebber Peter van Burk (foto 15 jaar geleden gemaakt in Boekell).

De Greeves TES MK2 (foto gisteren gemaakt in Hengelo Gld.!)

'The Choice off Experts' de reclameleuze van de Britse fabriek van deze motoren uit Essex was niet alleen wervend het klonk bijna dwangmatig. Als je een trialman was dan moest je een Greeves hebben in die tijd. A musthave, heet dat tegenwoordig. Een term die toen hier niet gebezigd werd, men sprak nog gewoon Nederlands en geen TV Engels, maar die wel van toepassing was.

Bert Greeves was The Founder van het merk. Samen met Derry Preston-Cobb stond hij -of beter zaten zij- aan het hoofd van Invacar Ltd (Greeves). Bert Greeves raakte gewond in de oorlog en Preston-Cobb was sinds zijn geboorte gehandicapt en kon helemaal niet lopen. The main course was het fabriceren van invalide wagens, driewielers met hulpmotor, sinds 1940.

En met de WWII in volle gang op zich een lucratief initiatief natuurlijk, realistisch gezien was er door de vele oorlogsinvalide mannen, die vaak zelf niet meer mobiel waren, best veel vraag naar hun producten. Bert Greeves was de ontwerper en Preston-Cobb testte op zijn beurt zijn vindingen. Het meest gespecialiseerd was Greeves in vering dat gebruik maakte van rubber silentbloks, later ondersteund met schokdemping van Armstrong en Girling. Bert Greeves was ook een liefhebber van zijn eigen ontworpen driewielers. De man had in de jaren zeventig zelfs een Greeves Challenger MX motor aan zijn kar hangen met een kleine 40 pk! De eerste trialfiets van de firma Greeves, de T20 verkrijgbaar in 1954 met een 200 cc Villiers motor was voorzien van dergelijke vering (full-suspension!).

Direct uitgevoerd met het gegoten aluminium voorframe dat een Greeves patent werd. In principe zou Greeves trial machines maken van 1953 tot en met 1973 en er waren jaren van overweldigende verkoop successen. De Scottish Six Days Trial kende een jaar (1959) met 90 procent Greeves deelname. Althans dat wilde Greeves het publiek laten geloven, maar de trial werd wel gewonnen door Roy Peplow op een Triumph 199 cc Cub. De echte fabrieksrijders zoals Gordon Jackson (AJS),



# GREEVES TES DON'T LOOK BACK

DAT ZOUDEN WE EIGENLIJK NIET MOETEN DOEN, MAAR DOG IN DOG MET DE VIJFTIG (50) JAAR OUDE GREEVES TES WAAR MIJN ECHTE TRIALCARRIÈRE EIGENLIJK MEE BEGON, DAT DOET JE NATUURLIJK WEL WAT. IN DE BEGIN JAREN ZESTIG WAS ER GEEN ANDERE KEUZE.

Sammy Miller (Ariel) en John Draper en Jeff Smith (BSA) hadden allemaal viertakten tot hun beschikking met grotere cilinderinhoud.

De enige overwinning in de SSDT, gescoord op een Greeves, was die van Bill Wilkinson in

1969 en dat was meteen ook de laatste overwinning van een Brit op Engels materiaal. De Greeves 20TA 'Scottish' was een populaire machine bij de 'clubmen' en het zag er werkelijk blauw van. De bekendste Greeves fabrieksrijder was Don Smith,



In de Thialf trial kwamen ook crossers aan de start. Dit is één van de Van Heugten brothers op een Greeves crosser.

altijd een grijns om de mond en een sigaret op de onderlip. Andere bekende rijders waren Malcolm Rathmell, nu de Engelse Sherco importeur, Tony Davis, Gordon Farley en de helaas overleden, latere Montesa importeur Jim Sandiford.

## GREEVES IN NEDERLAND

De firma Selling uit de Amsterdamse Kromme Mijdrechtstraat, bij de Amstel, was de invoerder van Greeves. De broers Rob en Frits Selling waren 'topcrossers' in die tijd en met name Frits Selling scoorde hoge ogen. Ook internationaal en hij werd zelfs 'Greeves worksrider', fabrieksrijder dus.

Zelfs de Internationale Zesdaagse werden door de Sellings als hun werkterrein gezien en Frits behaalde niet minder dan tien gouden medailles. Trials kenden ze wel, maar dat was niet echt aan ze besteed en dus werd, na de invoering van de eerdere Greeves trial machines met de ronde gietijzeren cilinders met diverse Villiers motoren uitgekeken naar een toprijder in Nederland. Dat werd Henk Vink die zijn winnende Triumph Cub verruilde voor een Greeves TES met vierkante aluminium cilinder. Zijn 'worksbike' werd naar voorbeeld van de special van Don Smith voorzien van Butler plastic, een andere uitlaat en een Amal Monobloc carburateur, zodat de machine door kon gaan voor het model TFS.

## DE TFS HET MODEL NA DE TES

De TES MK2 machines waren voorzien van volle aluminium remnaven, aluminium velgen met opstaande rand en een aluminium tank met Monza quickfiller tankdop. Twee van die machines werden naar Amsterdam gehaald door ene Jan Koopmans, één van de stuwende krachten achter de trialsport in Nederland in die tijd. Een machine voor Paul 'Okkie' Borst, een zoon van de weduwe Marie Borst (Tante Marie voor velen) en de andere Greeves TES (het waren MK2 machines) voor hem zelf. Na anderhalf seizoenen kon ik die van Koopmans



Trialcursus van Don Smith, Jelle Hester in actie. Bill Sinfield en Henk Vink kijken toe.



Actie in de nonstop, Bob de Graaf als controleur?



Onbekende coureur op een 1967 Anglian in Arnhem.



Theo Kok, Greeves TES, Marie Borst helemaal rechts, naast haar Jan Koopmans, invoerder van m'n Engelse meissie.

overnemen die er zelfs de Kampioensrit (enduro) in 1963 bij de junioren mee wist te winnen.

In het seizoen 1964-1965 won ik met die Greeves genoeg wedstrijden om junior trial kampioen te kunnen worden.

Alleen de KNMV gooide roet in het eten door aan het eind van de competitie, net voor de Kampioensrit in Schaesberg, te besluiten dat er slechts één titel te behalen viel en wel bij de senioren/internationalen. Die titel ging naar Henk Vink.

Mijn 'Engelse meissie' en ik behoorden tot het achtergrondkoor, want de hele trialwereld moest



Trainer op de Amsterdamse Ringdijk.



Bart van de Beukel op een Greeves Anglian.



Elf keer trialkampioen Henk Vink op de Greeves TFS



Ik leg hem even neer kun je ook de onderkant van een Greeves bekijken

opgetrommeld worden om voldoende deelname te genereren voor de tweedaagse afsluitende Kampioensrit, zelfs de gebroeders Selling waren van de partij met enduro machines! De Greeves TES is één van mijn meest favoriete machines geweest in een lange trial loopbaan. De Villiers 32A motor leek onverwoestbaar en nog hoor ik de speciale sound uit de vierkante Peco car auto uitlaat die nooit één klap verkeerd gaf. De Britse machine staat nu al twintig jaar in Hengelo Gelderland, bij 'De Slager' Peter van Burk. Hij is een absolute Greeves liefhebber. Het weerzien was wel heftig, maar niet onoverkomelijk. De man zorgt goed voor het 'Engelse meissie', hij gebruikt haar zelden en ik weet zeker dat hij zuiniger is op de TES dan ik ooit geweest ben.

Vooraf in Internationale wedstrijden in Duitse Bilstein en de Belgische klassiekers, de St. Martin, de Lamborelle en de Clubmen trial in Aywaille werd er veel van man en machine gevergd. De TES sleepte je er door! 'We don't look back!'

Toon van de Vliet  
(foto's Tv/dV en Jan Heese)