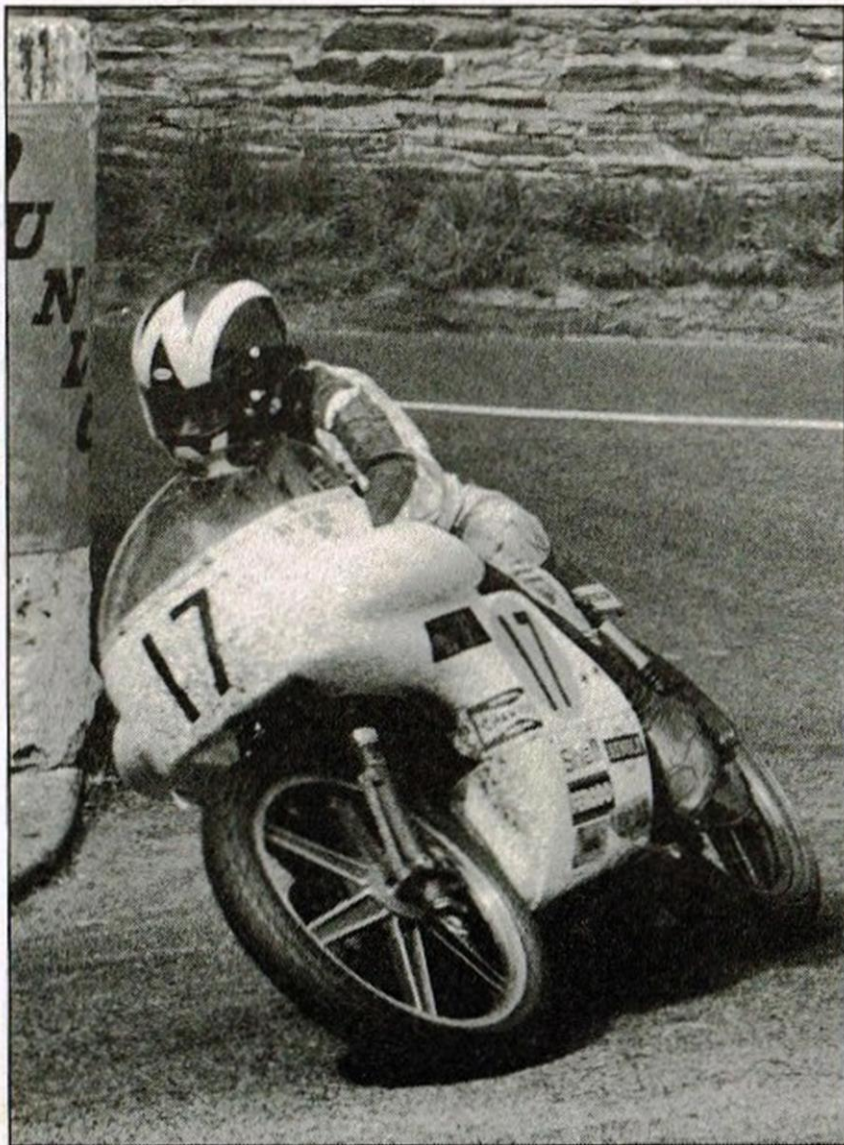


Ter nagedachtenis van een uitzonderlijke techneut, motorracer en vriend Peter Williams





Peter Williams on the Arter Matchless in the 1973 Senior TT

Unique TT

I THOUGHT you had forgotten him. I mean Peter Williams. I'm one of his big admirers and was very pleased with the article about him in the Autumn '86 issue.

Everything about his knowledge is told by Vic Willoughby in his book *Classic Motor Cycles* in the chapter about the Commando. Willoughby points out that Williams's start-to-finish victory in the 1973 F750 TT was a unique achievement in the annals of Isle of Man racing because the machine, with its special monocoque frame and uprated transmission, was designed, developed and superbly ridden by one man.

What's more to say! It's very sad as a Norton fan to read of the circumstances in which Peter's racing career finished. It's unthinkable that the British motorcycle industry has faded away, when such knowledge was available and still is. But it's no use crying over spilt milk. I wish Peter a lot of success with Cosworth – maybe he can get involved by building another special.

Ian Wolfert,
Terneuzen, The Netherlands



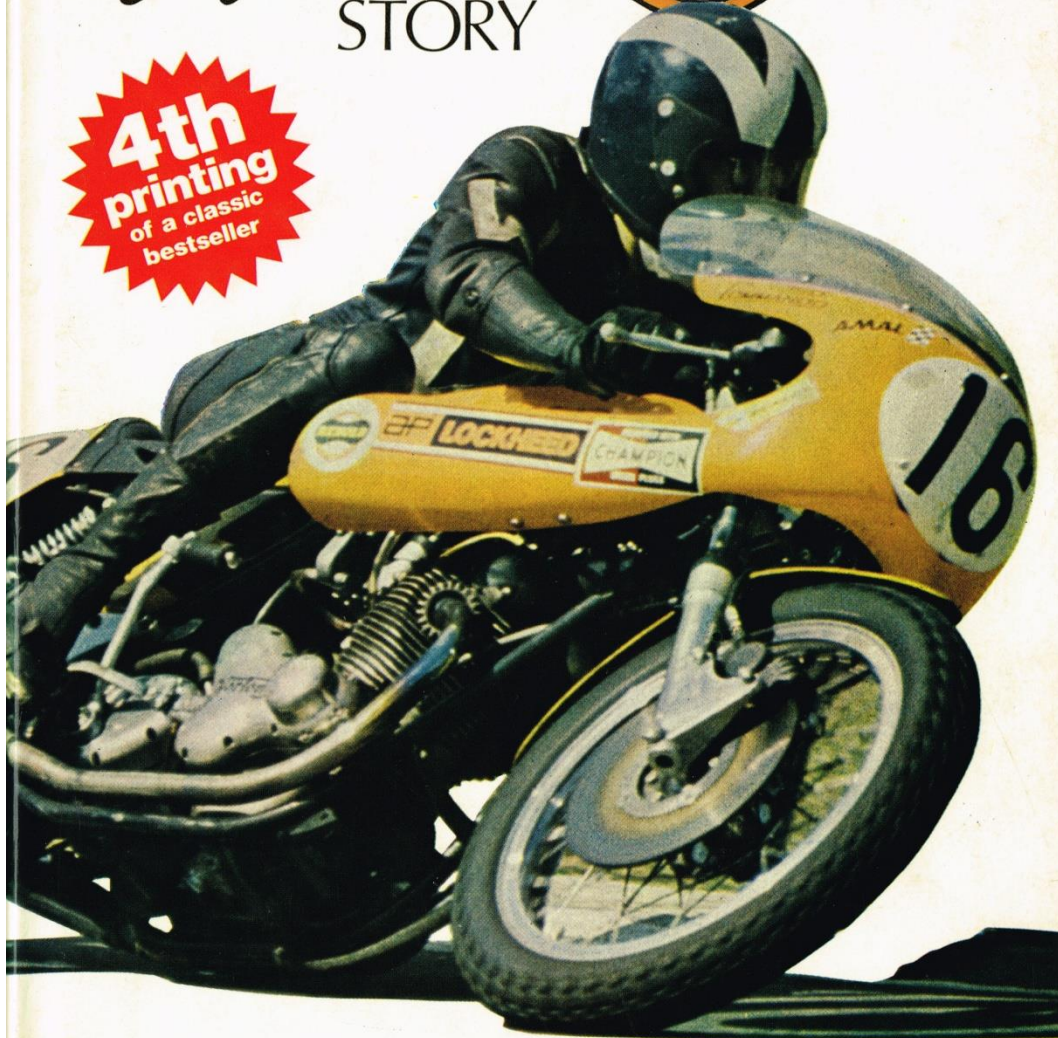


1993 Unapproachable Evening NCN in Harmelen
20 years later Peter is back on HIS monocoque

Norton

STORY

**4th
printing**
of a classic
bestseller



Bob Holliday

RACING ROUND THE ISLAND

A Manx Tale of Speed on Wheels

BOB HOLLIDAY





1979 logo out of “Motorcycling”
a magazine published by EMAP.



1966 NW 200



Governor's Bridge. Peter Williams (8) passeert Blanchard.

Senior T. T. Race (1967)



Classic **RACER**

Master stylist Peter Williams on Tom Arter's 500cc Matchless G50 on the Dutch TT circuit at Assen. He raced the G50 to third place in 1967, fourth in 1968 and second in 1969 at this event. Photo by Wolfgang Gruber



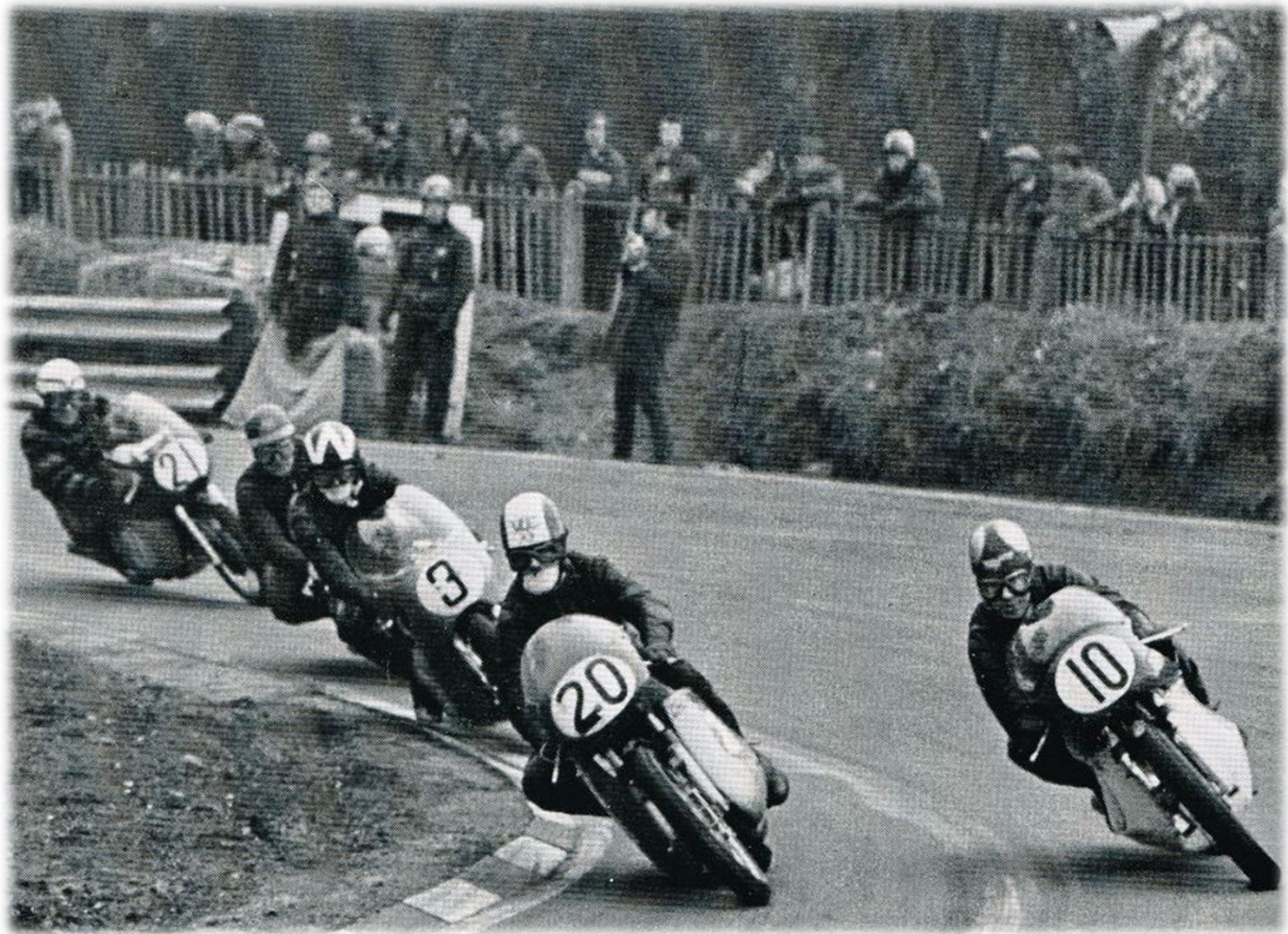


**Hutchinson 100 Brands Hatch 1969
photo Damien Follenfant d.r.**



Peter
Williams





1966 Bill Ivy
1967 Ron Chandler
1968 Dave Croxford
1969 Peter Williams
1970 Pat Mahoney
1971 Brian Kemp
1972 Barry Sheene
1973 Barry Sheene
1974 Barry Ditchburn
1975 Barry Ditchburn
1976 Dave Potter
1977 Barry Sheene

PETER WILLIAMS —
King of Brands in 1969



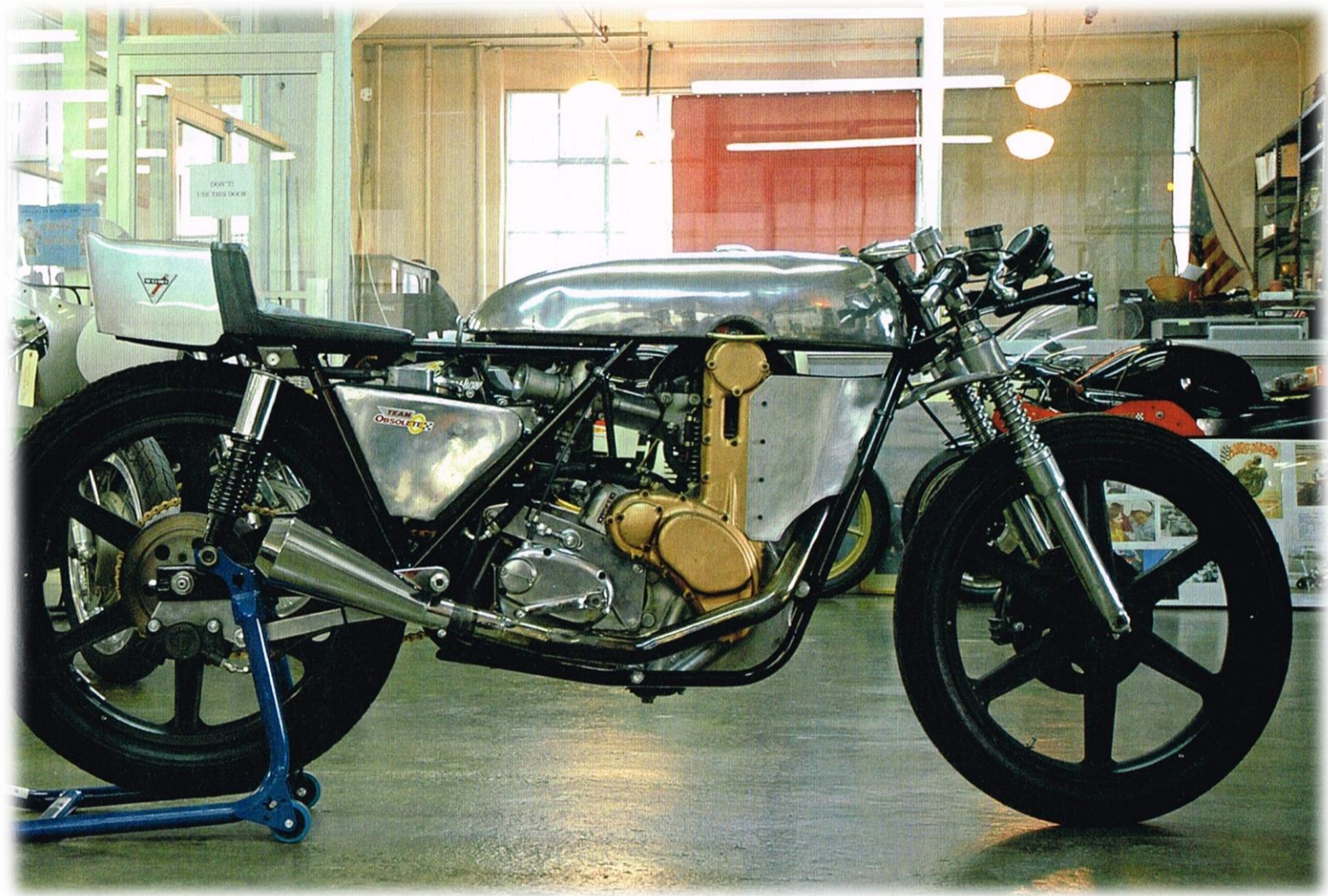
King of Brands in 1969





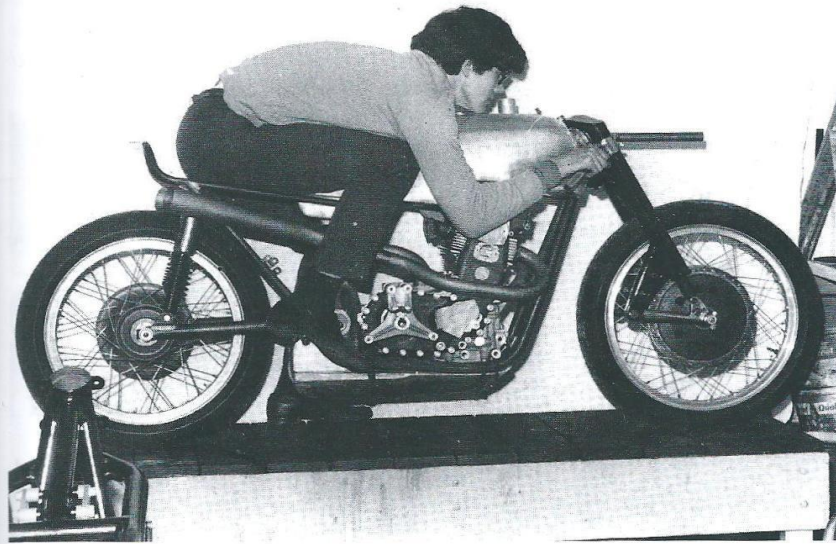








In 1969 Peter Williams and Tom Arter started a new project with a prototype Weslake twin cylinder 500cc engine to replace the 1950s Matchless G50 which was abandoned as the engine project failed



Peter Williams tries out the Reynolds Weslake frame

of Phil Read and Martyn Ashwood. What progress it made from then I'm not sure, but at the Stafford Show in 2006, I was contacted by a chap who had acquired the frame and was attempting a restoration. I am always amazed that projects such as this from 40 to 50 years ago still exist and keep appearing from unexpected sources.

Abroad with Jeff Smith again

Journeys with Jeff Smith to Continental motocross meetings were still being enjoyed. Although after losing the World Championship to Paul Fredricks, Jeff had 'retired' from Grand Prix racing, he was still in great demand to compete in non-championship events both here and abroad. On a visit to the French Grand Prix, to which I was invited although Jeff was not riding, he took on the task of guiding his successor as a BSA works rider, John Banks, to his first Championship victory. There was an amusing incident on another trip, I think it was the Belgian GP, where on the way out he had been invited by Warner Brothers to present certificates for completing a motocross event at their holiday camp on Hayling Island. We were of course guests of one of the brothers himself and duly invited to dinner. Travelling to meetings as we did,





Production Racer & Peter Williams - Thruxton 500 miler



Production Racer after winning Thruxton 500 miler

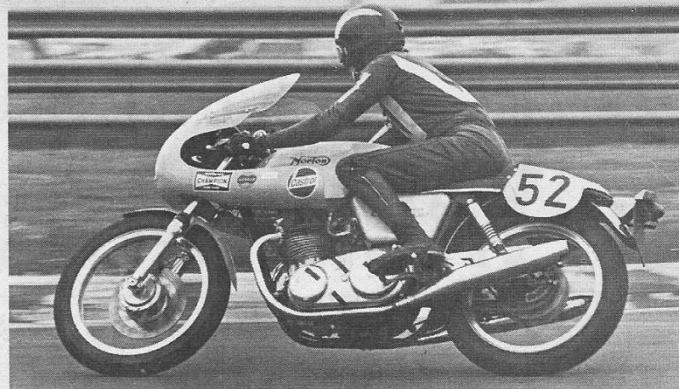
De winnende Norton Commando, hier met Peter Williams als stuurman.

NORTON COMMANDO WON 500-MIJLEN RACE

REPORTAGE EN FOTO'S
MICK WOOLLETT

De vijfjarige onafgebroken Triumph successenreeks in de Internationale 500-Mijlen Grand Prix op het 3,8 kilometer lang Thruxton circuit in Hampshire, Engeland, werd zondag 10 mei, toen deze eerste ronde om de FIM Coupe d'Endurance voor sportmachines werd verreden, door de overwinning van een 750 cc Norton Commando verstoord.

Hevige regenval maakte van deze race een bijzonder zware opgave, die 27 van de 60 deelnemende equipages niet konden volbrengen. De winnende Commando werd bereiden



door de chef van de Norton ontwikkelingsafdeling Peter Williams en Charley Sanby. Zij hadden 6 uur, 41 minuten en 31 seconden nodig om de afstand van 500 mijlen (804,65 kilometer) af te leggen en bereikten een gemiddelde snelheid van 120,2 km/uur.

Tweede in het algemeen klassement en winnaar van de 500 cc klasse werden Frank Whiteway en Stan Woods (elke machine, die volledig uitgerust moet zijn met verlichting en geluiddempers, wordt door een team van twee rijders bereden) op een Suzuki op 4 ronden achter de winnaars. Zij versloegen Pat Mahoney en Brian Steenson op een driecilinder BSA 750 cc met precies een halve minuut!

Winnaars van de 250 cc klasse waren Charles Mortimer en Dave Browning op een Ducati, die in deze klasse van start tot finish op kop gelegen hebben en elfde in het algemeen klassement werden.

Links: Ted Lablans (6) die met Henk Kist 3e in de 250 cc klasse werd, met John Lancaster op 650 Triumph.

Onderaan links: Goed weer bij de start, maar binnen het uur viel de regen bij stromen neer! Rechts: de klassewinnaars Stan Woods, Suzuki (19) en Charles Mortimer, Ducati.



Bij de start waren de weersomstandigheden goed. Onmiddellijk ontwikkelde zich een driehoeksgevecht tussen de 750 cc Triumph Trident van Peter Butler/David Nixon en de twee Norton Commando's van Ray Pickrell/Ken Redfern en Paul Smart/Alan Barnett. Maar iets meer dan drie uur later waren deze equipages alle 3 uitgevallen: de Triumph door een doorgeblazen koppakking, de Commando van Pickrell/Redfern door een storing aan de ontsteking (dit vertelden ze zelf, maar anderen spraken over een ernstig mechanisch defect) en de tweede Commando na een val, waarbij hun machine beschadigd werd.

De winnaars van verleden jaar, Malcolm Uphill en Percy Tait op Triumph Trident moesten opgeven door kleppenpech (niet gebroken, maar een zo ver afgesleten klepsteel, dat de nok de klep niet meer kon openen!).

De Kawasaki van Dave Croxford/Barry Sheene, die na het eerste uur de leiding in de 500 cc klasse had, moest na een val ook aan de kant gezet worden.

Toen viel de regen al bij stromen neer en het werd meer een proeve van uithoudingsvermogen dan een snelheidswedstrijd. Na de val van

Victory
1970 Thruxton 500



De winnaars: Links Peter Williams, rechts Charlie Sandby. In het midden de grote baas van Norton Dennis Poore.

UITSLAGEN

1. P. Williams/C. Sanby	750 Norton	212 ronden
6 u. 41 min. 31 sec. =	120,2 km/u	
2. F. Whiteway/S. Woods	500 Suzuki	208 "
3. P. Mahoney/B. Steenson	750 BSA	208 "
4. G. Sanders/D. Jones	650 BSA	203 "
5. J. Brett/A. Walsh	650 Triumph	202 "
6. R. Wittich/A. Melody	750 Norton	202 "
7. A. Jefferies/J. Barton	650 Triumph	198 "
8. R. Baylie/J. Kanka	500 Triumph	197 "
9. N. Rollason/P. Elmore	441 BSA	196 "
10. K. Hampton/D. McMillan	650 Triumph	194 "
11. C. Mortimer/D. Browning	250 Ducati	190 "
12. P. Darvill/S. Griffiths	750 Honda	187 "
17. T. Lablans/H. Kist	250 Suzuki	180 "
25. P. Hogervorst/R. Vingerhoed	250 Suzuki	169 "

Klasse winnaars: 500 cc Whiteway/Woods (Suzuki)

250 cc Mortimer/Browning (Ducati)

Barnett hadden Williams/Sanby op een Commando de leiding overgenomen en omdat ze een ruime voorsprong hadden, konden ze de laatste helft van de race hun snelheid niet drukken. De strijd om de tweede plaats echter bleef tot het einde toe hevig woeden. Pas toen het nog weer wat harder ging regenen kwam de wat beter handelbare Suzuki in het voordeel en toen de BSA bovendien lichtelijk ging overslaan, kon de Japanse tweetakt zijn concurrent losrijden.

De op de vierde plaats liggende 650 cc BSA zorgde in de allerlaat-

ste ronde nog voor een dramatisch voorval. De tweede rijder, Don Jones, viel bij een snelheid van ruim 160 km/u. Hij verwondde daarbij zijn enkel en zag geen kans de flink beschadigde BSA weer te starten. Hij stond nog ruim anderhalve kilometer van de finish, maar slaagde er in zijn machine naar en over de eindstreep te duwen, net drie minuten binnen de tijdslimiet (15 minuten na de winnaar wordt geen rijder meer geklasseerd). Hij kreeg daarvoor de speciale prijs van £ 25 die elk jaar door de BSA/Triumph groep wordt uitgelooft voor de

moedigste daad tijdens de race. Direkt na aankomst werd hij naar een ziekenhuis gebracht om de wond aan zijn enkel te hechten!

Het meest succesvolle buitenlandse team waren de Nederlanders Ted Lablans/Henk Kist op een Suzuki 250, die als 3e in hun klasse en als 17e totaal eindigden. Het tweede Nederlandse team, Piet Hogervorst/Ron Vingerhoed eveneens op Suzuki 250 werd 6e in zijn klasse. Van de andere buitenlanders viel een Frans team op een Honda 750 na vijf uur uit door een defect aan de versnellingsbak.

MOTOR CYCLIST

ILLUSTRATED

INDIAN-VELO

Mongrel with a pedigree

KEN HEANES ON THE I.S.D.T.

BULTACO - PRIDE OF THE SPANISH

RACER TEST: SUZUKI T500R

25p

SEPTEMBER 1971





1971
Ulster GP



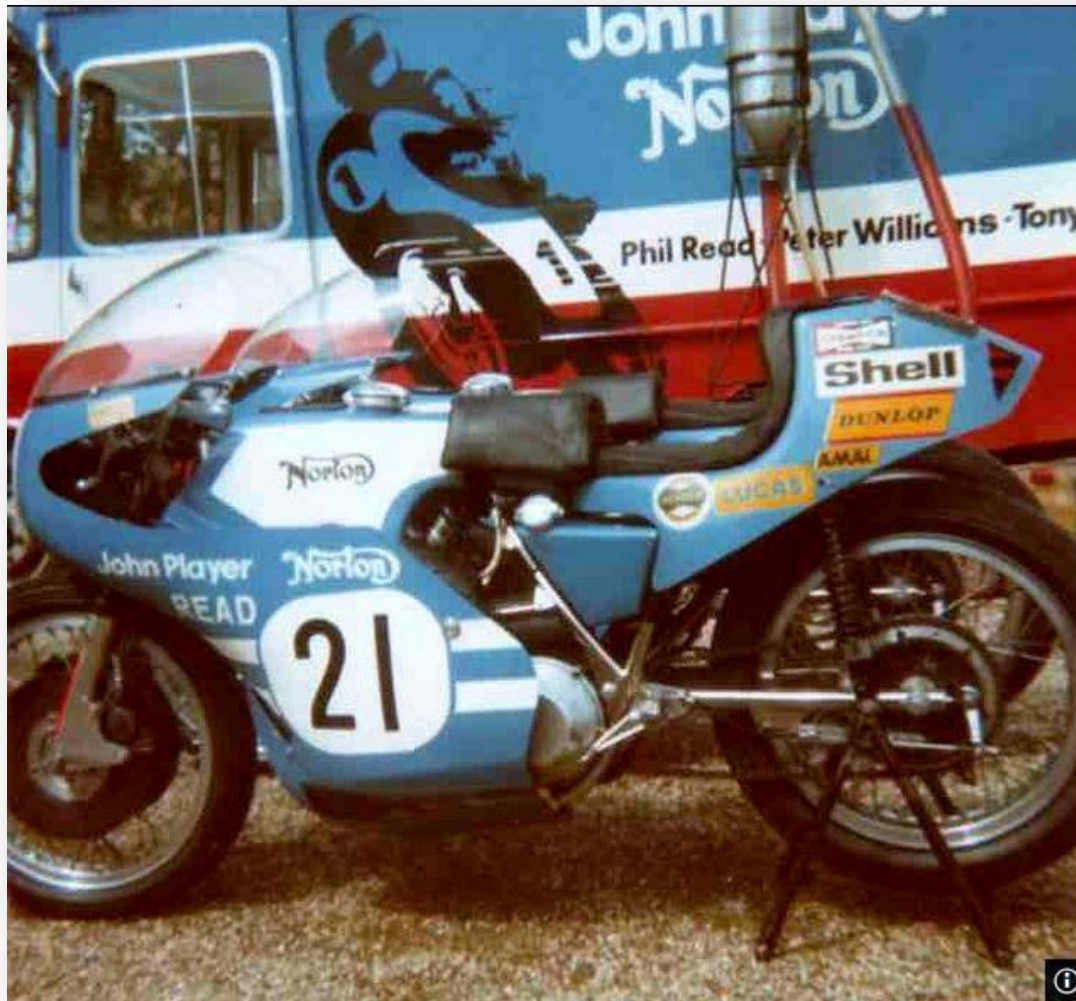
laborious calculations taking account of gas temperature, mass flow, the coefficients of discharge of the various ports, and everything else from atmospheric

Peter Williams coaxes a 250 MZ around the soaking Dundrod circuit for the Ulster GP.



1972 John Player Norton with designer Peter Williams





















Norton COMMANDOS FOR RACING

Factory riders Phil Read and Peter Williams in action on the John Player and Sons sponsored Norton team.

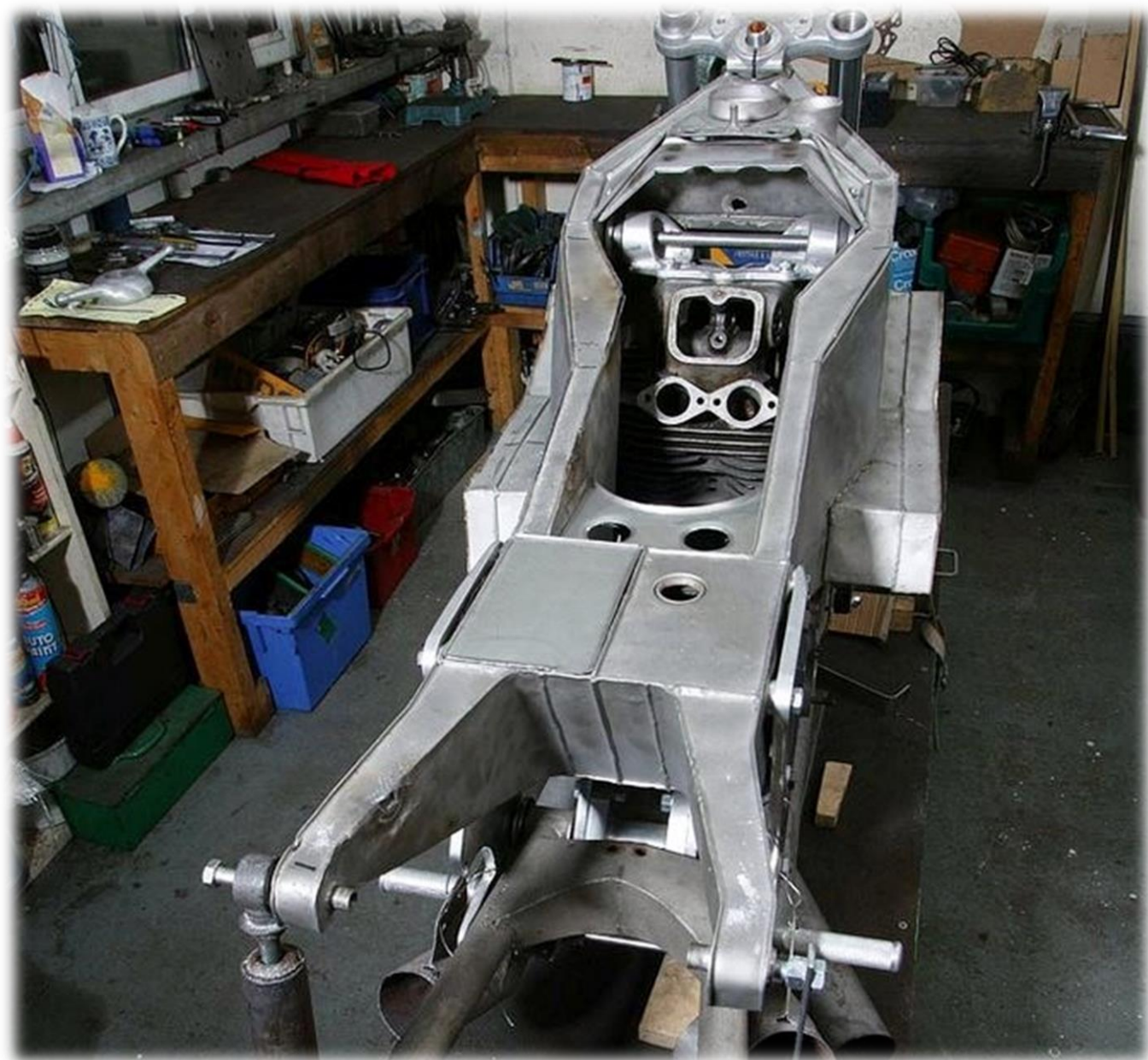


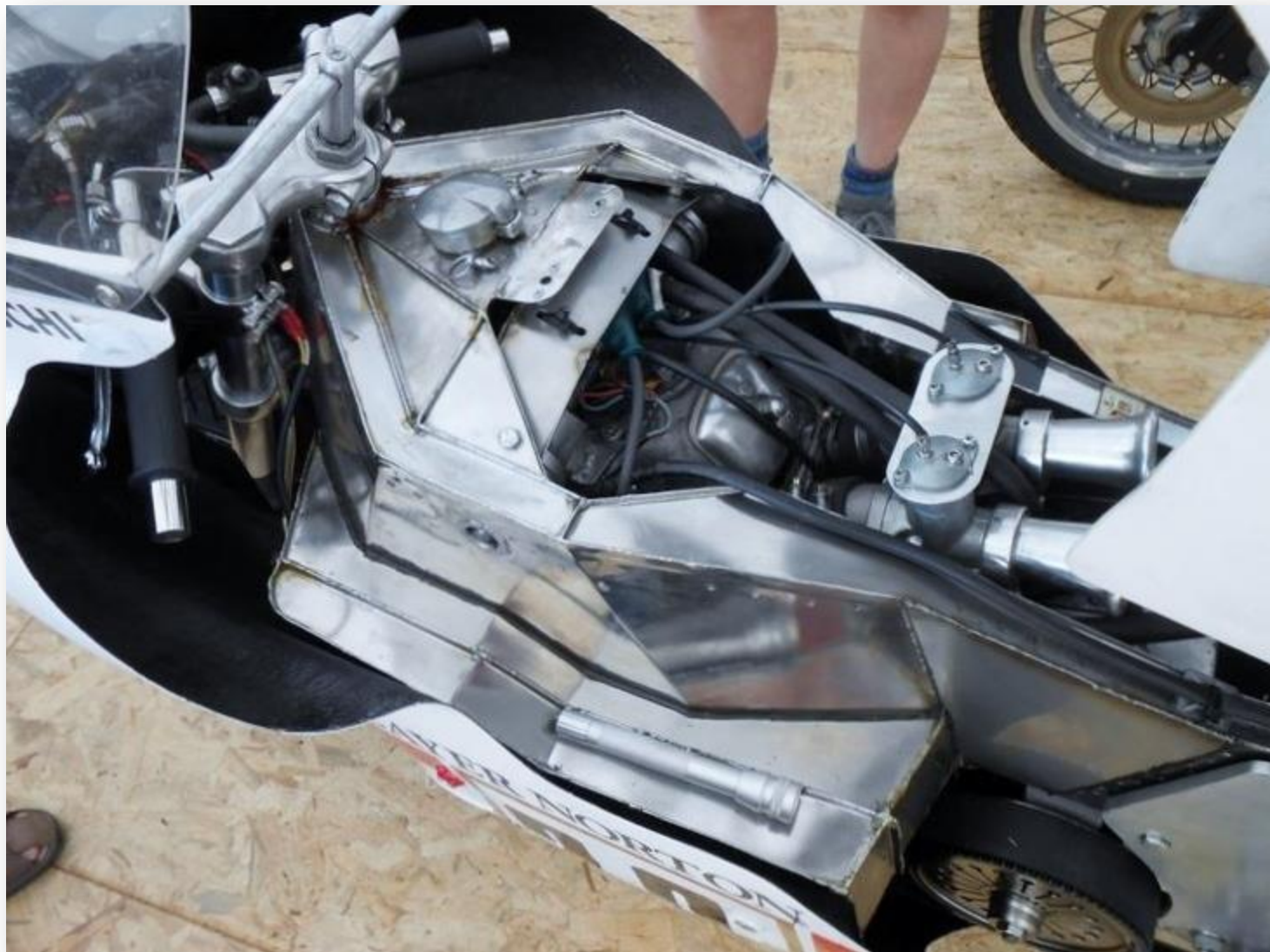
750 Racer
Homologated under F.I.M.
750 c.c. Racing Class
regulations and under A.M.A.
Rule Book Chapter XIII, C and E



750 Production Racer
Homologated under F.I.M. 750 c.c.
Production Racing Class regulations























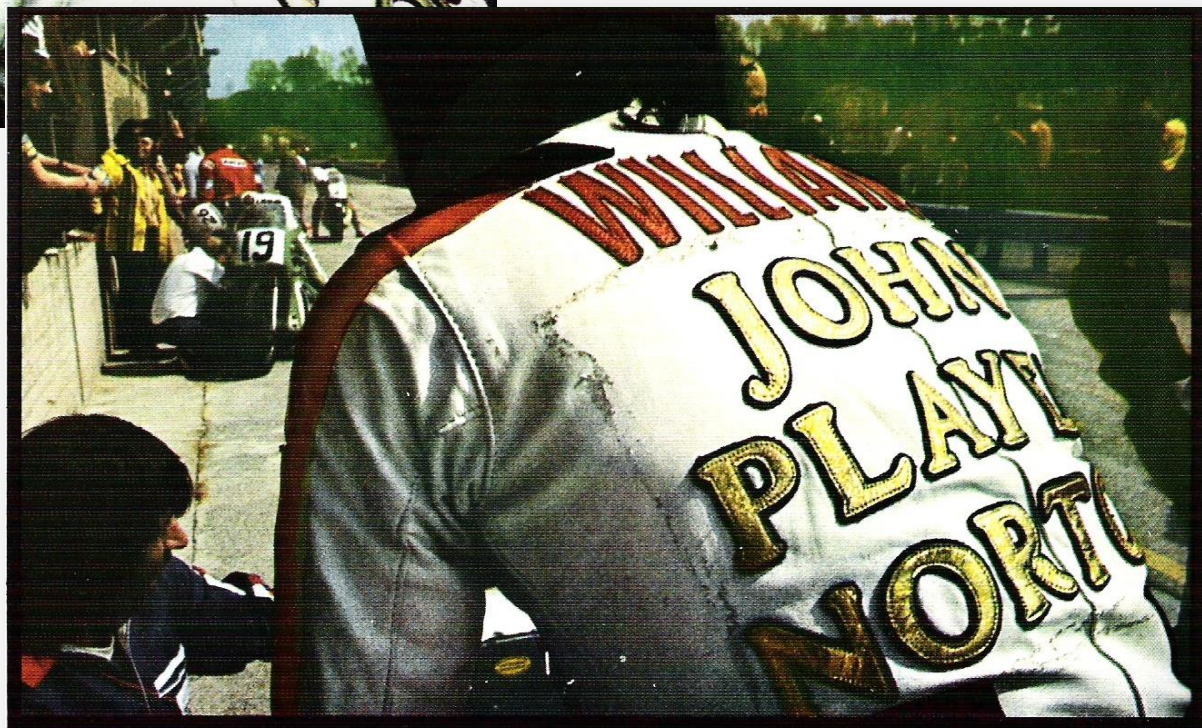






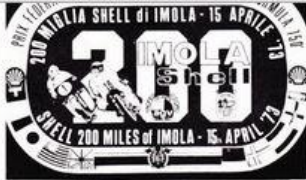


WORLD



Intermezzo in un turno di prove. Peter Williams, inglese della Norton-John Player Special volta le spalle, mettendo in mostra i bellissimi colori della tuta del suo «team». Sopra, a destra, un concorrente, fa trasparire tutto il suo nervosismo, preoccupato — forse — di non poter battersi con i migliori.

Interval during a test turn. Peter Williams, Englishman of Norton-John Player's Special, turns his back, showing the beautiful colours of «team» overalls. Above, on the right, a competitor shows his nervousness, worried to be not able to fight against the bests.

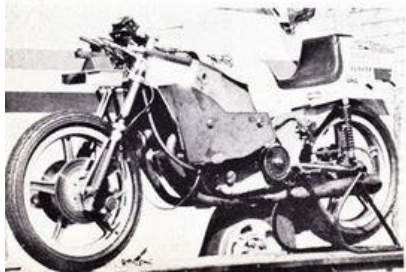


Wegrenner van beroep is toch zo gek niet! Tenminste als je vergelijkbare talenten bezit als „vliegende” Fin Jarno Saarinen (waarom wij Nederlanders ooit van het predikaat „vliegende” zijn voorzien lijkt op dit moment niet geheel duidelijk), want in de Imola 200 Mijlen Race sleepte Jarno opnieuw een indrukwekkend geldbedrag in de wacht. De kassa rinkelde alleen in Daytona en Imola al voor een totaal bedrag van circa 85.000 gulden, waarbij wij gemakshalve de „kleine” prijzen uit de voorjaarsraces in Italië maar niet meerekenen. Klein tegenvallertje voor Jarno en liefthallig vrouwtje Soeli: de organisatie was verplicht 13 procent belasting in te houden van de circa f 43.000,— prijzengeld. Merkte Jarno daarover op: „Dat hadden ze wel eens van te voren mogen zeggen!”

De Imola 200, verreden over twee manches van elk 100 mijl (is 160,8 km), was de eerste F-750 race tellend voor het nieuwe FIM F-750 kampioenschap. Voor 80.000 superenthousiaste wegracieliefhebbers reed Saarinen zijn watergekoelde 350 cc Yamaha op een zeer overtuigende manier naar de zege. Met uitzondering van de eerste ronde van de eerste manche was hij 63 van de in totaal 64 ronden op kop te vinden.

Wat heeft Jarno wat de anderen niet hebben? Kortweg: zijn uitgekookte wedstrijd tactiek en koele benadering van elke race. Voorbeeld: beide manches werden voorafgegaan door een zogenaamde opwarmronde, waarna de rijders in twee golven weggevlagd werden met draaiende motoren. Omdat Jarno zijn Yamaha echter zo koel als verantwoord wilde houden (ondanks de waterkoeling loopt de motor de

750 Norton monocoque, in Imola nog geen succes, wel in de Anglo-American series in Engeland.



OP NIEUW JARNO!



20. Art Bauman (Kawasaki), 86. Bruno Kneubühler (Ducati), 84. Bruno Spaggiari (Ducati).



4. Teuvo Lansivuori, 54. Peter Williams, 12. Hideo Kanaya, 2. Renzo Pasolini, 10. Barry Sheene, 8. Walter Villa, 29. Jack Findlay, 14. Gary Fisher, 15. Kel Carruthers, 6. Roberto Gallina + Werner Pfirter, 84. Bruno Spaggiari, 20. Art Bauman, 17. Yvon Du Hamel, 44. Cal Rayborn, 7. Guido Mandracci, 56. Eric Offenstadt, 85 Mick Grant en 5. Jarno Saarinen.

eerste ronden toch het hardst), bleef Jarno rustig bij de start staan wachten en pas nadat de officials hem op het gevaar van een eventuele diskwalificatie gewezen hadden vertrok ook hij voor een snelle opwarmronde, waarbij hij de krachtbron goed schoonspoelde. Daarbij kwam voor hem nog het gelukje dat de start van de eerste manche tep behoeve van de aanwezige televisie enkele minuten vertraagd werd, waardoor de concurrentie de motoren reeds

enkele minuten de motoren stond te „koken” of de koppeling stond te verbranden in de zenuwen vlak voor de start. De gevolgen voor een aantal favorieten waren niet mis. Snelste man uit de training, Guido Mandracci (750 cc Suzuki), die met 1.47,72 royaal het baanrecord van Giacomo Agostini (1.48,8 met de 500 cc MV) had verpulverd, kon zelfs maar één ronde volmaken, toen demonteerde een drijf-stang zichzelf. Zoals bekend was

Agostini niet in Imola aanwezig wegens homologatieproblemen met de ketting aangedreven 750 MV-4, terwijl daarnaast stakingen en werk aan de G.P.-racers een rol speelden.

Gedwongen door een overweldigend aantal inschrijvingen van 90 rijders was de organisatie gedwongen een strenge selectie toe te passen, want slechts de 45 snelsten konden een plaatsje aan de startstreep vinden. Als gevolg hiervan stond er bijvoorbeeld slechts één fabrieks Norton aan de start, de John Player mono-coque van Peter Williams, want John Cooper kon zich ten gevolge van de naweën van een val in Rouen (een int. 6-urenrace in Frankrijk, gewonnen door Ron Chandler op Triumph) niet klasseren. Imola betekende trouwens een slechte dag voor Norton, want Peter Williams moest al

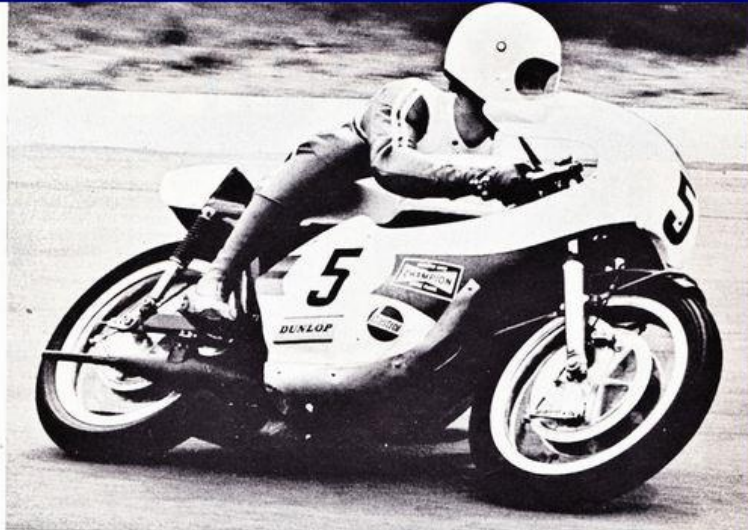


54. Peter Williams (Norton), 14. Gary Fisher (Yamaha), 15. Kel Carruthers (Yamaha), 85. Mick Grant (Ducati), 16. Paul Smart (Suzuki), 6. Roberto Gallina (IAP).

snel de strijd staken door carburatieproblemen, een euvel, dat men echter inmiddels verholpen heeft, zoals blijkt uit de successen in de Anglo-American series (zie verslag elders).

De trainingstijden beloofden een interessant wedstrijdverloop. Saarinen bezette vol zelfvertrouwen de tweede plaats met 1.49,57 achter Mandracci. Bruno Spaggiari (750 Ducati) zat dicht achter hem met 1.49,98, terwijl Walter Villa (Kawasaki), Kanaya (Yamaha), Rayborn (Harley), Baumann (Kawasaki) en Findlay (Suzuki) allen binnen een seconde hierop volgden.

De eerste ronde werd geleid door Art Baumann, gevolgd door Saarinen en Yvon du Hamel. In de volgende ronde had Jarno het initiatief echter al in handen genomen, terwijl de gifgroene



Jarno Saarinen (350 Yamaha), overtuigend winnaar van de eerste F-750 race voor het FIM-kampioenschap.

den ontstonden al problemen. Du Hamel moest met een overslaande motor terugvallen, waardoor Baumann twee kwam te liggen en Paul Smart drie, maar zowel voor Smart als voor Du Hamel was de race snel over. Du Hamel's machine vloog bij de pitstop zelfs in brand, terwijl Smart - winnaar in 1972 op Ducati - het veld moest ruimen met ontstekingsproblemen. Op kop vergrootte Saarinen langzaam zijn voorsprong. Baumann had het moeilijk door olie op zijn vizier, terwijl de als een duivel rijdende Bruno Kneubühler na in de 19e ronde de snelste ronde gereden te hebben er in de 20e ronde afstapte, zij het onvrijwillig, en daarmee de tweede plaats vrijmaakte voor teamgenoot Bruno Spaggiari, die evenals vorig jaar enorm sterk reed, terwijl Cal Rayborn en Kel Carruthers elkaar onderwets in de haren vlogen om de derde plaats, waarbij Carruthers het duel met minimaal verschil in zijn voordeel besliste.

In de tweede manche nestelde Saarinen zich van meet af aan op kop, maar ditmaal gaven Rayborn en Spaggiari zich niet zo gauw gewonnen. Het tempo vergde echter te veel van de V-twin van Rayborn, die door motorische problemen het veld moest ruimen. Spaggiari werd vervolgens in het nauw gedreven door Walter Villa (Kawasaki) en Jack Findlay (Suzuki). Het was tenslotte Villa, die de tweede plaats opeiste, ondanks een pitstop die hij met zijn dorstige Kawa voor brandstof moest maken. Ook Findlay moest zijn dorst komen lessen, maar helaas voor hem versliete de Suzuki zich kennelijk, want de driepitter wilde hierna niet goed

Na Imola en de Franse Grand Prix kan men zich langzamerhand af vragen: is Jarno Saarinen de grootste aller tijden? Jarno zelf vraagt het zich niet af. Hij telde in Imola zijn winst uit en grapte: „Kan ik eindelijk eens m'n lening aan de bank terug betalen toen ik twee jaar geleden geld nodig had om mijn eigen fietsen te kopen!” CV

1e manche: (32 ronden is 160.544 km): 1. J. Saarinen, tijd 58.58,3 is 163.200 km/uur; 2. B. Spaggiari, 59.39,8; 3. K. Carruthers, 59.52,0; 4. C. Rayborn, 59.52,8; 5. W. Villa, 1.00.01,1; 6. T. Lansivuori, 1.00.06,5; 7. J. Findlay, 1.00.15,6; 8. A. Baumann, 1.00.23,8; 9. (op 1e ronde) W. Pfirter, 10. R. Chandler; 11. C. Bourgeois; 12. D. Chatterton; 13. D. Potter; 14. B. Heath; 15. H. Dahne. Snelste ronde: H. Kneubühler, 1.49,1 is 165.147 km/uur.

2e manche: (32 ronden is 160.544 km): 1. J. Saarinen, tijd 59.20,2 is 162.338 km/uur; 2. W. Villa, 59.54,3; 3. B. Spaggiari, 1.00.00,4; 4. T. Lansivuori, 1.00.19,8; 5. K. Carruthers, 1.01.03,9; 6. T. Rutter (op 1e ronde); 7. M. Grant; 8. W. Pfirter; 9. G. Romero; 10. J. Findlay; 11. R. Chandler; 12. D. Chatterton; 13. G. Pederneschi; 14. S. Woods; 15. R. Gallina. Snelste ronde: J. Saarinen, 1.48,9 is 165,8 km/uur.

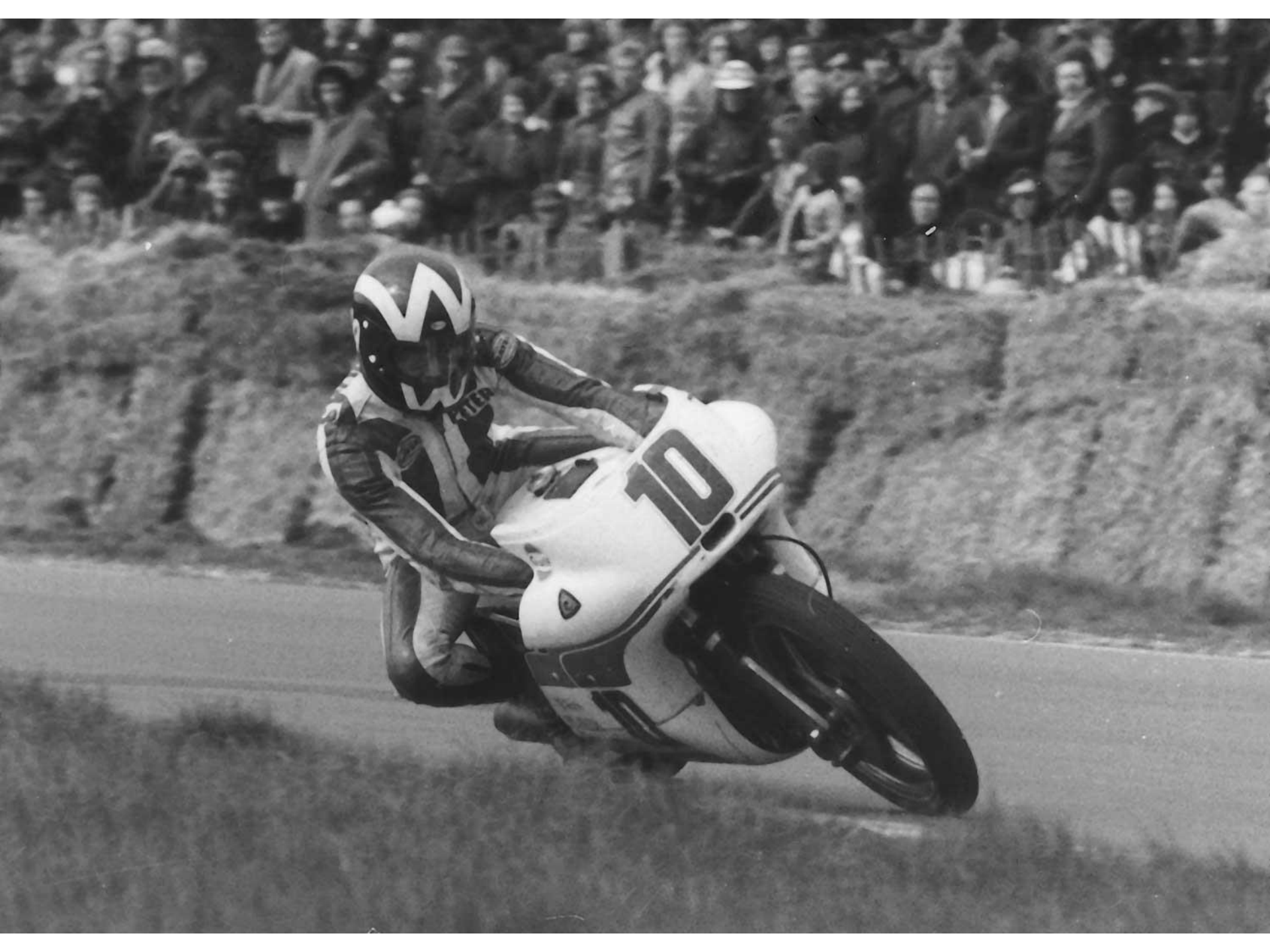
Totaalklassement 200 Mijlen-Race: 1. J. Saarinen (Yamaha 350), 1.58.18,5 is 162.839 km/uur; 2. B. Spaggiari (750 Ducati) 1.59.40,2; 3. W. Villa (Kawasaki 750), 1.59.55,4; 4. T. Lansivuori (Yamaha 350), 2.00.26,3; 5. K. Carruthers (Yamaha 350), 2.00.55,9; 6. J. Findlay (Suzuki 750), 2.00.08,3; 7. W. Pfirter (Yamaha 350); 8. R. Chandler (Triumph 750); 9. D. Chatterton (Yamaha 350); 10. G. Pederneschi (Yamaha 350); 11. D. Potter (Gus-Kuhn Norton); 12. A. Baumann (750 Kawasaki); 13. S. Woods (Suzuki 750); 14. H. Dahne (BMW 750); 15. C. Loigo (Ducati 750); 16. C. Bourgeois (Yamaha 350); 17. B. Heath (Yamaha 350); 18. D. Nixon (Boyer-Trident); 19. T. Jefferies (Triumph); 20. S. Guetner (Yamaha); 21. R. Gallina (Honda); 22. C. Rayborn (Harley-Davidson); 23. T.



E' finita. La grande ronda Shell è finita. Si coprono le motociclette e si pensa già a una rivincita, ai propositi di riscossa. E' l'eterno refrain. L'anno prossimo, i moderni guerrieri, gli intrepidi eroi dell'asfalto inguainati di pelle, ritenteranno di conquistare la stessa strada, di rubare lo spazio al tempo.

It's ended. The great Shell parade has ended. The motorbikes are covered, and already thoughts of revenge arise, with the purpose of recouperating. The eternal refrain. Next year the modern warriors, the intrepid heroes of tarmac sheathed in leather. They will try again to conquer the same road, to steal space from time.





John Player Special

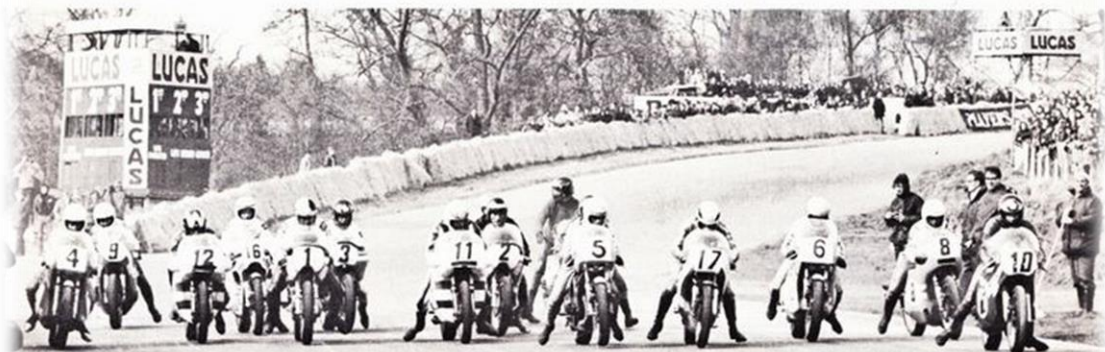




Peter Williams, favoriet der Engelsen, in actie op Malory met de John Player mono-coque Norton.



Dave Potter, winnaar bij verrassing op Brands.



Start Malory Park. De vierde confrontatie tussen de acht Amerikaanse en acht Engelse gewelenaars op 750 cc machines.

om hem niet meer af te staan. Paul Smart was het, na zijn val in de eerste manche, iets kalmer aan gaan doen in deze race, maar kreeg later in de race zijn vertrouwen weer terug en kwam tegen het einde van deze manche bij de koplopers Rayborn en Williams. In de slotfase wist hij nog net Peter Williams van de 2e plaats te verdringen. John Cooper speelde in beide manches een bescheiden rol met een 7e en 9e plaats. Na een val in de training wilde John schijnbaar geen risico's meer nemen.

Malory Park

Tijdens de training viel de regen gestadig uit de donkere wolken en het leek erop, dat dit een bui voor de hele dag zou worden. Dit deed John Cooper besluiten niet meer te starten. Zijn plaats werd nu ingenomen door Dave Croxford. Gelukkig klaarde het weer op en zelfs de zon liet zich weer zien. De eerste manche ging van start op een bijna droog wegdek. Tot ieders verbazing namen de 3 Amerikaanse Kawasaki's de leiding. Na enkele ronden nam Barry Sheene op een Suzuki de leiding over, maar deed dit iets te geforceerd en hij moest na een val weer van achter af aan beginnen. Na een fantastische inhaalrace wist hij op een zesde plaats te eindigen, maar helaas voor hem werd hij gediskwalificeerd wegens het starten op een 500 cc machine.

Peter Williams stal de show weer voor

het Engelse publiek door op zijn John Player Norton de Kawasaki's van Gary Nixon en Yvon du Hamel in een duel om de leiding te verslaan. Art Baumann die aanvankelijk het veld aanvoerde, moest met een slecht lopende motor

terug zakken naar de zevende plaats. In de 2e manche namen de 3 Kawasaki's weer met de start de leiding. Maar na enkele ronden moest kopman Gary Nixon met een onwillige motor naar de achterhoede verdwijnen. Nu

Het geweldige duel tussen Cal Rayborn (1) en Peter Williams op Brands Hatch.





Huldiging Oulton Park. Peter Williams (mid-den) won beide manches. Links van hem Art Baumann, rechts Yvon Du Hamel, bijnaam „Super Kikvors”.

het circuit geheel droog was, kon Paul Smart de pk's van zijn 110 pk Suzuki op het asfalt los laten, maar hij moest toch in Du Hamel en Williams zijn meerdere erkennen. Achter dit drietal eindigden Cal Rayborn en Dave Potter op de vierde en vijfde plaats.

Oulton Park

Op het door de regen glad geworden circuit, waren het de Kawasaki's van Du Hamel, Nixon en Baumann die evenals op Mallory in de beginfase het

veld aanvoerden. Maar na een rustig begin liep Peter Williams langzaam in op zijn rivaal Du Hamel en nam na enkele rondes de leiding over. Ook Paul Smart wist zich in de eerste manche nog voor de Kawasaki's te

klasseren, maar moest in de tweede manche de strijd weer door een val staken. De laatste race van de in totaal 35 (!) wedstrijden, welke wij op de drie circuits voorgeschoteld kregen, was een race in de 125 cc klasse, waarin Jan Kostwinder startte. Jan bereed de Yamaha van Cees van Dongen en behaalde op Oulton een mooie 3e plaats.

WIM CASTRICUM

Uitslagen

John Player Transatlantic Trophy

Brands Hatch (1e manche):

1. Dave Potter, Gus Kuhn Norton; 2. Yvon du Hamel, Kawasaki; 3. Doug Sehl, Harley-Davidson; 4. Art Baumann, Kawasaki; 5. Gary Nixon, Kawasaki; 6. Dave Aldana, John Player Norton; 7. John Cooper, John Player Norton; 8. Mert Lawwill, Harley-Davidson; 9. Percy Tait, Triumph.

Brands Hatch (2e manche):

1. Cal Rayborn, Harley-Davidson; 2. Paul Smart, Suzuki; 3. Peter Williams, J.P.-Norton; 4. Yvon du Hamel, Kawasaki; 5. Dave Potter, Gus Kuhn Norton; 6. Barry Sheene Suzuki; 7. Garry Nixon, Kawasaki; 8. Art Baumann, Kawasaki; 9. John Cooper, J.P.-Norton; 10. Ron Chandler, Triumph; 11.

Mert Lawwill, Harley-Davidson; 12. Mick Grant, Seeley-Kawasaki; 13. Dave Aldana, J.P.-Norton; 14. Percy Tait, Triumph; 15. Doug Sehl, Harley-Davidson.

Mallory Park (1e manche):

1. Peter Williams; 2. Gary Nixon; 3. Yvon du Hamel; 4. Dave Croxford; 5. Dave Potter; 6. Art Baumann; 7. Mick Grant; 8. Percy Tait; 9. Paul Smart; 10. Tony Jefferies; 11. Mert Lawwill; 12. Cal Rayborn; 13. Gary Fisher; 14. Ron Grant.

Mallory Park (2e manche):

1. Yvon du Hamel; 2. Peter Williams; 3. Paul Smart; 4. Cal Rayborn; 5. Dave Potter; 6. Percy Tait; 7. Art Baumann; 8. Barry Sheene; 9. Dave Aldana; 10. Gary Fisher; 11. Mert Lawwill; 12. Gary Nixon; 13. Ron Grant.

Oulton Park (1e manche):

1. Peter Williams, John Player Norton; 2. Paul Smart, Suzuki; 3. Art Baumann, Kawasaki; 4. Dave Croxford, John Player Norton; 5. Dave Aldana, John Player Norton; 6. Yvon du Hamel, Kawasaki; 7. Mick Grant, John Player Norton; 8. Cal Rayborn, Harley-Davidson; 9. Cliff Carr, Kawasaki; 10. Percy Tait, Triumph; 11. Gary Nixon, Kawasaki; 12. Mert Lawwill, Harley Davidson; 13. Ron Grant, Suzuki; 14. Tony Jefferies, Triumph.

Oulton Park (2e manche):

1. Peter Williams, John Player Norton; 2. Yvon du Hamel, Kawasaki; 3. Barry Sheene, Suzuki; 4. Percy Tait, Triumph; 5. Gary Nixon, Kawasaki; 6. Cal Rayborn, Harley Davidson; 7. Dave Croxford, John Player Norton; 8. Mick Grant, John Player Norton; 9. Tony Jefferies, Triumph; 10. Mert Lawwill, Harley Davidson; 11. Ron Grant, Suzuki; 12. Dave Potter, Kuhn Norton; 13. Dave Aldana, John Player Norton.



1973 Isle of Man Production TT race



CYCLE
WORLD









File_of_Man_TT_Presentation_1973

Man TT Presentation 1973 (left) Peter Williams, F750 winner (right) Charlie Williams, 250cc winner with the John Player girls



ISLE OF MAN



PETER WILLIAMS - 748c.c. 'NORTON'
Winner - 1973 International Formula Race



12^p

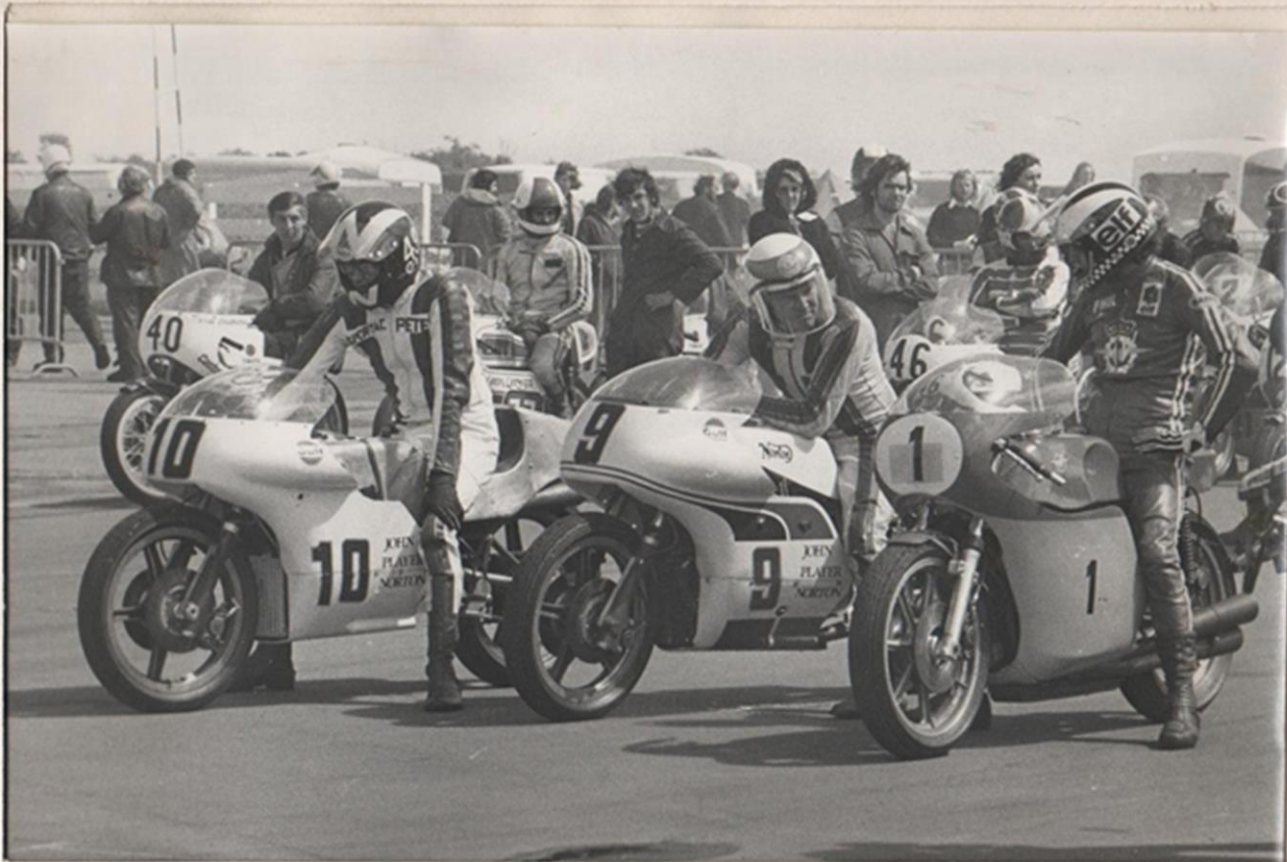


J.H.NICHOLSON R.I.

1975

WADDINGTON

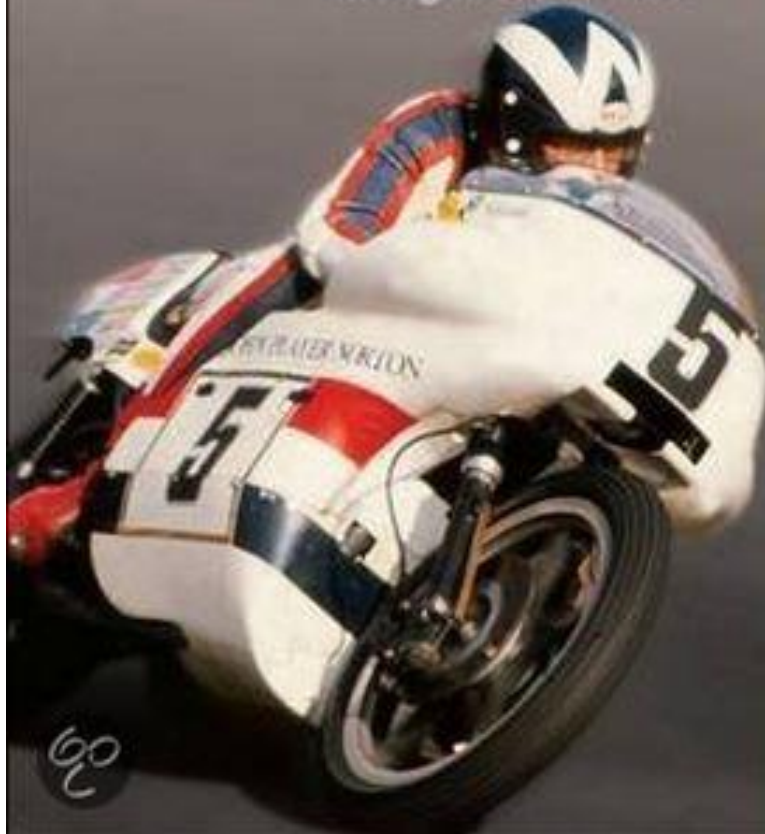




Silverstone 1974 on the experimental pretender Challenge

Peter Williams

Designed to Race



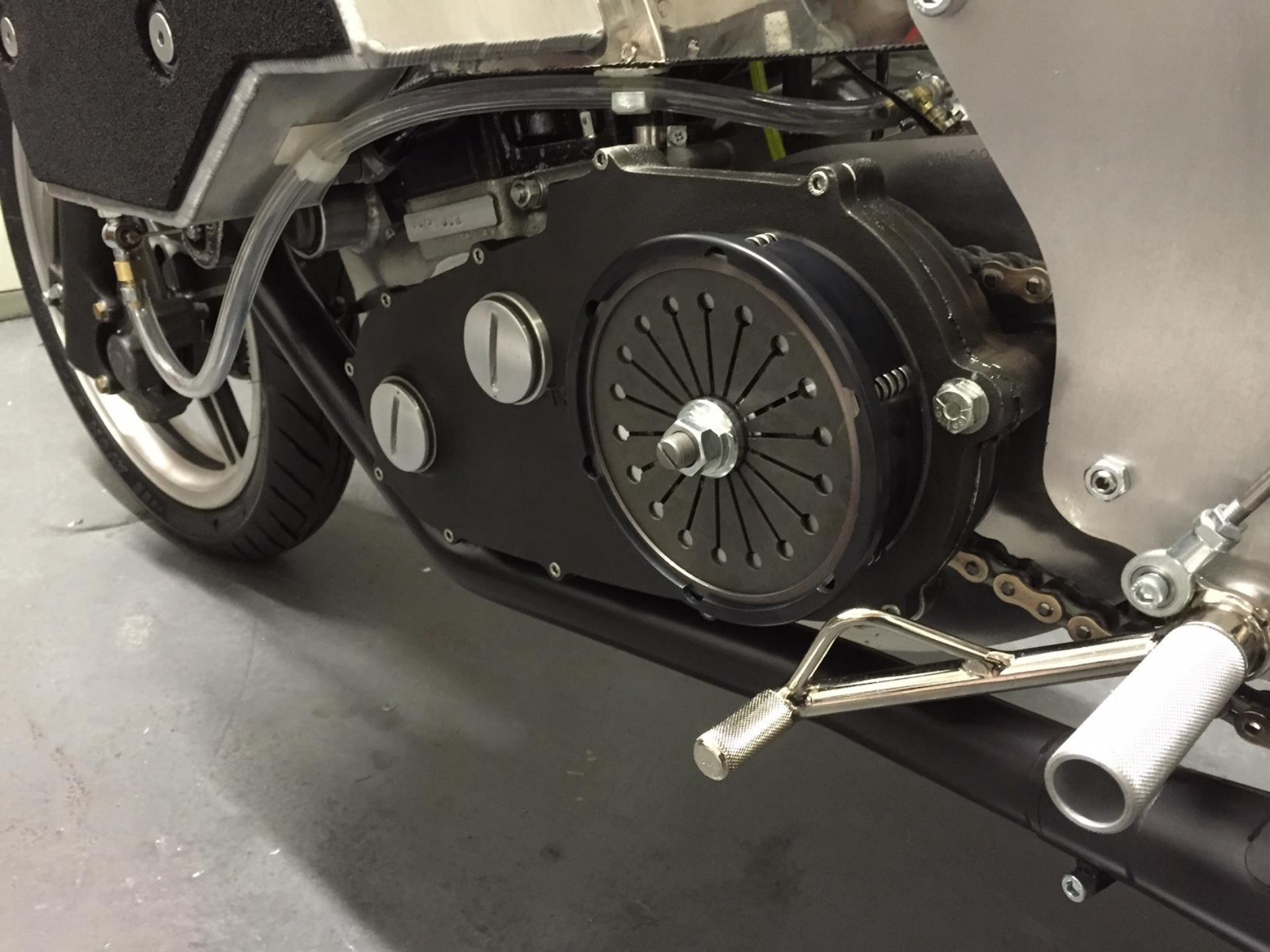
Designed to Race

60







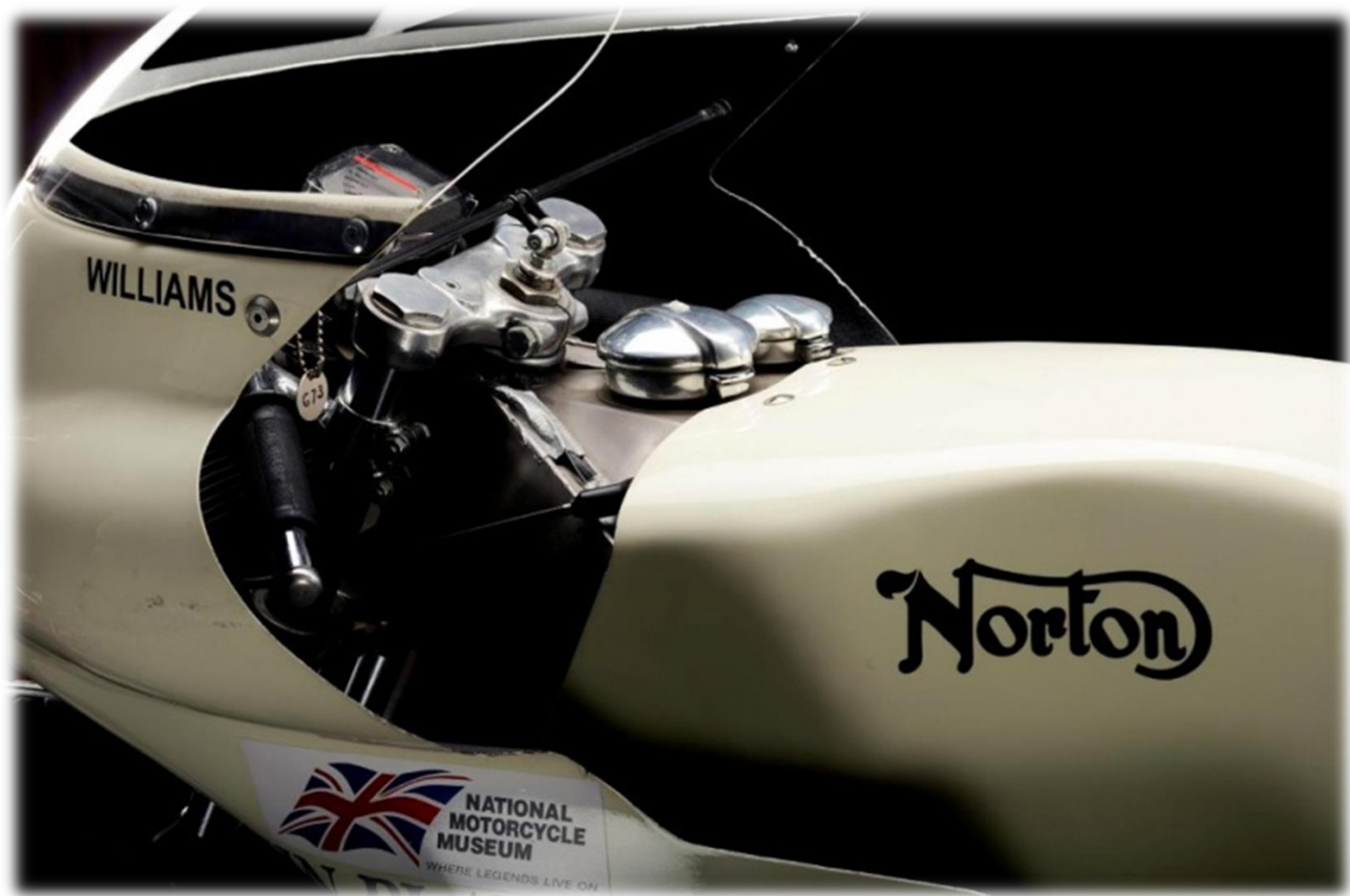












WILLIAMS

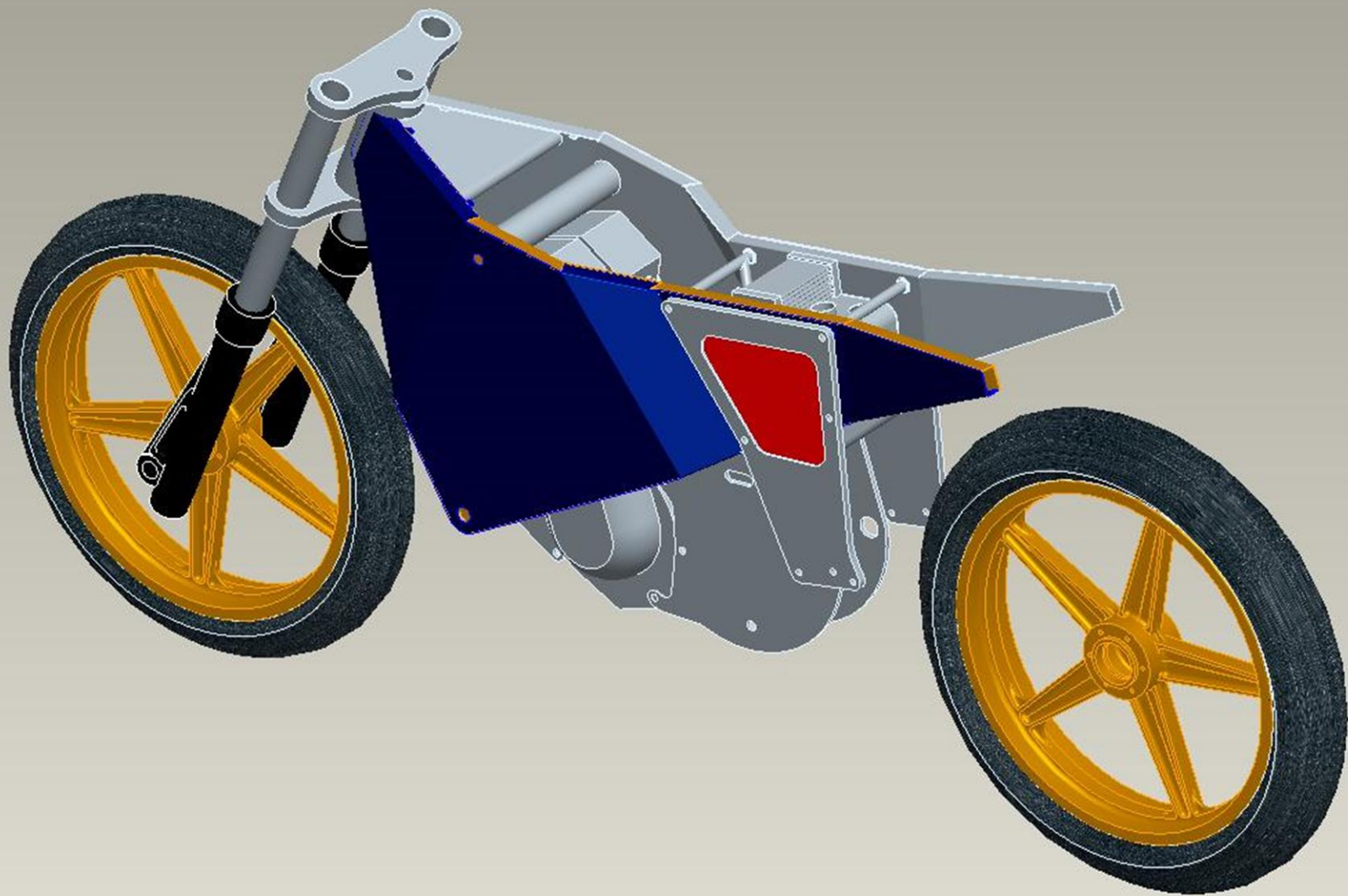
Norton

 NATIONAL
MOTORCYCLE
MUSEUM
WHERE LEGENDS LIVE ON









Begonia Rally 2015



**NORTON OWNERS CLUB
FLANDERS BRANCH
BEGONIA RALLY**



28-29-30 AUGUSTUS / 2015

Ieperstraat 157
8840 Staden

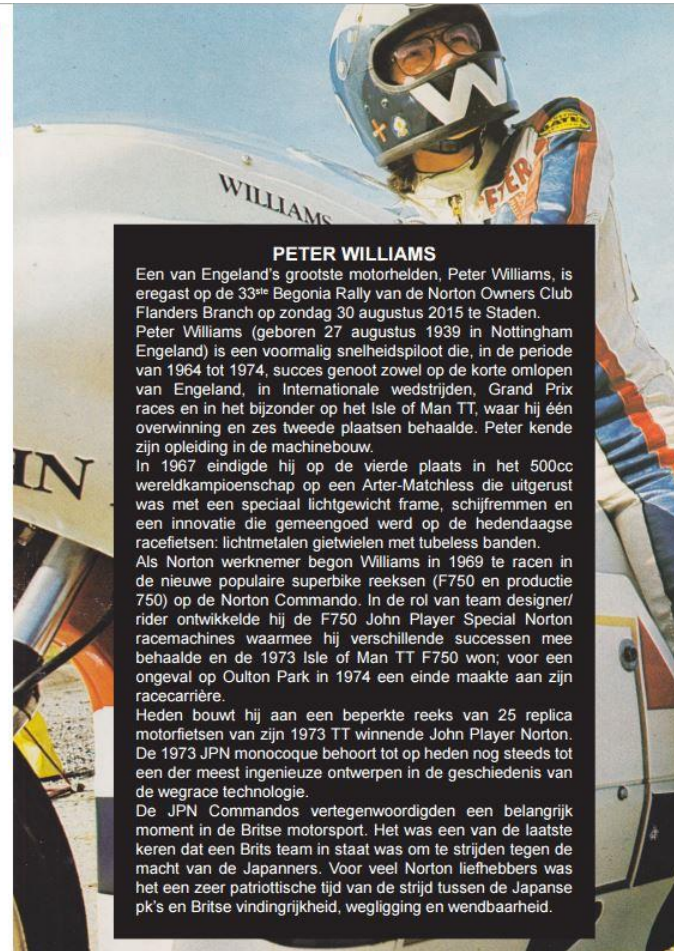


**Special guest
PETER WILLIAMS**

Rondrit- BBQ - Live Band

OPEN HUIS
VAKANTIEHOEVE STADEN

www.nortonclubflanders.be



PETER WILLIAMS

Een van Engeland's grootste motorhelden, Peter Williams, is eregast op de 33^{ste} Begonia Rally van de Norton Owners Club Flanders Branch op zondag 30 augustus 2015 te Staden.

Peter Williams (geboren 27 augustus 1939 in Nottingham Engeland) is een voormalig snelheidspiloot die, in de periode van 1964 tot 1974, succes genoot zowel op de korte omlopen van Engeland, in Internationale wedstrijden, Grand Prix races en in het bijzonder op het Isle of Man TT, waar hij één overwinning en zes tweede plaatsen behaalde. Peter kende zijn opleiding in de machinebouw.

In 1967 eindigde hij op de vierde plaats in het 500cc wereldkampioenschap op een Arter-Matchless die uitgerust was met een speciaal lichtgewicht frame, schijfremmen en een innovatie die gemeengoed werd op de hedendaagse racefietsen: lichtmetalen gietwielen met tubeless banden.

Als Norton werknemer begon Williams in 1969 te racen in de nieuwe populaire superbike reeksen (F750 en productie 750) op de Norton Commando. In de rol van team designer/ rider ontwikkelde hij de F750 John Player Special Norton racemachines waarmee hij verschillende successen mee behaalde en de 1973 Isle of Man TT F750 won; voor een ongeval op Oulton Park in 1974 een einde maakte aan zijn racecarrière.

Heden bouwt hij aan een beperkte reeks van 25 replica motorfietsen van zijn 1973 TT winnende John Player Norton. De 1973 JPN monocoque behoort tot op heden nog steeds tot een der meest ingenieuze ontwerpen in de geschiedenis van de wegrace technologie.

De JPN Commandos vertegenwoordigden een belangrijk moment in de Britse motorsport. Het was een van de laatste keren dat een Brits team in staat was om te strijden tegen de macht van de Japanners. Voor veel Norton liefhebbers was het een zeer patriotische tijd van de strijd tussen de Japanse pk's en Britse vindingrijkheid, wegligging en wendbaarheid.

MOTO RETRO WIEZE

Norton

OKTOBERHALLEN WIEZE • BELGIUM

11 & 12 FEB 2017

09H30 • 17H00

GUEST OF HONOR:
PETER WILLIAMS

