

1991 jnr 3 nr 1

De UITLAATKLEP

CLUBBLAD
VAN





Uw zaak voor.....

- * Kleurentelevisie
- * Hifi apparatuur
- * huishoudelijke apparaten
- * Wasautomaten

Verhuur Geluidsinstallaties.
Eigen technische dienst.

Julianaweg 18,
1921 BG Akersloot,
telefoon 02513-13857

KAANDORP B.V.

Assurantie-, financierings- en
hypotheekkantoor

Bemiddeling onroerende goederen



nva-assurantieadviseur

Voor als je méér wilt dan geld en goede raad alléén:
een vlugge en voordelige financiering,
een verzekering die goed is en tóch goedkoop,
een schade-afwikkeling die vliegensvlug is.

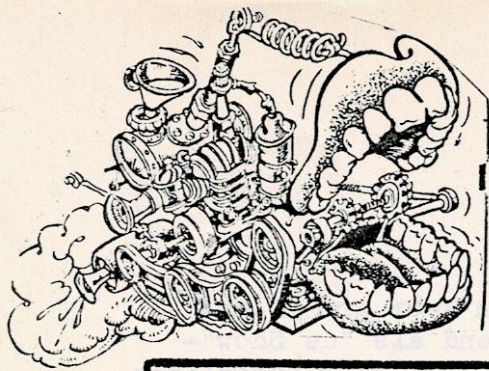
Bel ons even voor een afspraak of kom eens langs!
Een veilig seizoen, weinig schade en geen letsel!!!

Dorpsstraat 13
telefoon 19108 of 12310

VOOR AL UW **SNACKS**
NAAR
Snackbar LAAN

's maandags de gehele dag gesloten

TEL. (02513) ~12991



DE UITLAATKLEIP

Verschijnt maandelijks
Januari 1981
Jaargang 3 Nr.1

BESTUUR:

Voorzitter:

Peter Kaandorp,
Schubertstr.2.

Vice-voorzitter:

Helge Oord,
Javastr.30,
Wormerveer.

Secretaris:

Piet Schouten,
M.L.Kingstr.7,
Tel.11201.

Penningmeester:

Engelien Sander,
Kerklaan 20,
Tel.12120.

REDAKTIE & COPIE- ADRES:

Dirk Buur,
Westerweg 1,
Tel.14149.

=====

Contributies e.d.

Rijdend lid: 30,= pj.

Mede-lid: 17,50 pj.

Donateurs:

minimaal 2,50 pj.

Clubblad-donateurs:

minimaal 12,50 pj.

Advertenties:

Per 1/3 pag. 30,= pj.

Bankrelatie:

Rabobank Akersloot,
rekgnr: 300965915,
tnv A.M.C.BACCHUS.

Hallo,

De eerste maand van het nieuwe jaar ligt al weer bijna achter ons. De meeste van de goede voornemens zijn onderhand alweer verbroken. Elk jaar hetzelfde: stoppen met roken, minder drinken en meer van die onzin, die in de meeste gevallen toch niet nageleefd worden.

Vooral het goede voornemen om minder te drinken kennen we wel. Op oudejaarsavond zijn de nodige borrels al naar binnen gewerkt, klokslag 12 uur wordt er geproost op het nieuwe jaar en de goede voornemens, na 12 uur gaan we de burens effe de beste wensen overbrengen, wat ook weer gepaard gaat met de nodige borrels en voor dat we het weten is het alweer gedaan met het goede voornemen.

Met het stoppen met roken gaat het idem dito: 2 dagen volhouden, dan beginnen we op het werk met stiekum een peuk op de w.c., dan 2, 3 etc. en binnen een paar dagen zitten we alweer op het "oude niveau". Weg goede voornemen.

Het is misschien wel wat laat, maar er is één voornemen die me toch niet zo moeilijk lijkt na te komen: meer actieve interesse in de club tonen, zoals meer met de tochten meegaan, meer copie inleveren, zelf eens een paar ideeën naar voren brengen etc. Dat het eerste niet zo moeilijk is, bleek zondag 12 januari wel toen we naar de Ysspeedwayraces in Alkmaar gingen, voor deze rit van 1981 hadden we een zeer redelijke opkomst. Als de hele club zich in 1981 nu aan dit voornemen houdt dan gaan we een goed en sportief jaar tegemoet.

In deze eerste editie van de (al) 3e jaargang o.a.; Informatie over YS-speedway, Een Engelsman gaat vreemd, een stukje over de woestijnrallye Parijs-Dakar waar ook een Nederlandse motorrallyerijder aan mee deed, etc.

* S P R O K K E L T J E S *

Waarschuwing voor alle inwoners van Akersloot: in Februari is het weer zover, het beest van de Kerklaan -beter bekend als "de Show"- wordt na een verplichte rustperiode van negen maanden weer losgelaten. Dus spijker de schotten weer voor uw eigen veiligheid weer voor uw ramen en laat de kinderen na 7 uur 's avonds niet meer alleen op de straat (in de zomertijd om 8 uur). U bent gewaarschuwd.

In de komende maand wordt in de R.A.I. te Amsterdam ook weer de jaarlijks terugkerende motortentoonstelling gehouden, waar alle nieuwe modellen weer tentoongesteld zullen staan en verder veel nieuws op het gebied van accessoires en kleding. Ook zullen de vijf mooiste eigenbouw motoren geshowd worden die aan de wedstrijd "King Blitz" hebben mee gedaan. De tentoonstelling begint op 19 februari en zal lopen tot 23 februari. De openingstijden kunnen jullie in de kranten of motorbladen lezen.

Zoals je in het voorwoord al gelezen hebt was er voor de IJsspeedway-races in Alkmaar grote belangstelling. Het was wel vreemd om te zien, op één na ging de gehele "motorclub" met de auto. Daar het in Alkmaar slechts de kwartfinales betrof, waar natuurlijk lang niet alle cracks aanwezig waren, maar toch vooral door de Russen goede heats werden verreden zullen de halve finales in Deventer op 21/22 februari wel het een en het ander beloven. Er bestaan nu wel plannen om naar de W.K. finale in Assen te gaan, waar 's werelds beste 16 rijders aan de start zullen komen.

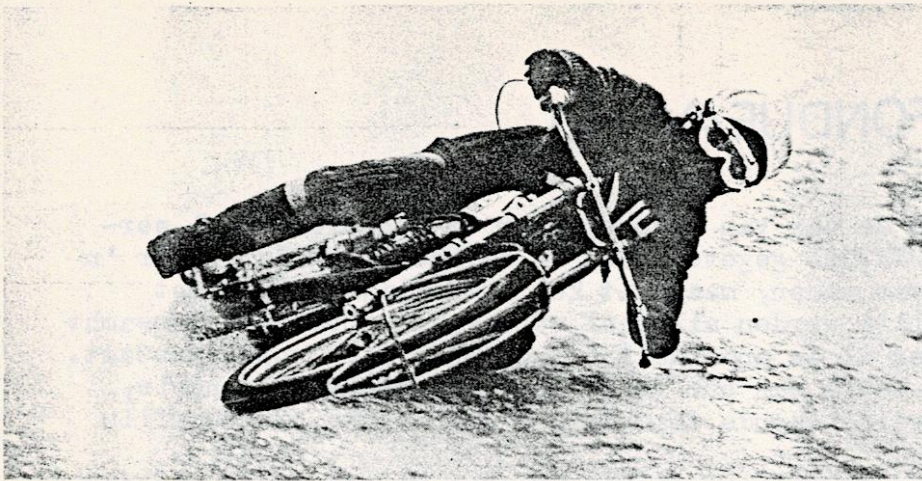
Op de laatst gehouden conferentie zijn de Europese ministers van Verkeer tot de conclusie gekomen, dat de motorrijder beter gezien moet worden en daarom zal het binnen een niet te lange tijd voor motorrijders verplicht zijn om ook overdag licht te voeren, zoals nu al veel rijders uit eigen initiatief doen. Verder moeten gelijke regelingen in de Europese landen er moeten toe bijdragen dat het aantal verkeerslachtoffers naar beneden gebracht wordt. In sommige landen is 40% van de slachtoffers jonger dan 21 jaar. Waarschijnlijk zullen de motoren per cilinderinhoudklasse ingedeeld worden en daar dan een bepaalde leeftijd aan verbonden worden. Eindelijk!

Eindelijk erkenning voor A.M.C.BACCHUS! Dit jaar wordt voor de 10e maal het molentreffen in Krommeniedijk door motorclub Zaandam georganiseerd. Namens deze motorclub zijn M.C.MOZAMO en onze club aangewezen om volgend jaar dit treffen van hun over te nemen. De beide motorclubs zijn gevraagd om dit jaar eerst een keer mee te draaien, om dan in mei of juni te beslissen of er van onze kant interesse is voor dit Internationale treffen, waar vooral veel Duitsers, Denen en Zweden komen. Het bestuur zal zich hierover nog nader beraadslaan, dus meer informatie hieromtrent zal in één van de volgende edities gegeven worden.

Verder kwam er nog een bedankje binnen:

Bij deze willen wij jullie bedanken voor de heerlijke flessen rode wijn, die wij mochten ontvangen op onze huwelijksdag. We zullen aan jullie denken als ze open gaan.

Jos en Marion Kaandorp.



Wereldkampioen Anatoly Bondarenko hier in Inzell op weg naar z'n eerste wereldtitel in 1979.

Informatie over ijsspeedway

Net als alle andere takken van baansport wordt er ook bij ijsspeedway tegen de wijzers van de klok in, oftewel linksom, gereden. Ijsspeedway vertoont een vrij grote overeenkomst met gewoon speedway. Verschillen zijn er echter ook. Doordat de baan niet bestaat uit sintels maar uit een gladde ijsvloer vereist het rijden een geheel andere techniek. Om in de bochten niet weg te glijden worden in de banden spikes gemonteerd. Deze stalen spikes hebben een lengte van 28 mm. Ongeveer negentig stuks worden er in de 23 inch voorband gezet. In het kleinere achterwiel (18 inch) monteert men circa tweehonderd spikes. Omdat uitsluitend linksom gereden wordt bevinden zich aan de rechterkant van de band nagenoeg geen spikes. Dat zou immers zinloos zijn.

In alle wedstrijden meetellend voor het wereldkampioenschap worden de heats verdeeld over twee dagen. Beide dagen worden twintig heats verreden. De indeling van de heats is zodanig dat elke rijder per dag één keer tegen elk van z'n vijftien tegenstanders rijdt. Omdat de deelnemers beide dagen niet hetzelfde startnummer hebben is de tweede wedstrijd geen kopie van de eerste dag.

Als een rijder door pech of een andere oorzaak niet aan de start kan verschijnen wordt hij vervangen door een reserverijder. Als een heat afgebroken wordt vanwege een valpartij en er over gereden wordt met de resterende drie rijders geldt deze regeling niet. Omdat het aantal starts van een reserverijder in feite onbeperkt is komt hij niet in de einduitslag voor. Stel dat er drie rijders niet kunnen rijden. Het zou dan mogelijk zijn dat de reserverijder zo vaak in de baan komt dat hij meer punten zou scoren dan maximaal haalbaar is voor de overige deelnemers. Alleen in het geval een rijder in het geheel niet meer rijdt en hij voor beide dagen vast vervangen wordt door een reserve, komt die reserverijder wel in de uitslag voor.

De plaats achter het startlint wordt de rijders toegewezen. De vier banen worden aangeduid met een kleur: de binnenbaan rood, daarnaast blauw, dan wit en geel voor de buitenbaan. De rijders dragen een cap met de kleur van hun baan over hun helm.

Als een heat door een valpartij afgebroken moet worden gaan langs de baan rode lampen branden. Dat betekent voor de rijders dat ze onmiddellijk het gas moeten afsluiten. Ten teken dat ze het gezien hebben steken ze meestal de linkerarm even omhoog. De rijder

die de val veroorzaakt heeft wordt uitsloten van het overrijden. Zijn diskwalifikatie wordt aangeduid door een lamp, geplaatst een twintig meter na de start, met de kleur van zijn cap.

De rijder die als eerste na vier ronden van elk vierhonderd meter over de finish komt krijgt drie punten. De tweede man wordt beloofd met twee punten. Voor nummer drie wordt één punt genoteerd. De als vierde en laatste eindigende renner krijgt niets. Per dag komt ieder vijf keer in de baan. Maximaal kan een rijder dus vijftien punten per dag halen. Winnaar is uiteraard de rijder met het hoogste aantal punten. Als twee rijders gelijk eindigen wordt gekeken naar het aantal overwinningen, tweede plaatsen enz. Dit geldt niet als het gaat om een plaats bij de eerste drie of als het gaat om al dan niet kwalificeren voor de finale. In die beide gevallen wordt er een extra heat (een zogenaamde run-off) verreden.

Als gevolg van een val zou een rijder wel eens onder zijn motor of die van een ander beklemd kunnen raken. Als het wiel dan zou doordraaien, zou dat wel eens ernstige ge-

volgen kunnen hebben. Daarom zijn de rijders verplicht een kontaktonderbreker aan te brengen. Een schakelaar op het stuur is verbonden met de ontsteking van de motor. De rijder is met een schakelaar verbonden via een koordje om z'n pols. Als hij valt wordt het koordje van de schakelaar los getrokken en slaat de motor onmiddellijk af.

Enige jaren geleden werd het gebruikelijk bij speedway te rijden met vierkleppers, dat wil zeggen met motoren die beschikken over twee inlaat- en twee uitlaatkleppen. Tot dan toe werd gereden met tweekleppers (één inlaaten één uitlaatklep). De vierkleppers beschikken echter over zoveel vermogen dat daardoor het risico van ongelukken zo sterk toenam, dat de FIM besloot op het ijs voortaan uitsluitend tweekleppers toe te staan.

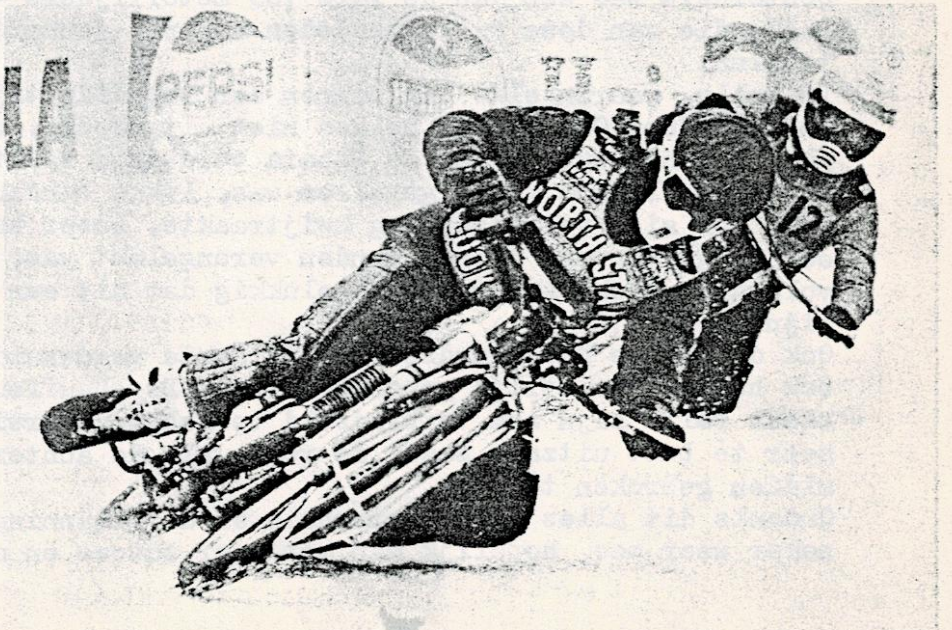
De meest gebruikte motor is de Tsjechische Jawa, al is er nog wel een enkeling die een oud Engels Jap-blok in z'n frame hangt. Een nieuwe verschijning is de Weslake, eveneens uit Engeland afkomstig. Roelof Thijs rijdt met Weslakes die geprepareerd worden bij de Duitse specialist Otto Lantzenhammer. Een ijsracer heeft twee versnellingen. De eerste versnelling wordt uitsluitend gebruikt voor de start. Voor de rijders de eerste bocht induiken rijden ze al in de tweede versnelling. Als maximum vermogen geeft Jawa 39 kW (53 pk) op. Een goede tuner zal er zeker nog wel enige kW's aan toevoegen.

Vanwege de hoge compressieverhouding (13,5:1) is benzine niet zo geschikt als brandstof. Er wordt daarom gereden op methanol. In het kleine tankje kan twee liter worden meegenomen. Slechts een halve liter olie gaat er in de olietank. De motor wordt gesmeerd volgens het zogenaamde total-loss smeersysteem, wat inhoudt dat de olie na z'n werk gedaan te hebben uit de motor druppelt. De meeste olie verbrandt overigens.

Een viertakt-motor remt bij het afsluiten van het gas sterk af op de motor. Door de hoge compressieverhouding is dat effect bij een ijsspeedway-motor extra groot. Het monteren van remmen is daarom overbodig, sterker nog, het is zelfs niet toegestaan!

Omdat de rijders met hun linkerbeen in de bochten over het ijs gaan hebben ze een stalen neus op hun linkerlaars. De meesten bevestigen bovendien een stuk autoband om de linkerknie of zelfs het hele onderbeen.

Net als een wegrenner zijn banden aangepast aan de heersende weersomstandigheden, zo past ook de ijsracer zijn spikes aan de conditie van het ijs aan. Als het ijs zacht is worden extra scherpe spikes gebruikt om goed grip te kunnen krijgen. Als het ijs hard is wordt er gekozen voor minder scherpe spikes.



FILM - FONDUEAVOND

Op 27 februari wordt in de bar van onze sponsor 't Achterom de al eerder vermelde FILM/FONDUEAVOND gegeven. Het is de bedoeling dat we er 'n leuke gezellige avond van maken, maar dit kan natuurlijk alleen met jullie medewerking. Jullie worden allemaal vóór kwart voor acht verwacht omdat een kwartier later al de anderhalf uur durende film wordt gestart. Die film gaat over het leven van een groep Amerikaanse Hell's Angels, met in de hoofdrollen vele bekende filmsterren (een echte bioscoopfilm dus).

Om ongeveer half tien is de film afgelopen, waarna we een pauze van een half uur hebben, om de fonduetafels gereed te maken.

De kosten zijn helaas wat hoger dan in het decemberblad vermeld werd: i.p.v. 10 gulden, 12,50 per persoon. Hiervoor krijg je dus de film en 't fondue, de drankjes zijn voor eigen rekening.

Alle leden en donateurs zijn uitgenodigd en mogen natuurlijk een introduce meenemen.

De kosten voor deze avond zijn te voldoen via ons bankrekeningnr. (zie pag.1) of rechtstreeks bij Engeliën Sander.

Dus allemaal tot 27 februari om 07.45 uur bij bar 't Achterom.

Het bestuur.

WOESTYNRALLY PARYS - DAKAR

Zaterdag 24 januari j.l. werden in AVRO's sportpanorama beelden getoond van één van de zwaarste rally's ter wereld, waar ook Nederlandse deelnemers aan meededen: de woestijnrally Parijs-Dakar.

De rally die drie weken duurde ging over een afstand van 10.000 km, door de Sahara naar de hoofdstad van Senegal: Dakar.

Aan deze rally deed ook een motorrijder uit Nederland deel: Oosterhuis, met een omgebouwde Yamaha XT500. Totale kosten voor dit gigantische project waren een slordige 80.000 gulden, hoofdzakelijk bijeen gebracht door talloze sponsors.

Oosterhuis was één van de ruim 100 motorrijders -voornamelijk uit Frankrijk- die aan deze rally meededen en op 1 januari vanuit Parijs vertrokken.

De rally, waarin elke dag binnen een bepaalde tijd gefinisd moest worden werd door Oosterhuis helaas niet uitgereden, omdat hij na ongeveer 2 weken in het zuiden van de Sahara verdwaald raakte, terwijl hij eerder al verschillende keren gevallen was, lekke banden kreeg en tot slot van ramp ook zijn volgwagen nog kwijtraakte. Later hoorde Oosterhuis dat er een volgwagen met 3 inzittenden verongelukt was, die sprekend op zijn volgwagen leek. Later bleek gelukkig dat dit een andere wagen bleek te zijn.

Ook de andere Nederlandse equipe raakte verdwaald in de Sahara, zodat ook hun uit de strijd genomen werden. De chauffeur van deze DAF truck bleek zelfs zijn arm verbrijzeld te hebben, terwijl de truck er ook niet meer te best uitzag; zowel de voor- als de achteras bleken finaal doormidden gebroken te zijn.

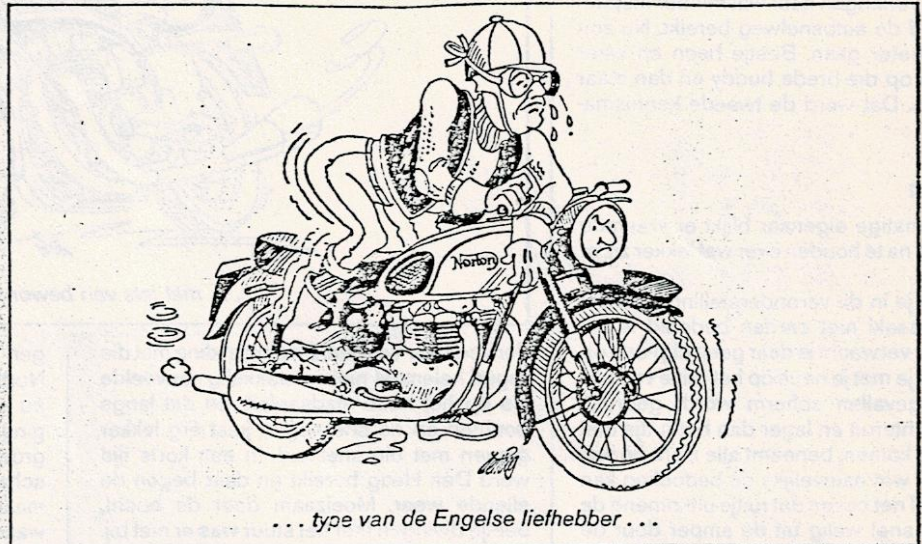
Ondanks dit alles doen Oosterhuis en de bemanning van de Daf volgend jaar zeker weer mee, hopelijk dan met meer succes en minder brokken.

ENGELSMAN GAAT VREEMD...

Hoe een Norton-rijder genoot van een Kawa, maar toch...

Zo, maar weer eens wat olie op het immer smeulende vuurtje van de fervente Engelse fiets-liefhebbers en de al even verstokte voorstanders van het moderne Japanse spul gooien. Een onhebbelijke aardigheid die het nog altijd goed doet op bruiloften en partijen. Toch is het met enige schroom dat een al jaren met hart en ziel aan de karakteristieke Engelse stampers gebakken fanaat, bekend dat hij twee best leuke weekjes heeft rondgereden op een Kawa Z-1000 ST. Dat hadden achteraf ook twee maanden of twee jaar mogen zijn. Die bekentenis werd overigens beloofd met een weigering tot gehoorzamen aan de kickstarter van de eigen Engelse fiets. Die was het er typisch niet mee eens, wijl hij zijn grotere, snellere, betrouwbaarder Japanse broer nooit heeft gezien of gehoord. Misschien wel gevoeld, met zo'n onberekenbaar zintuig, zoals je van dat nukige, maar o, zo prachtig sterke karakter van de eigenzinnige twin uit de Norton Villiers fabriek te Andover kunt verwachten.

Het type van de Engelse liefhebber is bekend. Rubberlaarzen, geitewollen kniekousen die met een driemaal omgeslagen boord zichtbaar zijn over de rubberlaarzen. Daarin wat slordig, maar wel strak aansluitend zittende, gepropte spijkerbroek. Dikke trui en beschermd tegen weer en wind door een belegen Kett-vetjasje, dat z'n beste tijd al zo'n jaar of wat geleden heeft gekend. Uiteraard een „Cromwell met een puntje" en hoe zou het anders kunnen, een Stadium Mark IX bril, waarvan de oorspronkelijke elastieke band al eeuwen geleden is vervangen door een afgeknipte fietssnelbinder. Zet zo'n figuur op een fonkelend nieuwe Kawasaki en het veelbelovende begin voor een achtige karikatuur rijdt levensgroot langs.



... type van de Engelse liefhebber ...

Als dat persoon al aardig tegen de veertig aanloopt en het motorrijden sinds het boterbriefje en de daarbij horende gezinsuitbreidingen alleen maar zo te hooi en te gras beoefende op eerder genoemde bedaagde Norton dan is het plaatje voor de kenner al helemaal rond, ingevuld en prachtig gekleurd.

Eerste kennismaking

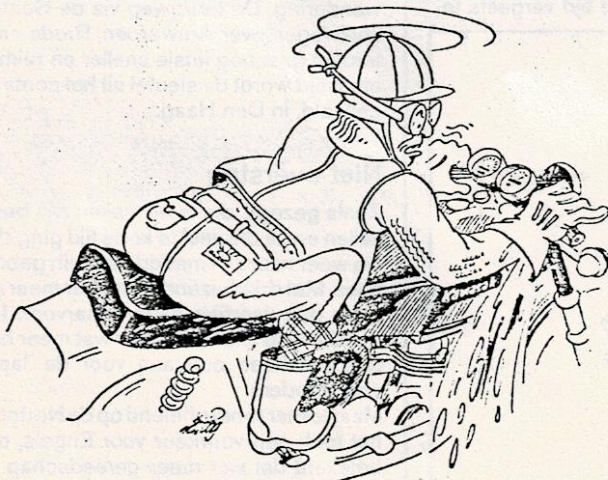
Na jarenlang, vasthoudend als een Bullterrier, al de voordelen van het Engelse produkt omstandig te hebben aangeprezen, gemakshalve de enkele kleine onvolkomenheid vergetend, werd zo maar door een vriend aangeboden om zijn motor eens twee weekjes te lenen. Vriend ging toch met vakantie en dat ding in die tijd ongebruikt voor

de deur in een Amsterdamse wijk, waar villa's en tuinen beslist ontbreken, te laten staan, trok hem niet zo erg aan.

Dus de onverbeterlijke vasthouder toog met Cromwell onder de arm per trein naar de hoofdstad. Dat rijden op die zwabberaar zou hem alleen sterker kunnen overtuigen van de geweldige stureigenschappen van de eigen fiets. Die iele uitlaatjes van zo'n viercilinder zouden hem beslist het prachtige, sonore gedreun van de eigen, nog steeds mooi chromen pijpen, niet doen vergeten. Waarom dus niet eens op dat ding gereden?

Ja, ja. Natuurlijk regende het op die bewuste dag. Niet zo hard, maar toch. En gesleept met alle regenkleding in die trein is ook maar niets. En natter dan tot op je vel kun je toch niet worden. Smelten zou je zeker niet op de rit van Amsterdam naar Den Haag. Een beetje meewarig bekeek Vriend de uitrusting. Moest zijn lekker warme motorpak met daarover zo'n geweldig dichte nylon overall nou echt niet met de motor mee worden geleend? Niks, hoor. Die moderne motorrijders zijn niet gehard. Gewoon rijden en dat beetje regen maakte niet zoveel uit. Met wat laatste raadgevingen werd gestart. Nou ja gestart. Inknijpen koppeling, benzinekraantje hoeft niet eens opgezet, druk op de knop en een heel zacht gezoem liet merken dat er iets was gebeurd. Geen zweetdruppeltje meer, geen pijnlijke voet door de dunne rubber laarzenzool heen, niks van dat alles.

Er kon worden weggereden. Jammer. Rem en versnelling hebben ze zeker tijdens de maandagochtendproductie per ongeluk omgedraaid. Ze zitten aan de verkeerde kant. Het is maar een weet, maar wel lastig in het drukke vrijdagavondverkeer door smalle nauwe straatjes, tramrails, schots en scheef



... vocht uit de handschoenen ...

rijdende idioten en een motor die zo loodzwaar is dat er niet op te rijden valt. Bij elke bocht kwam het vocht van binnen de handschoenen naar buiten, inplaats van zoals te verwachten in die regen andersom. Met enige weemoed werd gedacht aan de vertrouwde trommelrem voorin, veel lekkerder en soepeler dan twee nijdig aangrijpende schijven, met zulk weer.

Met enig verlangen naar wat minder inspanning werd de autosnelweg bereikt. Nu zou het wel beter gaan. Beetje heen en weer schuiven op die brede buddy en dan maar gasgeven. Dat werd de tweede kennismaking.

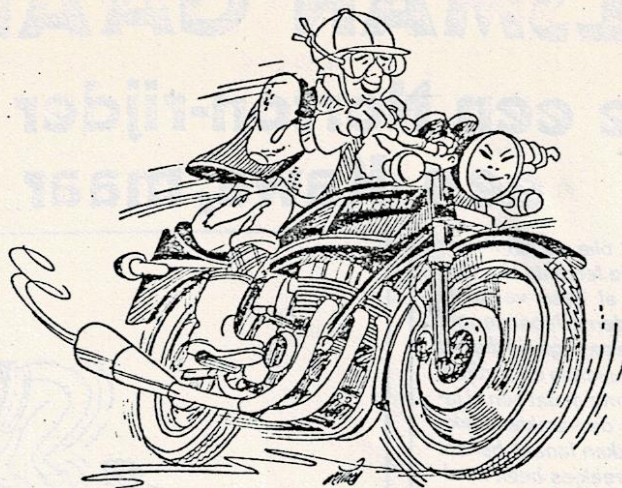
Wennen

De rechtmatige eigenaar blijkt er vreemde ideeën op na te houden over wat lekker zit, of niet.

Wanneer je in de veronderstelling leeft dat een Kawasaki met cardan bedoeld is als toermotor verwacht je daar geen clip-ons op waardoor je met je neus op het ruitje van wat groot uitgevallen scherm wordt gedrukt. Verder achteruit en lager dan het ruitje met het hoofd komen, beneemt alle zicht op wat voor je is, wat nauwelijks de bedoeling kan zijn, terwijl net boven dat ruitje uitkomend de tranen al snel welig uit de amper door de Stadium beschermde ogen opwellen. Die tranen vermengden zich lekker met de regen die treiterig langs de kin in de kraag van de jas liep. Het riempje had ook eigenlijk een keer gemaakt moeten worden. Langzaam maar zeker natter en natter wordend en al half besloten om dat ding bij de eerste afslag 180 graden te draaien en toch maar in Amsterdam te laten parkeren werd een blik op de klokkenwinkel geworpen.

Lichtelijk afgeleid door al die lampjes ter controle van weet ik wat, werd met enige ontsteltenis gezien dat de rijsnelheid rond de 180 km/h lag. En het leek niet harder dan 130, tenminste aan het motorgeluid en ander lawaai te oordelen. He, dat is toch iets anders dan verwacht, dat is toch eigenlijk best aardig.

Afzakken naar 130 leerde dat het dan allemaal best meeviel, met dat zitten. En dat die richels tussen de rijbanen dan ook wat min-



... met iets van bewondering ...

der voelbaar werden. En dat dat ding met die regen helemaal niet zo wakkelig aanvoelde als op het natte stadsasfalt. En dat lange bochten op de snelwegen juist erg lekker gingen met die snelheid. In een korte tijd werd Den Haag bereikt en daar begon de ellende weer. Moeizaam door de bocht, beetje dwingen met het stuur was er niet bij. Wie zet er nou zo'n stuur met zo'n kuip op zo'n ding? Met wat getemperd enthousiasme werd voor de deur geparkeerd. Slot erop, en naar boven, onder een hete douche. Nog wel met natte haren maar met droge kleren en een hete bak koffie werd het leven weer wat zonniger.

Flits-flats

Nog zonniger was het de volgende morgen, zaterdag. Prima. Lekker weertje voor een tochtje, op de Kawasaki.

Even tanken en dan bewust wat op en neer door de stad. Nog niet al te veel verkeer, dus wat uitwaaiëren in de bochten kan nog best. En dan opens is de techniek er om met die driehonderd weet-ik-veel-kilo wat vloeïender en ook vlotter te sturen. Op het gevaar af dat er morgen weer enige tijd vergeefs te-

gen de kickstarter van een eigenzinnige Norton moet worden geschopt, moet hier en nu worden toegegeven dat het „best lekker ging.“ Stoplichtje rood-stop, stoplichtje groen-flits weg, voor de verbaasde ogen van schaarse voorbijgangers, zonder lawaai, maar vreselijk soepel naar toerentallen waarbij de Norton waarschijnlijk drijfstanden en zuigers aan de buitenlucht zou prijsgeven.

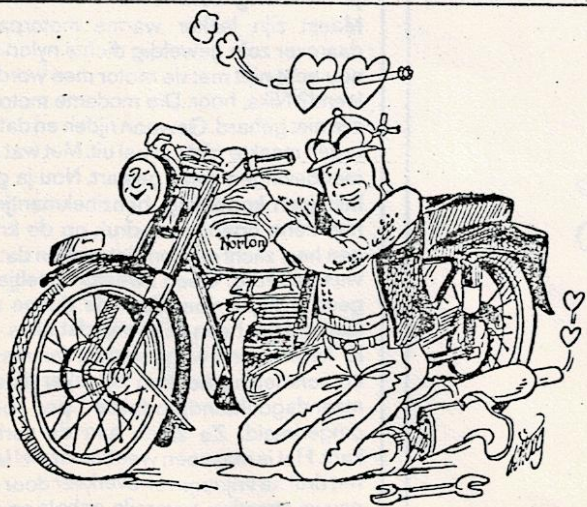
De kracht van al die 90 pk's verloopt zo soepel dat je eerder denkt aan een elektromotor dan aan een verbrandingsmotor. Geen trillingen, geen gerammel. Pats weg.

Dat zitten valt ook wel mee. Het is gewoon even wennen. Heel langzaam komt er iets van de overtuiging in het brein binnensluipen dat een lange tocht, langer dan vooraf bedacht, best zou kunnen. Kort en goed. Na twee keer tanken, dat blijft ellendig, werd rust gehouden op een uitnodigend terrasje op het Maastrichtse Vrijthof. Drie uur na vertrek uit de Haagse binnenstad. Met kruissnelheden van rond de honderdenveertig kilometers op de teller, af en toe even sneller om langs wat autootjes te komen. Pas dan is er echt begrip voor de aanpak van de Japanse constructeurs. Met ook wel iets van bewondering. De terugweg via de Belgische snelwegen over Antwerpen, Breda en Rotterdam gaat nog ietsje sneller en ruim voor etenstijd wordt de sleutel uit het contactslot gehaald, in Den Haag.

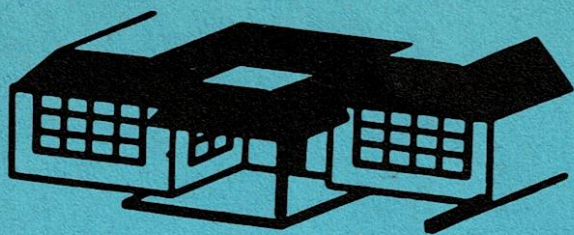
Niet overstag

Zoals gezegd, die twee weken zijn best gevallen en na die veel te korte tijd ging de Kaw weer naar zijn inmiddels bruin gebrande baas. Met drieduizend kilometer meer op de teller dan veertien dagen daarvoor. In die drieduizend kilometer is er wat meer begrip dan voorheen ontstaan voor de Japanse voorstanders.

Maar lekker rondroffelend op de Norton blijft het toch een voorkeur voor Engels, ook al betekent dat wat meer gereedschap meeslepen en wat olie hier en daar. Dat is uiteindelijk toch vertrouwer, ook al gaat het wat minder hard. En de Cromwell past er beter bij.



... oude liefde ...



't HOBBYCENTRUM

DE LIJDWEG 2 (STARTINGERWEG)
AKERSLOOT - TEL.: 02513 - 12275

alles voor de
DOE HET ZELVER

**SANITAIR
ELEKTRA
BEHANG**

uit voorraad leverbaar

FLEXA
kleurkollektie 2021
wij mengen voor u
op de mengmachine

**DIERENVOEDERS
ALLES VOOR UW TUIN**



**NEEM VAKER
'N BLOEMETJE MEE
ZOMAAR VOOR
DE AARDIGHEID**

BLOEMEN-BOETIEK

MANON

julianaweg 17 - akersloot - telefoon 02513 - 12745

BAKKER de Groenteman

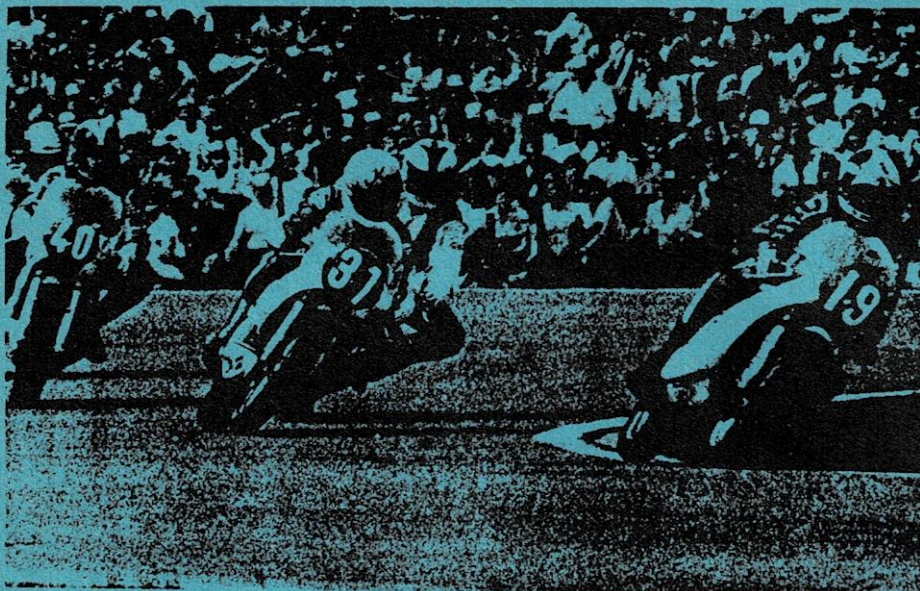
Dagelijks vers gesneden **RAUWKOST**
en **GROENTE**

fruitmanden en schalen, moet u op de julianaweg halen.

julianaweg 49

 10384

**Ergaat wel's wat
verkeerd in het verkeer**



Auto's en motoren.

Rechtsbijstand.

ONGEVALLEN

verzekeringen

Rabobank 

Akersloot

Overdag: telefoon 02513-12844
's Avonds: telefoon 02513-10392.