

2019-4
45e jaargang

UNAPPROACHABLE

Norton Club
Nederland

met vooral:

INR Kampen



Op het moment dat ik dit schrijf is het herfst in Nederland. Code oranje is van toepassing op sommige delen in het land en in Harlingen regent het pijpenstelen op zaterdagmiddag 8 juni 2019. In elk geval geen motorweer. Dit in tegenstelling tot vorige week, zaterdag 1 juni, toen in Friesland weer de traditionele Elfstedentocht voor klassieke auto's en motoren werd verreden. Ter compensatie voor het herfstgevoel: 2e zoon Ruben is vandaag wel 32 jaar geworden, net als ons clublid Gerard Numeijer, die volgens mij 68 jaar is geworden.

Die Elfstedentocht is mij compleet ontgaan omdat ik me met een deel van de huishouding op ons schip bevond op de Friese wateren. Ons schip is overigens een motorkruiser, handgemaakt door Jan Jongert in Opperdoes. Afmetingen 9x3x2.40 en een diepgang van een meter, maar wel ideaal voor Friesland. Kennelijk moet ik een gen hebben dat zich bezig moet houden met oud spul. Ons huis is van 1850/ zelf ben ik van 1957/de boot van 1959/Jet van 1961/ de oudste Norton van Jan Koning van 1973 en mijn campertje van 1991. Weliswaar is de boot voorzien van een Peugeot autodieselmotor, ingebouwd in 1970 (in scheepvaarttermen heet dat 'gemariseerd') en een Engelse Bowden intercooler. Na 50 jaar is het starten en lopen. Wat een weelde als je dit achter elkaar zet trouwens. Maar wel oud en altijd werk....

Peugeot is het bruggetje naar Norton. Zoals wij weten won Rem Fowler in de tweecilinderklasse op zijn Norton de eerste officiële wedstrijd voor motoren ter wereld op het eiland Man in 1907. Zijn motor was voorzien van een inbouw Peugeot motortje. We kunnen niet ontkennen dat in de autowereld de leeuw van Peugeot nog steeds brult. Dit in tegenstelling tot ons geliefde merk Norton. In de afgelopen 14 dagen heb ik regelmatig naar Manx Radio geluisterd om de verrichtingen te volgen van Peter Hickmann (foto), Davey Todd en John McGuinness. 'The English weather' vervulde echter een hoofdrol in de trainingsweek en ook tijdens de raceweek. Er werd nagenoeg weinig of niet getraind en diverse races werden ingekort. Maar niet het toetje op de vla, de Senior van vrijdag 7 juni. Door de weersverwachting vervroegd naar 10.00 uur lokale tijd. Wat bleek: onze grote vriend John stapte af halverwege de eerste ronde. Dat terwijl het gebrul van deze motor iedereen in vervoering brengt. Bijzonder jammer

voor het Norton Raceteam. Jan Wolfert zal ongetwijfeld de details op gaan schrijven, maar mijn indruk was dat deze TT van 2019 een dikke tegenvaller was voor Norton. Echter niet voor Triumph en Peter Hickmann. Hij reed iedereen het snot voor de ogen, won vier races volgens mij en werd derde in de Senior. Als het goed is was het Triumph motorblok hetzelfde als als dat eind juni meedoet op de TT van Assen in de Moto 2. Uw voorzitter heeft om die reden weer eens een kaartje gekocht en met zijn twee broers en zwager Piet zitten wij 'front row' om het geluid van de driebcilinders te gaan horen.

De zitplaats op de TT zal ik zeker ook gaan gebruiken om de gedachten nog eens te laten gaan over de INR 2019. Op het Metworsttreffen schoof ik als toehoorder aan bij Milly c.s. en volgens mij komt het allemaal goed. Dit treffen was bijzonder leuk om mee te maken. Complimenten voor Stadskanaal United voor de organisatie. Een start gemaakt met mijn 'aanval' op de leiding in de toercompetitie. Als je pensioen hebt moet dat toch een keer lukken, maar Almen moest ik laten schieten dus het wordt waarschijnlijk een plaats in de middenmoot. Op de Norton van Jan naar de INR, dus zodoende nog de achterband vervangen voor een Avon 4.10x19, die overigens verdacht veel lijkt op een Dunlop TT 100. De motorliefhebber die een vliegreis via Schiphol verkiest boven de INR, raad ik aan om bij terminal 1 of 2 even te kijken bij de pop-up stand van Breitling. Daar staat namelijk een schitterende Norton Commando 961 Sport MKII (foto).

Last but not least Ruben en ik nemen er nog één of twee op en wij wensen de Nortonrijders een fijne vakantie toe.

Johan Swieringa



INHOUD

- 1 INR Kampen
foto: Hans Mijnders
- 2 Voorzitterswoord
- 2 Collage: voorzitterswoord, ..
foto's: internet, Hans Mijnders, Johan Swieringa
- 4 Redactie
- 6 NCN evenementen
- 7 Voorjaarsrit, verslag
- 8 Norton perikelen
- 10 Mijn liefde voor Norton
- 13 Norton nieuws
- 18 INR Kampen
- 20 Speedway Norton, INR Kampen
foto: Hans Mijnders
- 34 Spechtenborst
- 36 Metworsttreffen, verslag
- 37 Te koop
- 39 Agenda / colofon
- 40 INR Kampen
foto: Hans Mijnders



NIEUWE LEDEN NCN

Wij heten het volgende clublid welkom:

Cees van Rhijn uit Ommen



Redactioneel

Dit nummer

Reden dat het blad iets later dan gebruikelijk op de mat valt, is dat de INR in Kampen nog is meegenomen. Want: ruimte genoeg voor een uitgebreid artikel en anders zou het pas september worden.

We kunnen terugkijken op een geslaagd weekend op een prima locatie, met goed weer, een hoop deelnemers en ook nog de nodige bijzondere Nortons.

Helaas heeft Albert van der Heijden er niet van mee mogen genieten. Dikke pech: voor de tweede keer werd zijn rit naar een Internationaal treffen vroegtijdig afgebroken door een ongeluk. De eerste keer, op weg naar Frankrijk, lag de oorzaak bij z'n motor, ditmaal is het een medeweggebruiker die roet in het eten gooide. Naast schade aan de Norton heeft Albert een paar gebroken ribben en wat flinke kneuzingen. We wensen hem van harte beterschap.

Prominent aanwezig in Kampen is de nieuwe Belgische Nortondealer. Herman Verboven heeft drie Nortons meegenomen waarbij er eentje is waarop gereden mag worden. Hans ziet direct kopij: drie Nortondames die een proefrit gaan maken en verslag doen. Ook weet

hij al wie dat dan moeten zijn .. Ik zit er niet echt op te wachten om 'en plein public' op een vreemde motor te stappen, maar 'with a little help from my friends' trek ik mezelf uiteindelijk toch over de streep. Want ja, het is natuurlijk wel een unieke gelegenheid.



Classic en Retro

Op de zaterdag loopt redacteur Ad van de Wiel van Classic en Retro rond op het KWC-terrein in Kampen, samen met een fotograaf. In komende nummer (nr.19, verschijnt 2 augustus) komt een artikel over de INR, zo laat de redactie van Classic en Retro weten.

Veteranen Rally Ibbenbüren

Voor de 39^{ste} keer is er tijdens het Pinksterweekend een Veteranen Rally voor vooroorlogse motoren in Ibbenbüren. Een treffen met meer dan 350 deelnemers waarvan de meesten uit Duitsland, vaak op oldtimers uit eigen land. Merken soms die maar kort hebben bestaan, modellen waar er nog maar een handjevol van zijn. Het Nortongehalte is (bijna) nul. Het enige: de inbreng van ex-Nortonman Walter Moore is nog te zien bij de 'cammy' NSU. Leuk om een keer te kijken. En dat kan op verschillende plekken tijdens het weekend. Wij kiezen voor de middagpauze op zaterdag in het centrum van Ibbenbüren.

Tenslotte wensen we iedereen een fijne vakantie!

Tekst: **Nancy Koorn**
Foto's: **Hans Mijnders**



1



2



3



4



5



6



7

1. Van de enige Engelse deelnemer, deze Matchless Model M met zijspan uit 1926

2. Duitse Imperia 500 cc uit ca. 1928

3. Deze 1000 cc Indian Powerplus uit 1919 is van een Nederlandse deelnemer

4. Duitse Hulla. Het merk bestond van 1925 tot 1932

5. Wanderer Heeresmodell (ofwel: militair model) uit 1914

6. Zeldzame 1000 cc Ostner Dresden T100 met MAG motorblok

7. NSU 501 OSL, bouwjaar 1938



Busch en Damrit 13 oktober

De koffie is klaar
om 10.00 uur
vertrek 11.00 uur

Busch en Dam 11a
1911 MS Uitgeest
Gerbrand en Sinnie
tel: 075 - 6874415



WE WANT YOU ALL

> UITNODIGING <
VOOR HET
37^e ZUID-LIMBURGSE
"VLAAIEN"-TREFFEN

OP 20, 21 en 22 SEPTEMBER 2019 TE EPEN

Recreatieboerderij Tergracht
Plaatsweg 6, 6285 NK Epen
tel.: 043-4552762

Het programma
Vrijdag: aankomst vanaf 17.00 uur,
bij aankomst vlaai en/of soep met brood
Zaterdag: ontbijt, 's middags toericht (± 13.00 u.), barboque
Zondag: ENGELS ontbijt, een beetje bijkomen, weer huiswaarts
Aankomst op zaterdag kan natuurlijk ook

Wat heb je nodig
— slaapzak + laken, de eerste 30 bellers kunnen binnen slapen
— voor de rest is er mogelijkheid tot kamperen
— serviesgoed/bestek is aanwezig, dit echter zelf/samen afwassen

Wat kost het
Het drie-daagse weekend kost: € 52,00
Kinderen tot 12 jr. "half gold"
De bbq wordt gesponsord door: "de club".
Het twee-daagse: € 49,00

I.v.m. het inkopen van voedsel etc. s.v.p. vóór 13 sept. even bellen/mailen dat je komt;
045-5214974 / 06-30169437 (Anita) - antirodo@gmail.com
of b.g.g. 045-5324268 / 06-28562368 (Jules) - julesbouvrie@hotmail.com

TOT ZIENS IN EPEN!

Voorjaarsrit Fryslân



Na de nodige voorbereidingen - de toerit moest eerst gereden worden want ook in Fryslân wordt aan de weg gewerkt - was het zover. Er waren negen inschrijvingen binnen en er komen uiteindelijk elf deelnemers. De delegatie Nortons is niet erg groot (slechts vier), de rest is Duits, Japans en nog wat onduidelijk materiaal.

Het weer zat bij aanvang niet erg mee. De zaterdag ervoor vielen er regelmatig sneeuw- en hagelbuien in ons mooie Fryslân. De zondag begon met enkele graadjes vorst maar dat was voor de die-hards onder ons geen probleem. Johan en Jet waren al om half tien bij ons want er moest eerst nog gewerkt worden ten behoeve van het versterken van de inwendige mens. Even voor elfen kwamen de eerste verkleumde motorrijders binnen. Met de door Jet en Boukje verstrekte koffie en cake was men weer snel op temperatuur. Nadat iedereen een beetje bijgepraat was kwamen de soep, de broodjes, sukerbolle en krentenbroodjes op tafel. Na deze voor iedereen

welkome aanvulling gaf de nieuwe voorzitter het startsein voor de toerit. Helaas kon ondergetekende als medeorganisator niet mee op de motor vanwege een net ondergane kleine medische ingreep op een plek waar een motorrijder dit niet moet hebben.

De rit voerde langs de Fluessen, het IJsselmeer en een stukje Gaasterland. Volgens ons is dit een van de mooiste stukjes Fryslân en aan de commentaren van de rijders te horen waren wij hierin niet de enigen. Via plaatsjes met de namen Arkum, Blauwhuis, Abbega, Ypecolsga, Indyk en Elahuizen kwam de colonne aan bij Hotel 'De Galamadammen' bij Koudum.

Hier aan de watersnelweg van Fryslân werd onder het genot van een bakje koffie, thee of een andere versnapering en een stukje oranje koek alles nog eens doorgenomen. Met de wind in de rug en een heerlijk zonnetje gingen de rijders vervolgens weer richting hun eigen omgeving.

Op de foto ontbreken de dames van de catering (Boukje en Jet) en fotograaf Wopke.

Johan Swieringa en Wopke Brander





DE ENGELSE MOTORWINKEL

AJS - BSA - MATCHLESS - NORTON - TRIUMPH 3TA






**ALGEMENE OF UNIVERSELE ONDERDELEN:
ZIE ONDERDELEN CATALOGUS OP ONZE WEBSITE
REPARATIE EN ONDERHOUD**

**U kunt zelf bij ons uw onderdelen stralen
Bijvoorbeeld uw cilinderkop weer als nieuw maken met glaspapel**

WWW.DEENGELSE.COM

**RADEMAKERSTRAAT 113
3769 LA SOESTERBERG**
TEL: 0346 - 352536
FAX: 0346 - 352974

OPEN:
DI 19.00 - 21.30 UUR
DO 19.00 - 21.30 UUR
ZA 10.00 - 17.00 UUR

Norton perikelen

ter lering en vermaak



Vorig jaar heb ik mijn Commando goed lopend weggezet. Bougies heel licht koffiebruin en het benzineverbruik was beter dan 1:20.

Ik had echter een wens: een carburateur met de vlotterpen rechts; ik heb één carburateur gemonteerd met de vlotterpen links, een beetje lastig vind ik soms. Een goed carburateurhuis uitgezocht en gemonteerd, sproeierhouder met sproeier en gasschuif gewoon overgezet. Zou toch goed moeten lopen dacht dit kneusje. Nee dus. Maar ik heb het gevonden: sproeierhouder niet goed vastgezet en die is natuurlijk losgekomen. Vastgezet en starten; maar nog steeds pikzwarte bougies na slechts een kilometer. Ik zie het al: vlotterbak is krom. Op de andere carburateur werd

hij natuurlijk dichtgehouden door de samengeknepen pakking, met een nieuwe pakking is er dus ruimte. Zoeken naar een vlak exemplaar; helaas alles wat ik heb liggen is krom, ook de carburateur in nieuwstaat die ik laatst met iemand heb geruild heeft een kromme vlotterbak. Vlotterbak gevakt, doe meteen maar alle zes die ik heb liggen ... Vlotterniveau gecontroleerd, perfect. Echter geen resultaat.

Heb nog een reserve Lucas Rita liggen, dan die er maar op, je weet maar nooit. Geen verandering. Gever en bobines allemaal oke. Loopt nog steeds als een tractor. Wat nu? De benzine heeft wel een heel giftige geur vind ik; als ik de neus er boven houd val ik bijna flauw. Heb net de tank volgegooid, waar laat ik nu die 27 liter?

Ben er zat van! Het is 27 april - Koninginsdag - en ik ga maar naar de rommelmarkt (misschien ligt daar

een jerrycan) en het feest in het centrum van Stadskanaal. Lekker bier drinken en blues luisteren. De rommelmarkt is een groot succes, op de een van de eerste stands die ik bezoek staat een jerrycan op mij te wachten die ik mag meenemen voor 50 cent. De B J Hegen Blues band treedt weer op en daar staat ook Arjan BSA. Wordt het toch nog gezellig. De halve liters die ik bij me heb glijden heerlijk naar binnen na alle Norton-ellende. De volgende dag verse benzine erin. Je raadt het al: dat is niet het probleem.

Inmiddels nadert de Metworstrally en daar pak ik dan maar de Model 7 voor.

Uiteraard wordt daar mijn probleem voorgelegd. Natuurlijk worden er allemaal grapjes over gemaakt maar Marcel begint over de naaldsproeier. Kan ik me niet voorstellen, omdat hij daar vorig

jaar goed op liep. Maar ik zal het proberen. Duizend maal dank! Dat is het probleem! Hij is nu zelfs iets te zuinig en de naald mag een streepje hoger. De zaterdag voor ik naar Kokkie ga nog even een beste proefrit en hij is als herboren. Zondagmorgen op tijd vertrekken wij voor de toertocht die Kokkie heeft uitgezet. Na een paar kilometer houdt hij af en toe wat in, vooral bij 3500 toeren. Hij lijkt af en toe een vonkje te missen is mijn idee. Toch rij ik maar door, en het wordt steeds slechter. Toch haal ik Almen; daar kan ik een paar bougies van Kees lenen, maar met die nieuwe bougies loopt hij niet veel beter. Toch maar starten met de toertocht. Na een kwartier stopt hij er mee. Af en toe vonkt hij wel, maar op den duur helemaal niet meer. Zou toch de Lucas Rita die er nu op zit kapot zijn?

De anderen zijn doorgereden, weten natuurlijk niet dat ik stil sta, net als Anouk, die al eerder is uitgevallen. Anouk heeft een kapotte zekering, geen kortsluiting, maar gewoon een gebroken glaszekering. Wel balen, klein probleem maar je mist wel de toertocht. De collega's overleggen tijdens de stop en Bennie rijdt naar huis om een andere ontsteking op te halen en naar mij toe te brengen. Bennie, mijn dank is groot, je spullen krijg je zo spoedig mogelijk terug. Hij loopt er meteen veel beter op, maar nog geen 100%. Dat bleek later te liggen aan een bobinestekker die de tank wist te raken, niet goed opgelet met de montage ... Onderweg iets aangepast en ik ben goed rijdend thuis gekomen. Dat wil zeggen: tien meter voor mijn oprit stopte hij er weer mee. Kan ik mee leven.

De dagen erna maar weer mijn eigen ontsteking en bobines gemonteerd, maar goed lopen, ho maar. Laat ik nog eens een keer de bedrading en stekkers controleren; en de gever bekijken, en de speling nameten. Wat zie ik: de rotor van de pulsgever raakt net een kabelstekker en de isolatie is inmiddels ter grootte van 1 vierkante millimeter doorgesleten. Dus gaan alle opgewekte impulsjes rechtstreeks naar de massa en krijg ik geen vonkjes. Opnieuw geïsoleerd en met een hele kleine tiwrap op zijn plek gehouden. Bij eerste trap loopt de oude dame als vanouds. Maak later wel een proefrit. Wij gaan eerst verder met de schuur. Alle asbest verwijderd, nu een beschoten kap maken en dakplaten uitzoeken.

Tekst en foto: **Heije Meinders**

- Advertenties -

Mister Jim Motoren

British Bike Specialist



Mister Jim Motoren
Castricummer Werf 53
1901 RV Castricum NL
Tel: 0251 - 679 017 Fax: 0251 - 679 243

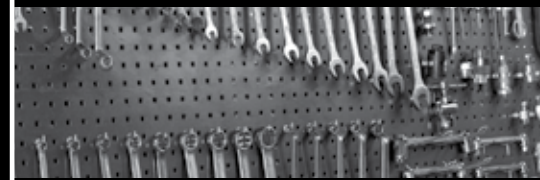
Openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag 9.00 - 18.00 uur
donderdagavond: 19.00 - 21.00 uur
zaterdag: 10.00 - 17.00 uur

NUMMER 1 VOOR:

TRIUMPH EN Norton

NUBO MOTORS

HIPPOLYTUSHOEF



- Handel, onderhoud, reparatie
- Onderdelen, nieuw en gebruikt voor BMW, Engelse en Japanse klassieke motoren
- Motormuseumje

Molenveld 9, 1777 HN Hippolytushoef
Tel. 0227 - 593 690 / 06 - 2544 8565
ma-di gesloten
info@nubomotors.nl www.nubomotors.nl



MIJN LIEFDE VOOR NORTON

Het is 1975, ik ben een achtjarig jongetje met sproeten en woon in een vijftigerjaren flat in Leiden. Op de eerste etage en volgens mijn moeder was dat chique, want hoe lager je woont hoe hoger de huur ...

Sonore roffel

En daar ergens aan het einde van een warme middag klonk er in de verte een aanzwellende sonore roffel.

Daar kwam om de hoek, nog even versnellend, een in zwart leer geklede man met pothelm en stofbril aangedonderd op zijn motor.

Het was de vader van mijn toen beste vriendje, wonende op de derde etage

Alfonds kwam de stoep op gereiden, liet de motor met een machtig gegorgel stationair lopen en zette hem met een ingewikkelde procedure op de middenbok. Hij stapte af, bukte en draaide aan een kraan. In het midden van het beest draaide hij een sleutel om en toen werd het stil.

Maar niet echt, want daarna hoorde ik een soort van onregelmatig getik en zag een walm van vreem-

de en nog wat dampende rook uit de uitlaat. Hitte was voelbaar, wat achteruit deed deinzen. Wat was de machine groot en zwaar. Nu besef ik dat de enorme berijder van Indonesische afkomst, zeker tien centimeter kleiner was dan ik nu ben ...

Ik las de sierlijke in koperen letters geschreven naam op de benzinetank ... Norton.

Bertus en Tinus

We verhuisden naar een eengezinswoning en ik zag mijn jeugdvrienden ook steeds minder.

Enige tijd later bestormde de band Normaal met 'Oerend hard' de hitlijst. In de tekst over Bertus op de Norton en Tinus op de BSA, bleef 'Norton' bij mij zijn magische klank houden.

Ik besepte niet dat op het moment van het uitbrengen van 'Oerend hard', de fabriek al failliet was. Engeland, dat ooit de hegemonie bezat als land waar de beste en snelste motoren van de wereld vandaan kwamen, was bijna aan het einde gekomen van deze roemruchte historie. Er had een ingewikkelde fusie tussen BSA, Norton en Triumph plaatsgevonden, waarbij BSA en Norton werden opgeofferd. Niet veranderd, wel vernieuwd. Er waren toen geen veran-



Passie voor Norton

Remco de Winter is psychiater én Nortonrijder. Onder de naam 'Shrinks on Bikes' rijdt hij jaarlijks een motorrit als onderdeel van 'De Socialrun', een sponsortocht waar geld wordt gegenereerd voor projecten binnen het vakgebied. Ook schreef hij hiervoor een blog over zijn liefde voor Norton en andere Britse fietsen. Niet direct geschreven voor de Nortonrijder dus, maar voor collega's, daarom "wat eenzijdig en wellicht oppervlakkig geschreven" zoals hij zelf zegt. Maar, vervolgt hij: "Je leest hieruit wel mijn diepe passie voor Norton".

Redactie

dermanagers die waarschuwden dat conservatisme en de wet van de remmende voorsprong tot het einde van de roemruchte motormerken zouden leiden. De motoren die ooit goed waren werden fundamenteel niet veranderd, maar werden door de jaren heen wel 'vernieuwd' door meer pk's toe te voegen zonder bijkomende technisch verantwoorde veranderingen. Iets dat helaas gepaard ging met meer technische mankementen. Meer rendement voor lagere kosten. Hoor ik nu een parallel

met de Nederlandse GGZ ...

Maar weer terug naar mijn persoonlijke motorhistorie. Later, als puber, las ik een wat oudere motorcatalogus en moest meewarig lachen om de volledig achterhaalde prestaties van het laatste Britse ijzer. Honda, Suzuki, Ducati, Kawasaki, allemaal hadden veel meer pk's en gingen echt snel. En BMW was saai.

Maar toen in 1984 ... Judast Priest in de Jaap Eden Hal. Geweldige

concert en na afloop liepen we naar het station. Wat was dat? met veel geweld kwam er een aantal moto-

„zwarte bikers op superruige kabaalmakende paarden“

ren aan. Nortons, Triumphs, een BSA en een aantal Harley's. Dit was het meest stoere dat er bestond. Zwarte bikers op superruige kabaalmakende paarden. Hoe indrukwekkend was dat. Ik moest en zou zo'n motor hebben!

Mijn eerste

Na mijn havo examen werkte ik drie maanden in een kas, bezorgde een ochtendkrant en ging ook nog in de avond vakken vullen bij de Albert Heijn.



Bovenste foto: jongste dochter op de Norton

„in het midden van het beest draaide hij een sleutel om en toen werd het stil“

”het gaat niet om geld, het gaat om liefde liefde voor Britse motoren”

Genoeg verdiend en ik kon mijn eerste motor kopen, een Triumph. Ik had de Triumph Bonneville 650 cc uit 1972 al meerdere keren gespot en de kennis die hem had moest snel geld hebben voor een al aangeschafte Harley Lowrider. En Nortons waren echt te duur. Met maar 18.000 km op de teller en met net nieuwe zuigers na een vastloper was de Triumph van mij. Gedurende mijn vwo-periode en de eerste jaren Geneeskunde was ik ‘De Fonz’. De Triumph is nog steeds in mijn bezit. Altijd betrouwbaar geweest en verdient nu wel weer een restauratie, want hij heeft te lang stilgestaan.

Tijdens mijn studietijd kon ik ook voor een habbekrats een Royal Enfield kopen en een jaar later liep ik via een kennis tegen een Norton aan. Achteraf erg goedkoop, maar voor een student toch ook wel weer duur. En er moest ook nog wel wat aan gebeuren. De Norton had veel liefde nodig en ik knapte haar geduldig op. Ik weet nog hoe onderdelen van het carter naast studieboeken lagen te wachten op meer financiële rek voor het kopen van nieuwe rollagers. Met deze motor ben ik, als net afgestudeerd arts, samen met een vriend die Laverda reed (nu ook psychiater) door Ierland gereisd. Na terugkomst reed ik na mijn eerste dienst bij psychiatrisch ziekenhuis Endegeest terug en 300 meter voor mijn huis in de mooie binnenstad van Leiden liep de versnellingsbak vast. Ik dankte God op mijn blote knieën dat dit niet gebeurde tijdens de snelle rit van Holyhead naar Harwich.

British steel
Niet lang erna kwamen de carrière en de kinderen, maar de motoren

bleven. Er kwamen en gingen er, maar de Triumph, de Norton en de Royal Enfield bleven. Een BMW kocht ik voor woon-werkverkeer; de saaiheid werd een verdienste. Ook had ik nog een horror ongeluk met een Buell Cyclone, total loss en gelukkig een engel op mijn schouder. Uiteindelijk hebben we een huis gekocht met inpandige garage, mede voor de verdere uitbouw van mijn bescheiden museum van British steel. Wel een slechte investering denk ik, want wie geeft er over een paar jaar nog om dat oude ijzer als alles elektrisch is. Maar het gaat niet om geld, het gaat om liefde liefde voor Britse motoren.

En waarom ben ik nu psychiater geworden? Tijdens mijn co-schapen was er maar één opleider die geïnteresseerd was in oude motorfietsen. Je hoeft natuurlijk niet te raden wat zijn professie was ...

Tekst en foto's: Remco de Winter

NORTON NIEUWS/BAGAGEREK NW200/ISLE OF MAN TT



1. Ontwerp
2. Adapter
3. Ontwerp 2
4. Het eindresultaat

juiste diameter en ik begin met het platform van het rek. Meten, buigen en passen. De eerste poging verkloot ik omdat de tussenspijl iets te kort is en ik met wat spanning probeer om dit op te lossen. Resultaat een kromme pijp want je steekt best veel warmte in de pijpen bij het lassen.

Pasen passeert, mooi weer, in de tuin haal ik mijn passerdoos en geodriehoek tevoorschijn. Het vaste punt komt op de passagiersvoetsteun. Ik teken een malletje, draai een as van 50 mm met een gat. Doorzagen, vijlen, draadtappen. Nummer twee heb ik zo gereed. Ik moet denken aan de mts, waar ik een bloedhekel aan de leraar kreeg als hij ons de opdracht gaf om een blokje staal vierkant te vijlen. In mijn geheugen doemen nu zijn adviezen op. Mijn vrouw vindt het prachtig en denkt dat ik de adepters gekocht heb! Voor de steunen kies ik pijp van 16 mm, er hoeft tenslotte geen mud Zeeuwse kleiaardapelen achterop. Bij het ontwerp op internet werd gebruik gemaakt van een haak die je achter de framepijp boven het zijdeksel haakt. Om dit te testen maak ik een trekstang maar ben er niet kapot van. Zoeken naar een andere optie. Bij de eerste Roadsters had men het contactslot in het zijdeksel gemonteerd. Resultaat kromme sleutels en pijn aan je been. Nu heb ik bij het reviseren van de Roadster het contactslot verplaatst naar links onder het zadel, achter het bevestigingspunt van de schokbreker. Daar kan ik dus niets kwijt. Uit aluminium toolingplate zaag en vijl ik een haak, die over de draaiknop van de zadelbevestiging past. Met M6 inbusboutjes bouw ik alles in elkaar. Is mijn rek TÜV-gekeurd? Nee, ik moet de Roadster nog inrijden en dan gaan we ervaren of mijn bagagerek het houdt!

HET BAGAGEREK

’t Is druk, van alles plannen en doen. De INR staat voor de deur, in het vorige nummer vertelde ik al dat ik een bagagerekje voor de Roadster zou maken. Een idee hebben is alleen nog iets anders dan daadwerkelijk een rekje maken. En verder: een rek maken terwijl ik twee Craven bagagerekken heb liggen. Klinkt stom, maar ik ga op de INR voor de verkiezing van het mooiste bagagerek (de organisatie weet dit natuurlijk nog niet). In de vorige eeuw heb ik ooit een café racer gebouwd, je ervaart dan allerlei problemen. Maar het mooiste is om zelf iets te maken, vind ik. Na de bouw hoor je allerlei commentaren aan. Men vindt dit niet mooi of men zou dat anders doen! Allemaal leuk, totdat deze lieden het zelf gaan proberen.

Ik kijk op het web en vind een ontwerp voor een Norton Commando bagagerek dat mij wel trekt. Er staan geen maten bij en ik moet mijn ontwerp dus aanpassen aan de Roadster. Aluminium is een prachtig metaal; licht en sterk en ik ga het proberen te lassen met brandertje en aluminium lasdraad (solderen). Bij de Gamma hebben ze een rekje met allerlei aluminium buizen met wanddikte van twee mm. Mijn vriend Piet leent mij buigijzers voor de

NORTON NIEUWS (PRE-TT)

Het nieuws volgen vergt voorbereiding. Om niets te missen bestel ik al sinds Norton Motorcycles weer aan de TT deelneemt het IoM TT programmaboek. Dat is een pakketje met

Tussenstand toercompetitie

EENCILINDER

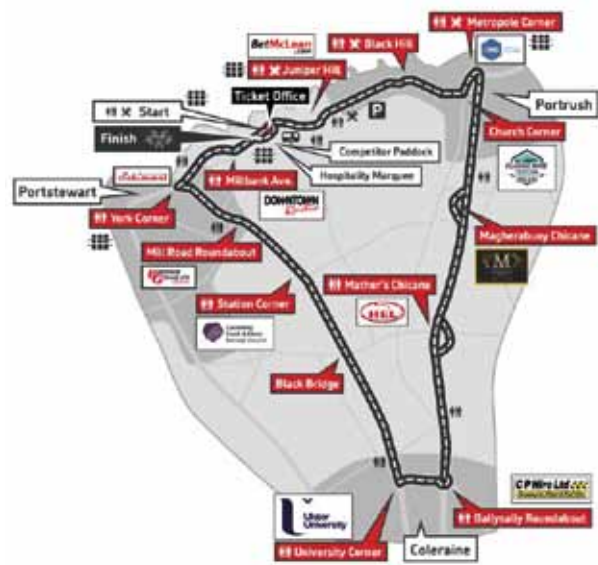
Paul van Trigt	16H	576
Jan Gaarhuis	ES2	314
Rinse Eilander	16H	176
Kokkie Heuting	ES2	85
Emiel van Dongen	Model 18	56
Mart Meulenkamp	19S	47
Martin Boer	ES2	45

PRE-COMMANDO TWIN

Pieter Roeters	Café racer	480
Alfons Vehof	650SS	153
Gerbrand Jongejans	Mercury	145
Klaas Aafjes	Domi 88	85
Nancy Koorn	N15	61
Rob de Bas	Atlas	52
H. Berghorst	Domi 88	42
Heije Meinders	Model 7	30

COMMANDO

Kees Roose	850 MK3	631
Bert van der Burg	Fastback	419
Anouk van der Burg	Commando	362
Jos Hendriks	850 MK2	242
Marcel van der Veen	850 MK3	203
Savi van der Veen	Commando	188
Jaap Remmerswaal	750	160
Heije Meinders	Commando	136
Johan Swieringa	Commando	130
Willem Sleutel	Commando	125
Bennie Hulshof	850 MK2	113
Tonnie Eppink	Commando	96
Cor Roelofs	850 MK3	90
Wim van Steyn	MK3	70
Gerrit Floor	MK3	70
John van Steyn	Commando	70
Tijmen den Besten	MK3	64
Sjaak Nugter	Commando	33
Cees van Schaik	Commando	19



veel informatie. Het blad 'Island Racer', een speciale TT-editie. Prachtige foto's en een Who's Who, ofwel: een korte beschrijving van alle rijders die aan de TT deelnemen. Daarnaast alle edities van 'Isle of Man Today', de firma brengt drie specials uit tijdens de TT. De speciale MCN Isle of Man preview en alle MCN's papieren uitgaven van vóór tot en met na de TT. Op moment van schrijven is er nog niets binnen, maar als de stroom op gang komt hoor ik moeders al roepen: "t Is weer allemaal voor jou!"

De eerste Norton Motorcycles Bike Night van dit jaar wordt georganiseerd bij Norton en 's avonds zou McPint aanwezig zijn. 's Middags loopt John al rond en passeert een garage waar de monteurs het Superlight blok aan het testen zijn. Ik speel het videotje diverse keren af, zet het stil en kijk of ik iets interessants kan waarnemen. Niet duidelijk maar ik vermoed dat er drie motoren staan. Er wordt flink aan het gas geschroefd, het lijkt de vijfde symfonie van Beethoven wel, maar dan beluisterd door een 'petrolhead'. John steekt zijn vingers in de lucht, prompt tweets van Davey Todd en Peter Hickman.

Veertien dagen later test John de V4 weer op Cadwell Park. Op 26 april een dual test van McGuinness en Todd op het circuit van Croft. McPint op de V4 en Todd op de Superlight. Kan niets vinden hoe de mannen de Superlight ervaren. Een dag later voelt Jonny Towers de SL weer aan de tand en is erg positief. Hij schrijft

Boven: het circuit van de NW200
Hiernaast: Garner showt de Superlight in racetrim

zelfs dat de Superlight "RST chromeness" past. Nu sponsort Jonny de TT al, afwachten dus. De eerste mei showt Stuart Garner het carbon frame van de Superlight. Dat ziet er gaaf uit, gewichtsbesparing, maar of dit ook tijdens de TT mag worden toegepast weet ik niet. Een dag later voelen John McG en Peter Hickman samen de SL aan de tand op het circuit van Rockingham (nog nooit van gehoord). Beide mannen leggen tezamen rondjes af, dit moet 'live' een droom zijn! De 10de mei, Norton en McGuinness krijgen goedkeuring om deel te nemen aan de NW200. Maarrrrr ... aan één regel ontkomt Norton niet en dit geldt niet alleen voor de NW200 maar ook voor de TT. Het blok mag een capaciteit hebben van 1000cc. Met andere woorden: Norton blok eruit en Aprilia blok erin. En dus: McGuinness rijdt op nagenoeg dezelfde motor als waarmee Josh Brookes vorig jaar als vijfde eindigde in de Senior race.

De Isle of Man TT-organisatie maakt de startnummers voor de Superlight race bekend. Davey Todd start met nummer 2, gevolgd door John McGuinness met nummer 3 en Peter Hickman start met nummer 10. Op 11 mei vertrekken de mannen naar de NW200 en 12 mei deelt Garner een foto van de Superlight in racetrim. Erg mooi moet ik zeggen.



DE NW200 WORDT EEN GROTE DOMPER!

Mijn bagagerek is gereed, ik ben er wel tevreden over. Afwachten of het ook voldoet. Het Norton raceteam en McPint reizen af naar Noord-Ierland waar de 90e NW200 wordt georganiseerd. Het circuit heeft de vorm van een driehoek die op zijn kop staat. Het circuit is 8,966 miles ofwel 14,43 km lang. Een rotonde, een paar flauwe bochten en een paar chicanes moeten de snelheid enigszins afremmen. De voet van de driehoek voert langs een kustweg. De naam NW200 komt voort uit de 200 mijls race die vanaf 1929 in het noordwesten van Ierland werd gehouden. Dat is heel wat anders dan vier of zes rondjes van nu. De trainingen vinden plaats op dinsdag 14 mei. McP legt drie rondjes af op de Superbike en dan zie ik hem bij University Corner over een hek klimmen (foto gevonden na speurwerk). Met de Superlight gaat het nog slechter. McP weet zich niet eens te kwalificeren. Een dag later verschijnt er een acht paginagroot artikel in MCN over Norton. De Superlight racer wordt uitvoering getest door Adam Child. Niets dan lof over deze nieuwe motor. Child gaat niet tot het uiterste want Norton heeft drie fietsen gebouwd,

voor McP, Hickman en Todd. Op je snuitje gaan levert dan geen dankjes op. Mijn zoekmachine draait overuren maar op één zintje na hoor ik niets. Bij hoge toerentallen op de lange rechte stukken zou de motor inhouden! Let wel, dit is geen officiële versie of geverifieerd nieuws. Ik hoor dat bij de TT de toerentallen begrensd zijn tot 11000 rpm. Verder vind ik nog een foto van piekerende gezichten van John en Norton's racemanager Johnny Cussack. Het blijkt maar weer eens dat testen op een circuit heel wat anders is dan daadwerkelijk racen. Woensdag valt 'Island Racer' op de deurmat. Het artikel over McPint is natuurlijk eerder geschreven en gaat er vanuit de McGuinness met Nortons eigen 1200 V4 gaat rijden. Maar dat klopt dus niet meer. Donderdag volgt een ochtendtraining en 's avonds drie races. Ik moet middagdienst lopen en we hebben een grote shutdown. Druk dus, bij thuiskomst begin ik te zoeken. GEEN NORTON in een uitslag te vinden. Balen. Vrijdag een nachtdienstje, zaterdag morgen om 07:30 zoek ik mijn mandje op. De NW200 trainingen en races zijn via de BBC live te streamen.

Dus vroeg uit bed om naar de live uitzending te kijken. Het is, in tegenstelling tot eerder in de week, zeer slecht weer. Races worden uitgesteld, ingekort en eentje wordt er afgelast. Diverse rijders kiezen eieren voor hun geld en stappen niet meer op de racemotor. Daar heeft iedereen begrip voor. Maar na circa vijf uur wachten staan de Superbikes aan de start. Het startveld is redelijk gekrompen maar McGuinness staat aan de start met de Norton. Ook Mick Grant is aanwezig, Norton's onofficiële racemanager. Hij zou met diverse oudwinnaars van de NW200 een demo ronde rijden maar deze wordt ook afgelast. De race is ingekort tot vier rondjes, geen risico's nemen en uitrijden. Glen Irwin wint voor teammaat James Hilliers en Connor Cummings op een Padgett's Honda. McGuinness eindigt als 11e, heeft naar mijn idee aan zijn verplichtingen voldaan. Dit is geen goede generale zullen we maar zeggen. Het meest baal ik nog van de reporters, ze reppen met geen woord over McP en de Norton. Dat is naar mijn idee respectloos. McP's ellende begon 2 jaar geleden tijdens de NW200. Fly-by wire gas van zijn Honda weigerde met alle gevolgen van dien. Gelukkig zijn er nog mensen die dagen na het evenement foto's delen. Zaterdag middag valt de MCN 'Sport Isle of Man 2019 preview' op de deurmat. Daar staan de reglementen bij iedere race klasse vermeld. 'The Rules' voor de Superbike: "Over 750cc and up to 1000cc, 4-stroke, 3-cylinders or 4 cylinders. Over 850cc and up to 1200cc, 4-stroke 2-cylinders. Displacement, bore x stroke must remain as homologated. Other machines admitted at

Nog meer ellende bij de IoM TT:
1. Afgebroken motorophangbout
2. McP bij de Bungalow



the discretion of management. Fuel capacity 24 litres max. Minimum weight 165 kg. Tyres any allowed (slicks), tyre warmers allowed. No maximum noise limit."

Als ik dit lees snap ik de raceboys bij Norton niet. Je krijgt dispensatie of niet. Krijgt je dispensatie dan kun je met de eigen 1200cc V4 aan de slag. Geen dispensatie dan moet je op iets anders inzetten. Op het moment van schrijven hebben we nog vijf dagen te gaan tot de TT begint. Nu is dit nog 120 uur, maar mensen zijn geen machines. Belangrijker nog, hebben de mannen



de problemen kunnen traceren en kunnen ze deze oplossen? Ik put maar moed uit een paar jaar geleden. Cameron Donald verliet toen vlak voor de TT het Norton-team omdat hij geen vertrouwen had in het 'jonge' Norton raceteam. Hij reed vervolgens zelf geen ronde uit en het Norton-team zette twee Nortons bij de eerste tien neer. Fingers crossed, zullen we maar zeggen.

DE VERREGENDE ISLE OF MAN TT

Over de TT kunnen we kort zijn. Diverse trainingen worden verplaatst en op één na worden alle races ingekort. Dit allemaal door het zeer slechte weer. Maar deze TT is geen goede beurt voor Norton Motorcycles. Bij de Superbike race komt McGuinness al na één ronde binnen. Oliedrukmeter geeft een te lage druk aan. Blijkt achteraf een kapotte sensor te zijn. Maar de eerste DNF. Ook bij de trainingen van de Superlight klasse zijn er diverse problemen. Uiteindelijk weten Todd, Hickman en McGuinness

toch een redelijke tijd op de klokken te zetten. Maar bij de SL-race valt eerst McGuinness uit. Todd zet na één ronde de Norton aan de kant. Hickman heeft meer geluk. Hij heeft maar twee ronden op de nieuwe motor getraind en de Superlight race wordt van vier ronden ingekort naar twee. Dat is nog altijd 120 kilometer, net zo lang dus als een GP. Hickman toont zijn klasse en zet 119 mph neer dat is zo'n 2,5 mph minder snel dan Michael Dunlop op de Paton. Die dan ook wint. De Senior race wordt op



vrijdag 7 juni verreden. Wordt vervroegd maar gaat wel over zes ronden. McGuinness wordt voor de start geïnterviewd, hij is wel een beetje nerveus maar gaat vooral proberen te genieten. Dat genieten is van korte duur. Van een collega krijg ik een foto doorgestuurd. McP in de Gooseneck maar er is een motorophangbout afgebroken. Bij de Bungalow geeft McP op, wederom een DNF.

Na de TT biedt McGuinness zijn verontschuldigingen aan. Het team heeft zo hard gewerkt en de monteurs hebben alles gegeven maar de gifbeker moest echt helemaal leeg. Het team zit in een dip, dat is jammer maar de voorbereiding is alles. Gokken op het feit dat je met een 1200cc mag deelnemen, terwijl de regels duidelijk zijn dat de maximale capaciteit 1000cc is, is niet verstandig. De twin heeft zeker potentie, maar ook hier was de tijd tussen het opleveren van de motor en aanvang van de races naar mijn idee te kort. Het TT Mountain Circuit vergt het uiterste van machine, techniek en rijders.

Op het moment van schrijven zijn er nog 349 dagen te gaan voor de volgende TT begint. Ombouwen van 1200 naar 1000cc zal waarschijnlijk al wel aan gewerkt worden. Voor het testen raad ik aan dat ze de NordSchleife afhuren, één rondje van ca 21 km is korter dan een rondje op de TT, maar wel langer dan een rondje rond de kerktoeren.

Tekst: **Jan Wolfert**

Foto's: **Jan Wolfert, internet**



De komende zestien pagina's zijn voor de INR. Met een verslag van het - geslaagde - weekend, een hoop foto's en de ervaring die vier clubleden opdeden tijdens een testrit op de Norton 961. Want ook dat was mogelijk in Kampen.

De nieuwe Belgische Nortondealer nam drie nieuwe Nortons mee naar Kampen. Naast de demo 961, een Dominator en een 961 Breitner limited edition. In België is men blij dat Herman Verboven (rechts op de foto) het dealerschap is aangegaan, aldus Geert Blondeel die het weekend als PR-man optreedt. "Herman is iemand met zo'n veertig jaar sleutelervaring en ook bij Norton Motorcycles luisteren ze naar hem als hij bepaalde aanbevelingen heeft".



1. John McGuinness in actie
2. Davey Todd in de Superlight race
3. Peter Hickman tijdens de SL race

International Norton Rally

Jaja, bijna een jaar gewacht, maar het was weer zo ver: INR 2019 en deze keer in eigen land. Lang keek ik er naar uit om weer alle internationale Nortonleden bij elkaar te zien.

Ik wilde graag helpen met de voorbereidingen, maar dat is er door een spontane fulltime job helaas niet meer van gekomen, sorry daarvoor. Dit betekent ook dat dit artikel niet zo uitgebreid is als de voorgaande. En zo kom ik er ook achter dat ik eigenlijk helemaal niet zoveel foto's heb gemaakt. Werken en met de motor op pad is waar ik het grootste deel van mijn tijd aan besteed de laatste tijd. Zo ben ik op het moment van schrijven net terug van een weekendje Ardennen met de motor.

Even meteen maar benoemen: wat vond ik het goed geregeld door de organisatie, wat een inzet!

Mijn ouders en Carl waren al op donderdag richting Kampen gegaan. Ik moest helaas nog die don-



derdag en vrijdagochtend werken, dus kon ik pas vrijdagmiddag richting Kampen. Ik heb in die anderhalve dag mijn ouders nog nooit zo vaak gebeld in vergelijking met normaal. Gewoon om te vragen hoe het daar was, ik was duidelijk jaloers dat zij er al waren ...

Vrijdagmiddag snel mijn bagage op de motor gegooid en met de Commando richting Kampen gegaan. Toen ik aankwam, stond de tent al. Dat was luxe, die hadden papa en Carl woensdag tijdens de opbouw al opgezet. Ik moest nog even de motor nalopen en kwam erachter dat de gaskabel bleef hangen. Carburateur uit elkaar, beetje schuren en weer in elkaar. Hij deed het weer naar behoren, in ieder geval voor 'the time being'. Na het avondeten wilde ik graag nog eventjes erop uit. Papa is makkelijk te strikken om een ijsje te halen, dus zijn we daarvoor naar het centrum van Kampen gereden. Toen we hiervan terugkwamen zei mijn moeder: "Ja jongens, ga maar even zitten." Oké, wat is er gebeurd dat dit op serieuze toon wordt gezegd? "Ja, er is iemand gestruikeld en de tentstok is gebroken." Ja Hans, ik ga het toch benoemen. Mijn tent had het sowieso flink te verduren, de scheerlijnen hebben een hoop mensen doen struikelen. Maar Hans overtrof iedereen en heeft de tentstok in tweeën gedeeld ... Twee nachten in een ingezakte tent. Ach ja, zolang je maar kunt slapen en dat is gelukt.

In de avond was er een leuke band en werd er veel gedanst (door anderen). Weet je nog van de vorige INR, over de belofte die stond om met Johan te dansen? Nou, die was ik op vrijdag in ieder geval nog niet nagekomen.

De volgende ochtend begon goed. De dag ervoor kwam Hans naar mij toe om te vragen of ik een memorit wilde maken op de nieuwe Commando om hier later een review over te schrijven. "Ehh ja?!" Tuurlijk, een kans die je niet moet laten schieten, dacht ik. Ik moet eerlijk toegeven dat ik een beetje zenuwachtig was om op die motor te stappen. Sommigen gaven aan dat het een krachtig ding is en er keken een hoop ogen mee toen Savi - en later ook ik - wegreed. Elders kun je verder inhoudelijk lezen wat ik van de rit vond. Al met al waren de zenuwen nergens voor nodig. Daarna snel van motor gewisseld, want de toertocht was al begonnen. Met een eigen binnendoorroute zijn we met een groepje naar Giethoorn gereden. Een mooie omgeving die bij mij in de Randstad schaars is. In Giethoorn stond de lunch klaar en daarna konden we mee met de rondvaart. Leuk georganiseerd, ik was er nog nooit eerder geweest. Veel toeristen, dat wel.

Toen we ons opmaakten voor de terugweg kapte de Commando ermee, wilde niet meer starten. Shit, niet weer hè ... Tijdens de Achterhoekrit gebeurde dit namelijk ook al, toen was het kapje van de zekering losgeraakt. Nu was het een doorgebrande zekering. Gelukkig was het makkelijk op te lossen en konden we vertrekken.

's Avonds was er weer een leuke band en ja, de dans met Johan staat op beeld. Ik ben van mijn belofte af, finally. Iedereen was volgens mij lekker in de stemming, een hele geslaagde avond en Jaap heeft hard mee gezongen (ja, daar zijn beelden van).



De rit van vrijdag voert zo'n beetje langs de randen van Oostelijk Flevoland. Polderlandschap met een prachtige Hollandse wolkenlucht. Tussenstop is er bij Batavialand waar de voorinschrijvers een rondleiding wacht op het replica VOC-schip de Batavia. Op het parkeerterrein is het druk met Nortons, net als de volgende dag bij de botenverhuur in Giethoorn.

De toerit van zaterdag voert langs de randen van Nationaal Park Weerribben-Wieden en door of langs historische plaatsen als Blokzijl, Genemuiden en Hasselt. In Zwartsluis wordt nog al eens een stop gemaakt bij Jv Motors. De hele dag door heeft Joost voeten aanloop van internationale Norton liefhebbers.

Een hoop ogen kijken mee als Savi en Anouk wegrijden op de 961. Als Norton dame nr. 3 van start gaat zijn er al veel kijkers vertrokken voor de toerit ...



Op zondag vertrok al een groot deel van de deelnemers, zo ook mijn ouders en oom. Ik was op maandag vrij, dus bleef nog een nachtje langer. Pas in de middag zouden de silly games plaatsvinden, maar om tot die tijd in de zon te blijven zitten, daarvoor was ik te ongeduldig. Dus vroeg ik of ik nog een ritje mocht maken op de nieuwe Commando, om toch even meer 'gewenning' te ervaren. Dat was leuk. Daarna nog met twee Fransen een rit naar Bataviastad gemaakt. Wij waren alle drie niet met de toertocht mee geweest op vrijdag, die ook naar Bataviastad

ging. Helaas hoorde ik dat de silly games niet meer doorgingen. Dan maar een langere toerit maken. Ook niet verkeerd, want we hebben echt geboft met het lekkere weer dat weekend. Ook zondagavond was er weer een band. Je merkte wel dat het al wat rustiger was, want er waren veel minder mensen op de dansvloer.

Op maandagmorgen was het tent afbreken en opruimen. Snel een ontbijtje erin en richting huis.

Dit was het weer, geen lange reis zoals vorig jaar na het INR. Ik had het graag wat verder weg willen hebben, dan hadden we meer kilometers kunnen pakken voor de toercompetitie. Een goede reden om volgend jaar naar INR in Portugal te gaan!

Tekst: **Anouk van der Burg**
Foto's: **Hans Mijnders, Anouk van der Burg**



De catering



voorzitter van NOC, Tim Harrison ↴

de barkeepers ↴





De kandidaten

Johan Swieringa
Leeftijd: 62
lengte: 185
rijdt 44 jaar motor
Rijdt normaliter op:
Norton Commando
MK2 en 3. Triumph
Hinkley's Trident 900
en SpeedTriple 900,
beiden bj. 1996

Nancy Koorn
Leeftijd: 61
lengte: 170
rijdt 43 jaar motor
Rijdt normaliter op:
Ducati Scrambler uit
2016, Norton scram-
blers (N15 1967, Nomad
1958, 500T 1949)

Savi van der Veen
Leeftijd: 27
lengte: 167
rijdt 9 - 10 jaar motor
Rijdt normaliter op:
Norton Commando
750 uit 1972 & Norton
Dominator 650SS ca-
feracer uit 1963

Anouk van der Burg
Leeftijd: 23
lengte: 182
rijdt 3.5 jaar motor
Rijdt normaliter op:
Yamaha MT09 2018
Norton Commando
1971

Hans heeft bedacht dat het leuk zou zijn als er drie Nortondames een proefrit maken en daarvan verslag te doen voor het clubblad. Hij vraagt Johan, die op vrijdagavond al een rondje heeft gemaakt, wat zijn route was, zodat allen hetzelfde stuk rijden. Uiteraard worden Johan z'n bevindingen ook meegenomen. Op zaterdag zijn de dames aan de beurt.

De vragen

WAT VALT JE OP IN HET ALGEMEEN?

Johan: Zeer mooie motor om te zien. Ik vind deze retro prima gelukt op basis van de Norton Commando Roadster uit de jaren 70. Met name de stand van de dubbele achterveringselementen corresponderen met het vooroverhellende blok. Het was nog mooier geworden als de achterste framebuis van de nieuwe ook wat schuiner was gemaakt. Zie hiervoor een oude Roadster. Verder zeer goede afwerking, Waarom het remvloeistofpotje van de achterrem op de plaats zit waar het niet hoort blijft echter een raadsel.

Nancy: Mooie, netjes afgewerkte motor. Een oud motorconcept in een modern jasje, retro in de meest letterlijke zin.

Manoeuvrerend met de motor valt op dat de stuuruitslag vrij klein is. Niet een kleine draaicirkel dus. Groter dan die van de Duc en veel groter dan die van de oude Nortons.

Savi: De motor is gewoon erg mooi en makkelijk om op weg te rijden

Anouk: Uiterlijk spreekt me aan: sportief, mono-seat (en zelfs als tweezitter te veranderen), café-racerstijl. Wat ik wel minder vind zijn de spiegels en knipperlichten. Dit vind ik niet stoer genoeg in vergelijking met de rest van de motor.

WAT VIND JE VAN DE ZITHOUDING/ZADEL EN BEDIENING VAN DE REMMEN EN KOPPELING E.D.?

Johan: Deze voelen prima aan de handen / voeten. Hoewel de achterrempedaal een beetje uit het lood lijkt te zitten t.o.v. de voetsteun. I.t.t. de oude Norton Commando zit je in de motor i.p.v. erop. De zgn. zit-en-bedel stijl op de oude Nortons is voorgoed voorbij en dat komt het rijden op een naked ten goede. Je schuift niet naar achter op het zadel bij een forse snelheid. Met de knieën gedrukt tegen de tank en een strak motorpak kun je vrij goed en lang op hoge snelheden rijden. Dit was met de oude alleen vol te houden

met een tanktas voorop en een duopassagier achter je. Dit is echt een hele goede aanpassing. De veerelementen en remmen zijn boven elke twijfel verheven omdat het Ohlins en Brembo's zijn. Koppeling is bruusk in het opkomen maar zeer licht. Kwestie van gewenning.

Nancy: Alleen de benen / knieën passen niet echt lekker in de smalle flanken van de tank, verder is de zit prima. Gewaarschuwd werd voor de giftige remmen maar dat is m.i. een kwestie van normaal doseren.

Savi: De zithouding is erg prettig en lekker sportief. Zadel zit goed, hier krijg je vast geen harde kont van ;) Koppeling en remhendels zijn op maat af te stellen naar de grootte van de hand van de rijder. Dit is (voor een vrouw ;)) erg handig, maar dat zal wel gebruikelijk zijn bij nieuwe motoren. Hendels zijn erg licht qua bediening.

Anouk: Je zit wat naar voren, maar naar mijn idee nog wel comfortabel. Ik merk met mijn lengte wel dat ik goed aan het eind van het zadel moet gaan zitten, wil ik met mijn benen goed uitkomen langs de tank. Ik heb nog niet eerder gereden met remklauwen van Brembo. Wel ben ik de remmen van mijn MT09 gewend, die net zo accuraat en met een kleine beweging al ontzettend remmen. Waar bij de Commando uit 1971 de remweg lang is, is dat bij deze nieuwe zeker niet het geval. Koppelen gaat opwaarts soepel, terugschakelen op een nog een redelijke snelheid geeft een aardige klap, dit verloopt wat minder soepel dan dat ik gewend ben bij mijn MT09.

REED JE ER MAKKELIJK MEE WEG / KON JE MAKKELIJK WENNEN AAN DE MOTOR?

Johan: In mijn geval was de koppeling een verrassing maar het beestje eet uit je hand. Wegliggig is perfect. Rechthout stabiliteit dik in orde. En net als de oude Roadster hoe langer je er op rijdt hoe meer de neiging ontstaat om te gaan scheuren. Dat is een goed teken voor een motor.

Nancy: Ter oriëntatie werp ik, als ik op de motor zit, altijd even een blik naar beneden; schakelen links / remmen rechts of net andersom. Oei, hier zien beide pedalen er precies hetzelfde uit ...

Echt wennen duurt wat langer, het begint toch altijd eerst als de spreekwoordelijke kat in het vreemde pakhuis.

Savi: Ja, juist. Dit vond ik juist het meest positieve punt. Ik vond het een zeer geschikte moderne motor om voor het eerst op weg te rijden. Houding en bediening waren erg gemakkelijk en het stuurgedrag ook erg wendbaar (vooral bij het wegrijden).

Anouk: Toen Hans naar me toe kwam met de mededeling dat we een testrit mochten maken, werd ik wat zenuwachtig, zeker toen het moment daar was en er aardig wat mensen omheen stonden. Vooraf aan de hand van reacties van anderen had ik een beeld gecreëerd. De Commando was fel en je moest uitkijken als je boven de 4000 toeren kwam, want dan zou die knallen. Totdat Jaap me even deed realiseren dat mijn MT09 115 pk heeft. Dit stelde me een soort van gerust dat het met dit testrondje wel goed moest komen.



Ja, de Norton is niet te vergelijken met mijn MT09. Dit deed ik dus wel heel erg en daarom was ik ook wel teleurgesteld toen ik terugkwam. Hij heeft zeker power, en naar mijn ervaring gaat hij pas vanaf 5000 toeren echt wat kracht geven. Er is makkelijk mee weg te rijden, wel even wennen dat de Commando wat stug is en je dus aardig moet leunen in de bochten.

HOE RIJDT DE MOTOR BIJ HOGE EN BIJ LAGE SNELHEDEN EN HOE IS DE WENDBAARHEID BIJ LAGE SNELHEDEN?

Johan: Bij lage snelheden komt de injectie om de hoek kijken. Dan rijdt het net als twee niet goed afgestelde Amals. Maar wat je moet leren is dat deze brommer in zijn koppel moet worden gehouden. Dan functioneert alles beter. M.a.w. in vergelijking met de oude Nortons die vanaf 2000 rpm je in de vierde versnelling naar voren sleuren dient dit bij 4000 rpm te worden gedaan, want anders gebeurt er niet zoveel. Wendbaarheid is goed alleen de draaicirkel is niet klein. Overigens tussen de 4000 en 6500 rpm komt de motor goed tot zijn recht. Met de handelbaarheid kun je op elk wegdek uit de voeten. Kies je apex in een bocht en hij gaat er in en komt er ook weer uit zoals jij dat wil. Daarbij voelt de motor licht aan, is zij stabiel en vergevingsgezind. Kortom een motor die vertrouwen geeft aan de rijder. Tel daarbij op het lage zwaartepunt en de ground clearance en je weet genoeg. Nancy: Tussen het (heel) langzaam rijdende verkeer op de N307 richting de dijk was hij niet echt in z'n element, vond ik hem toch wel bokkig. De Duc houdt daar ook niet zo van maar is soepeler en een oude Norton is wat dat betreft nog meer relaxt; met gemak stapvoets in z'n twee. Eenmaal alleen op de dijk rijdt de motor prima, geen hinderlijke trillingen o.i.d., stuurt perfect. Het lage stuur is prettig t.o.v. van de wat hogere sturen die ik gewend bent; rechtop zittend vang je toch een stukje meer wind.

Savi: De motor begint te brullen vanaf circa 4500 toeren, dan gaat hij als de brandweer, dat is gewoon leuk. Bij lage snelheden ondervond ik iets minder plezier omdat ik de motor best vond schokken en (gemaakt?) poffen bij het terugschakelen. Ook was het even zoeken naar de juiste versnelling bij lage snelheden in bochten, maar dit is ook wennen.

Anouk: Zoals ik hiervoor al zei, ik ben met mijn eigen motor gewend, dat met met een kleine lichaamsbeweging de motor al meebeweegt. Dat is hier niet het geval. Ik zie dit niet direct als een nadeel, maar meer als een kwestie van gewenning. Daarom heb ik de volgende dag (zondag) gevraagd of ik nog een stukje mocht rijden, om niet van één momentopname uit te gaan. Dat vind ik dan ook wel lastig; echt iets definitiefs uitspreken over de Commando. Ik vind de motor zowel bij hoge als lage snelheden prima rijden. Hoewel ik bij hoge snelheden wel veel wind vang en daardoor wat moeite heb om op snelheid te komen.

WAT VIND JE VAN HET VERMOGEN EN KOPPEL?

Johan: Is anno 2019 niet veel met plm 30 pk meer dan voorheen. Koppel zie boven: m.a.w. houd het gas open. Maar de motor is wel een die met twee cilinders wel lineair vermogen afgeeft.

Nancy: Naar hedendaagse begrippen is het vermogen misschien niet zoveel, voor mij persoonlijk meer dan voldoende. Het aantal pk's is vergelijkbaar met die van de Duc en een stuk meer dan de Nortons die ik gewend ben. Savi: Van dit type vond ik het vermogen niet hoog genoeg, de motor was niet snel, maar ik heb begrepen dat er in augustus/september een zwaarder type beschikbaar komt die mogelijk wat meer pit heeft.

Anouk: Ik ben dus 115 pk gewend, dan valt dit wel even tegen. Los daarvan, rijdt het gewoon lekker door. Wat koppel betreft: netjes. Zoals eerder gezegd, omhoog is vloeiend, terug gaat toch iets minder soepel.

WAT IS DE MAXIMALE SNELHEID DIE JE OP DE DIJK HEBT GEREDEN?

Johan: 190 km

Nancy: 120 km. Natuurlijk lang niet echt uitgetoetst dus (net boven de 4000 toeren), maar ik ben niet zo van hard rijden.

Savi: 160/170?

Anouk: Ehh .. Meteen wat Hans zei was "boetes zijn voor jezelf". Ik heb de 160 km net aangetikt. Wat is eigenlijk de topsnelheid? Want ik vond dit toch best lang duren en had moeite om tot deze snelheid te komen.

WAT VIND JE VAN HET MOTORGELUID?

Johan: Te zacht. Hoewel hij minder rammelt dan de eerste uitvoeringen.

Nancy: Mechanisch geluid toch wel teveel, lekker uitlaatgeluid te weinig (maar aan dat laatste is natuurlijk wel wat te doen ..)

Savi: Het motorgeluid vond ik niet mooi, te machinaal.

Anouk: Hij maakt een hoop mechanisch geluid. Tijdens het rijden hoor je dit heel erg. Tot ik erachter kwam echt mijn benen tegen de tank aan te sluiten, dan sloot je het geluid af, logisch, maar dan moet je geforceerd zitten. Het klinkt daarentegen wel lekker rauw, maar krijg ik wel vraagtekens of er iets in elkaar draait of niet. De uitlaten zijn mild, prima geluid, maar kan altijd harder!

GEEF EEN CIJFER TUSSEN DE 0 EN 10 VOOR:

	Johan	Nancy	Savi	Anouk
Ontwerp	9	8	9	8
Motorgeluid	6	6	4	7
Feit dat het een Norton is	8	9	9	10+

Anouk: Daar moet Norton ook wel credits voor krijgen. Ik vind het wel een hele hoge prijs voor wat je ervoor krijgt, er zitten verder ook geen opties op. Hier moet je echt Norton-liefhebber voor zijn, want de productie en afwerking zijn mooi en er zitten zoveel manuren in. Het is geen

massaproductie natuurlijk, dus daar betaal je voor ...

WAT WIL JE NOG VERTELLEN OVER DEZE RIT MET DE 961?

Johan: De motor is duidelijk gemaakt voor de oudere motorrijder die kennelijk nog wat neigt naar de oude Nortons. Maar als je deze motor goed tegen het licht houdt zal hij ook de jongere rijder kunnen aanspreken. Echter dan zal er meer aan de weg getimmerd moeten worden omdat de jeugd denkt aan een antivirus op je computer bij de naam Norton. Maar de intentie die Norton heeft met zijn motoren in deze prijs categorie zal voor de meesten een brug te ver zijn omdat voor dat geld completere motoren te koop zijn en zeker in de naked bike/classic bike/café racer wereld van dit moment. Het is de prijs die mij zal weerhouden. De helft er af en ik zou haar kopen. Daarnaast is de 650 markt een betere voor ons en de rest is een goede belegging. Nog een klein punt. In vergelijking met Triumph, die al van 1990 aan de weg timmert, is Norton net begonnen. Triumph heeft er ongeveer 7 jaar over gedaan voordat zij van het modulair bouwen afstapten en in 1997 met de moderne blokken kwamen. Norton is goed bezig met de 4 cilinder te delen door 2, waardoor een betaalbare motor op de weg komt zoals de Atlas. Nancy: Een leuke en unieke ervaring natuurlijk. Maar: voor de prijs van één 961 kun je bijvoorbeeld ook een oude én een nieuwe motor kopen ... Zelf prefereer ik dan het rijden op zowel oud als nieuw. Hoewel ik toch wel zeer benieuwd ben hoe zo'n nieuwe Norton scrambler rijdt t.o.v. die andere scramblers.

Savi: Zaterdagochtend kreeg ik, nadat ik net een half uurtje uit bed was, het verzoek en de kans via Hans om een rit te maken op deze motor. Direct was ik enthousiast, uitgeslapen of niet, dit moest ik proberen. Het was een hele eer en belevenis om deze motor te mogen proberen. Toch een soort van onbereikbaar iets... Mijn enthousiasme werd met name veroorzaakt doordat ik de motor vooral heel erg mooi vind en dat zorgde ervoor dat mijn verwachtingen erg hoog en gespannen waren. Het is een fijne motor om weg te rijden, vooral voor rijders die niet (vaak) op nieuwe motorfietsen wegrijden, erg comfortabel. Doordat het vermogen niet extreem groot is, is er op dat gebied geen spanning bij het wegrijden en gaat hij niet met je op de loop :) Qua sturen was het iets zoeken in de bochten bij lage snelheden, waarschijnlijk zat ik in te hoge versnellingen, maar dat zal wel wennen zijn. Met hoge snelheden en in lange bochten was dit weer goed onder de knie te krijgen en was het ook wel genieten. Toch ben ik niet verliefd geworden op het karakter van de motor, het geluid is gewoon niet om warm van te worden, vooral in vergelijking met een oude Norton.

Helaas staat voor mij het prijskaartje ook niet in verhouding tot het genot dat ik er tijdens deze rit op heb gehad. Anouk: Je kunt niet na een rit van 10 minuten een motor maken of kraken. Vandaar mijn tweede ritje, dit voelde al veel beter aan. Als ik geld teveel had, had ik wel een

serieuze overweging gemaakt om hem misschien te kopen, maar dan liever die Dominator die te koop staat! Dus Herman, kan ik die motor een keer voor een dagje huren? Haha.



Het vermogen van de 961 valt Anouk, die 115 pk gewend is, tegen. Wat dan weer klein bier is in vergelijking met de 214 bhp van de V4RR uit de folder.



De prijs weerhoudt hem van een echte deal want, aldus Johan: "De helft eraf en ik zou haar kopen".

VANAF DIT
PUNT GE-
ZIEN LIJKT
HET MEER
EEN TREF-
FEN VOOR
CAMPERS
...
NADERE
INSPECTIE
LEERT DAT
ER TOCH
EEN HOOP
NORTONS
STAAN,
WAARON-
DER OOK
BIJZONDE-
RE EXEM-
PLAREN.



OP ZATERDAGAVOND
START GERARD NUMEIJER
Z'N MANX, DOET HEN-
NIE KROEZE EEN RONDJE
OVER HET VELD OP Z'N
SPEEDWAY NORTON EN
WORDT OOK DE DUBBELE
NORTON TOT LEVEN GE-
WEKT VOOR EEN DEMO-
RITJE.

HET BIJZONDERE AAN
DEZE UIT DE KLUITEN GE-
WASSEN NORTON IS DAT
DE MOTORBLOKKEN NIET
ACHTER ELKAAR STAAN,
MAAR TEGENOVER EL-
KAAR.
OVER DEZE KLAPTON
VAST MEER IN HET VOL-
GENDE CLUBBAD: JAN
WOLFERT IS GESLOT IN
GESPREK MET DE EIGE-
NAAR, MET PEN EN PAPIER
IN DE AANSLAG.

GESLEUTELD WORDT ER
OOK.
HANS REPAREREET DE
KOPPELINGSKABEL VAN
DE N15, HENRY VERWIJ-
DERT VUIL UIT DE CARBU-
RATEUR VAN Z'N 16H



And the winner is



RECHTS: DE
TWEË OUDSTE
NORTONS
ZIJN VAN 1925
EN 1927.

LINKS: DE
OUDSTE DEEL-
NEMER IS 83
JAAR.
DE JONGSTE
IS ANOUK
MET 23 JAAR.



EVEN IS ER MISVERSTAND
OVER KILOMETERS VER-
SUS MILES, MAAR DIT IS
DE DEELNEMER DIE OP DE
NORTON DE LANGSTE AF-
LEGDE NAAR KAMPEN.



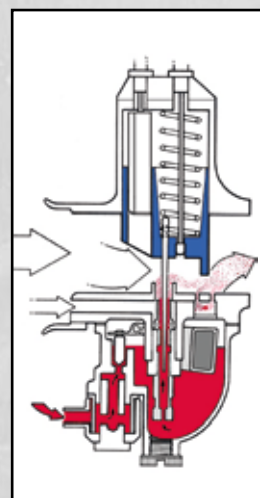


MET DE MOTOR AAN DE HAND

wandelend door Marshall Cavendish's RoadBike

Jet: Brass tube with a carefully calibrated hole used in carburetors to control the flow of fuel, air or mixture. Similar parts are used to restrict oil flow in some lubrication systems.

Een carburateur is een ding van aluminium waar je een verstelbare sproeier in stopt. Zo'n sproeier kostte drie pakjes Drum met vloeien ontbrak dan ook in de Bing carburateur van mijn Puch. Oja, er was nog iets op het carburateursproeiergebied. Af en toe kon er een zandkorrel in de sproeier terecht komen, de brommer ging tegensputteren. Dan blies je dat vuiltje er met de mond uit. Drie dagen later smaakten aardappelenbloemkool-gehaktbal nog steeds naar koper-benzine. Mijn opa (Batavus Combisport) raadde me aan om altijd een paardenhaar op zak te hebben. Met die noties bleven de Bings, Dell'Orto's en Amals verder een



black box. Totdat ik te maken kreeg met een onwillinge bijmotor, een BSA B40. Met hulp van een tech-

nische streekgenoot kwam de boel weer op de rails. Wat was het geval? Een te grote sproeier had een enorme klimaatsverandering in de carbu veroorzaakt: de boel stond er voortdurend blank. Van verneveling was geen sprake meer. Ja Spechtenborst, sproeiers hebben ook maten.

Al vaker had ik een studie van Amal gemaakt. Voor mij betekende dat het bekijken van het bekende (?) plaatje met de verschillende standen van gasschuif en sproeiernaald en de volgorde waarin je de carburateur afstelt. De beelden konden binnen mijn hersenpan maar niet beklijven.

Dat veranderde toen ik voor mijn site www.boemknaalplof.nl (staan ook vintage Spechtenborstverhalen op) een stukje schreef over de economische schade die de Britse Amal moet hebben opgelopen nadat in 1975 de gelijknamige Libanese sjitischeverzetsbeweging werd opgericht. En passant stuitte ik op een zeer uitgebreid en rijk geïllustreerd artikel op vintagebikemagazine.com over onze Amal. Alle gaatjes, holletjes van het Concentric-type worden tot

erop neer dat de carburateur zeer gevoelig is voor de kleinste veranderingen die het verschil betekenen tussen lekker doortrekken of met de motor aan de hand naar huis sjokken. Zo kan het schoonmaken van een sproeier met een metalen dunne gitaarsnaar grote gevolgen hebben: je kunt er de doorgang mee uitslijten of er mini-braampjes in achterlaten. Hier kunnen alleen zachte heelmeesters optreden. Met dank aan opa blijft de paardenhaar in de pocket.

Jet type helmet: One in which the ears of the wearer are covered, as well as the top and rear of the head, but leaving the whole face clear. The same as open face.

Ideale helm, te dragen in combinatie met zowel jaren zestig- als negentigmotorfietsen. In gedekte grijstinten wordt-ie ook nog geaccepteerd bij jaren veertig- en vijftigmaterieel. Nu heb ik het alleen over de modieuze kant en over smaak waar disciplinelooos



mee wordt omgesprongen. Gele hesjes (inmiddels ook nog een verhaal apart geworden) zijn helaas gemeengoed geworden onder bestuurders van AJSSen, Honda Dreams en Norton Commando's. De plusfour die de heer van de teddyboy onderscheidt, zie ik nauwelijks nog terug op onze vintage bikes. Maar wel, god betere, op een Kawa Ninja 400 bij een gentleman's ride.

Maar van de jethelm ben ik vooral een pleitbezorger door de mogelijkheid er een klep van een paar euro op te kunnen klikken. Rain or shine. Want de zonneklep is ook een regen-, hagel- en sneeuwklep. Hij beschermt je snuit tegen hardhandige neerslag én tegen laagstaande zon.

Bij zelfs peperdure integraalhelmen ontbreekt die mogelijkheid. Ja, of je moet met een integraalcrosshelm op je test willen rondgaan.

De integraal helm heet veiliger te zijn. Maar daar is wat op af te dingen. Bij de opkomst in de jaren zeventig werden ze nog wel eens weggezet als nekkenbrekers. Ik neem aan dat die kwalificatie niet meer van toepassing is. Maar de schittering van een laagstaande zon - die ook bij een zonnebril verstrooiend werkt - geeft niet het gevoel van een verhoogde verkeersveiligheid.

En met de integraalhelm mag je vanaf 1 augustus dit jaar ook al niet eens meer in de bus zitten of je op het gemeentehuis vertonen.

Joule: Metric unit of work and energy; 1 joule = 0.012 Kpm = 0.7375 ft lb = 0.2388 cal. = 0.0009478 Btu.

Komt dat nou omdat een overgrootvader van me ooit de streekromandood vond door als koetsier van een bierwagen te tuimelen? Ik kijk met bewondering naar James Prescott Joule (1818-1889). Ja hij was zoon van een bierbrouwer, runde de biertent twee decennia, maar hij is natuurlijk veel bekender als de man die aantoonde dat warmte een vorm van energie is. Toen ik verder ging schrijven aan dit stukje stond ik op het punt al mijn natuurkunde op tafel te gooien om te vervolgen met een lekker verhaal over calorische waarden, draaikracht, pk's, Newtonmeters, momentsleutels. Daar kwam ik natuurlijk niet helemaal uit. Maar Joule is wel een prachtkerel die voor ons veel te betekenen heeft gehad. Wat nu?

Als ik me dreig te vergalopperen is het tijd voor een paardenmiddel. Een paardenmiddel waar iedere radeloze stukjesschrijver naar grijpt: de zoekmachine wordt gestart. In ons geval combineerde ik Joule en Norton in een zoekopdracht, Enter en hé verdraaid. Er is weliswaar niet het verband dat je hoopt, namelijk dat onze James Lansdowne (1869-1925) nog natuurkundeles heeft gehad van Joule.

Wel heb ik een zeer verheugende mededeling. Er blijkt een firma te zijn die is gespecialiseerd in 'lichtoplossingen'. De firma heet Norton, ja N-o-r-t-o-n en is onderdeel van de Nederlandse handelsmaatschappij Spaapen uit Montfoort. Ze brengen onder heel veel meer ledlampen in armaturen op de markt die zijn bestand tegen schokken van maximaal 20 Joule.

Nou weet ik dat het bestuur heel



veel aan het hoofd heeft, en zeker na de INR echt toe is aan rustig vaarwater. Maar wat zou het mooi zijn als er officieel bij Spaapen op wordt aangedrongen om hun Norton-verlichtingsset passend te maken voor inbouw in onze ES's, 16H's en Commando's. Alsjeblieft jongens.

P.S. De Btu staat voor British thermal unit en wordt vrijwel alleen nog - mondjesmaat - in de Verenigde Staten gebruikt om de hoeveelheid warmte uit te drukken die nodig is om een pond avoirdupois aan water een graad Fahrenheit te doen smelten. Pond avoirdupois (massagewicht) en Fahrenheit zijn historisch interessante maar in dit kader ook onhandelbare begrippen uit de tijd dat elk land zijn eigen bunder, voet of roede erop nahield.

Tekst en foto's:

Engelbert Spechtenborst jr.

Metworstrally



kortom gezelligheid kent geen grenzen. Op het late uur in de rust en de volgende morgen, gelukkig zonder houten kop, weer op voor het uitgebreide ontbijt.

Het is min of meer het openingstreffen van het seizoen. Wederom in goede en gastvrije handen van Heije en Henja op de camping 'De Warme Bossen te Schoonloo', iets buiten Assen. Voor de regelmatige Metworstbezoeker inmiddels een bekende locatie.

De uitbaters Sylvie en Rob hebben het nodige aan het buitenplan gewijzigd zodat een groter aantal motoren droog kon staan. De ontvangst was hartelijk met koffie, thee en belegde kadetten voor de hongerigen onder ons. Na zo'n rit is het altijd even uitblazen, zeker omdat de temperaturen geen zomers karakter hadden, gelukkig wel nagenoeg droog overgekomen. Na de installatie op een juiste slaapplek met Kees R. - ook een rustige stille slaper - direct de gezelligheid opgezocht om weer even bij te praten onder het genot van een Grolschje. De Randstaddruk valt dan ook meteen van je af. De interne mens kon 's avonds in de bistro met - nog steeds - de Laverda worden opgevuld. Een ruime maaltijd voor een heel schappelijke prijs. De ervaring is dat de eerste avond het langst duurt omdat de tijd altijd gewoon voorbij vliegt;

ineens ging regenen en hagelen. Gezien het remgedrag van mijn niet-Norton was het verstandig niet in de groep mee te rijden. Een mooi excuus om met de dames heerlijk in een rustige omgeving te onthaasten. De rit was wederom een succes en werd door allen uitgereden. De middag vloog snel om. 's Avonds werd wij vergast op een uitgebreid meerkeuzediner dat meer dan voldoende was om weer op krachten te komen voor de avond. Heije had geen dj of band ingehuurd. Een goede beslissing want de praatdrukke had het volume van de muziek overstemd. Het verbaast telkens weer dat er meer dan voldoende gespreksstof is, het gaat maar door ... Naast de drankjes gingen de schalen met allerlei hapjes rond. En toen was het rusten, op naar de volgende morgen: het ontbijt, het afscheid en het vertrek. Zondagochtend is een heerlijk moment om onderweg te zijn. Het weer was dit keer veranderlijk en kil maar dat heeft de pret niet mogen drukken. Heije en Henja, wederom bedankt en tot volgend jaar!

Tekst: **Rob de Bas**
Foto's: **Heije en Henja Meinders**



- Advertenties -

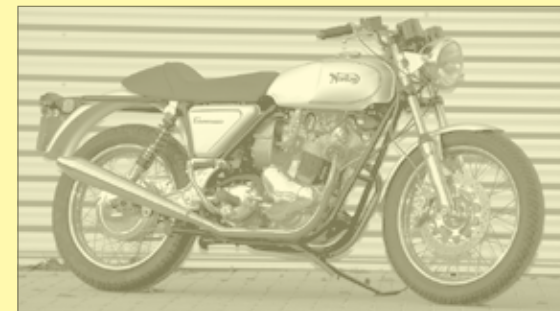


Holland Norton Works
Norton twin specialist

Industrieterrein Treslongpark
Satellietbaan 31d
2181 MG Hillegom
tel: 0252 - 376641
06 - 51282160
info@hollandnortonworks.eu

Openingstijden:
bel of mail als je langs wilt komen

- Norton twin specialist
- Fabricage van de Perfect Commando
- Reparaties en restauraties
- In- en verkoop van Norton twins
- Levering van originele Andover Norton onderdelen en speciale Commando producten



Exclusief dealer van Colorado Norton Works onderdelen
Kijk voor afbeeldingen en prijzen op onze website

www.hollandnortonworks.eu

Te koop



MOOIE NORTON DOMINATOR MODEL 88

De motor is geheel gereviseerd en voorzien van een belt koppeling en elektronische ontsteking. De originele spatborden en koppeling zitten erbij. Ik ben de derde eigenaar. Motornummer en framenummer zijn gelijk. Richtprijs € 7.500,00
Bellen kan na 19.00 uur op 035-5313170 Wiebe de Boer jr.

BRAM Motoren



GEOPEND:
kijk op de site

OP AFSpraak:
06 - 51080629
brammotoren@
kpnmail.nl

BEURZEN:
kijk op de site

ZUIDERWEG NAAST NR. 100
2289 BR RIJSWIJK ZUID

RIJ DOOR HET WITTE HEK NAAR LOODS 10
AFSLAG DELFT NOORD / RIJSWIJK OP DE A13

www.brammotoren.nl

"Er is weer een berg Norton eencilin-
der-spul binnengekomen. Met de na-
druk op ES2 frames, blokken, versnel-
ling bakken, plaatwerk, carburateurs.
en div. Lucas en Smiths spul". BRAM



KALENDER

AUGUSTUS

23-25 **Begoniarally**, Staden (B)
info in dit nummer

T

SEPTEMBER

1 **Seventies Cycle Run** (classic sprint), Ringlaan Eeklo (B)
info: www.70cyclerun.be

7 **Exotentreffen**, Doorn
info: www.exotentreffen.nl

13-15 **Webbvortreffen**, Vierhouten
info: www.webbvortreffen.nl

20-22 **Vlaaietreffen**, Epen
info in dit nummer

T

21 **Nationaal Veteraan Treffen**, Woerden
info: www.nationaalveteraantreffen.nl

OKTOBER

13 **Busch en Damrit**, Uitgeest
info in dit nummer

T

26 **Oldtimerbeurs Barneveld**, Manège 'Voorwaarts' Kootwijkerbroek
info: www.barneveld90.nl

NOVEMBER

17 **Onderdelenbeurs Wormer**, Sporthal Wormer
meer info volgt

T

DECEMBER

13-14 **Central Classics**, Expo Houten
info: www.centralclassics.nl

COLOFON

De NCN is opgericht april 1974, geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer V595.426, aangesloten bij de Stichting Eenhoornfederatie en de KNMV. Clubblad Unapproachable verschijnt 6 maal per jaar. De contributie bedraagt 34,50 euro per jaar, bij machtiging 29,50 euro. Eenmalige kosten inschrijving: 2 euro. Het lidmaatschap voor een gezinslid bedraagt 6 euro per jaar. Betaling geschiedt door overmaking op IBAN NL68INGB0003161093 t.n.v. Norton Club Nederland, Oeffelt. Adreswijzigingen moeten worden doorgegeven aan de ledenadministratie. Bestuur en medewerkers dragen geen verantwoordelijkheid voor ingezonden artikelen en advertenties.

BESTUUR

VOORZITTER:

Johan Swieringa, Grote Kerkstraat 12, 8861 EJ Harlingen
0517-234253 / johan.swieringa@gmail.com

SECRETARIS:

Rob de Bas, Dr. Koomansstraat 8, 1391 XB Abcoude
06 - 10355885 / rob@bastax.nl

PENNINGMEESTER / LEDENADMINISTRATIE:

Cor Roelofs, Kuipersstraat 4, 5441 XL Oeffelt
0485 - 361834 / corroelofs@hotmail.com

ALGEMEEN BESTUURSLID / PROMOTIETEAM:

Klaas Aafjes, Dorpsstraat 133 B, 1566 AE Assendelft
075 - 6874583 / mariangroenenberg@hotmail.com

ALGEMEEN BESTUURSLID / WEBMASTER:

Bennie Hulshof, Menting 7, 7471 TK Goor
0547 - 260711 / samstam@caibway.nl

MEDEWERKERS

PROMOTIETEAM:

Gerbrand Jongejans, Busch en Dam 11 A, 1911 MS Uitgeest
075 - 6874415 / sinniejong@hetnet.nl

REDACTIE CLUBBLAD:

Hans Mijnders en Nancy Koorn, Kweekweg 31,
7315 AP Apeldoorn, 055 - 5761311 / nancy.koorn@planet.nl

TOERCOÖRDINATOR / ARCHIVARIS:

Heije Meinders, Condorhorst 6, 9502 HN Stadskanaal
0599 - 612666 / hmeinders@planet.nl

EENHOORNAFGEEVAARDIGDE:

Rob de Bas, Dr. Koomansstraat 8, 1391 XB Abcoude
06 - 10355885 / rob@bastax.nl

TECHNISCHE INFO

EENCILINDER

Jelle Bethlehem, tel: 072 - 5154975

DOMINATOR

Constant Trossel, tel: 0252 - 523040

e-mail: constanttrossel@gmail.com

COMMANDO

Constant Trossel, tel: 0252 - 523040

Willem Sleutel, tel: 0314 - 643218 van 20.00 - 22.00 uur

ELEKTRISCH

Peter de Wit, tel: 030 - 6035737



WWW.NORTONCLUBNEDERLAND.NL

36th
BEGONIA RALLY
August 23-24-25/2019

OPEN HUIS
VAKANTIEHOEVE STADEN
Ieperstraat 157
8840 Staden
www.nortonclubflanders.be

**Sluitingsdatum nummer 5:
15 augustus 2019**

