

Zo goed als

Standhouders op beurzen hebben het al tijden door. Roestige onderdelen en in verregaande staat van ontbinding verkerende restauratieprojecten gaan weer mee naar huis. Klassiekerliefhebbers willen niet meer winters lang sleutelen. Ze willen rijden. En dan komt prettig sleutelen in de vorm van liefdevol onderhoud vanzelf. Dat hoort er nu eenmaal bij.

Inspringen op de markt dus...

Oplettende aanbieders sjouwen dus niet meer met vette bakken. Zij doen het werk en ze leveren jouw droom gepoetst en startklaar. En ze worden soms wat moedeloos van die paar fossielen die zeggen dat ze het thuis allemaal veel goedkoper kunnen. Dit verhaal wordt geschreven door zo'n fossiel dat één keer in alle eerlijkheid de kosten van een eigen restauratie heeft opgeteld. En het venijn zit hem in het 'eerlijk'. Kopen en direct rijden is daarom vanaf nu een bespreekbaar alternatief. En vaak betaalbaarder dan dat je denkt. Bij Harm in Bergambacht vonden we meer dan één reden om tot onmiddellijke aanschaf over te gaan. En dan hang je. Glimlachend en aan een zijden stroop... Harms Motorcycle Company is geboren uit passie. Harm helpt je graag op het schavot.

Passie en de Poen

Nadat Harm zijn bouwmaterialenzaak had verkocht nam hij vijf minuten denkpauze. Daarna stond hij neurënd op, want hij had zijn plan allang getrokken. Harm wilde van zijn passie zijn beroep zijn broodwinning maken. En je brood moet je betalen, dus het moest allemaal wel serieus aangepakt worden. Ten eerste wilde hij zijn bedrijf representatief maken zonder in standaard 'marmeren vloerengedrag' te vervallen. Ten tweede wilde hij niet in de vette bakken en de roestige spullen traject terechtkomen. Ten derde wilde hij schik in het verhaal houden. Schik zit in de breedte. Er is meer dan één merk, er zijn ook andere budgetten dan die je met vijf

cijfers schrijft. Vanuit die insteek is er kwaliteit in de breedte waarbij een in nieuwstaat stralende Morini 350cc V-twin net zo begeerlijk is als een MV viercilinder. En wanneer je even door je afgunst heenblijft dan moet je beseffen dat "veel geld" voor een MV of een Norton Manx helemaal niet hoeft te betekenen dat zo'n motor dan ook "duur!!" is. Feitelijk is het heel eenvoudig; "handel"

moet betaalbaar zijn. Anders is een bedrijf een museum in plaats van een zaak. En Harm verkoopt geen kaartjes aan de deur. Dus de duidelijkheid is er. In de werkplaats staan de motoren die niet 'salonfähig' geacht worden. T150's, nog wat Laverda Twins en een vertederend asser-tieve Imola.

Proeven aan klassiekers

Momenteel zitten we in een 'Markt' waarin er veel oude normen en waarden verschuiven. Het willen aanschaffen en berijden van een klassieker, dat kan in een opwelling gebeuren. En dan moet er direct gestuurd worden. Blijkbaar is het geld ervoor. Blijkbaar zijn er 'daar buiten' mensen die er de tijd voor hebben. Mopperden we uit de kift terwijl het laatste eigen project in de steigers op de B2 brug staat. Daarover berichten we later. Het Motor-E-motion project wordt net zo weinig origineel als de motor waar we nu met koffie in de hand naar zitten te kijken. De koffie smaakt prima en het ziet er naar uit dat het bij één bak blijft. Het blijkt onder garantie te gaan vallen, maar onder de koffiezet unit wordt eens steeds grotere plas zichtbaar. Britse motoren met ervaring mogen -maar hoeven niet per sé- een druppeltje olie morsen. Over koffiezetdingesten hadden we nog niet nagedacht. Om de schrik te



nieuw...

boven te komen vertelt Harm nog over een andere tak van sport waar hij zich mee bezig houdt. Hij verhuurt klassieke motoren. "Klassiek" moet hier wat verstandelijk geïnterpreteerd worden. De verhuurmotoren zijn allemaal wel elektrisch startend en niet Engels. Harms hart ligt bij Britse motoren, bij Norton. Maar zijn liefde maakt hem niet blind.

En dan ga je met je goeie gedrag

In het wat recentere deel van het klassieker-aanbod zitten een hoop motoren die -met behoud van emotie- erg



inzetbaar zijn. Wij zijn nogal gefocuseerd op die emotie. Harm was daarom al rustig uitleggend al een paar motoren verder toen hij merkte dat hij zijn gevolg kwijt was. Fotograaf Ad heeft een voorliefde voor Italiaans vervoer en voor Britse verkering, maar dat terzijde. In de ogen van puristen is een Moto Guzzi Special als café racer natuurlijk een gotspé. Harm kwam rustig teruglopen naar zijn twee verloren kinderen. Maar die wilden helemaal niet gered worden. Verloren zijn in de glans van rode lak en blank aluminium, dat is het mooiste wat er is. Op het achterspatbord zit een dure driedimensionale sticker als een druppel gestold glas. De Moto Guzzi is een Rob Noorlander Special. Uit Luxemburg. En natuurlijk zijn er mensen die zich afvragen: "Rob Noorlander?" Dat kan. Rob is een genetisch liefhebber van echte twins. Denk aan het rijtje Ducati, Moto Guzzi en Harley-Davidson. Na vertrek uit Nederland begon Rob in Luxemburg, onder de vleugels van de fabriek, weer met zijn passie: het leven met- en van Ducati's. Rob werd zelfs officieel Harley Dealer en als we het goed hebben gaat het hem in het Groothertogdom redelijk naar den vleze. Veel Nederlandse passionado's vonden- en vinden hun weg naar Luxemburg en inmiddels rijden er in ons land aardig wat Duc's en Guzzi met Rob's chique sticker achterop. Onze Moto Guzzi is daar een heel representa-

tief voorbeeld van. En mensen die erbij zweren dat er niets boven fabrieksoriginaliteit gaat, die moeten maar eens slikken en toch doorlezen. Onder de spots staat een Italiaanse café racer van het zuiverste water, of laat het de beste Lambrusco zijn. Lambrusco, dat vergelijk past wel. Lambrusco is sprankelend en is na een fles in de avondzon veel heftiger dan dat het lijkt. De Guzzi heeft de goeie kleur en Rob Noorlander is dus met de techniek doende geweest. Al in de showroom ziet de compact gestrekte Moto G. eruit als het enige andere waar een puber over denkt. Na over de natte dweil te zijn gereden trekt de Guzzi een duidelijk

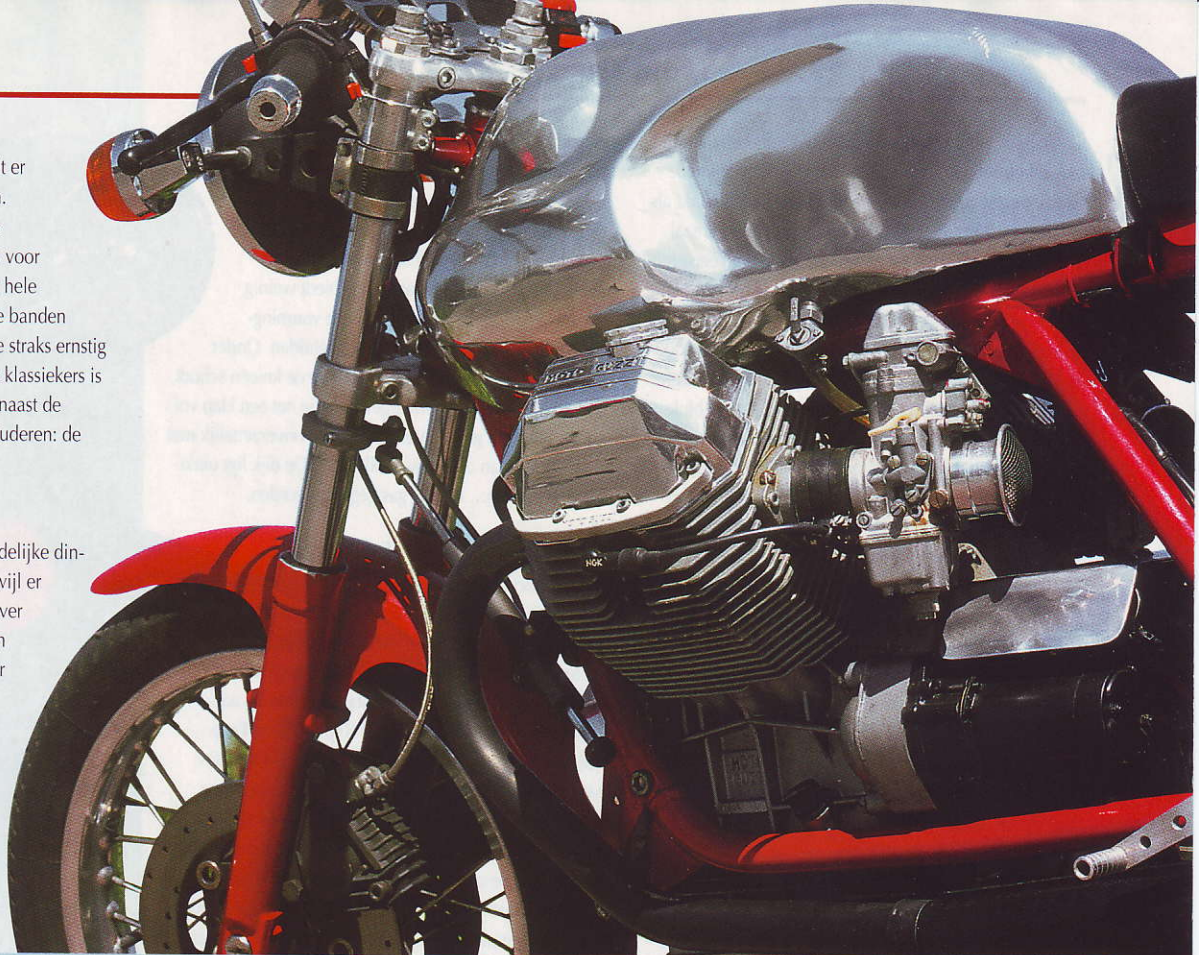


nat profielspoor over de planken van de showroomvloer. Planktechnisch gezien zit er nog ruim voldoende profiel op de banden. Een zorgelijk kijkende Harm meldt dat de motor tot nu toe meer voor de 'show' dan voor de "GO!" is gebruikt. Dat houdt in dat het hele kunstwerk zo goed als vers is, maar dat de banden mogelijk wat verhard zijn. Daar zullen we straks ernstig rekening mee gaan houden. Omgang met klassiekers is van alle objectiviteit gespeend. Gebogen naast de motor lopend kun je maar één ding concluderen: de Guzzi voelt zelfs mooi aan...

Buiten spelen

Het zonlicht doet vriendelijke dingen met de Guzzi. Terwijl er glimmers en glinsters over de lak en de aluminium tank dartelen staat de motor zelfs al op jiffy zo snel te wezen als alleen een sportieve Italiaan dat kan zijn. En dan mag er gestart worden.

En als ze het niet mooi vinden, dan luisteren ze maar niet. Hele dikke Dell'Orto's en een stel



Lafranconi's. Dat zijn ingrediënten die zelfs een pan lauwe hutspot nog spannend maken. Op een getunedede Guzzi zorgen de attributen ervoor dat de Guzzi klinkt als muziek die nooit in een EO documentaire te horen zal zijn. Geluidstechnisch zitten we in de hoek van een Spielbergfilm waarin een Tyranosaurus Rex net van zijn veearts te horen krijgt dat hij voor de rest van zijn leven op een vegetarisch dieet moet. Voorlopig draait de 1000 cc V-twin wat obsceen boerend op zijn chokes. Na een minuutje is er zoveel warmte gegenereerd dat het blok begint op te pakken. Denk niet aan de hese wanhoopskrijs van een 120 pk zeshonderdceecce viercilinder die een mep met de zweep krijgt. Ergens in het vette hart van de Guzzi beginnen de pedaalemmer grote zuigers energiek heen en weer te stuiteren. Aan de kant waar de veertig millimetergaten van de Dell'Orto's zitten begint de motor net zo te slobberden als dat de Redactionele Bulldog dat bij zijn bak vreten doet. Er zijn verhalen over een opgezogen Pekinees en verdwenen knieschijven. En zelfs de meest socialistische, vanuit Amsterdam geëmigreerde, Volvo rijdende dijkbewoner met dubbele alimentatie moet het bekenen: Lafranconi's klinken mooi. Meer gasgeven laat ze gewoon mooier klinken. Uit dit glasheldere betoog blijkt natuurlijk dat het spul vanaf driekwartgas tot aan de nok domweg "MOOIST" klinkt. En mensen die het daar niet mee eens zijn, die luisteren maar niet. Met een gerelaxte 'KLIK' gaat de bak -indirect via de rearsset- in zijn één. En met een voetbalveldbrede draai gaan we de weg op om dijken te pesten.

Schudden van plezier

Met zo goed als geen toeren dreunt de Guzzi over wat verkeershindernissen. Bij de derde verkeersdrempel is de boodschap luid en duidelijk door: Hier is de klassieke aanpak voor perfect bochtenwerk tot in detail verzorgd.

Alleen bij motoren met een keiharde vering en -demping blijft de rijwielgeometrie onder alle omstandigheden zo goed als ongewijzigd. Zwaar op de polsen leunend vang je de eerste klap met je polsen op. Eén stuk wielbasis verder klappt het achterwiel kort op. Het harde zitje biedt weinig soelaas. AU!! Maar het blok zit in de warming-up fase en maakt al veelbelovende geluiden. Onder de beeldschone tank en ter hoogte van de knieën schudt de krachtbron als een zwaargewicht die net een klap vol op de bek heeft gehad. Verstoord maar onverzettelijk met de suggestie van onoverwinnelijkheid. De dijk ligt uitdaggend te zonnen... Er mag gas gegeven worden.

Stelt natuurlijk eigenlijk niets voor...

Deze Guzzi heeft bijna een volle liter slagvolume en heeft de handen van Rob Noorlander gevoeld. We hebben geen dyno uitdraai gezien, maar we denken er niet veel naast te zitten met de gok dat er zo'n tachtig-vijfentachtig paarden aan boord zijn. In vergelijking met de 140 plus idems Fazer 1000 is dat natuurlijk maar een heel matig vermogen. Mensen die daar verder op ingaan moeten terug naar "AF". Rijden op een special zoals deze Guzzi heeft als het op indrukwekkende getallen alleen te maken met je hartslag en je adrenaline niveau. Bij zusterblad Auto Motor Klassiek 'loopt' de Redactionele Buick. Een dikke achtcilinder gorgelt net zo dreigend als de Guzzi na een hand gas. Met het gas er op gorgelt de Guzzi niet alleen, het gesterkte apparaat gaat er ook met een lome nadrukkelijkheid maar met een onverwachte voorwaartsdrang rap vandoor. Vooruit ligt een mooie doorlopende bocht waar iedereen de Alfa van fotograaf Ad al dramatisch in de weg ziet staan. Ad zelf rent al positie kiezend heen en weer. Ad rijdt Ducati en Alfa. Hij wordt altijd extra bewegelijk als er Italiaans spul voor de lens komt. En in Ad's foto bocht is er direct de eerste 'bijna doodervaring'. Totaal in trance door de in- en uitlaatzmuziek vergeten in te sturen. Voudje... Begrijpelijk op zo'n fiets... Klinkt ook zoooo mooi... Met wat improvisatie worden de 1000 cecees platgedrukt en gaan er twee volle handen gas bij. Door dat gas geven wordt het geluid nog mooier, maar nu laten we ons niet foppen. Nee hoor! Strak in lijn met de motor wordt de bocht gepakt zonder krassen op de vangrail te maken. Het harde banden verhaal maakt zich kenbaar doordat de toch echt op temperatuur zijnde achterband een half metertje opzij stap.

Fotograaf Ad staat met zijn duimen omhoog.

Ad doet veel racefoto's. Hij denkt dat de bocht expres zo dynamisch genomen werd. Pfoe..., warm onder zo'n helm.

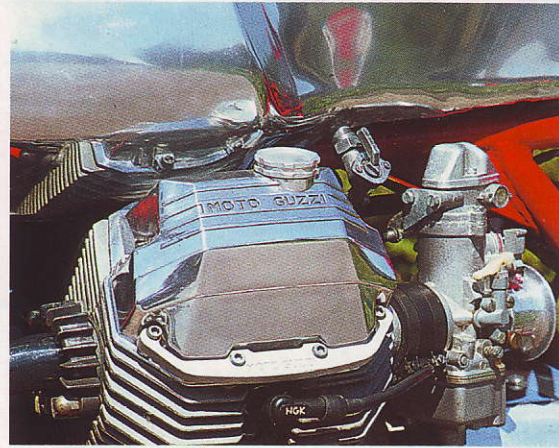
Na de foto's

Ad gaat weer verder naar een volgende opdracht. Er kan nu dus gewoon gereden worden. In feite eet de Noorlander Special uit de hand. Er is dus voldoende vermogen. Dat vermogen komt er op een ontspannen manier, maar wel erg indrukwekkend lineair uit. We hebben Rob's recept er niet bij gekregen, maar voorzichtig gokken we op een veel lichter gemaakt vlieg-wiel, gebalanceerde kruk en zuigers met meer compressie dan normaal. In zijn zijn Hollandse tijd was Rob Noorlander ook altijd druk doende met grotere kleppen en hetero nokkenassen. We praten dan over de meest klassieke vorm van tuning. En dat werkt nog steeds. Door de krappe liter heeft de motor volop vermogen vanuit de kelder. Als het toerental



gestadig en akoestisch nadrukkelijk stijgt, dan merk je dat het blok veel mooier doorloopt dan een standaard Guzzi 1000 blok ooit gedaan heeft. Boven de 160 kilometer per uur zit je tollend in de wind en brullen het in- en het uitlaatgeluid samen met de storm om je helm een oorverdovend lied. 160 Plus is misschien stoer op de snelweg. Waarschijnlijk laat de Guzzi bij dat tempo en spoor van dwarrelende lease auto's achter.

Op een tempo waar Netelenbos mee kan leven slenteren we over wegen en door dorpen. Bij een terras staat de informeel geparkeerde Alfa van Ad. Er wordt gestopt voor ondervraging en analyse. "Ik dacht dat je nog moest werken?" "Ja, met dit weer zeker..." de stralende freelancer heft zijn glas. Rijders op Japanse Harley klonen met namaak Harley geluid worden vanaf terrasjes misprijzend bekeken en becommentarieerd. Harley rijders worden doorgaans minzaam nagekeken, ook als ze een uitlaatsysteem dat mogelijk niet helemaal street legal is onder hun fiets hebben hangen, BMW rijders krijgen het respect waar ze recht op hebben. "Overigen" worden verregaand genegeerd voor zoverre ze niet hinderlijk merkbaar zijn. Honda Pan Europeans zijn voor terraszitters structureel onzichtbaar. Net als Yamaha TDM's. Op zich maakt dat niet uit, Pan's en TDM's zijn -net als de BMW's die net al voorbij kwamen- bij uitstek motoren voor mensen die domweg genieten van veel probleemloze kilometers draaien. De "GO!" dus... Tijdens onze terras tussenstop en verkeersevaluatie zien- of horen we geen Britse fietsen. Ad schudt de verklaring losjes uit de mouw van zijn T-shirt: Nieuwe Triumphs raken zoek tussen de importeur -die in Frankrijk zit- en het aangeslagen dealernet dat hier in de Lage Landen smacht en wacht. "En alle klassieke Britse motoren zijn natuurlijk weer kapot", aldus sprak de Ducatist stralend van tevredenheid met zichzelf en zijn visie. Ad zit in de binnenste cirkel. We kennen hem. Hij bedoelt het niet kwetsend. Met een druk op de knop wordt de Guzzi weer wakker geschopt. Op de schaal van terras-attentiewaarde stond de grote V-twin al bovenmatig te scoren terwijl hij op de jiffy stond. Nu het beest braaf -maar niet bepaald binnensmonds- op nullast voor zich uit staat te mopperen heeft de Guzzi de aandacht van iedereen binnen gehoorsafstand. Vreemd genoeg huilt er niemand. Niemand kijkt boos. De Guzzi is het middelpunt van een ruime kring glimlachende gezichten. Met on-Nederlands vertoon van pure emotie steekt zelfs een stralende, Algemeen Beschaafd Nederlands ogende terras bewoner een opgeheven duim op. Een midvijftiger met een trotse Heinekenspoiler heft zijn glas. In de gauwigheid tellen we vijf gouden ringen en drie Rolexen met brillanten. Puur op de gok wijzen we op een meterhoog oprijzende Jeep op de breedste wielen. Trots knikkend wordt het glas nogmaals richting Guzzi geheven. Sommige dingen moet je ruim zien. De Motor-E-motion ploeg geeft de rijk beplaatte Jeep eigenaar twee opgestoken duimen. Rolex Harrie heft zijn glas in dank. Drie keer proosten. Die heeft zijn beweging voor vandaag wel weer gehad... Wanneer de Guzzi langs terrassen sluipt trekt de motor net zoveel aandacht als een fout geparkeerde auto dat met wielklemmensjouwers doet. Ook na honderd kilometer dijken en terrassen zijn er vanaf de Moto Guzzi alleen maar tevreden gezichten gezien. Bij heel veel passerende motorfietsen kijken de leden van de slimmere sekse niet- of met een lichte frons. Tot onze verrassing is de grote, gemene en toch niet echt stille Guzzi



Glimmende koppen!

erg vrouwvriendelijk. Meisjes glimlachen vanachter calorische arme drankjes. Dat geeft overpeinzingen tussen de dijslingers. De voorlopige slotsom is dat meisjes en motorfietsen zeker niet te afgetraind moeten zijn. Dat is een tevreden conclusie. Geen seksistische... En we duiken weer een bocht in.

Voor wat de pret betreft kun je op de Guzzi wonen. Fysiek zijn er grenzen. Sportief Italiaans komt door geen enkele ARBO wet. Op zich maakt dat niet uit. Deze motor dateert nog uit het tijdperk dat de mens zich moest aanpassen aan de machine. Indertijd was ergonomie nog geen toegepaste wetenschap, maar toeval. Na een lange rit werd de berijder gewoon uit het zadel getakeld in hurkstand tegen een muur gezet. De motor moet weer terug naar Harm. De Moto Guzzi rijder voor één dag vindt dat net zo spijtig als hij pijn in zijn polsen, knieën, rug en kont heeft. Bij het afscheid krijgt de Special een klopje op de tank. "Oh ja, helemaal vergeten. Harm, wat moet 'ie kosten? Twintig of zo?..." "Nee joh, ...vijftien..." En daar ben je dan mooi klaar mee als je net een schuifpui hebt gekocht. Twintig... dat was een schrale troost geweest. Maar vijftien... En zo'n schuifpui rijdt voor geen meter... Staat er ook nog een T150V in Amerikaanse uitvoering... Kost zeven. Mooi weer, schitterend gereden. Zulke prijzen verpesten je dag. De enige troost is dat die schuifpui de woonkamer erg motortoegankelijk heeft gemaakt. Maar toch... Vijftien...! Bij het afscheid roept Harm nog na dat hij interesse heeft in de aankoop van interessante klassiekers in een meer dan mooie staat. Ja logisch... Wie niet?

**The Motorcycle Company,
Ambachtstraat 3 Bergambacht,
(0182) 35 24 76**



**MOTOR
emotion**