

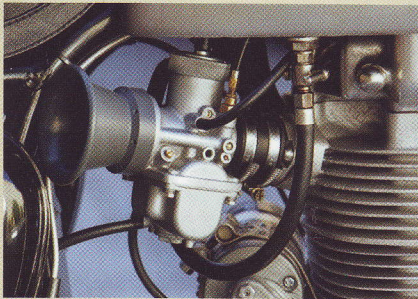
Tony Sandel



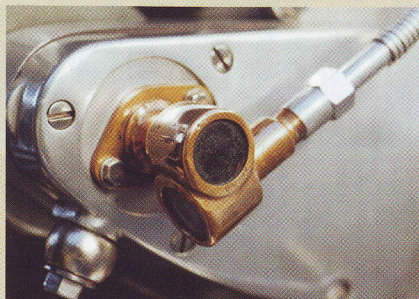
l's motorwereld

Tony Sandell uit Zuid-Afrika heeft een 'bonte' verzameling motoren. Hij kijkt dwars door merk- of continentverdwazing heen. Een tweetakt 'jankijzer' staat bij hem broederlijk naast een blaffende eencilinder kopklepper of een dikke twin.

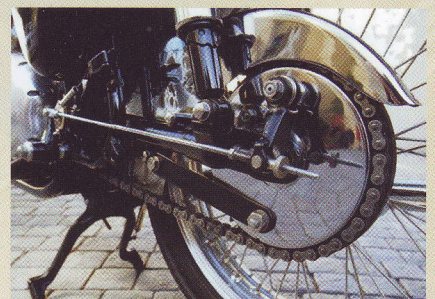




De carburateur is moderner dan de Amal GP die erop hoort. Loopt 'ie beter mee.



Aan de toerenteller kun je zien of de oliepompe zijn werk doet.



Halve naaf trommelrem in topstaat.

Tony heeft nog veel meer van die gigantische klassiekers dan de vier die nu voorbij komen. Gigantisch in de zin van elk in hun eigen 'leefgebied' gewoon geweldige machines. Totaal, maar dan ook totaal verschillend van karakter. Ook het restaureren gaat bij ieder van de drie totaal verschillend. Juist het iedere keer zo anders moeten opereren maakt het zo boeiend voor de dakpanelenleverancier van de andere kant van de wereld. Dat past trouwens ook een beetje bij de 'pionier-achtige' geest die in Zuid-Afrika nodig is, wil je wat bereiken. Het lijkt een beetje op Australië (waaraan Tony zich dan ook wel verwant voelt, hij heeft er ook contacten).

Lekker raggen

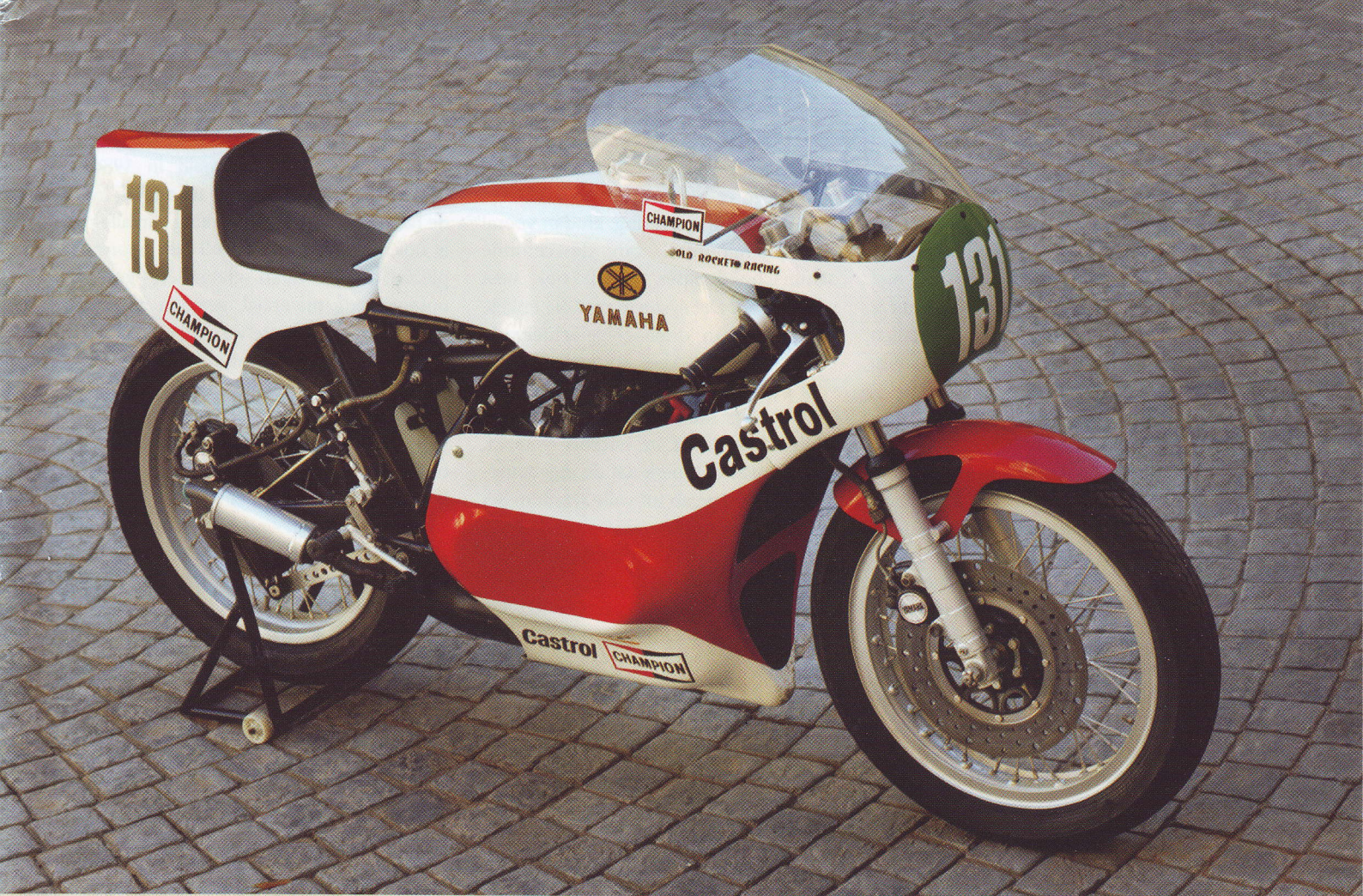
Eerst de BSA DBD 34 Goldstar in Clubmanracer uitvoering. Al voor de oorlog waren er sportieve en race-eencilinders bij BSA. Wegmotoren die omgebouwd werden tot wedstrijd fietsen, heel gebruikelijk in die jaren. Na 1946 ging dat weer gewoon door en vandaar dat strikt officieel een Goldstar nooit een 'fabrieks'racer was. Dus kocht je in de

meeste landen waar ze leverbaar waren zo'n fiets gewoon met een kenteken. Dat de nummerplaat heel vaak in de schuur achterbleef omdat er alleen op cross- en racecircuits gereden werd, was weer een ander verhaal. In wezen was het opsnoeren van zo'n prachtige BSA sportmotor een soort van een 'verplicht nummer'. Als je van klassieke motoren houdt, zo luidde heel lang de gangbare mening, dan kon je niet om Britse machines heen. Die waren in Tony's vriendenkring dan ook volop te vinden. Logisch, want 'we' zitten immers in Zuid-Afrika. Ruige offroadritten zijn in Zuid-Afrika een normaal ding, dus niet dat verkrampde dat Nederlanders daarover wel eens willen hebben. Dat de rijkere onder de boeren voor hun plezier op snelle ongedempte eenpitters reden was in de jaren vijftig en zestig heel normaal. De BSA Goldstar in wat we nu offroaduitvoering zouden noemen, was dan wel ongehoord geliefd in Amerika, ook richting Zuidpool, rondom Johannesburg, kon je er zalig mee uitwaaien.

Dikke kop

Toch zien we op de foto's een compleet uitgevoerde wegmotor, eigenlijk zoals hij standaard uit de fabriek kwam. Tony wil de machine niet meer 'overbelasten'. Bij Sandell moet een motor een 'ziel' hebben, hij moet hem aanspreken. Anders kan hij nog zo waardevol zijn, Tony hoeft hem niet. Zo 'sprak' een 50 cc Honda C 110 die zelfs een tijd in zee had gelegen, hem zozeer aan dat hij er weer een fonkelnieuw kopkleppertje van maakte... En de BSA had hem 'verteld' dat hij toch maar niet meer zoals vroeger de bush in moest... Tony Sandell is gek op de sublieme fiets, geen misverstand! Snel, zeer 'rijdbaar' en fraai. En een zalig geluidje meneer... Maar Tony ontdekte nog veel meer. Namelijk de - in zijn woorden - erbarmelijke productiekwaliteit. We slaan het beschrijven van de speurtocht naar onderdelen, het reviseren en totaal nieuw maken van de uitgewoonde Goldie

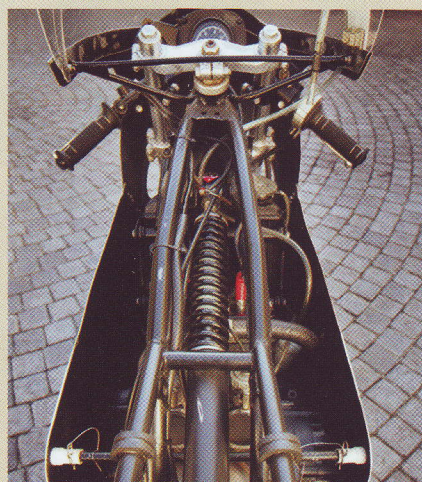




Geen trommel, wel een 'period' schijf.

even over. De motor op de foto's is volledig inzetbaar en in een staat, zo schitterend dat ze er in Birmingham nog een puntje aan kunnen zuigen. Maar Tony knapte tijdens de herbouw toch wel heel erg af op de onvergetelijk slechte pasvorm van - óók originele - onderdelen die nog verpakt waren in het originele BSA vetvrije papier. En dan te bedenken dat het hier om een model ging dat normaal gesproken extra aandacht kreeg op de fabriek. Het was immers een echt vlaggenschip voor BSA. Na de eerste keer restaureren was het nog maar zo-zo, er moest bij het inrijden nog heel wat na'geschaafd' worden. Eigenlijk betekende het 'na-werk' bijna een twee-

De veerkrachten worden rechtstreeks aan het balhoofd afgegeven. Technisch heel mooi.

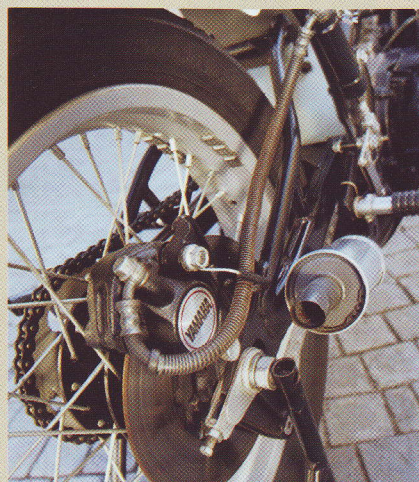


de restauratie, deze keer volledig op de praktijk gericht. Nu is dit exemplaar inderdaad die prachtige SuperSingle die bedoeld was. En ja, zo'n eenpitter met zo'n 'dikke harses' is een streling voor het oog.

Tweetakt raket

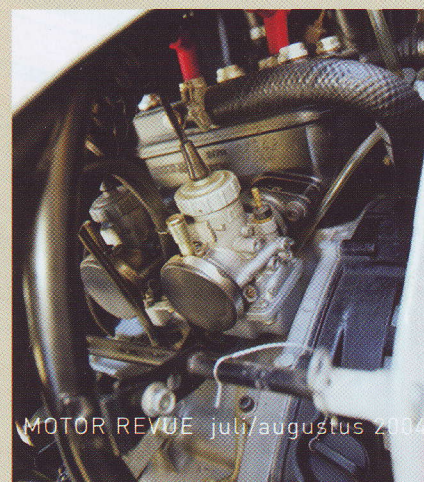
Totaal tegengesteld en toch weer zo vergelijkbaar is de Yamaha TZ 350 uit 1974. Deze Japanse tweetakt is ook een echte 'clubmanracer'. Deze keer door de fabriek zonder kenteken en weg-attributen aan de man gebracht, maar toch gaat de vergelijking feilloos op. Er zijn hele sterke 'links' met de RD wegmotoren en zelfs de MX en YZ crossers

Op een grote-serie motor zou een achter-schijf nooit zo gemonteerd worden.



van het merk met de stemvorken hebben technisch met deze productieracer te maken. Want de luchtgekoelde straat-RD 350 deelt in principe zijn carters en inwendige motorblokdelen met de race-TZ. Het is zelfs zo gek dat er bij voorgaande modelseries (de YDS straat- en de TD racemotoren) net als de BSA eerst een wegmotor was, die fabrieksmatig 'verbouwd' werd tot productieracer. Sinds de komst van de TZ zien we waterkoeling op deze modern gebouwde racers, terwijl de wegfietsen nog jarenlang luchtkoeling zullen hebben. Maar de vergelijkingen blijven opgaan. Als de straatmodellen in 1980 een radicale opwaardering ondergaan, zien we eigen-

Later komen we deze 'opvoerspullen' ook op de weg tegen.



lijk gewoon een gemoderniseerde, licht teruggetunede TZ 350 verschijnen, nu mét kenteken en verlichting. Die nieuwe RD 350 LC heeft - zelfs uitwisselbare - cilinderblokken a la TZ. Terug naar Tony's TZ. Een echte, dus geen RD met racespullen. Nog meer dan de Goldstar is een TZ een 'limited edition'. Getallen van 200 gebouwde motoren worden gehoord.

Weggooien die rem

Bij de restauratie van dit exemplaar ging het voornamelijk om de uiterst moeilijke zoektocht naar onderdelen. Want om maar een voorbeeld te noemen, de wielen van een TZ zijn zeldzaam. Niet omdat ze zo slecht waren, maar omdat iedereen die een TZ kocht er meteen gietwielen met dubbele schijven in monteerte. In de jaren zeventig waren die wielen uit één stuk bijzonder modieus. Gespaakte wielen waren oubollig, achterhaald en onderhoudsgevoelig. En dan zo'n trommelrem, van dat magnesium ding moest je heel precies de vier oplopende remschoenen afstellen, anders 'deed' 'ie niks. Niet 'stoer' en dus remklauwen die zichzelf stelden. Onzin natuurlijk, maar de mode he? Weg ermee, dus... En zie nou maar weer eens aan zo'n prachtige rem-trommel te komen. Tegenwoordig kun je een knappe motor kopen voor de prijs van zo'n 'wegwerp-rem'.

Het past gewoon...

Natuurlijk was het blok niet meer bij de les. En dan is het in orde maken van de krukas een belangrijk gegeven. Omdat zo'n TZ graag toeren draait, is de balans

zeer belangrijk. Zo'n tweetakt parallel-twin trilt namelijk heftig van binnen, ook al merk je er rijdend niet zo heel veel van. Ook de achtervering, en dan vooral de ophangpunten van de centrale achterschokdemper, willen ook best uitscheuren. Dat systeem met die enkele demper op een 'driehoekige achtervork' is niet echt nieuw. Veel motoren van (ver) voor de oorlog hadden al een dergelijke achtervering. Maar dat was ondertussen al heel wat jaren in onbruik geraakt. Yamaha was het merk dat de ingebouwde voordelen ervan tot volle wasdom liet komen. Eerst op de crossers vanaf 1973, later dus op deze TZ productieracer. Nog weer later wordt het ook een handelsmerk voor de wegmotoren. Die RD 350 LC van 1980 had het dus ook. Net als BSA Goldstar's bleven TZ's lang dienst doen op de circuits. Omdat het technisch concept zozeer 'het goede' was en de technische ontwikkeling voornamelijk op tuning-gebied plaatshad, kon je als priveecoureur de motor steeds blijven verbeteren. Daarbij waren er framebouwers als Seeley, Harris en ook de Nederlandse Nico Bakker, die op verzoek betere rijwielgedeeltes konden leveren voor een getuned TZ blok. Allemaal redenen waarom een originele TZ nu echt zeldzaam is. Net als voor de BSA waren het de internationale contacten die Tony aan de gezochte onderdelen hielpen. Duur, veel duurder dan BSA pullen. Groot verschil was wel dat als een zuiger of krukaslager eenmaal achterhaald was, het ook zondermeer paste.

Bijvoorbeeld een tandwiel voor de versnellingsbak dat bijvoorbeeld in 1984 gemaakt was, paste zonder mankeren in de bak van de TZ. De afwerking van alles is ook iets waarom Sandell een enorm plezier heeft. Geen gietgallen, geen onregelmatig materiaal, gewoon netjes, overal. Dat is het grote verschil tussen de Brit en de Japanner. Natuurlijk loopt de 350 cc tweetakttwin stukken harder dan de 500 cc viertakt eencilinder, maar daarvoor is twintig jaar verschil in tijd en ontwikkeling verantwoordelijk. En daarbij spreekt het weer voor de BSA dat hij zo 'inzetbaar' is en - zeker in verhouding - veel beter stuurt. De grap is dat dit thema bij mensen die stukken simpeler denken dan Tony en dus vóór de één en tégen de ander zijn, reden is om elkaar fanatiek te vervloeken. Tony 'lekker' niet; die zet de beide supermachines graag naast elkaar. Broederlijk! Hij laat het van zijn stemming afhangen waarmee hij naar een evenement gaat.

'Gewone' Guzzi

Grappig genoeg is na deze zeldzame exoten juist een 'gangbare' motor zijn favoriet. Gelukkig voor ons is dat alweer een heel 'andere'. Want een Moto Guzzi Le Mans 1 is toch wel weer wat anders na deze racers. Een dik, zwaar stoterstangen V twinblok met cardan lijkt niet sportief te kunnen zijn. En inderdaad, echt op grote schaal zijn ze niet ingezet in de wegacerij, deze stevige 'tractoren' uit Mandello dell Lario, Italië. Toch past de Guzzi heel goed bij de Yamaha en de BSA. Ook de Le Mans is gebruikt bij langeafstands-

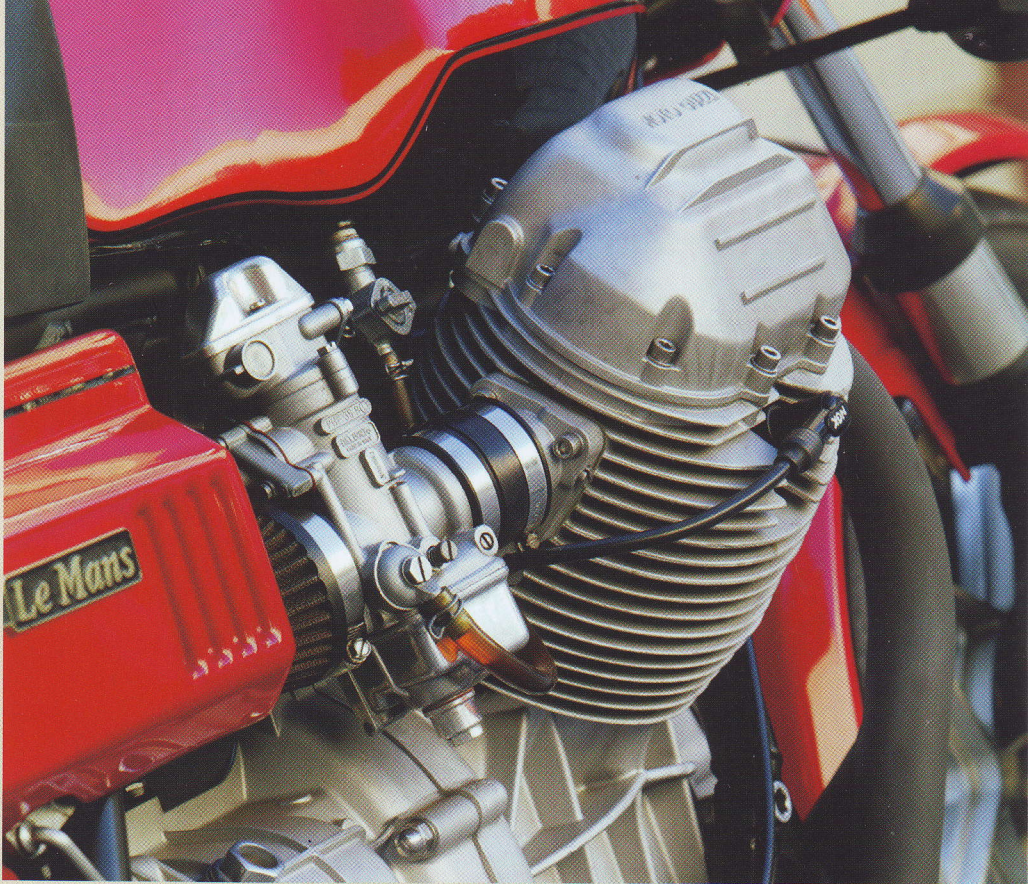


aces. Zelfs de naam verwijst naar het beroemde circuit waar evenementen als de 24 uursrace zoveel mensen in spanning konden houden. Want vergis je maar niet; ondanks de weinig 'opbeurende' agrarische bijnaam is de 850 cc V twin een geweldige sportfiets. Rustig toeren gaat niet eens echt op zo'n heerlijk strak sturende '77er. Het blok 'doet' het nog wel, maar je rug houdt het niet vol. Nee, zo'n Guzzi breng je op stoom en zet je op een illegale snelheid. En dan doe je nooit meer het gas dicht. Ook niet als er hele rare kronkels in de weg zitten. Gewoon gáán en sturen; de Le Mans doet het toch wel... Groot voordeel bij restauratie is de enorme overconstructie. Ook dat veel onderdelen uit andere types gewoon bruikbaar zijn is prettig. Bijna jammer is het dat het blok van een afgeleefde 850 bijna altijd nog goed is. Jammer, want je hebt het zo voor elkaar als het stuk is. 'Gelukkig' is Italiaanse elektra legendarisch en die naam is er echt niet zomaar. Guzzi is 'traditioneel' in dit opzicht. Even lastig is het achterhalen van plaatdelen. Die waren al slecht leverbaar toen er nog Le Mans'en uit de fabriek aan het Comomeer rolden. En ze zijn zo gammel... Het zadel is een draak van een ding. Prachtig vormgegeven, maar het kussen en het dek zijn één en hetzelfde. Je moet er dus een vinden in goede staat want restaureren betekent namaken.

Maar een Le Mans in goede staat (en deze is dat natuurlijk) is Tony's favorite boodschappenfiets. Hij start makkelijk en maakt van die mooie geluiden. En zo'n Guzzi heeft 'ballen'... Ach 't is maar waar je op let...

Numero uno

Geen vergissing, we gaan het niet over bromfietsen hebben, daarvoor moeten we naar het blad Bromfiets. Want deze Mondial was voor de Zuidafrikaanse wet dan wel een brommer, wij kunnen het toch beter over een vijftig cc racer hebben. In Zuid-Afrika geldt geen trapperplicht, hééft ook nooit gegolden. Alle zestienjarigen opgelet! Ook de snelheid was vrij... Dus juist de meest exotische varianten van 'brommers' gingen daar naartoe. Supersnelle Kreidler racers, alle Italiaanse merken en ook snelle, ongeknepen Honda's scheurden met 80 tot 100 over de zandwegen. Dus zo'n snelle Mondial past, laten we zeggen, in het landschap... Maar deze is wel heel bijzonder, zoiets hoort de fabriek eigen-



Het gebeurt niet vaak dat carters mooie onderdelen zijn, maar nu een keer wel.

lijk niet te verlaten. Tony heeft namelijk de hand gelegd op 'numero uno'. Jawel, echt de allereerste die ooit gebouwd is. Het was ook al zo'n zoektocht naar een motor-en framenummer... Ja, dat streepje wás dus toch het nummer! Via de toenmalige importeur wist Sandell contact te leggen met mensen van de voormalige fabriek. Normaal gesproken is Italiaanse administratie net zoiets als Italiaans eten. Spaghetti is lekker... Maar ja, het was te achterhalen, die nummer één was inderdaad naar de importeur in Pretoria gegaan. De fabriek kon de centen goed gebruiken, dus niks museumgedachte. Wel kreeg Sandell een keurig certificaat dat schriftelijk bevestigde dat zijn Mondial echt de eerstgebouwde Supersport is. Echt gerestau-

reerd is de ranke pijl niet. Natuurlijk, het lakwerk is gedaan, maar de techniek was compleet. En kennelijk was er niet teveel mee gereden door een of andere zestienjarige, want hij 'leefde nog'. Zeer gelukkig, want wettelijk mocht het dan een brommer zijn, dat is het echt niet. Zes versnellingen, in kleine series gemaakte watergekoelde cilinder en kop, een Ceriani race vorkje, handgebouwde frames; nee, rijke boerenzoontjes werden verwend.

Tony 'steekt veel vrienden aan' met die veelzijdige verzameldrift. Velen moesten eerst wennen aan het idee 'niet-Engelse klassieker', maar ondertussen wordt het alsmar gezelliger bij klassieker-evenementen in de regio Johannesburg.

Goldstar afgedwongen

Dat populaire van die Goldstars in de USA ging heel erg ver. Eigenlijk wilde de BSA fabriek in 1957 stoppen met de productie van deze 'productieracers' (zowel op de weg als in het terrein), want ze waren zo duur om te maken. Er kwam teveel handwerk aan te pas. Amerikaanse dealers moesten voortaan maar BSA twins verkopen. Het kwam tot een revolte. De fabriek kreeg te horen dat als er geen DBD 34's meer kwamen de fabriek de andere modellen eigenlijk ook wel mocht houden. Vandaar dat ook na 1957, nog tot in 1963 kleine series Goldstars gemaakt zijn. Net genoeg om de dealers tevreden te houden. Replica blokken zijn nog altijd te koop. ABSAF staat voor Appingenrdammer BSA Fabriek. Gerund door super-enthousiastelingen die maar niet los konden komen van deze super-eenpitter uit Albion. Inwendig is er wel wat gemoderniseerd, waardoor de zwakke punten beter onder controle zijn. Je moet ook 'modern geld' meebrengen, maar qua uiterlijk is een ABSAF helemaal echt.