

IL Motorone

CLUBBLAD VAN DE LAVERDA CLUB NEDERLAND



Jaargang 33 • 2013 nr.4

LAVERDA



IL Motorone

CLUBBLAD VAN DE LAVERDA CLUB NEDERLAND JAARGANG 33 • no. 4

Bestuur:

Voorzitter:

Gido Lodders
Belgiëstraat 21
3402 BA IJsselstein
tel.: 0306870648
gido.lodders@gmail.com

Secretaris:

Chris Abrams
Voorschotenhof 11,
6843 KN Arnhem
tel.: 0653643883 / 0263891072
c.abrams@hccnet.nl

Penningmeester:

Will de Haan
Burgemeester Patijnlaan 48
3705 CG Zeist
tel.: 0306991733
w.de.haan@wxs.nl
Postgiro: 2508257

Commissaris:

Marnix van der Schalk
tel.: 0104186027

Toercommissie:

Dick Buthker
d_buthker@hotmail.com

Beurzencommissie:

Vacant.

Treffencommissie:

Vacant.

Ledenadministratie:

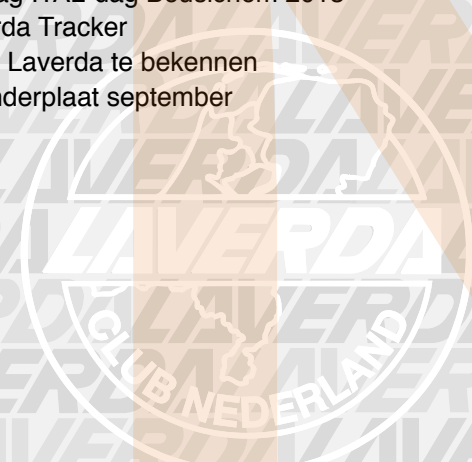
Robert Milders
Vederkruidvaart 45
2724 VN Zoetermeer
tel.: 0793314277
e-mail: r.milders@versatel.nl

Internet:

website: www.laverdaclub.eu
e-mail: webmaster@laverdaclub.eu

Inhoud:

Van de voorzitter	3
Kalenderplaat augustus	4
Droom van een fabrieks1973 SFC komt uit	5
Verslag ITAL-dag Beusichem 2013	13
Laverda Tracker	21
Geen Laverda te bekennen	23
Kalenderplaat september	32



Aan dit nummer werkten mee:
SAM Motorsport, Marnix van der Schalk, Koos Rutte, Hans van der Lem,
Gido Lodders e.a.

Lavertenties alleen schriftelijk of per e-mail opgeven bij het redactie-adres.
Veranderde adresgegevens bij de ledenadministratie melden.

Plaatsing van ingekomen stukken in *IL MOTORONE* wil niet zeggen dat de redactie
en/of het bestuur het eens is met hetgeen er in vermeld staat.

Sluitingsdatum kopij no. 5 & 6-13: 20-11-2013

Redactie-adres:

Il Motorone, Meidoornstraat 15, 1505 TR Zaandam. E-mail: motorone@planet.nl, tel.: 0756163464

Opmaak:
Ruud Havik

Technische realisatie:
Hans van der Lem,
hansvanderlem@gmail.com

**Redactie-
medewerkers:**

Melle Veenstra,
melleveen@hotmail.com

Teun van Driel,
j.driel5@chello.nl

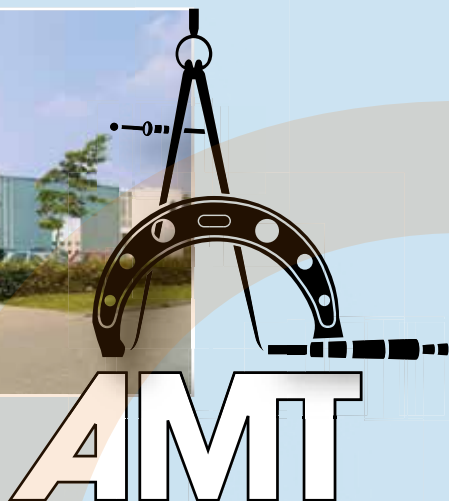
Er zijn nog enkele vacatures!!

Van Dijk Motoren

Traay 173, Driebergen, Tel. 0343 513958, Fax. 0343 531656

E-mail: vandijkmotoren@casema.nl

maandag, dinsdag en woensdag gesloten



AMT Machinebouw BV

Pauvreweg 23-25, 4879 NJ Etten-Leur www.amtmachinebouw.nl
Tel. 076 5015912 Fax 076 5015911 E-mail: info@amtmachinebouw.nl

ENGINEERING MACHINEBOUW METAALBEWERKING



INKOOP

VERKOOP

Op naar een Pinkstertreffen-nieuwe-stijl

In de laatste bestuursvergadering hebben we een aantal evenementen voorbeschouwd, want het nieuwe jaar komt eraan. Als het Italiëplein wordt voortgezet doen we mee met de Motorbeurs Utrecht. Tijdens de ALV hebben we hierover een goed gesprek gehad, met als uitkomst dat één keer meedoen en dan afhaken niet goed is. Je moet zo'n initiatief als het Italiëplein de tijd geven om te groeien. Daar pakken we in 2014 dus ook weer uit met een fraaie stand. Nieuw is onze aanwezigheid in het Autotron tijdens AutoMotolItalia. Dit evenement heeft zijn wortels in Houten, maar is verkast naar Rosmalen en kent nu een licht gewijzigde opzet. Fraaie Italiaanse bolides voeren nog steeds de boventoon, maar de organisatie wil graag meer motorfietsen gaan tonen, zowel van commerciële bedrijven als van clubs. Hopelijk blijken we niet de enige club te zijn, maar goed, het kan geen kwaad om af en toe eens je nek uit te steken. De leden van de deelnemende clubs krijgen korting op de entreprijs. Daarover ontvang je t.z.t. nog informatie.

De Mosseltocht, de Italdag, circuitevenementen en toerevenementen hebben we tijdens de vergadering ook onder de loep genomen, maar de meeste tijd hebben we toch besteed aan de toekomst van het Pinkstertreffen. En daar zijn we niet helemaal uitgekomen. We vragen ons af of we de opzet niet drastisch moeten wijzigen. Degenen die het evenement bezoeken, zijn weliswaar tevreden, maar feit is dat het er steeds minder zijn. Op grond van verschillende geluiden denken we dat het in ieder geval goed is om met ingang van 2014 het treffen met een dag te bekorten. Het Pinkstertreffen beslaat dan de zaterdag en de zondag, met één overnachting dus in plaats van twee. Met de voorbereiding hiervan zijn we al bezig, dus het gaat ons met name om de opzet van het Pinkstertreffen vanaf 2015. We denken dat ingrijpende veranderingen nodig zijn, maar we laten ons graag voeden door jullie opvattingen, meningen en ideeën. We gaan begin 2014 een enquête houden onder alle 500 leden en presenteren op grond van de uitkomsten een voorstel op de Algemene ledenvergadering van april. We hopen dan uiteraard op een grote opkomst, want we willen dat het besluit gedragen wordt door zoveel mogelijk leden. De enquête bereiden we de komende maand voor. Meer hierover in het volgende nummer van II Motorone. De dagen worden korter, maar de wegen zijn nog vrij van zout. Geniet er nog even van.



Guido

Kalenderfoto Augustus



500 ook een zeldzaamheid. Door de kleine productieaantallen kwam de prijs zo hoog te liggen, dat je voor hetzelfde bedrag een 750 cc Japanner kon kopen. Dat de kleine Laverda kwalitatief een beter product was, kon maar weinig kopers over de streep trekken.

Linksvoor op de foto zien we Tony Robatto. Sommige van jullie zullen hem misschien herinneren van zijn aanwezigheid tijdens de

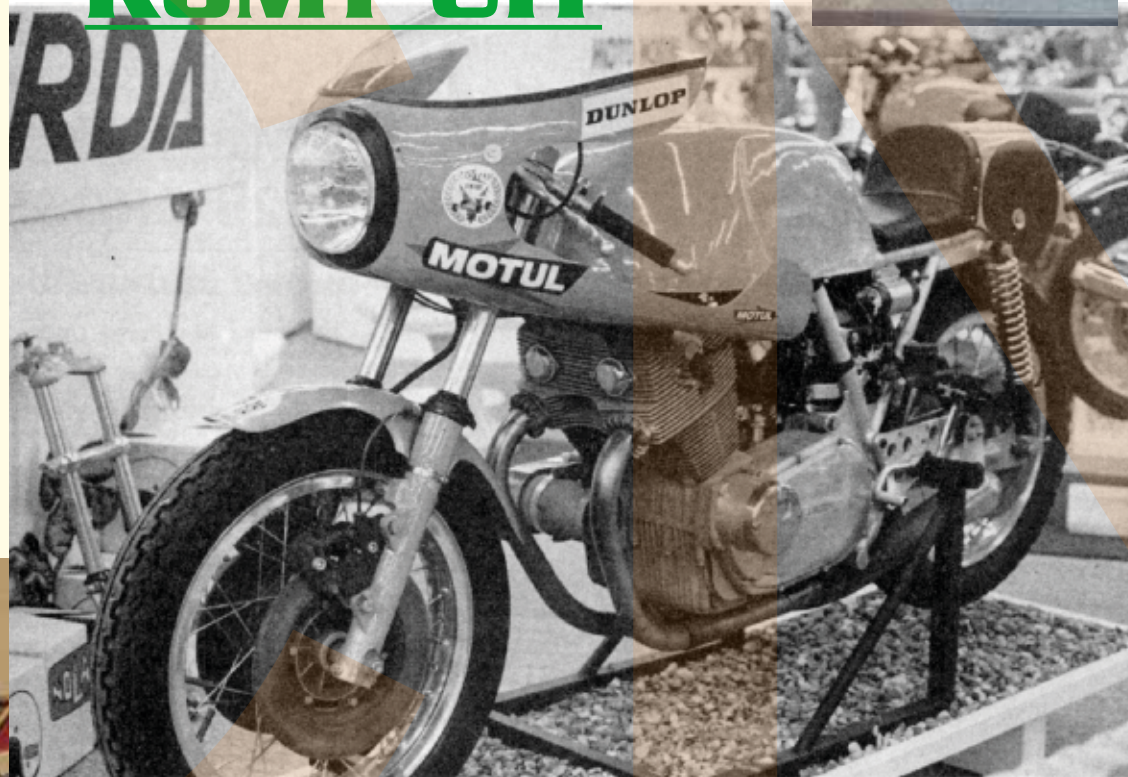
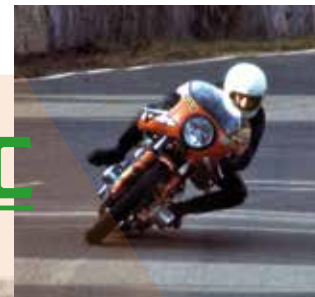
museumopening. Ikzelf heb hem enkele jaren terug nog meegemaakt, toen we door hem uitgenodigd werden op de technische school in Breganze, waar hij toen werkzaam was. Ik kwam er overigens pas achter dat het dezelfde persoon was, tijdens het samenstellen van deze kalender.

Hans van der Lem

Ook deze foto heb ik in 1979 genomen tijdens een privé rondleiding. We zien hier de productielijn van de Laverda 500. Na de 750 en 1000 serie wilde Laverda ook in het middensegment modellen aanbieden. Helaas werd tegelijkertijd met het verschijnen van de 500 een wetswijziging doorgevoerd in Italië, waardoor het aanmerkelijk duurder. Belasting en verzekeringstarieven maakten het bijzonder oninteressant om een 500cc motorfiets te gaan rijden. Laverda heeft toen besloten om tevens een 350 cc versie uit te brengen, maar deze was vanwege zijn relatief hoge gewicht niet concurrerend genoeg. Buiten Italië bleef de



DROOM VAN EEN 1973ER FABRIEKS SFC KOMT UIT



• De Bol 73 SFC tentoongesteld bij de show in Parijs. Inzet: Bol d'Or 1973: René Auzard in actie.

In de beginjaren van onze club placht Hans van der Lem de in mooie kwaliteit gedrukte middenpagina van het verder gestencilde clubblad te vullen met interessante foto's. Zo stond er een keertje een foto in van een SFC waar zoveel anders aan was dat ik er niet op uitgekeken raakte. Het betrof een fabrieksracer uit 1973.

Ik had al eens eerder foto's van de motor gezien, o.a. in Moto 73 in een artikel over Hans Hutten, die in 1973 de 24 uren van Oss met zo'n motor had gereden, maar goede foto's waren niet rijk gezaaid. De foto in het clubblad bleek uit Das Motorrad te komen en dus moest en zou dat blad er komen. Zo eenvoudig was dat in begin

• 73 SFC in Das Motorrad.

Studie van de foto's leerde dat de montage van een elektronische ontsteking een beetje onwaarschijnlijk was, omdat aan de linkerzijde van het motorblok een viertal condensatoren was geplaatst die toch zeer de aanwezigheid van gewone contactpunten deed vermoeden.

Toch was er meer op de foto's te ontdekken, zoals een voornaaf die erg deed denken aan de magnesium achternaaf van de schijfremmodellen. De remschijven in deze voornaaf waren overduidelijk van hetzelfde type als gebruikt zijn in het achterwiel van de latere SFC's, totdat men in 1976 overschakelde op gietwielen.

Jarenlang heb ik het hiermee moeten doen, totdat ik rond 1990 in contact kwam met Larry Strung en Tim Isles, de toenmalige beheerders van het SFC Register, en we ons gezamenlijk gingen verdiepen in alle facetten van de SFC. Rond die tijd ontvingen we een brief van Fransman

Loïc Orion die schreef eigenaar te zijn geweest van de fabrieks-SFC die in 1973 bij de Bol d'Or was ingezet. Deze SFC was met de Franse rijders René Auzard/Daniel Rouge zonder noemenswaardige problemen als 9e gefinisht.

De Bol d'Or werd altijd in september gehouden, aan het eind van het raceseizoen. De speciale 73er blokken met de dynamo



• Alle Lav750 rijders zien het verschil!

op de krukas bleken problemen te geven en dus had men voor de Bol d'Or weer voor het traditionele carter met riem aangedreven dynamo gekozen. Het frame was op het eerste gezicht nauw verwant aan dat van de 11000 serie SFC, maar het was op vele punten gewijzigd. De voor de 73er SFC's kenmerkende 35mm voorvork met de magnesium naaf en de dubbele Brembo schijven waren gemonteerd en ook de swingarm met de naar achteren geplaatste schokbreker-montagepunten en schijfrem. Aan het einde van het jaar werd de motor geëxposeerd op de Motorshow van Parijs.

De jaren na de Bol d'Or is de motor, inmiddels voorzien van een 74er SFC frame, nog ingezet bij bergraces en uiteindelijk heeft de

jaren 80 echter niet, want moderne communicatie, oldtimermarkten en Ebay bestonden nog niet, maar het blad kwam er natuurlijk uiteindelijk wel. Andere foto's van 73er SFC's stonden in een van de A3 formaat fabrieksbrochures, waaruit bleek dat drie van deze motoren ingezet waren bij de Mille Miglia race op Imola in 1973.

Deze bijzondere SFC had een dynamo op

de krukas, net zoals dat bij de driecilinder het geval was en later ook bij de 500. Dit gaf de rechterzijde van de SFC een geheel ander uiterlijk. In de tekst werd gerept over een wisselstroomdynamo en een elektronische ontsteking, niet minder dan 70 pk aan het achterwiel, 10 kg lager gewicht dan zijn voorganger etc. Ook deden verhalen de ronde over magnesium carters.

• Jarenlang het enige 1973er SFC-onderdeel in mijn verzameling, een stukje drijfstaaf.





• De 1e inventarisatie van al het moois.

motor lange tijd bij importeur Gabriel Couturier in Parijs in de showroom gestaan, alwaar hij regelmatig even gestart werd omdat hij zo verschrikkelijk gemeen klonk. Loïc raakte totaal verliefd op de motor en heeft hem uiteindelijk van Couturier kunnen kopen.

Hij wist dat het motorblok speciaal moest zijn, maar hij wist niet precies wat het zo snel maakte. Bij het stellen van de kleppen was al wel opgevallen dat de klepstelbouten lastiger te bereiken waren dan bij andere Lav750 twins. Het blok was niet eerder open geweest en Loïc reed de SFC gewoon op de weg, waar de SFC lange tijd probleemloos presteerde. Hierdoor bleef de inhoud van het motorblok onbekend, totdat er een ramp gebeurde en een klep brak, een zuiger de vernieling in ging en een gebroken drijfstang een gat in het carter sloeg... Au!!

Bij het openmaken bleek pas hoe speciaal dit blok was. Een zeer bijzondere cilinderkop geheel van aluminium (dus zonder ingego-



• Prototype lichte krukas.

ten gietijzeren koepels) met radicaal verkleinde klephoek, bronzen klepzittingen, kleppen met 7mm stelen, korte tuimelaars met naaldlagers, speciale Asso zuigers die de compressie op 11 : 1 brachten, superlichte 'shot peened' drijfstangen, simplex nokkenasketting met in naaldlagers draaiende spanrollen, lichte 'half web' krukas, primaire ketting zonder spanner maar met slechts een geleider, een speciale close-ratio versnellingsbak, gemodificeerd carter met 12mm tapeinden, een gefreesde oliepomp met meer capaciteit etc etc.

Met de handen in het haar zag Loïc geen andere mogelijkheid dan met het gehavende blok naar Breganze af te reizen om te kijken of het daar nog te repareren was. De reactie die hij daar kreeg was weinig bemoedigend. Ze hadden geen enkel onderdeel meer voor deze experimentele machines.

Vervolgens heeft hij het carter dicht laten lassen, drijfstangen en zuigers van een Electronica SFC gemonteerd en het zaakje weer in elkaar gezet. Hij heeft er echter nooit meer mee gereden omdat iemand fors

geld voor het opgelapte motorblok over had en Loïc voor dat geld een compleet Electronica SFC motorblok kon overnemen en nog royaal geld overhield ook.

Tijdens de reparatie had Loïc foto's gemaakt van de diverse speciale onderdelen en het waren deze foto's die lange tijd het enige materiaal vormden waarover we beschikten. Tim Isles en ik hebben deze dankbaar gebruikt in het hoofdstuk over deze racers in ons SFC boek.

Sindsdien ben ik altijd enorm kien geweest meer te leren over de 73er SFCs. Door de jaren heen heb ik veel oud fotomateriaal over deze exoten kunnen vergaren, maar een complete 1973er SFC heb ik nog nooit in levende lijve gezien of gehoord. Eén ding had ik wel, namelijk een stukje van de verbrijzelde drijfstang van Loïc z'n SFC...

1973 was voor Laverda een overgangsjaar. In dat jaar werd namelijk de nieuw gebouwde moderne fabriek buiten Breganze betrokken en was er niet veel gelegenheid voor het



• Een heel bijzondere vondst!

op poten zetten van een serie SFC's. Tevens was duidelijk dat de SFC aan een upgrade/update toe was. De concurrerende merken Moto Guzzi en Ducati zaten ook niet stil en met het beschikbaar komen van Brembo schijfremmen en grote Dell'Orto carburateurs viel er zat te moderniseren.

Na de ontwikkeling en het in productie gaan van de driebcilinders had men een heel ander idee over hoe een verbrandingskamer er anno 1973 uit zou moeten zien. Men besloot kortom een paar racers te bouwen die volgepakt waren met experimentele onderdelen ter voorbereiding van een in 1974 te bouwen serie SFC productieracers.

Deze machines bleken nogal fragiel te zijn en dus heeft men voor 1974 teruggegrepen naar de beproefde oude cilinderkop met ingegoten koepels met de kleppen weer in de oude positie en de duplex nokkenasketting. Wat bleef was de (in detail gewijzigde) lichte krukas die van sterkere drijfstan-

gevoeren en de grote oliepomp. De compressie daalde naar 9,8 : 1.

Ruim 10 jaar geleden logeerde ik bij Piero Laverda en vroeg hij mij op de avond voor vertrek, het was al bijna donker, om mijn mening over een motorblok dat hij destijds had gered bij het opruimen van de race-afdeling en dat inmiddels decennia stof had liggen vergaren in een van zijn opslagruimtes.

De M12 zelfborgende moeren op de cilinderkop verraadden al meteen dat we zonder enige twijfel met een fabrieksblok van doen hadden, maar niet van welk jaar...

Na het verwijderen van een klepdeksel en bij het schijnsel van een zaklantaarn sloeg mijn hart enkele slagen over en realiseerde ik me

• Het frame van de 73 Bol d'Or SFC.

oog in oog te staan met, waarachtig, een 1973er fabrieksblok, een exact 'zusje' van Loïc zijn oude Bol d'Or 73 motorblok!

Daar dit type 73er fabrieksblok met gewone dynamo alleen bij de Bol d'Or 1973 is ingezet, ben er ook stellig van overtuigd dat dit een reserveblok moet zijn geweest.

Onmiddellijk begon ik te dromen van het opnieuw tot leven wekken van de 1973er Bol d'Or SFC, temeer daar ik ook het originele frame van deze motor wist te liggen in Frankrijk,



bij Laverdist in hart en nieren Paul Marx, die dit frame ooit cadeau had gekregen bij aanschaf van zijn Electronica SFC. Maar ja, zou hij het frame willen afstaan, en zou Piero het blok willen verkopen? Het zag er niet naar uit, want Piero zinspeelde met de gedachte er een spectaculaire circuitfiets rond op te bouwen, terwijl Paul in Frankrijk ooit hoopte Loïc zijn oude opgelapte blok te kunnen scoren.

Ja en toen gebeurde het dan toch, na 10 jaar masseren berichtte Piero dat ik het motorblok dan toch kon komen ophalen, waarna Paul me het bijbehorende originele frame ook nog eens gunde.

Ik had in de tussentijd die unieke magnesium voornaaf op Ebay kunnen scoren in Italië, net als de bijbehorende 35mm Ceriani voorvork. Het zat mee!

Zo kan ik nu dus na al die jaren dromen en research eindelijk een heuse 1973er fabrieks SFC gaan opbouwen. Het zal nog even duren voordat ik alle onderdelen vergaard heb, maar vast staat dat ik binnen afzienbare tijd daadwerkelijk zal gaan horen en voelen hoe een 1973er fabrieksSFC klinkt en loopt.

Wordt vervolgd...

Marnix



• De cilinderkop, het meest bijzondere onderdeel.



MARTIJNS

Admiraliteitskade 81b
Rotterdam (Kralingen-Oost)
tel/fax 010-411.90.52

www.martijnsmotorkleding.nl

**HET ADRES VOOR UW
KLEDING EN ACCESSOIRES**

10% KORTING VOOR ALLE LEDEN 10%

WWW.MARTIJNSMOTORKLEDING.NL



Nijmegen-Centrum

Hertogstraat 74

Tel.: 0243 229575

Fax: 0243 238388

info@termaatmotoren.nl

www.termaatmotoren.nl

**HELMEN & MOTORKLEDING
SPECIALIST**

AGO replica's - ARAI

(nog leverbaar? Bel even)

Veel klassieke (zwarte) motorkleding, ook overalls

6 dagen per week geopend

Verslag Italdag 2013

WARMTE ITALDAG NA KOUDE START



Traag begin door regen

Dat was een sombere ochtend, die zondag de 18^e augustus. Regen. Af en toe druilerig, af en toe met bakken tegelijk. Hier en daar een Ital-vrijwilliger, rennend door de plas- sen, op zoek naar een marktkraam waarvan het dak niet lekte. Toch, de stemming was goed. Dankzij moderne verworvenheden als de buienradar was er zicht op een droge, zonnige Italmiddag.

Dus ze deden stoïcijns de dingen die ge- daan moesten worden: de baanvegers, de verkeersregelaars, de standhouders. En al dit voorbereidende werk, het bleek niet voor niets. Rond het middaguur kwamen de voorspellingen uit. Ineens, uit alle hoeken en

gaten, kwamen de Italiaanse schoonheden toegereden naar Recreatiegebied De Meent te Beusichem, en alles kwam in orde.

De organisatie

Ondersteund door de macht en kracht van de Ducaticlub Nederland waren *Rob Wennekes* en *Arjen Nieuwland* de roergangers van dit grote evenement voor liefhebbers van Itali- aanse tweewielers. Een tiental merkenclubs en SAM Motorsport ondersteunden deze Italdag nieuwe stijl. De Ducatisten Jan en Stella van Dijk waren sinds een vijftal jaren de grote aanjagers geweest. Echter, door een tragisch ongeval was Jan de organisatie ont- vallen. Voor Stella was het verdriet groot en



de wond vers. Hoe nu verder? Rob en Arjen liepen al een paar jaren mee. Ze bewezen dat ze in staat waren om het geesteskind van Jan en Stella voort te zetten. Het was nog rustig de avond tevoren. Dat gaf ons de kans om uitgebreid met Rob Wennekes te spreken. "Zo'n grote organisator ben ik niet, hoor. Ik ben erin gerold. Het is allemaal ontstaan bij toeval, en door de uitdaging van de gedeelde passie voor Italiaanse motoren. Een aantal jaren geleden verhuisden mijn gezin en ik naar Beusichem. We aten en dronken af en toe in De Blusser en we kwamen erachter dat het eetcafé nauwe banden had

met de Ducaticlub. Daar ben ik ook lid van. Op een keer ontmoetten we daar Jan van Dijk. Dat leverde direct een klik op. En of ik als vrijwilliger mee wilde helpen bij de Italdag. Intussen is dit de vijfde keer dat ik bij de organisatie betrokken ben. Nu Jan er niet meer is, heb ik de leiding gekregen, samen met Arjen Nieuwland. Eigenlijk werk ik in de sales,

maar ik bleek best goed in organiseren. Hoewel, ik heb er nachten van wakker gelegen deze week. Hoe zit het met de indeling van de marktkramen, is alles nu goed afgesproken met alle vrijwilligers, de toeleveranciers, de catering? En dan het weer nog. Natuurlijk, ik heb zelf ook een Italiaanse motor. Ik ben begonnen met een Ducati Monster. Die heb ik zelf helemaal geres-taureerd. Geweldige motor. Later ging ik op zoek naar wat meer comfort op de langere afstand. Je wordt ouder, hé? Dat werd een Multistrada 1000. Geen spijt van, hoor! In de dag van morgen hebben we allemaal veel zin. We hebben een aantal prijzen be-

schikbaar en zijn er erg trots op dat Ivar de Gier zal jureren, samen met Hans Smid van Het Motorrijwiel. Met hun tweeën samen weten zij werkelijk alles van motoren. Ivar was eigenlijk met zijn gezin op vakantie in Noord-Ierland. Speciaal voor ons rijdt hij naar Beusichem en meteen na afloop moet hij een boot halen terug naar Engeland. Nu afwachten maar wat het weer gaat doen."

Standhouders

Terug naar de zondag. De Italdag wordt mede mogelijk gemaakt door sponsors en standhouders. We spraken er enkele. Bijvoorbeeld Arno Overweel van RNO Cycles. Hij presenteerde de 'Opal', waarbij hij was uitgegaan van een Moto Guzzi V50 III uit 1982. Geen onderdeel bleef onveranderd en het geheel was tot in de kleinste details afgewerkt. "Wat een gave machines staan hier bij elkaar! Wat betreft deze Opal: al een tijdje bouw ik specials. Nu ben ik bijvoorbeeld begonnen aan een Harley-Davidson Ironhead. Soms doe ik dat in opdracht, soms wacht ik



daar niet op. Hiervoor studeren kan je niet. Eigenlijk ben ik constructeur-tekenaar. Veel onderdelen teken ik in de computer, daarna laat ik ze met laser uitsnijden en ik las het af. Een Guzzi als deze wordt zelden gebruikt als uitgangspunt voor een custombike. Ik wilde de fiets een lange, smalle, slanke lijn geven. Deze achtersvork is een eigen fabricaat, tien centimeter langer dan de originele. De voorvork heb ik juist een stuk ingekort. Over de banden heb ik getwijfeld, maar uiteindelijk heb ik die ook zo smal mogelijk gekozen. Allemaal voor de slanke lijn. Het blok heb ik niet getuned, wel helemaal geglaspareld. De startmotor heb ik verwijderd; de versnellingsbak is nu die van een NATO-Guzzi.





Omdat het Wereldkampioenschap Custom Building dit jaar niet in Sturgis (USA) plaatsvond, maar in Essen, Duitsland, heb ik daaraan meegedaan. Tja, ze werken daar met een afvalstelsel en iedereen kent elkaar. Toch ben ik van de 123 deelnemers op de 24^e plaats geëindigd. Ik was een beetje teleurgesteld, maar ben er toch ook trots op! De motor heeft daar wel grote bekendheid door verkregen, althans in kringen van insiders. Intussen is hij verkocht naar Australië. Maar voordat hij op de post gaat, loop ik er nog een aantal evenementen mee af!”

Zo’n custom is altijd aanleiding tot discussie. Vooral goedkeurende, maar sommige omstanders vonden dat het blok gerust een beetje getuned had mogen worden en bezoeker *Ta-jan van der Wiel*, zelf Bimotarijder, bromde: “Hm, het gaat er bij mij niet in dat dit ding echt berijdbaar is. En dat zou toch moeten bij elke Italiaanse motor!” Arno: “Dat valt echt wel mee. Hij is niet gebouwd voor heel grote mensen natuurlijk en hij is heel licht van gewicht. De voorvork staat een paar graden onderuit. Hij stuurt een beetje als een chopper, maar daar is goed mee te leven.”



Later op de dag beloonde de jury Arno met de prijs voor de mooiste Italiaanse special. Zonder meer verdiend, volgens het grootste deel van het publiek. En wie niet ging voor het design, was wel diep onder de indruk van de vlekkeloze afwerking.

Helmen opslaan en helmen verkopen

Nieuw voor de Italdag was de helmentent van BiSa Helmet Storage. *Sander Koopmans* en *Bina Jousstra* zijn de bedenkers van dit initiatief. “We staan ook bij de TT, bij het WK Superbike en allerlei andere evenementen. We vragen aan de organisatie van een evenement geen vergoeding, dus ook hier niet. Met de afdracht van een paar euro per helm kunnen we kostendekkend werken. Wat we doen lijkt van een afstandje heel makkelijk, maar er komt toch veel bij kijken. Ach, we zijn zelf ook motorrijders, het is vooral leuk om te doen.”

Voordat je je helm in bewaring kon geven moest je er eerst een in bezit zien te krijgen. Daarbij kon *Pam de Vries* helpen. Vroeger was hij motorimporteur; nu is hij vooral bezig met zijn nieuwe hobby: het importeurschap van de helmen van

het Japanse merk Kabuto. In Europa nooit echt bekend geworden, maar in het thuisland al decennialang op één lijn met merken als Arai of Shoei. Met een grote truck en een professionele display probeerde Kabuto de kopers over de streep te krijgen. Medewerker *Arno Koster*: “Dit zijn echt heel erg goede helmen. Daarvan zijn we overtuigd. En dat voor minder geld. We proberen dat kwaliteitsimago verder uit te bouwen, vandaar die gelikte vrachtwagen. We mikken voorlopig alleen op Nederland, daarna zien we verder. We selecteren de nieuwe dealers zorgvuldig. Het koperspubliek is gevoelig voor klantvriendelijkheid en echte betrokkenheid. Vandaag kregen we heel veel positieve reacties. We zijn op de goede weg, denk ik.”

Dat vond Rob Wennekes ook. “Gisteren was ik van plan om een rustige avond te hebben, na al die voorbereidingen. Bordje mosselen, glaasje wijn. Ik ging vroeg slapen maar lukken deed het niet. De halve nacht heb ik tekeningen zitten maken, om de indeling van de stands en kramen zo goed mogelijk te maken. Die



grote Kabuto-truck, dat was lastig, maar het is goed opgelost, denk ik.”

Prijzen

Voordat juryleden het podium betraden, hadden ze lang rondgekeken in het parc-fermé en lang overlegd. “Een bijzonder perfect gerestaureerde motor trekt terecht de aandacht, natuurlijk,” aldus jurylid *Hans Smid*, journalist van Het Motorrijwiel. “Aan de andere kant, er staan ook exemplaren tussen als deze Moto Guzzi Lodola, een doodgewoon machientje, een tikje afgereden, nooit gerestaureerd, maar dagelijks in gebruik zo te zien. Komt net zo goed in aanmerking voor een nominatie, toch? Hoe ik samen met Ivar in de jury terecht ben gekomen? We kwamen elkaar toevallig tegen, ergens. We hadden een heel lang gesprek over zaken die we allebei leuk en belangrijk vonden. Ivar zei tegen me: ‘Ik had gehoord dat je een ontzettend vervelend persoon was, maar je valt juist ontzettend mee!’ Daar kon ik het ook weer mee doen. Het was het begin van een bijzondere vriendschap. Het is gewoon een bijzonder mens, Ivar!”

Bijzonder was het zeker, dat *Ivar de Gier* zijn vakantie onderbrak voor de Italdag. “We hebben 150 per uur gereden op de



snelweg en we hebben wel vijf snelheidscamera's gezien! Maar dat hebben we er voor over," vertelde Ivars vrouw Amy. "Straks moeten we spoorslags terug naar Duinkerken, maar ach, de retourboot halen we toch al niet meer."

Het was vooral uit nagedachtenis aan Jan van Dijk en uit respect voor diens vrouw Stella, dat Ivar, zijn vrouw en de tweeling naar deze kant van het Kanaal waren gereisd. Ondanks de tijdsdruk nam Ivar toch de tijd bij de prijsuitreiking. Maar ja, hij is dan ook een wandelende motorencyclopedie.

Ivar bij de prijsuitreiking: "We waren geschokt door het nieuws van Jan's overlijden. Dat we nu hier zijn is ook wat Jan betreft een soort afsluiting. Van de Ducaticlub vinden we het een mooie geste, dat deze prijs in het leven is geroepen. Voor de Jan van Dijk bokaal beginnen we met een motor die een heel belangrijke rol

heeft gespeeld. Het was een belangrijk jaar, 1978. Niet alleen omdat de Ducaticlub toen werd opgericht, ook omdat het voor de Ducatifabriek een cruciaal jaar was. De verkoop van de parallelle twins en de tweetaktjes ging niet goed. Maar Leopoldo Tartarini, zelf Ducaticoureur in de jaren 60 en 70, had de zware V-twinmodellen een update gegeven. Met de 900SS en 900SD Dharmah begon voor veel mensen het merk pas echt te leven. Mede ook dankzij de afrekening met voorheen onbetrouwbare componenten was een enorme verkoopopleving het resultaat. Dat bood de fabriek het startkapitaal voor het ontwikkelen van de Pantah-serie, de stamvader van alle huidige modellen. Niet te vergeten: Mike Hailwood maakte in 1978 een comeback bij de TT op het eiland Man. Met een Ducati won hij de Formule 1, een serie waaruit later de Superbike zou voortkomen. We weten allemaal welke rol Ducati daarin zou gaan spelen!"

Een emotioneel moment; Stella van Dijk zelf overhandigde de prijs aan *Ton van de Vleuten*, bezitter van een prachtige originele Ducati Darmah 900 SD uit bouwjaar 1978. Géén wisselbeker, hij mocht op de schoorsteenmantel blijven staan. Veel kans om Ton te ondervragen hadden we niet. We moeten het doen met de ene uitspraak die we opvingen: "Geweldig!"

Na 1980

De prijs voor de mooiste van na 1980 ging naar de 1987 Laverda SFC1000 van *Wim Kok*. "Ontzettend, ontzettend zeldzaam, dit exemplaar," verzuchtte Ivar de Gier. "Er zijn er maar heel weinig van gebouwd. In Nederland zie je ze bijna niet. De SFC-serie is altijd de basis geweest voor de wedstrijdsuccessen van Laverda, vooral in de enduranceracerij. Dat begon al met de tweecilinder 750's en werd voortgezet met deze driecilinders. Prachtige machines, opgebouwd met topcomponenten. Voorvering van Marzocchi, remmen van Brembo Goldline, witte tellers van Veglia, ga zo maar door. De 1000 was de laatste traditioneel gebouwde Laverda. Heel verdiend, een waardige winnaar!"

Wim Kok was er beduusd van. "Ik kwam aanrijden, werd het parc-fermé in gedirigeerd en mocht meteen door naar het podium. Echt leuk! Ik ben de tweede eigenaar, maar ik heb hem al een hele tijd. Nee, ik hou hem zo, ik ga niets aan veranderen of restaureren. Ik rijd er niet zo vaak op, hoor. Een paar keer per jaar, naar de Italdag of een vergelijkbaar evenement, dat is het wel."

Terug in de tijd

Ivar hernam het woord. "Dan nu de prijs voor de mooiste van vóór 1980. Waar moeten we beginnen? We zijn er nog een

beetje stil van. Kippenvel, eerlijk gezegd. In ons midden hebben we een meervoudig Nederlands kampioen wegracen, mét zijn machine van toen: Cas Swart! In 1947 begon hij met motorcross, in '49 reed hij zijn eerste wegrace. 86 Jaar oud is hij nu, en tot op de dag van vandaag kan je hem zien meerijden bij historische racedemo's. In 1961 reisde hij samen met Aermacchi-importeur Gé van Bockel naar Bologna. Of hij een productieracer van de fabriek mocht kopen. Dat ging zomaar niet, maar dankzij Gé en dankzij al behaalde resultaten kreeg hij een 350cc desmomachine mee, helemaal pas gemaakt op zijn maten door de fabrieksmonteurs. Desmodromische klepbediening, van Ducati verwachten we nu niet anders, maar het was toen een unicum. Voor straatgebruik werd dat kleppensysteem nog niet toegepast. De machine staat er vandaag



nagenoeg origineel bij en wordt regelmatig ingezet, met Cas aan de clip-ons. Welke wedstrijdmotor is na al die jaren nog in het bezit van de originele eigenaar? Geweldig om dit te mogen ervaren met elkaar, na vijftig jaar!"

"Hoe doe je dat toch, Cas?" vroeg Ducati-

clubvoorzitter Erik Hak. "Gewoon blijven rijden!" was het simpele antwoord. De prijs voor de special hebben we al genoemd, die ging naar Arno Overweel, voor zijn Opal, onder een hartelijk applaus.

De deelnemers

Daar doe je het allemaal voor: voor de bezoekers. Velen onder hen voorzien van eigen tweewielig vervoer van Italiaanse makelij, soms meteen al uit de meute gehaald voor een plaatsje in het parc-fermé. Bijvoorbeeld *Jan de Groot* (45) uit het Friese Harlingen, met zijn 1980 1000cc SP Moto Guzzi café racer. Blinkend aluminium waar je maar keek. "Zes jaar heb ik hem nu. Zo goed als alles heb ik zelf gedaan aan deze motor. Sinds een jaar of twee rijd ik er mee naar evenementen. Ik ben vrachtrijder; helaas heb ik er weinig tijd voor. Wensen zijn er altijd, natuurlijk. Ik ben nog op zoek naar een kroonplaat zonder stuursteunen."

Of *Peter Kuitwaard*, ook uit Friesland, die was komen aanrijden met een Moto Guzzi Nuovo Falcone. Het twintigtal pk's van de uit 1972 stammende eencilinder was maar net toereikend geweest. "We hadden nogal veel tegenwind.

Wat duurde het lang vanuit Hardegarijp. We kwamen niet boven de honderd. Maar we hebben het gehaald!"

Niet te vergeten *Jan Bokhorst*, een oude

bekende uit de wereld van Cas Swart. Begin jaren zestig reed hij in het Nederlands wegracekampioenschap met een Aermacchi productieracer. "Het was 1963. De machine was van 1961. Ik heb al mijn spaargeld bij elkaar gelegd. Ik kon hem kopen voor tweeduizend gulden. Stallen moest ik hem op mijn bovenkamer in Den Haag. Tubbergen was mijn eerste race. Ik weet



het nog goed. Wat was dat spannend." Hij heeft de motor nog steeds; tijdens de Italdag stond de machine trots te pronken in de stand van de Aermacchi club. Jan is nog steeds motorgeek, dat kon je in Beusichem goed zien aan zijn unieke archief van fototableaus, met beelden van toen.

Nog even aandacht voor vader en zoon *Wim en Joeri Beurskens*, op het motorparkeerterrein. De 63-jarige Wim had in zijn jonge jaren al motor gereden, met een BMW R50. Zoals dat vaker gaat, daarna heel lang tussen vier wielen. Nadat zoon Joeri zijn motorrijbewijs had gehaald kwam er al snel een Moto Guzzi V11 Sport. "Een proefritje bracht me op een idee. De dealer had nog precies eenzelfde motor staan. Die was voor mij. Ik heb een paar proeflessen gedaan bij een motorrijsschool en daar zeiden ze: 'Je rijdt nog als een jonge vent!' Nou, dat liet ik me geen twee keer zeggen. Dus nu rijden we samen, met onze twee gifgroene V11's!"

Tot slot

Bijzonder: de hele dag stonden in de stand van de Ducaticlub twee motoren van Jan van Dijk tentoongesteld: zijn SP5 en zijn Sport Classic. Zo was het net alsof hij er nog een beetje bij was.

En een samenvattend woord van één van de vrijwilligers, goed voor de schillen en de dozen: "Vanochtend was het top, daarna werd het pet!" Andersom natuurlijk, met een dikke knipoog.

Bedrijven en sponsors

Naast vele andere bedrijven maakten Ducati North Europe, HBM Machines, Kabuto en Roma Sales deze dag mogelijk, niet te vergeten natuurlijk de Italiaanse motorclubs, in het bijzonder de 35-jarige Ducaticlub Nederland, en een beetje de Stichting Aanvullende Motorsport (SAM).

Tekst en Foto's: © SAM Motorsport, Festina Lente, Gijs & Inge van Hesteren.

Variatie op een thema



LAVERDA TRACKER

Variatie op een thema, zo mag je deze creatie wel noemen. Speciaal gebouwd voor het Amerikaanse dirt-track spelletje. Het motorblok is samengesteld uit diverse donor blokken. Een ervan was een GT van 1974, de ander zou een raceblok geweest moeten zijn, waaraan al diverse modificaties waren aangebracht. Het zou misschien zelfs van een SFC geweest kunnen zijn. Momenteel draait er in dit blok de zware GT kukas, omdat dit beter werkt bij dit soort racen. De cilinderkop komt van het "race"-blok, met bewerkte kanalen, S5(?) nokkenas, lichter gemaakte tuimelaars en grotere kleppen.

Het frame van deze motor is gebouwd bij Framecrafters in Illinois. De voorvork is een Ceriani GP en de achter schokbrekers zijn van Work Performance.

Wanneer je wat langer de foto's bestudeert,

zie je steeds meer bijzondere elementen zoals:

- de Mikuni carburateurs aan de extra lange aanzuigbuizen.
- de opnieuw "vormgegeven" koelribben van de kop en cilinders.
- de volledig glad gepolijste voorzijde van de carters.
- de bijzondere wijze waarop de remleiding van de rechter zijde, onder het blok door, naar de remklauw aan de linkerzijde loopt. Van rechts naar links? Inderdaad, omdat het linkerbeen tijdens de race vrijwel constant uitgestoken wordt, is het rempedaal naar rechts verhuisd. Naast de versnellingspook dus!

En zo zijn er nog tal van bijzonderheden te zien op deze bijzondere machine.

Geniet van de foto's.

Hans van der Lem



GEEN LAVERDA TE BEKENNEN

November 2011. De heer Bart Vogel staat met zijn kompaan Rob Van Deursen voor de deur met een goed idee. We gaan de Himalaya oversteken op een Royal Enfield, ga je mee? Ik had eigenlijk een lang weekend in gedachte naar de Isle of Man samen met Floor Bal en Sjaak Molenaar maar dat excuus werkte niet omdat de heer Bal reeds

benaderd was en direct ja gezegd had, en de heer Molenaar was de volgende stop. De



• Floor geniet van het bereiken van de top.

overige enthousiastelingen die dit kennelijk niet wilde missen waren Bart Veerman en Hans Smole-naars. Aldus was het gezelschap van 7 compleet en september 2012 stonden we op Schiphol klaar om deze drie weken durende toer te maken.

Een verslag van een bijzonder fraaie reis. Wellicht een leuke afwisseling voor

• Mierennest New Delhi is geen plek voor motorrijders.





• Het team op dag twee toen alles nog op rolletjes liep. Vlnr: Koos Rutte, Rob van Deursen, Sjaak Molenaar, Bart Vogel, Hans Smole-naars, Bart Veerman en zittend Floor Bal.

de liefhebbers van reisverslagen. Geen technisch geleuter want dat is aan mij niet besteed. Er was buiten mijzelf gelukkig genoeg ervaring en kennis in ons gezelschap met ouwe rotzooi dus daar geen moment over ingezet.

De Himalaya staat misschien niet als eerste plek bekend voor een motorrit maar het heeft de stoutste verwachtingen overtroffen. Een reis waar werkelijk alles in zit waar je als liefhebber van droomt. Waanzinnige uitzichten van

bergtoppen die iedere berg in Europa tot een heuvel decimeren.

We boekten de reis in Holland inclusief de Hollandse gids Fred, en zouden aldaar de Royal Enfield Bullet 600 oppikken waar we het die drie weken mee moesten doen. De reis van ongeveer 2500 km (na 1 dag werkte er geen teller meer) kruist de drie hoogste passen ter wereld die je gemotoriseerd kan nemen. Hoger stopt alle materiaal er wegens zuurstofgebrek

mee en injectie motoren kunnen het zeker niet aan. De wegen zijn allerbelabberdst op een enkele uitzondering na. Lange stukken onverhard, en je bent vaak genoodzaakt om staand de berg op te raggen over keien, los liggend gesteente en kuilen diep als badkuipen. Na korte tijd wen je daaraan en gaat het zelfs over in groots plezier. Veel grijnzende blikken na zulke stukken en 's avonds genoeg gesprekstof over het afgelegde parcours. Enige conditie



• Aan tweedehands onderdelen geen gebrek in Delhi.



• Rob ziet het even niet meer zitten na een valse landing.

op de overnachtingsplek te eindigen. In tijden van nood en ongemak hebben zij alles op kunnen lossen.

Start van de reis is New Delhi en vandaar pakten we een halve dag de trein om aan te komen bij het vertrek-

punt Dehra-Dun waar de fietsen klaarstaan. Het is niet aan te raden om je eerste rijervaring in het idioot drukke, smerige en ongecontroleerde New Delhi op te doen. Een geweldige ervaring om een dag door deze stad te sjok-



• Bart Vogel duikt een wonderschone vallei in.

en fysieke weerbaarheid is noodzakelijk. Ons reisteam werd compleet gemaakt door drie jonge zeer enthousiaste Indiërs die wij gedurende de reis leerden kennen als betrokken en kundige gasten. Een van de jongens reed als gids voorop om de route uit te zetten en de twee anderen reden in een pickup achter de groep aan om later op de dag

ken, maar je bent blij als je het weer kan ontvluchten. Een ideale plek om een flinke voedselvergiftiging op te lopen. De meesten van onze groep kwamen gedurende de reis wel aan



• Veerman demonstreert dat ook een Enfield scherp door de bocht kan.



• Na een dag zwoegen is er tijd voor ontspanning.

de begroeiing van de omgeving af. De bevolkingsdichtheid van de grote steden staat in schril contrast met de uitgestrekte leegtes die je tussen de bergdorpjes vindt. Eén van de eerste mooie passen is de Jalori pas en heeft alles in zich waar je op hoopt, een geweldig stuk rijden over krappe en steile wegen van rotsen en keien. De Enfields dwingen groot respect af, het is ongrijpelijk dat er niet eentje in tweeën is gebroken tijdens deze ritten.

We zetten de reis voort en nemen de Rothang pas. Slechts 3900 meter maar met stukken prachtig wegdek en waanzinnige uitzichten en bochten. De eer-

beurt met al de nodige ongemakken die daar bij horen.

Het gebied waar we begonnen ligt nog laag en is groen en fraai. In dit gebied kan het flink regenen en daar werden we dan ook mee geconfronteerd. Niet voor niets de regenpakken meegenomen. Wegen veranderen in modderpoelen en het is zwoegen om de rit te volbrengen. Omdat het niet koud was blijft de stemming prima. Vervolgens klimmen we dagelijks iets hoger en neemt

ste acht dagen rijden we langzaam naar het hooggebergte van het Ladakhgebied. Hier liggen de grote passen die we willen oversteken. De wegen die over de Himalaya lopen worden gebruikt om de andere kant van de berg te bevoorraden. Het grenst namelijk aan Pakistan waar India nog steeds mee in oorlog is. Er zijn nog veel spanningen en dagelijkse beschietingen over en weer. Waar onze route dicht bij de grens kwam moet regelmatig gestopt worden bij militaire pos-

ten voor paspoort- en papiercontrole. Dit levert nogal hilarische momenten op omdat de meeste beambten onze letters niet kunnen lezen. Maar in India doet iedereen braaf zijn werk en na de nodige krabbels en fronsende blikken kan je weer verder.

Slapen doen we soms in tentjes, dan weer in een klooster, klein

• Hans is genoodzaakt tot extra pauzes door fysieke problemen en een nijldige voedselvergiftiging.



• Khardung LA, uitzicht van de top van de rit.

aan de orde van de dag. In de winter en vooral het voorjaar als de sneeuw smelt zakken grote delen van de wegen weg. In de diepe ravijnen waar je met gemak duizend meter naar beneden kan rollen liggen met regelmaat gecrashte vrachtwagens. Ploegen wegwerkers, soms

hotel of hostel. De bedden zijn doorgaans zo hard als een plank en dat is even wennen. In de tent is het ijskoud. Waterflessen zijn bij het ontwaken stijf bevroren. Warm water is een zeldzaamheid.

Het hooggebergte bestaat vooral uit zand, klei en klein gesteente. Het lijkt in geen enkel opzicht op Europese bergen. De ondergrond is onstabiel en verzakkingen zijn

vrouwenteams, zijn constant bezig met reparaties, veelal slechts met pikhouweel en moker en doen in trage bewegingen hun werk. Het is goed opletten geblazen in de ontelbare haarspelden zonder vangrail maar met diepe afgrond.

We besluiten in het hooggebergte een stuk af te snijden om wat off-road plezier te maken. De vlakke die we willen doorkruisen



• Zoutmeer op zo'n 5000 meter.



• De lokale slager heeft verse geit in de aanbieding.

is vlak en hard en komt een tiental kilometers verder weer uit bij de hoofdweg. Het is genieten en het gaat hard, wellicht iets te hard. Rob belandt in een serie stuifduintjes en kan het stuur niet meer rechthouden. Als de stofwolk is opgetrokken is het afgelopen met de lol. Rob barst van de pijn in borstkas en schouder. Hij hijst zichzelf weer op

de Bullet en we proberen de kortste weg te vinden naar de hoofdweg in de hoop dat we de volg-pickup snel terugzien. Die komt gelukkig snel en een kort onderzoek van onze gidsen concludeert een gebroken sleutelbeen en gekneusde ribben. Het eerste ziekenhuis is op twee dagen afstand en ons eerste doel is het tentenkamp Tso-Kar op 4600 meter te bereiken waar we gaan overnachten. Rob verhuist naar de pickup en de mechanic stapt op de kromme Bullet van Rob.



• Een tandwiel is pas op als hij echt op is.

Later laten we deze achter bij een overnachtingsplek. De volgende dag gaat Rob naar een ziekenhuis waar hij een ware attractie is voor de lokale artsen. Inderdaad sleutelbeenbreuk maar ze verzaken goed te kijken. Thuis in Holland blijken er ook nog gebroken ribben welke

ook nog longschade hebben gemaakt. Hetgeen wel verklaart waarom hij de rest van de reis zo veel moeite had met lachen. Naast de vervelende val van Rob is er nog een aantal kleine valpartijtjes maar de ellende blijft beperkt tot bulten en lichte kneuzingen en er kan doorgereiden worden.

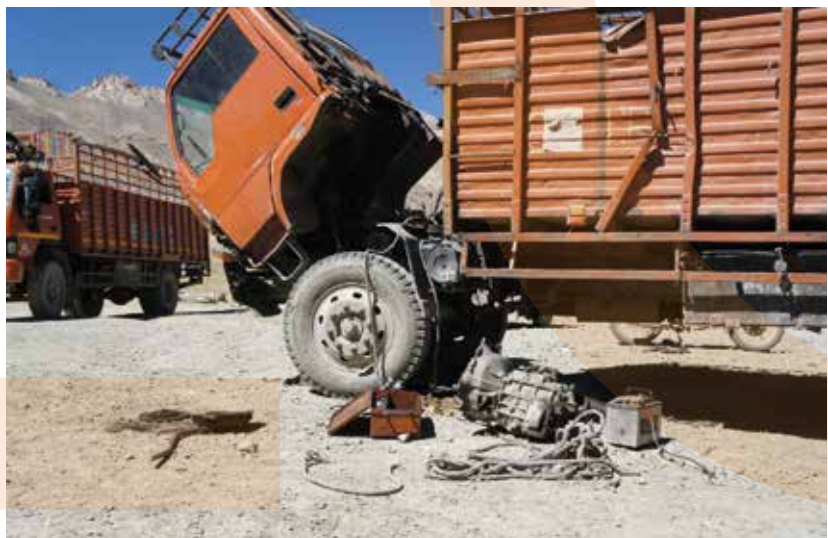
De gids leidt ons deze dagen langs

de meest fraaie passen, de ChangLa pas op 5360 meter en de Ta-Glang La pas op 5328 meter zijn van nauwelijks te beschrijven schoonheid. We bezoeken tempels, kloosters, markten, een schooltje, bergmeren en sjokken dagelijks door dorpjes. Soms nemen we een eenvoudige lunch mee, andere dagen schuiven we aan in lokale restaurantjes. Na een dag of tien begint de maag wat meer te verdragen en proberen we voorzichtig wat lokale dingen. Het grootste deel van de reis eten we vegetarisch. De meeste mensen hier zijn dat, en er is vaak geen mogelijkheid om voedsel goed te bewaren. Ze maken doorgaans een maaltijd met rijst, curry en groenten. De mensen zijn bijzonder vriendelijk en behulpzaam. Daar waar we willen, stoppen we



• Creatieve local heeft een Enfield gepimpt.

om te bekijken hoe mensen hier hun leven leiden. Er is geen haast, er zit niemand op ons te wachten op het dag eindpunt. Na enkele dagen worden we bedreven in het verkrijgen van bier wat zeker geen alledaagse kost is hier. De gelovige bevolking drinkt niet en hotels of restaurants hebben het niet in huis omdat er toch niemand naar vraagt. Onze reisleider heeft het al snel door en is al enkele dagen van te voren bezig om voorraden aan te leggen. Bier is relatief duur en



• Chauffeurs kunnen hier niet op hulp rekenen en prutsen net zo lang tot het weer werkt.



• Thee drinken in een lokaal restaurant.



• Poseren in de middle of nowhere na een geslaagde dag.

deze rekening is aan het eind van de reis dan ook een stuk hoger dan de benzinebon. Topdagen zijn het Shangri La meer dat op 5000 meter hoogte ligt. De overkant van het meer is Tibet, het water is koud, zout en strak blauw. Een bizarre aanblik van dit meer omringd door bergpunten zonder enig verder leven. De Nubila-pas is ook een wonderschone rit met uitzicht over de kronkelende rivier en wegen, die blijven nog lang in het geheugen gegrift.

Aan het eind van de reis kruisen we de hoogste pas van allemaal, de Khardung La op 5602 meter. De laatste kilometers gaan redelijk stijl omhoog en het gebrek aan zuurstof reduceert de power van de Enfields tot geprut-tel. De top van deze pas is adembenemend mooi.



• Eén van de vele kloosters die we bezochten.

• Koude nachtverblijven op 4500 meter hoogte.

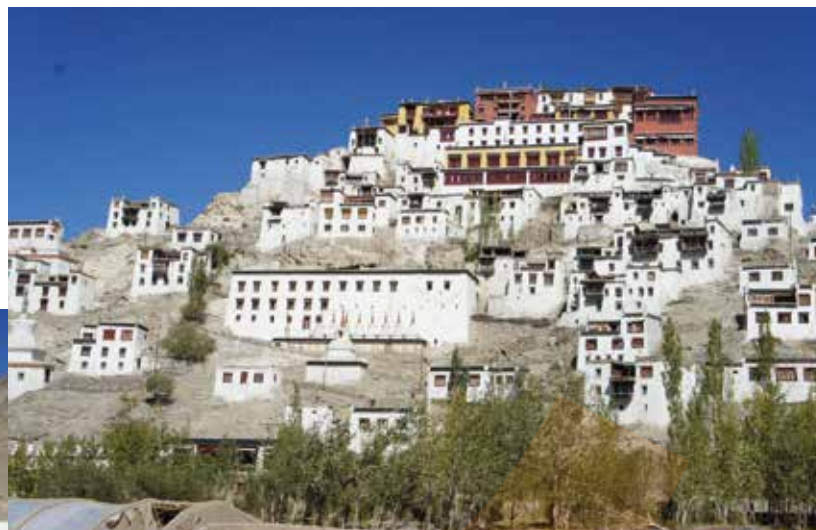
• Reisleader Konchoc legt uit hoe het boeddhisme in elkaar steekt.



Omdat de lucht extreem droog is kan je ongelooflijk ver kijken. Een klein klimpartijtje om een paar leuke plaatjes te schieten geeft snel aan dat hier weinig zuurstof is en na korte tijd geeft de gids aan dat het tijd is om weer af te dalen.

toe bent aan iets anders dan is het een aanrader om deze reis te maken. Voor een goede impressie, zoek de passen op Youtube. Het fantastische team wat ons heeft bijgestaan is beschikbaar voor gezelschappen en je kan je veiligheid met een gerust hart aan deze gasten toevertrouwen. Inmiddels hebben zij hun eigen bedrijfje opgestart genaamd Green Ladakh. Mail je vragen naar Konchok Gyaltsen, greenladakh@yahoo.com of anders naar chok_gyalt@rediffmail.com Tel +91 9419232577, mobile +91 9797692877.

Koos Rutte.



Het eindpunt waar we ook de motoren met enige tegenzin weer inleveren is Leh. Een stadje met een vliegveldje en vooral veel markten en winkeltjes. We hangen hier nog een dag rond voor een bezoek aan de markt, schoenpoetser en barbier alvorens terug te vliegen naar New Delhi. Mobiel bereik is er nog steeds niet maar daar zijn we dan al aan gewend. Als je de Alpen wel een beetje gezien hebt en



• Bart Veerman doet moeite er goed uit te zien voor zijn liefje thuis.



Kalenderfoto September

Deze foto is genomen tijdens hetzelfde bezoek waarbij de voorgaande twee foto's gemaakt zijn, in september 1979 dus. Dit is wel één van mijn favoriete foto's. Prachtig om te zien hoe er destijds gewerkt werd. Het ziet er in ieder geval relaxed uit. Bijzonder voor mijzelf omdat mijn eerste 500 ook uit 1979 komt. Misschien is het dus wel dezelfde. Wie weet?



We zien hier trouwens de tweede serie van de 500 in productie. In tegenstelling tot het eerste type, waren deze voorzien van een balansas, welke schuil gaat achter het bultje links boven het ontstekingsdeksel. Dit model had onder andere ook een ander

model tank gekregen.

Als er belangstelling voor is wil ik weleens een artikeltje maken over de ontwikkeling van dit onderschatte Laverda model.

Hans van der Lem



Rotterdam & Huizen
info@oldiesgoldies.nl
tel. mob: +31643296338
tel. vast: +31103418547