

Dit boekje met de verzamelde Spartan “stukkies” zoals Cees Flink zijn literaire bijdragen aan het Spartan clubblad noemde, is bedoeld als een eresaluut aan één van de meest markante Spartanen.

*Met zijn onnavolgbare schrijfstijl heeft hij de toon gezet in vele “uitlaatkleppen”.
rogier*

NEWARK 1999

Vorig jaar kon ik mezelf de schuld nog geven. Wil je de International Long Distance Award winnen, dan moet je niet een week te vroeg op de KitCar Show in Newark zijn.

Om deze keer goed op tijd te zijn, hadden Anneke en ik ons aangesloten bij een grote groep andere Spartanen. Zaten we dan fout, dan waren zij het ook en gedeelde ellende is een stuk leuker.

Dat was echter ook weer geen zekerheid om de I.L.D. Award te winnen, want één Spartan moest zo nodig via Calais naar Folkestone met de trein door de tunnel en da' s een stuk om. Ik was zelfs al zover dat ik de eigenaar wilde omkopen met een paar pints, maar dat was niet nodig volgens hem, want zijn dagteller was te laat begonnen.

Bovendien wilde hij de I.L.D. Award helemaal niet. Dus was er grote hoop. Maar ho maar, weer niet.

Die Britten denken waarschijnlijk dat ik dan volgend jaar weer terug zal komen. Nou reken maar van yes! En dan ga ik lekker ver omrijden. En dan zul je net zien dat dan de enige Noorse Spartan eigenaar ook op komt draven. Er was wel een beetje troost, want de Spartan, die “mijn” trofee won, was toevallig wel mooi de enige wagen, die tijdens de

Newark trip een keertje aangeduwd moest worden. Het Newark feestje was erg plezant dit jaar. Zo gauw we op de boot waren, deed iedereen het kapje dicht, en dat terwijl er toch zeker 5 dekken boven zaten dus tegen de regen hoef je het niet te doen en van spatwater heb je ook geen last meer, sinds ze de kleppen goed dicht doen. Gestolen zal het autootje niet want je staat links, rechts, voor en achter goed dubbel in geparkeerd en om een auto van een varende boot te pikken, is bijna onmogelijk. Ook gaan de toegangsdeuren naar de cardecks tijdens de vaart dicht zodat je moeilijk een veiliger parkeerplaats vinden kunt. Met verbazing maar ook met groot plezier heb ik toegekeken, hoe iedereen 't kapje los haalde, opvouwde, inklapte, oprolde, weg stopte en wat je nog meer met kappies kan doen. De volgende dag was het in Brittain mooi weer en zodoende mocht ik s' morgens van het omgekeerde “kapgebeuren” genieten. Dat zijn nou leuke momenten. Hoeveel Spartans er waren weet ik niet meer, gewoon een boel en het aantal reizigers was dus een dubbele boel. De boelen werden nog groter bij de eerste overnachting in het White Heart hotel in Boston. Er stond

daar al een Belgische Spartan banaan met een Nederlands nummerbord en ook de Spartan, die mij zou weerhouden van de trofee, vond de weg naar het hotel. Voor de grote groep het Witte Hart gevonden had, moest er nog wel een beetje gezocht worden. Iedereen reed trouw achter de leider aan, die het stadje binnen scheurde alsof hij thuis was. Nou, nee dus. Na een paar maal links en voorsorteren en weer eens rechts, stond er plotseling een vriendelijke man te zwaaien en te wijzen en verder op stond er nog eentje enthousiast te fotograferen. Ik dacht nog: die zijn ingehuurd. Maar niks hoor, het waren gewoon vriendelijke Vlamingen, die met een Jaguar even kwamen kijken hoe het bij de Spartan club toging. (Als ze nu maar hard aan hun eigen Spartan gaan werken, want één keer met de Jaguar kan nog net, maar het mag geen tweede maal gebeuren). Het bier, het eten, een enthousiaste hotel eigenaar, een hotel waar je makkelijk kon verdwalen, het was er leuk en lekker. Na het Bed & Breakfast en na alle Spartans voor het hotel gemaneuvreerd te hebben, werd er gefotografeerd en toen konden we allemaal in één ruk door naar Newark, waar we heel even in de meerderheid waren, maar in de loop van de dag kwamen er toch aardig wat Engelse Spartans bij. Of het door de Nederlanders komt, weet ik niet, maar ik heb het idee, dat de Engelse Spartans er op vooruit gaan. Deze keer miste ik bv. de Spartan met lagen mos op de treeplank. Het blijft toch prachtig om te zien hoe er gelukkig nog vreemdere personen bestaan dan Spartan eigenaren. Trotse

bazen van driewielers, die zo klein zijn, dat je je jas uit moet trekken om er in te komen. Een autootje met zulke kleine wieltjes, dat je er geen enkele verkeersdrempel mee over zou kunnen. En dan is er ook altijd weer die prachtige, mooie, blauwe Royale Sabre. Voor mij is dat de enige Kitcar waar ik m'n Spartan ontrouw voor zou worden. Wat was hij weer mooi en deze keer heb ik me een informatie brochure aangeschaft. (Kit + de meeste extra's komt op ongeveer £ 10.000, dan nog wel assen en een motor erbij. Ik word nog eens rijk en dan bouw ik hem wel) Na de (voor mij droevige) prijsuitreiking werd mij verteld dat men besloten had dat ik nog voor moest rijden ook. Dat heb ik gedaan, bij de eerste rotonde zag ik al niets meer. Er kwamen toen nog wel twee witte Spartans achter me hangen. Ze hingen zo hard, dat toen ik een extra rondje om een roundabout ging, ze rustig achter me aan bleven. Dat schijnt een "rondje van de zaak" te heten. Ik doe dat niet meer, want ik heb geen zaak, dus was het degelijk een rondje van mezelf. Goed, die twee ben ik ook nog kwijt geraakt, omdat mijn navigatrice een "scenic shortcut" op de kaart had gezien, maar hoe dan ook; het hotel werd door allen gevonden. De grote groep kwam een halfuurtje later, het was heerlijk om zittend op een bankje voor het hotel met een pint of bitter al dat moois aan te zien komen. De "George" was ook weer een prettig hotel, alleen was er bij de ingang een nogal lage balk, die bij een paar lieden de hersens een beetje heeft losgeschud. Kan nooit kwaad. Maar korte mensen waren hier duidelijk in 't voordeel. De volgende morgen

verdwenen groepen in diverse richtingen. York werd bekeken, de banaan ging naar Europa Spares en kwam terug met veel leuke dingetjes en voor ieder een nieuwe catalogus. Ook ging een groep een stukkie rondritten. Hoe het kwam weet ik niet, maar ik reed weer voorop. Deze keer niemand kwijt geraakt, leuke dingen gezien, mooie weggetjes gedaan, hellingen van 30% omhoog en omlaag (en dat is echt heel erg steil, hoor), geluncht, gewandeld en een beetje geklauterd om een piepklein watervalletje te zien. En toen we hele-maal beneden waren, begon het te regenen en dan kunnen zelfs oudere Spartanen zich vrij rap omhoog bewegen, want alle Spartans hadden we topless achter gelaten. Het viel gelukkig wel mee en met een beetje deppen en dweilen kon er verder gereden worden over de Yorkshire Moors. En laat daar-nou een stoomtreintje tuffen! Voor we het in de gaten hadden zaten we erin, om er na een uurtje of twee weer uit te stappen. Voor de meesten was het jeugd-sentiment, maar wel leuk. De volgende dag was het de kust voor de ene groep en York voor de andere. Bijna tegelijkertijd kwamen alle Holland vaarders bij de boot aan en dat is voor een stelletje individualisten toch knap. Het feit dat je een Spartan hebt is al apart, maar toch zijn er weer extra uit-zonderingen. Zo heeft er eentje een zeef onder zijn auto, een ander probeert hoever hij kan komen met losse wielmoe-

ren en een derde heeft zo'n ingewikkelde start blokkering, dat de motorkap open moet om in het inwendige een relais kort te sluiten om de motor aan de praat te krijgen. Zeer effectief eigenlijk, want welke Spartandief loopt nu konstant met een sleuteltje 13 in z'n zak? Heel weinig!

Aan boord werd ik wederom getrak-teerd op de show met de kappies. De volgende dag was het in Holland ook al weer goed weer en konden we open naar huis.

Johan en Dini weten maar half hoeveel plezier ze hebben veroorzaakt door het organiseren van dit gebeuren. Dank!

En als jullie nou eens echt lekker met de Spartan willen rijden om er achter te komen, waarvoor hij nu eigenlijk echt voor is gemaakt, doe dan mee met de Jurassic Classic Rally in October. Ik ben al drie maal met zo'n rally mee geweest en heb genoten. Je kunt van moeilijk tot simpel, maar het gaat om de gein en het plezier van stevig rijden. Voor meer gegevens moet je Jan Schepers maar bellen. Die wil al jaren meedoen en doet het toch niet, maar heeft wel het adres van de organisatie (die trouwens uit vrijwilligers bestaat, hetgeen alweer bewijst hoe leuk het is, want ze doen het al jaren).

Iedereen nog veel "topless motoring pleasure" toegewenst.

Juni 1999 C.F.

FUN-CAR 1999

Onlangs belde Rogier (uitgesproken als Roger?) v.d. Oever me op met de vraag of ik van plan was naar de Fun Kit car toestand in Rosmalen te gaan. En zo ja; of ik er dan iets over wilde schrijven voor de Inlaatschuif. Beide vragen kon ik bevestigend beantwoorden. Als je naar Newark gaat, mag je Rosmalen niet laten schieten. Er mag dan minder te *Kitten* zijn, ze hebben wel een geweldig fraai museum met automobielen, waar ik niet eens van durf te dromen. Bovendien mag je er met z'n tweeën gratis in en dat lukt je in Newark niet. Een paar dagen later belde Roger (uitgesproken als Rogier?) me weer op om met stapels excuses te vertellen, dat de datum in de Uitlaatklep fout was en dat het een weekendje later was. Zoiets kwam me bekend voor, want zoals de meesten wel weten heb ik me vorig jaar min of meer onsterfelijk (beter is: voor eeuwig belachelijk) gemaakt door een week te vroeg naar Newark te gaan. Misschien heb ik toen ook de datum wel van Rogier gekregen. Helaas valt dat niet te bewijzen en kan ik de rekening dus ook niet doorsturen. Met leedvermaak kon ik het me helemaal voorstellen; Rogier die zo'n dikke 40 telefoongesprekken moest voeren, elke keer weer met dezelfde excuses. Of hij dat nu wel of niet zo gedaan heeft, doet er ook niet toe, maar ik wist het plotseling; dit was zijn straf voor het inpikken van de I.L.D.A (juist, de International Long Distance Award). Ik heb het nu helemaal verwerkt, kan er

mee leven en zal het er ook niet meer over hebben.

Kit en Fun in Rosmalen,

September 1999

's Morgens om half 7 't bed uit, prachtig weer, fris dat wel maar perfect Spartan weer. Lekker warme dingen aan (de korte broek in de bagage ruimte), bontmuts op, handschoenen aan en scheuren maar, 250 km (niet per uur, maar de afstand) naar Brabant. Voorbij Zwolle werd het best mooi. Er waren waarschijnlijk wat evenementen in het Noorden, want er kwam ons allerlei traais tegemoet. Van Traction Avants, Triumph's en MG 's tot lekkere oude vrachtwagens. Het was echt leuk op de weg. En dan Rosmalen. Ik weet niet meer wat ik er van denken moet. De eerste dreun kwam toen bleek dat de rijder - navigator wel moest betalen (vroeger niet). Het gaat me niet zozeer om die twintig piek, maar het is gewoon niet leuk. Het weer was geweldig, voor sommigen zelfs te heet. Er waren wel een aantal mooie KitCars, maar er werd duidelijk meer gefunt, dan gekit. Mooie Amerikaanse Hotrods, die toch eigenlijk misstaan in Europa, die moet je zien in Winslow, Arizona, cruising the Main Street. Dan vind ik de Boem-Boem auto's beter passen in het Brabantse. Bij één zo'n vette Amerikaan, die tot luidsprekerkast was omgebouwd, heb ik nog een tijdje staan kijken. Gelukkig stond het geluidsgedeelte heel zacht, maar voor het oog was er veel chroom en verguldsel, zowel buiten als binnen. Blote vergulde vrouwenfiguren op alle

luidsprekers maakten het nog leuker. Achterin had die man zo'n geweldige batterij accu's, dat alle wagens in het Autotron er mee gestart konden worden. Zijn installatie gebruikte zoveel stroom, dat zelfs met stationair geluid de hele handel aan een heavy duty lader gezet moest worden. Rijdt zo iemand wel eens een paar honderd km, vraag ik me dan af? Maar dat is iets waar Kitcar eigenaars ook wel last van hebben. Zo stond er naast mijn Spartan een heel fraai gebouwde driewieler, geen Citroen Lomax, maar een Morgan-achtig badkuipje met een fraaie Harley-Davidson motor voorop. Met veel liefde gebouwd en oog voor details. Maar ik zag wel, dat zijn trots van een trailer gereden werd en toen ik zijn vrouw vroeg of er veel mee gedaan werd, bleek al snel dat alleen op warme, droge, windloze zomeravonden de baby wel eens uitgelaten werd. Niet iedereen heeft op dezelfde manier plezier, dus zo moet het ook kunnen. Maar ik blijf vinden dat er gereden moet worden met al dat moois. Verder stonden er een paar fraaie JBA Falcon's en natuurlijk ook van die snelle jongens zoals Cobra's en Lotus 7-achtige scheurijzers. Bij elkaar heb ik 6 Spartans geteld, waarvan er een te koop was. Het was toch wel duidelijk merkbaar dat de Kitcar bouwerij in Nederland tot het verleden gaat behoren. Die eigenaar van de Harley Davidson Morgan Badkuip vertelde dat hij hem in Engeland als kit gekocht had,

in Holland in elkaar had gezet, toen op de trailer naar Engeland terug, hem daar op een Engelse naam had laten keuren en daarna in Holland een Nederlands kenteken had aangevraagd en gemakkelijk had gekregen. Het museum was erg mooi geworden, goede verlichting, veel overzichtelijker dan vroeger, veel informatie en videofilmpjes. Toch wel de moeite waard, maar of ik volgend jaar weer ga, betwijfel ik. Was er verder nog iets belangrijks te zien of te melden?

De koffie was goed en duur, de patat duur en niet te pruimen en oh ja; de "Spartan met de zeef" had een nieuwe zeef. Ik vond het geen verbetering, het zag er slordig en rafelig uit. En alhoewel het ding van roestvrij staal was en zelfs kleine lieveheers beestjes de toegang tot het binnenste van de luchtfilter belette, was de eigenaar het toch wel met me eens dat het esthetisch niet zo'n succes was en hij zou de Xenox automaterialen handel binnenkort weer verlossen van een nieuwe zeef.

Ik ontving net de deelnemerslijst van de Jurassic Rally en tot mijn diepe, grote droefenis zag ik de "Fries Weidegroene" Spartan weer geheel alleen staan in een veld met namen zoals daar zijn; MG, Austin-Healy, MB, BMW, Alfa, Porsche, Jaguar, Maserati, Caterham, VW, Renault, Rolls Royce, Bentley, Lotus, Buick, Range Rover etc. Ik vraag me wel eens af: "Blijf ik dan eeuwig alleen?"

September 1999 C.F.

JURASSIC CLASSIC RALLY 1999

Het kost mij moeite om het volgende stukje te schrijven, maar eerlijkheid is belangrijk. Het is niet gemakkelijk om toe te geven dat jullie met z'n allen gelijk hebben en ik er in m'n eentje geweldig naast zit.

Al jaren probeer ik mede-Spartanen geïnteresseerd te krijgen in rally's, waarvan ik denk dat ze leuk zijn om aan mee te doen.

Tot nu toe is me dat niet gelukt. Bij de evenementen van de Nationale Recreatie Stichting, waar ik aan mee heb gedaan, was de Spartan de enige Kitcar tussen het klassiek en old-timer geweld. (correctie, er doet ook wel een Caterham mee, maar dat zijn Jumbo Lego bouwdozen vergeleken met de Spartan kit).

Altijd heb ik gezegd hoe geweldig het was en hoe mooi en spannend.

Het wordt nu tijd om de enige en echte waarheid te vertellen, al is die negatief.

De tijd van het jaar. Hoe komen ze er bij om zoiets in Oktober te doen? Zo laat in het jaar en dan nog de heuvels en bergen in ook. In Oktober moet de Spartan allang voor de laatste keer gepoetst zijn, in het vet gezet en onder zeil. In Oktober kan het al echt koud zijn. En daar hebben we het autootje niet voor. Op een mooie zondagavond met temperaturen van 25+, daar hebben we ze voor gebouwd. Niet dan? Ja toch?

Het weer. Laat in het seizoen en toch was het mooi weer, prachtig zelfs. En dan kennen we allemaal de ellende,

die daar weer aan vast zit. Dan moet er topless gereden worden. Drukknoppen los, opvouwen, dubbelslaan en opbergen en dat terwijl je weet dat het er 's avonds weer op moet. Kun je het eigenlijk net zo goed laten zitten. Maar als je dan om je heen kijkt en je ziet andere mafferikken ook druk in de weer met de kap, dan moet je wel. Eénmaal heb ik zelfs het kapje op moeten vouwen, terwijl het ijs er nog op zat. Nou vraag ik je, da's toch niet echt normaal?

Kleding. Aangezien het fris was, moest er nogal wat aangetrokken worden. Ik had de "Jansen en Tilanus" onderbroeken weer te voorschijn gehaald, alsmede de thermische T-shirts, kniesokken, shawls en handschoenen. Die laatste attributen zijn ook leuk voor de navigator, want die moet zo nu en dan nog wat opschrijven en de kaarten mis-handelen en dat gaat lastig met dikke wanten. Heeft hij ook wat om te kankeren. En het ergste komt nog. Om mijn kleine denkraampje een beetje op peil te houden heb ik een dikke bontmuts met flappen nodig. En wat die muts met de coupe van mijn haar doet is erg. Ik heb er twee weken en 1 ½ pot gel voor nodig gehad om de scheiding weer enigszins in de juiste rijrichting te krijgen. Je vraagt je af, waar doe ik het voor?

De wegen. Hij weet ze te vinden: de rally-uitzetter. Het zijn van die weggetjes waar de Tour de France ook gebruik van maakt met colletjes en zo, waar het mist of sneeuw op ligt. Die

fietsers krijgen er dan nog voor betaald en ik stop er alleen maar geld in. En lekker recht zijn ze ook nooit. Altijd maar aan het stuur draaien, mijn armspieren zijn in de laatste jaren dubbel zo dik geworden. En rustig dat die weggetjes zijn, een halve verdwaalde Fransman en een stuk of wat rallyfanaten. Tijdens de laatste rally schoot het wel eens door m'n hoofd dat ik voor veel minder geld lekker in Holland kon fileren op een kaarsrechte 4-baansweg ingebouwd door astraatjes. cliootjes, tweenuul-vijfjes en volvoetjes.

Deelnemers. Ja, die zijn er ook en ze proberen allemaal je van de begeerde trofee af te houden. Vaak rijden ze dan ook nog in echte mooie auto's ook. Als je 's avonds aan het diner zit en je hoort enthousiaste verhalen over hoe men volgend jaar een rally om de wereld gaat maken, dan krijg ik van die gevoelens; dat zou ik ook willen! Het is geen jaloersheid of afgunst, want ik gun het iedereen, maar het gevoel staat vast hoog op de lijst van de doodzonden, dus dat is ook niet echt goed.

Genieten. Ja heel even. Stel je voor: rijdend op een prachtig weggetje in de Vogezen, zonnetje er bij, de navigator heeft je eindelijk ergens op tijd en op de juiste route gebracht en dan zie je een deelnemer voor je, geen mededinger, want hij zit in een andere categorie. Mooie unieke voiture en daar wil je dan even achter blijven hangen om echt te genieten van het zicht en de geur van onvolledige verbranding. Zegt je groen uitgeslagen navigator: "als je die stinkbak niet snel inhaalt, kots ik je auto

onder!". Die "stinkbak" is dan wel een Bugatti van 1927.

Maar inhalen moet wel, anders stinkt mijn 'bak' straks erger dan de voorganger.

Nog een voorval. Hang je achter een Jaguar E-type met twee sportieve uitlaten. Deze keer genieten van vorm en geluid. Nee hoor, lukt ook weer niet, want de navigator kan niet boven het uitlaat geweld van de Jaguar uitkomen. Als ik hem goed versta, gaan we zelfs fout, dus laat staan waar we terecht komen als we met handgebaren moeten gaan werken.

Goede raad. De avond voor de rally werd er aan tafel wat gepraat over handige dingetjes, die iedereen eigenlijk bij zich zou moeten hebben, just in case. Zoals een stukje zeep om kleine lekjes in een benzinetank tijdelijk te dichten (veel hotels zijn hier achter gekomen en hebben alleen nog maar vloeibare zeep) en een credit kaart (of een hotelkamer deurkaart) om ijs te krabben. Een stukje leer en een paar parkertjes zijn ook handig, zei iemand. Stukje leer kun je altijd van je schoen knippen, maar ik had zelfs niet één parkertje bij me. Dat had ik dus niet moeten zeggen, want ik had er wel één. Vijf minuten voor de start, vertelde iemand dat mijn rechter achterband wel erg zacht was. En jawel hoor, precies midden in de band een parkertje van 25 mm lengte. Toch nog op tijd vertrokken met de reserve band er onder, maar mijn navigator kon nu echt kankeren en zijn werk niet doen. Ik gebruik een "poor man's" tripmaster, nl. een fietscomputertje en het magneetje daarvoor zit aan de binnenkant van de

rechterachter velg. Zeg dus nooit, dat je geen parkertje bij je hebt, voor je de banden hebt bekeken.

Hotels. Over de goede hotels zal ik het niet hebben, want het moet wel een negatief verslagje worden. Moet je je voorstellen: je bent moe, je hebt de hele dag hard gestuurd, dan krijg je een kamer vlak bij een lift en blijkt er een ongeveer 30 man/vrouw sterk jeugdige sportteam nog nooit een lift gezien te hebben. Niet te geloven hoe lang en hoe vaak en hoe luidruchtig een lift uitgetest kan worden. Een ander hotel was modern met een schoenpoetsmachine op de gang. Hoeveel mensen om drie uur 's nachts hun schoenen menen te moeten poetsen, dat wil je niet weten. Of dan het hotel waar een pilsje 38 franse frankjes kostte. En er was ook nog een plek, waar het eten niet al te best was en de chef dacht dat te verhullen onder een stevige scheut provincaalse saus. Ze waren wel slim, want ze deden een beetje aan nouvelle cuisine en dus kreeg je niet al te veel van het slechte en de wachttijden tussen de gangen waren zo lang, dat je tijd kreeg om te vergeten hoe slecht de vorige gang was.

Maar eerlijkheidshalve moet ik vermelden, dat de meeste hotels de prijs waard waren.

Spanning. Wat ook heel slecht is, zeker voor de ouderen, is de spanning die tegen het einde van de toer hoog kan oplopen. Hebben we nu wel of niet dat punt gemist; hoe komt die Healy nou weer voor ons, daarnaert waren wij nog voor; staan we helemaal onderaan of één na laatst? Al die opwinding en de snel beslissing vragende situaties in de

ijle lucht op de kleine St. Bernard pas zijn niet al te best voor de toch wat oudere en gezapige Spartan bazen.

Positief. Is er dan niets positiefs? Eigenlijk niet, uitgezonderd de organisatie, die is goed en de knutselclub, die is bijna nog beter.

Voorbeeld: nooit last van mijn gasklep gehad, maar aangekomen in Luxemburg blijft hij hangen. Bij elk stoplicht stonden we met zo'n 3000 rpm stationair te blazen. Wij trokken daar een gezicht bij alsof dat heel normaal was. Want wat weet de gemiddelde Luxemburger nou van stationaire toerentallen? Bij de Technische Dienst was het al snel gevonden. "Centrere, necesse est". Losdraaien, tikkie hier, tikkie daar, vast schroeven maar. De hele rally gaat alles goed, maar terug in België was het weer zover. Het is toch knap van die jongens: garantie voor de duur van de rally. Maar alleen voor een goede organisatie en een geweldig service team ga je geen rally's doen.

Ik wilde eindigen met een waarschuwing.

Eén keer een goeie rally en je bent de klos. Het is verslavend en voor je het weet, ben je een rally-junk en dat is prijzig, dus een echte afrader.

Ik hoop met dit relaas iedereen de moed ontnomen te hebben aan rally's mee te doen. Als je lekker thuis blijft, gebeurt er verder niks, hoef je geen aflevering van GTST of Startrek te missen en je bespaart jezelf een stapel geld. Behalve dan op de Spartan evenementen, hoop ik jullie volgend jaar dan ook niet te zien.

October 1999 C. F.

SPARTAANS WERK

Voor de wintermaanden had ik mezelf beloofd rustig wat leuke klusjes aan de Spartan te doen.

Een week na de Jurassic rally (waar de Spartan trouwens de eerste prijs in de klasse: 'Eigentijds' had gewonnen, ondanks de handicap; Een Belg als navigator! Sorry, ik kan het gewoon niet laten, maar het moet kunnen, want hij is wel één van mijn beste vrienden (de Belg, niet de auto) stond hij dan ook zo hoog als mogelijk op 4 stevige bokken. (de auto, niet de Belg).

Wat ik mezelf had voorgenomen waren twee dingen:

a: het vernieuwen van de distributie snaar en omdat ik daarvoor de radiator weg wilde halen, moest er meteen,

b: een elektrische fan aangefabriceerd worden.

Een moderne motor met o.a. computer en lambda-sonde maar wel met een ouderwetse V-snaar aangedreven koelfan (toegegeven met visco-slip koppeling), dat kan eigenlijk niet meer. Moderne voitures worden elektrisch gekoeld en je moet wel een beetje met de tijd meegaan.

Vorige zomer had ik op de sloop een fraai fannetje gevonden en uit een oude radiator meteen een thermo-schakelaar gesloopt. Omdat ik er toch was ook maar een relaisje en een bundeltje fraai gekleurde bedrading meegenomen voor de prijs van 25 gulden.

Alles netjes schoongemaakt, in de Hammerite gezet, een schemaatje gemaakt met verklikkerlampje en extra aan/uit schakelaar in de cockpit. Leuk werk en nog schoon ook. Minder schoon

was het demonteren van de radiator.

Liggend onder de vooras, om de slangklem van de onderste koelwater-slang los te maken. schoot de schroeven-draaier dwars door de redelijk gammele slang en spoot de (goed voor min 25° C) koelvloeistof ruimschoots over de zwaar sputterende auteur.

Ik ken drankjes, die beter smaken.

Het losdraaien van de fan bracht een probleempje mee. Linkse draad, dat wist ik.

Maar hoe hou je een poelie tegen als je met een joekel van een steeksleutel en een stevige moker in je handen staat? Het zal wel niet bijzonder of nieuw zijn, maar ik was (en ben nog steeds trots) op mijn oplossing.

Een stevig stuk gevlochten nylon touw zo om de poelie winden, dat bij het losdraaien het touw zichzelf vast klemt en het andere einde bind je ergens aan het motorblok vast.

Werkt goed! Met de geleende trekker van Joop van Rianne was het losmaken van de andere poelie een fluitje.

Wat schrok ik van de slapheid van de snaar, die was zelfs met Viagra niet meer te redden. En de spanningsrol floot en kreunde alsof er geld mee te verdienen was.

Nummers waren nergens te vinden. dus met de onderdelen naar de Ford dealer, waar ze nog een echte magazijnmeneer hebben. Hij weet het allemaal en geeft nog gratis adviezen ook.

Om de installatie te vergemakkelijken, haalde ik de waterpomp ook

nog even los.

Dat was maar goed ook, want de af-dichting had het geen rally meer vol gehouden.

Installeren was easy, tenminste dat dacht ik. Het stellen van de kruk- en de nokkenas is simpel en de distributeur ook, maar er zit wat speling in en ik stelde hem af met die speling de verkeerde kant op (tegen de draai-richting in) en ik zat met m'n snufferd niet goed recht boven het afstel merkteken. En daarom was de snaar een tandje fout en de ontsteking iets te laat. Dat is geluidtechnies prachtig:

backfiring van hier tot de Apennijnen, maar optrekken; ho maar! De eerste de beste ouderling op een Spartamet spoot me voorbij bij de stoplichten. Dus maar een tandje terug, minder knallen, maar wel weer lekker gassen.

Omdat ik de motorkap + scharnier er af had gehaald, had ik eindelijk eens de ruimte om de kleppenspelings te controleren.

Alle acht perfect. Om het toch eens te proberen, heb ik er eentje pogen te stellen. Het is lastig zonder speciaal gereedschap, maar het is te doen.

Nieuwe bougies waren nodig en de oude gingen er erg zwaar uit. Om het draad wat op te kuisen, gebruikte ik een trucje, dat ik nog kende van vroeger. Van een ouwe bougie hakje de middenpoot zo ver mogelijk weg en dan zaag je twee haaks op elkaar staande zaagsneden in het draad gedeelte. Vervolgens het speciale gereedschap gewoon een keer in alle gaten draaien. Werkt en geeft in ieder geval één bougie een tweede leven. Nieuwe bougiekabels erop en toen het fannetje met wat extra beugels tegen de radiator geplaatst, alles goed vast,

opgevuld en testen maar.

Dat gebeurde op de, volgens mij, enige dag dat het gevoren heeft afgelopen winter.

Het werkte wel allemaal, maar ik had er geen lekker gevoel bij. De digitale olie tempmeter stond ondanks de kou hoger dan vroeger en ook de watertemperatuur was hoger. Tijdens het rijden sloeg de fan niet aan, maar zodra er gestopt werd, begon hij te draaien. In de garage bleef het apparaat zeker 10 minuten doorprut-telen. Ik heb verder niet gezeurd, maar het ding er weer uitgehaald en ik ben nu weer blij met een mooie gele visco fan. In de aanbieding dus; een perfecte, fan met nieuwe lagers, voor een tientje mag iedereen hem hebben.

De bekabeling haal ik niet meer weg, maar wat kan ik aan de voorkant nou nog via een relais aansturen? Extra toeter en spotlights heb ik al.

Ik sta open voor suggesties.

Toen de radiator er af was, heb ik ook nog even snel een opgeknapte stuur-inrichting geplaatst.

Die had ik al twee jaar geleden op de sloop gevonden en voorzien van nieuwe lagers en zo.

Ik had eindelijk ook de juiste onderdelen voor, de door onze redacteur ontworpen, "steering link" met "splined" as en bus.

Zelf reed ik al jaren met een soortgelijk systeem, maar dan met een vierkante as en bus en stukken goedkoper. Ik wilde wel eens weten of duurder ook beter was. Nou nee dus, ik merk geen verschil. Ook nog even nieuwe Koni's achter gemonteerd. (Wat een geëtter met die klere ringetjes als je de bodemplaten er niet uit wilt halen).

De vacuüm-cruise-control vervangen

door een elektrische (verdiend door tegen geldelijke beloning familieleden bij te staan met klussen).

Dashboard losgehaald om meter-verlichtingslampjes te vernieuwen. Nu zit mijn handschoenen kastje weer zonder licht. Een Spartaan is nooit klaar!

Ontluchting benzinetank veranderd. Ook nog bezig geweest met het waterdicht maken van de deuren.

Ik dacht eigenlijk dat ik wel genoeg gedaan had. Maar ik had het denken over moeten laten aan lieden, die er voor gestudeerd hebben.

Na een aantal lange ritten (voor ons heel gewoon, want wij glijden bij Dokkum bijna 't Wad in en Anneke's familie rolt in Maastricht zo van de St. Pietersberg België binnen) begon de achteras iets te luidruchtig te worden. Men had mij verteld, dat een Taunus as behoort te zingen.

Ik hou van veel soorten muziek, maar er zijn grenzen. Die werden nu duidelijk overschreden, zeker toen er nog een ritmesectie bij kwam, Ik was het gejack en gebonk goed zat.

Gelukkig had ik uit voorzorg vorig jaar al een reserve as op de sloperij gehaald, maar nog niet schoongemaakt. Dat moest dus allemaal versneld gebeuren; roestvrij maken, Hammerite erop, nieuwe lagers op de steekassen, olie erin, etc. Met de as er af kun je zo lekker bij de uitlaat. Vijf jaar geleden was ik al niet echt blij met dat ding. De demper na de katalysator had altijd al gerammeld van binnen, maar dat was nu helemaal erg. De Ford garage gaf me 40% korting op een nieuw origineel

omdat hij blij was er van af te zijn, het nam alleen maar plaats in. De katalysator was al half leeg en de wat er nog inzat, lag los en rommelde ook. Dat er dus ook maar uitgepeuterd en ik rij nu rond met een lege kat. In Mei moet er weer ge-APK't worden'en ik wil wel eens zien of de 4 gassen test leeg ook wil lukken. Voor de veiligheid heb ik een 2de hands kat passend en op maat gemaakt. Als het niet werkt, heb ik er in 10 minuten een echte volle onder.

De eerste testrit met de nieuwe achteras was een openbaring.

Het leek wel een nieuwe wagen, blijkbaar heeft er vanaf het begin veel te veel speling in tandwielen gezeten, waardoor alles vertraagd gebeurde. Als er gas gegeven werd, gebeurde er wel iets, maar wat later.

Als ik nu het pedaal intrap, voel ik het meteen. Alles gaat veel directer, ook afremmen op de motor werkt beter, cruise-control werkt soepeler, zelfs het sturen gaat directer.

Kortom, a happy Spartan owner.

Wel gelukkig dus, ondanks al het extra werk en de extra centen. Want het mag dan een hobby zijn, de sloperijbazen weten van prijzen.

PS.

Ontvang, net de deelnemers lijst van de Voorjaars Rally en tot mijn grote tevredenheid zie ik dat allen mijn artikeltje over de Jurassic Rally begrepen hebben. Ik ben weer de all enige Spartaan. Goed gedaan allemaal, ga zo door.

November 1999 C.F.

Spartan Meeting Mei 2000

Goede wijn behoeft geen krans.
Maar zo'n lekkere Spartan meeting verdient wel een paar sterretjes.

Er moet wat georganiseerd zijn om het allemaal zo goed te laten verlopen, complimenten!

En waar ze het weer vandaan haalden?
Daar wil ik ook wel een abonnement op.

De Hoge Veluwe was nog steeds mooi. Het was ook goed dat er van alles gedaan kon worden, want wandelen had ik al eens geprobeerd en dat vond ik toen al niet leuk en ik blijf bij dat standpunt.

Dus maar fietsen. Het viel mij op dat een groot percentage van de fietsers de Duitse taal bijzonder goed onder de knie hadden. Nu is het ook geen wonder dat met namen als Kröller en Müller de Oosterburen wel moeten denken dat het een stukkie Heimat is. En met al die fietsen dachten ze waarschijnlijk:

“Ach du “ Mensch, dass is ganz toll, wieder Fahrräder zum mitnehmen”.
Stonden ze toch mooi te kijken toen ze bij de uitgang de fietsen weer moesten inleveren.

Met verbazing en respect heb ic beide dagen naar de ‘bij-elkaar-houdt’ ploeg gekeken.

Het was geweldig zoals zij, met knipperende lichten en luid claxonerend, ons steeds weer met ware doodsverachting voorbij scheurden om hun auto dwars voor het verkeer te gooien en ons, met brede professionele arm-en handgebaren, ruim baan te verschaffen. Petje af,

hoor! Zelfs in ,Duitsland deden zij alsof ze thuis waren.

Maar wat de meeste van jullie niet gezien hebben, was dat zij een keer een afslag te vroeg waren (als compensatie op: “een brug te ver”), maar onverdroten reed Rogier, de Voorrijder, gewoon door en trok zich van al hun gebaren niets aan. Ik had het niet gedurfd!

Met begrafenis snelheid slingerde zich de Spartaanse slang door het fraaie landschap in de omgeving van Arnhem. Wat hebben ze daar veel bomen! Je kan alleen maar ver kijken als je boven op iets staat maar dan is het zicht ook wel heel erg mooi.

Toch was ik blij weer thuis te zijn, kon ik ten minste plat weer ver kijken. Zo langzamerhand kunnen we van al die Spartans een aardige fruit / groente salade maken. We hebben nu een Aubergine, een gele Banaan, een groene Komkommer, zongerijpte Tomaatjes, een groene Augurk en als dressing nemen we de Spartan met de gouden spikkeltjes.

Ik heb weer eens de kans gehad om de mooiste, beste

‘Spartan ter wereld’

te aanschouwen.

Ik begrijp nu ook wel dat Bertus Duyster zoiets fraais niet te veel buiten wil hebben, één vogelpoepie en er moet weer gepoetst worden. Op de mijne is zo'n smetje welkom, er is dan in ieder geval één krasje op natuurlijke wijze bedekt. Het enige wat niet glom (en dat viel op omdat de rest dat heel opvallend

wel deed) was het laatste stuk van de uitlaat. Moet je ook laten verchromen Bertus. Dan wordt hij pas echt mooi! Tja, wat verder nog? Eugène kon z'n mond maar niet houden over het een of andere motortje van z'n Spartan. Rogier had het steeds over kouwe kletsen? Wat zou hij daar nou meebedoelen? En wat zou dan een warme klets zijn? Een natte hete vaatdoek in je gezicht? Er zijn nog steeds Vlamingen, die de euvele moed hebben hun Spartan thuis te laten met de slappe smoes over

remmen of zoiets. En één Spartan bij de start aankwam met 't kappie erop. Foei! Wij kunnen wel Spartans bouwen, maar we kunnen absoluut niet "darten". Palm bier is heel goed te drinken. Zou dat nou de klets van Rogier zijn? Het is slim om bij het diner naast dames te gaan zitten die vanwege de lijn van de toetjes afblijven. En dat de volgende meeting ook plezant mag worden!

Mei 2000 C. F.

TILLIGTE 2000 en nog wat.

Lekker vroeg op, leren jack aan, pet met oorkleppen op, handschoenen aan, plaid over de knietjes en dan de mooie morgen in.

Zwevende koeien in het land, want het zonnetje heeft de grondnevel nog niet helemaal opgelost.

In het riet langs de Dokkumer Ee hoor ik een karekiet en dat is bijna jeugd sentiment. De eerste levende auto kom ik pas na dertig km op de snelweg tegen. Cruisecontrol op 90, want hier moet je langzaam van genieten.

Tilligte kan ik zo langzamerhand zonder kaart vinden en het leukste stukje van de route vind ik nog steeds het dorp waar ik al die kerkgangers tegen kom. Diverse mensen doen diverse dingen op een mooie zomerdag. Eenmaal aangekomen voelde ik me bijna weer als bij de rallies, want ik zag geen enkele Spartan. Gelukkig na de koffie en de broodjes vond ik er nog een paar. Alles bij elkaar waren er 6 Spartans, waarvan twee echte ouwe jongens.

Het wordt eigenlijk steeds leuker daar op de Old Timer Show.

Een koets met 8 prachtige paarden en een Duitse Stoom-fanatenclub, die met een paar geweldig grote stoomtractoren demonstraties in lekker ouderwets ploegen lieten zien. Wat blijft dat toch lekker ruiken; stoom, olie en steenkool. Veel was natuurlijk hetzelfde als vorige jaren. Nieuw was het vliegen met radiografisch bestuurd model vliegtuigen en helikopters. Er bestaat een mogelijkheid dat onze redacteur zich een extra hobby gaat aanmeten. Hij wist de prijzen van helikopters en het radio

gedoe al uit zijn hoofd. De rondrit was best wel weer leuk. Sommige plekken kwamen erg bekend voor, maar het blijft mooi. We hadden een klein mini konvooitje; zes Spartans, dan een “Zimmer” en als appendixje een klein kanarie geel Renaultje 4. Die Zimmer was een zeer aparte voiture. Zeer Amerikaans en dus zeer groot. Dikke verchromde uitlaatbochtstukken kwamen uit de zijkant van de motorkap, joekels van koplampen, het was allemaal best goed gemaakt maar echt mooi vind ik zoiets niet. De naam was wel goed gekozen, maar “Zaal” was misschien nog beter geweest. Na uitreiking van de Delfts Blauwe bordes (Pauline gaat voor een 12-delig servies. Of was het 24-delig?) gingen we op weg naar de Kamp's voor een 'happie'. Bertus zou ons wel even voorgaan en de kortste weg wijzen. Je houdt het niet voor mogelijk, maar bij de eerste de beste afslag ging hij al 180° de fout in, zodat we in Duitsland lekker konden draaien. Wat hij ons verder nog heeft laten omrijden wil ik niet weten, maar ik heb nooit geweten dat Enschede en Tilligte zover bij elkaar vandaan liggen. Een 'happie' bij Nanny en Bertus is een culinaire gebeurtenis met hapjes voor, soep ertussen met ballen erin en salades van vlezin en vissen en haringen en uitjes en meerdere soorten ijsen en kwarken. Enschede ligt volgens mij nu in Bourgondie. Ook dranken waren aanwezig en Roger zat uiteraard weer te kletsen (bier inschenken kan hij niet trouwens niet!). Tranen in je ogen krijg je; als je ziet hoe hij het gerstenat in het glas kwakt.

Gelukkig heeft hij meer verstand van Spartans bouwen).

Ook Eugene zat weer constant te kletsen, maar in een andere betekenis van het woord. Hij raakt maar niet uitgesproken over zijn nieuw Spartaans innerlijk. Toegegeven, het klinkt geweldig en als hij accelereerde was het zeer indrukwekkend.

Geklets over techniek was er natuurlijk genoeg en wat mij blijft verbazen, dat ik op oudere leeftijd er nog steeds dingen bij leer.

Jaren lang had mijn Spartan geen problemen met de koeling, totdat de visco fan niet meer wilde visco-en. Dat werd opgelost door een 2 de hands nieuwe. Toen viel de radiator dop in drie ongelijke stukken uiteen. Na een nieuwe geplaatst te hebben, moest ik regelmatig koelvloeistof bij vullen. Het blijkt nu dat er twee soorten radiator doppen zijn. Eerst had ik er eentje die bij te hoge druk open ging en het teveel aan vloeistof in het overloop tankje deed. Als de temperatuur en dus ook de druk daalde, ging er in de dop een klein

kleppie open en zoog de vloeistof weer terug. Een dop met een blazertje en een zuigertje dus. De nieuwe dop was alleen maar een blazertje en dus moest ik steeds bij vullen. Nu bleek ook nog dat ik geen expansie tank had. Van Bertus kreeg ik er meteen eentje mee, maar die kon ik met de beste wil van de wereld niet kwijt onder de motorkap.

Na alle auto's op mijn favoriete sloperij te hebben bekeken, vond ik er een, die wel past. Ik schaam me wel, dat er nu een BMW expansie tank onder de motorkap zit.

Het BMW embleem is wel weggevijsd, maar het knaagt toch wel een beetje.

Met een expansie- en een overloop tank vallen me twee dingen op;

- a. het duurt veel langer voor de motor op temperatuur is.
- b. de maximum temperatuur is ongeveer 5 graden lager dan voorheen. En daar kan ik prima mee leven. Genoeg ge-ohead, op naar het Spartan weekend in September.

Augustus 2000 C.F.

SPARTAANSE KRABBELS

De kracht van het geschreven woord is groot.

Al geruime tijd probeer ik andere Spartan eigenaren zo gek te krijgen ook eens aan een NRS Rally mee te doen, maar ondanks mijn lovende geluiden lukt dat maar niet. Daarom schreef ik onlangs een ‘negatief’ verslagje over de Jurassic Rally 1999 voor het blad van de Dutch Spartan Owners Club.

Ik eindigde dat stukje in de hoop geen Spartans te mogen ontmoeten op NRS evenementen.

En het werkt perfect. Behalve de Fries Weide Groene van ondergetekende was er geen Spartan te bekennen bij de start

van de VCR 2000.

Ik was weer de allenige Spartaan. Wat kan ik nu nog verder doen? Om weer een Latijnse kreet uit de kast te halen, doe ik maar het volgende: “Negeren, necesse est!”

Ik heb het er gewoon niet meer over. Ze bekijken het maar, laat ze maar lekker allerlei heerlijke toeren missen. De NRS evenementen trekken toch al genoeg rally-nuts.

(Spartanen; hij mist ons klaarblijkelijk toch wel een beetje. Vanwaar anders dit verslag? Red.)

VOGEZEN CLASSIC 2000

PROLOOG.

Woensdag 03-05-2000

De mooi weer garantie begon al voor het begin. Van Dokkum naar Luxemburg met slechts drie klappen van de ruitenwisser, dat is voor mij mooi weer. Het bleek niet voor iedereen te gelden, want zittend aan de bar van

het Parc hotel heb ik het zien plensen van de regen, maar mijn bier bleef droog, dus hoor je mij daar over niet klagen.

In Utrecht mijn zoon/navigator opgepikt en aangezien hij nog slechts weinig rijuren in zijn logboek heeft staan, mocht hij heen en terug rijden. Het rally-sturen was voor mij, want daar kwam ik voor.

De handgreep op het dashboard (in de States zo treffend de ‘Oh Shit’ bar genoemd) deed goede dienst, niet vanwege het rijden, dat viel best mee; maar wat moet je anders met je handen doen?

Ik begrijp niet dat er mensen zijn die naast een chauffeur kunnen zitten. Er komt nog bij dat als je naast de driver zit er ook van je verwacht wordt route aanwijzingen te geven. Grote eerbied heb ik voor navigatoren, ze moeten alleen geen fouten maken. Zelf kan ik bolletje-pijltje al niet aan. De eerste vijf situaties in Luxemburg City lukten nog net, maar die met het tunneltje vond ik zo gecompliceerd, dat we er al doorheen waren voor ik in de gaten had dat ik een klein foutje had gemaakt.

Maar na een fraaie rit door Luxemburg kwamen er toch: het Parc Hotel!

Ik weet nog steeds niet wat ik er van denken moet. Het heeft het niet, het is niet echt gezellig al hebben ze er goed Belgisch Bier.

Het Elzas Club Hotel heeft het wel en heeft toch geen Belgisch Bier.

Maar in het Parc hotel zie je weer oude bekenden, ontmoet je zenuwachtige

eerstelingen en heerst de spanning van de komende dagen. De sfeer brengen we gewoon zelf mee.

Wat het hotel wel heeft, is: Gehorigheid met een hoofdletter.

De vorige keer was het een luidruchtig sportteam uit een nogal erg ruraal gebied, waar liften amper bekend waren en de hotellift werd dus uit ten treure getest.

Deze keer kwam de gehorigheids confrontatie bij de burens uit de aangrenzende kamer vandaan. Het waren mede-ralliers, maar ik heb geen idee wie het waren. Zij waren in het trotse bezit van weekendtassen met hele lange, luidruchtige ritsen.

Na een lange rit kun je de badkamer best even gebruiken. En daar sta je dan met de broek op de enkels, de billen bloot; je wilt net gaan zitten en dan wordt aan de andere kant van het badkamerwandje een rits opengetrokken. En dat is schrikken, neem dat maar van mij aan. Zo langzamerhand ken ik mijn eigen geluiden wel en deze hoorde er beslist niet bij. Gelukkig werd de rits ook weer dichtgedaan, ik snapte het en kon rustig doorgaan met mijn gedoe.

Eerste Dag.

Donderdag, 04-05-2000.

Vier slagen met de ruitenwisser, dus weer goed weer. Frits blijft volhouden dat er een American Cementary is in Luxemburg. Een begraafplaats is echt zonder de N. Misschien is een Cementary wel een zaak waar je cement kunt kopen.

In ieder geval noemen wij nu elk kerkhof een cementerie (in de stijl van Boulangerie, Charcuterie etc.). En het

zijn net als kerken, goede vaste punten op de kaart.

Best fijn gereden vandaag, geen punt gemist, alles ging lekker op een steeds terugkerende BMW Cabrio na. Het team reed zeer correct, rustig genietend, en liet ons netjes passeren want soms moet 'the pedal to the metal' en moet er gegast worden. Na een zoektocht naar weer zo'n rotvlaggetje, rijdt die BMW weer voor ons. Inhalen dan maar. Na de volgende ORC, alweer achter de BMW. Navigator zweert dat hij z'n best doet en er ook niets aan kan doen. Ja, ja! En hetzelfde gebeurde nog twee maal. Na een rustpunt kregen we 5 minuten voorsprong van ze en was de frustratie voorbij. Maar we snappen nog steeds niet hoe ze het voor elkaar kregen 4 keer voor ons te rijden zonder inhalen.

Tweede Dag.

Vrijdag, 05-05-2000. Alweer mooi weer, totdat Frits een gratis, verplichte, wasbeurt aan de rally toevoegde. Wat kan het plenzen, donderen en hagelen in zo'n vallei. Maar alles fritste, sorry, friste er goed van op. Tijdens de picknick (wat was het er mooi, lekker en warm. Hoe vinden ze die plekjes?) zat ik zo naar de zacht wapperende Hollandse vlag te kijken en dacht, dat de organisatie, in het kader van bevrijdingsdag, als verassing aan alle equipes rijdend in Duitse auto's gratis 30 strafpunten zou moeten geven. Maar ja, er zijn nog steeds mensen die in Italiaanse wagens rijden. Geef je die 20 punten omdat ze er minder in zaten? En wat doe je met de Japanners? Ach, het was zo maar een ideeetje.

Derde Dag.

Zaterdag, 06-05-2000. Weer eens als vanouds met twintig andere wagens een klein Frans dorp geterroriseerd. Iedere toe- en uitgang 15 minuten lang geblokkeerd door kerende en draaiende cabrio's. Nog maar eens een keertje terug, maar niks vinden. 't Hoort erbij, zeggen ze. Dus met dertig punten aan de broek verder naar het volgende geintje. Punt 13. De navigator had het kunnen weten. Maar wat zijn die NRS jongens geweldig streng!

Dhr. Wessels kan dan best zeggen dat zij niet moeilijk doen; de praktijk is heel anders!

Die ORC op de driehoek, waar je van geen kant in mocht rijden en 10 meter verder op een bemande post, die constant in een breuk lag omdat iedereen erin stonk.

Wij wilden dat vlaggetje ook wel eens van dichtbij bekijken maar het stond vol en men probeerde er achteruit rijdend weg te komen. Wij konden er gewoon niet in, maar kregen toch 15 strafpunten en dat alleen maar voor de intentie. Je kunt wel protesteren maar we weten het allemaal: Als deelnemer heb je geen recht, geen enkel. Denk je het wel te hebben en ga je er over praten dan kost het je drank en krijg je toch ongelijk. Gewoon weg slikken en op naar de volgende strafpunten.

's Middags lekker blazend de Ballon d'Alsac op. Boven aangekomen dacht het motortje: jij blazen ik terug blazen! En daar sta je dan met nostalgiese stoomwolken uit alle motorkap louvres. Helemaal zoals vanouds was het niet, want vroeger rook het naar stoom, nu stinkt het naar sjemiese troep. Maar

zelfs nostalgie met een geurtje valt bij mij onder de afdeling jeugdsentiment en daar kan ik niet genoeg van krijgen. Toen de rook en de extra warmte verdwenen warengewoon een paar liter water erbij en verder maar weer naar dat fraaie laatste punt met dat hele smalle weggetje naar boven wat ook terug gereden werd. En dan blijkt dat velen niet weten dat naar boven dikke voorrang heeft op naar beneden.

FINALE.

Zondag, 07-05-2000. Zoon stuurt, dus ik mag zeggen hoe we gaan. Tot de Belgiese friet en de Martelangse benzine ging het goed, maar in Luik zie ik kans om ons de Zondags markt op te sturen en om daar uit te komen, hebben wij een groot stuk van Luik gezien. Ik ga een standbeeldje oprichten voor navigatoren. Wat was het weer fijn; lekker sturen, mooi weer, goede sfeer, veel gelachen en van huis naar huis slecht twee maal het kappie erop, geweldig! Jongens en meissies, jullie hebben er weer iets moois van gemaakt. Bedankt!

Cees Flink.

PS. Uit zeer onbetrouwbare bron werd mij medegedeeld, dat de Dhr. Wessels binnenkort met zijn eigen kledinglijn uitkomt: de RitMeester Look. Een voorbeeld wil ik U niet onthouden. Een sportief ensemble met een conservatieve donkere stropdas, gedragen op een wit overhemd met een enorm grote kreukelzone en daar een blauwe blazer, waarbij veel aandacht wordt besteed aan de uitpuilende zakken. Of ze nu vol ofleeg zijn, ze behoren te puilen en de ene kant hangt altijd lager dan de ander. Aan U de keus: links of

rechts laag. En dan de broek. Kleur grijs en moet op maat gemaakt worden om het voor de RitMeester Look zo typerende laaghangend kruis effect te krijgen. Het ene kruis is het andere niet, wij mannen dragen allemaal anders, vandaar het maatwerk. Er

komen ook wat stemmiger uitvoeringen, maar kreukelen, uitpuilen en laaghangen doen ze allemaal. Het kan niet anders, dit wordt de nieuwe trend.

Mei 2000 C.F.

JURESSSEN

Er zijn een aantal dingen in dit leven, waarbij ik het 'Friesch Leven' gevoel krijg en erg blij van kan worden. Bijvoorbeeld: op een mooie Augustusochtend op mijn Solexje (max. speed 27 km met wind, zon en Coriollis krachten in de rug) langs de Dokkumer Ee te snorren met karekieten en lisdodden in het riet; koetjes, schaapjes en spelende hazen in de wei; hengelaars aan- en eendjes en futen in de Ee; laagvliegende zwaluwen over het water; een vleug landelijk parfum van een bovenwinds gierende boer om dan in Dokkum bij de lokale vismeneer 4 haringen voor een tientje te halen (met uitjes). Wat kan het leven toch heerlijk rustig en onthaast zijn. Iets heel anders kan mij ook een geweldig gevoel van genot bezorgen. Ja, DAT ook, maar nee, DAT bedoel ik nou net niet! Daar zijn andere magazines voor. Ik bedoel: Juressen! Dat is stressen in de Jura op geheel vrijwillige basis. Punt missen hier en een vlag niet zien daar. Ben ik te vroeg? Ben ik te laat? Is dat gepiep linksvoor nou een wiel-lager of zijn het de remblokjes? Doet het tweetertje van het Bose Car Sound System rechtsachter het nou wel? Vliegt de kruiskoppeling van de aandrijf-as er nu uit of haal ik die geniepig opgestelde stempelaars nog net? Zit m'n haar wel goed? Is dat gekraak achter van de uitlaat of ligt de benzinetank helemaal los? Is de navigator nog wel goed bij z'n hoofd?

Die stressdingen bedoel ik nou. Dat een mens van zulke uiteenlopende dingen kan houden.

JURASSIC 2000

Het Parc Hotel viel best mee deze keer. Geen last gehad van ritsen, liften of ander luidruchtig gedoe. En het bier was weer goed. Vooral het Pauwel Kwak bier. Moet je ook eens proberen. Alleen al voor de houten glashouder moet je het zeker één keer in je leven gedronken hebben. Bovendien is het zeer toepasselijk voor ons, want het is een Koetsiers bier en wij zijn per slot van rekening niet veel meer dan moderne menners en bijrijders.

Een Hollandse Kaaskop met een Belgische Handicap in een zelfbouw-autootje in de Jura.

Dat is vragen om ellende, dat kan nooit goed gaan en dat ging het ook niet.

Dag 1

Had zo'n hoog kLi-kla-kloten gehalte, dat we het bijna voor gezien hielden. Met strafpunten kan ik leven, 'k vind ze niet leuk maar het schijnt er bij te horen. Maar de ultieme afgang is wel het missen van de pick-nick. Toen wij er eindelijk aankwamen, braken ze de tent al af. Hoe dat kwam? Zie punt 1 van de Vertragende Factoren. Gelukkig waren we beiden na de Olympische Spelen nog helemaal vol van Baron de Coubertin's Olympische gedachte. Iets in de geest van: "het gaat om het meedoen, niet het winnen". (waar heb ik dat eerder gehoord?) En we deden mee en dus gingen we gewoon door en

bovendien heeft Cruyff ooit gezegd: “ieder voordeel hep se nadeel” en als je dat vrij interpreteert en omdraait, kun je zeggen: “Elke ellende hep se pluspunten!” En die waren er best. Het was de hele dag prachtig mooi weer en omdat we zo laat waren moest ik wel drie maal zo snel de bochten door en dat is best leuk, vooral als de navigator zachtjes groen begint te worden.

Dag 2.

En die werd ongeveer 100% beter. We waren dik op tijd bij de picknick en konden de schade van gister inhalen. De punten waren veel, de weggetjes smal en fraai, de uitzichten fraaier en de bochten plenty. Heerlijke dag.

Afknappertje was het hotel. (Dit is geen kritiek op de organisatie, ik begrijp dat het zeer lastig is een groep van zo'n dikke 150 man/vrouw bij elkaar onder één dak te krijgen). De drank was nog steeds te duur en van het eten kreeg je gewoon tranen in de ogen. Waar je ook tranen van in je ogen kreeg, was het optreden van de Hagenese stand-up comedian. Hij kreeg iedereen plat en zijn optreden maakte het verblijf in het hotel dragelijk. Jammer, dat er weer geen twee bedden in de kamer waren. Ik hou best wel van mijn navigator, maar om nu samen met hem de koffer in te kruipen? Toch maar niet en zodoende sliep ik weer op de bank. Best op te slapen trouwens.

Dag 3.

Alweer een fraaie dag. Wat een prachtige tocht en wat kreeg ik een eerbied voor die fietsers, die al trappend de Alpe de Huez op gaan. Ik was al moe van het sturen en zij moeten nog

trappen ook. We reden goed en waren ruimschoots op tijd bij de picknick en wat was dat weer lekker. Boven op een alp met een spekpannenkoek met Westers Rietsuikerstroop, lichtelijk besprenkelt met sneeuwvlokjes. Apart en toch lekker. Daarna werd het pas echt leuk. Mooie collen met eenpersoonsweggetjes en tegenliggers en dan was er ook dat héle smalle pad waar ik persoonlijk de zenuwen van kreeg. Voor een horizontale platkijker met hoogtevrees is al dat verticale gedoe maar niks. Getverderrie, wat was dat eng! Ik snap nu waarom de Nederlandse vlag horizontale banen heeft en de Franse Tricolore verticale.

Dag 4.

Lekker lang en veel gereden met fraai weer. Waren weer op tijd voor de lunch met Saté, dus klagen deed ik niet. De ellende en het gekanker begon pas later. Zie punt 5 en 6 van de Vertragende Factoren. Wat baalde ik weer. Voor de punten hoefden we het niet meer te doen, dus gingen we relaxed en topless de nacht in. Lekker weinig gezien, want het was goed donker. Dat was ook wel weer eens plezant, zelfs bij 130 op de snelweg was de temperatuur best dragelijk en Zaterdag nacht in Luxemburg City bleek net zo kalm en rustig te zijn als een door-de-weekse nacht in Dokkum.

70, 50, 30, 20, Route Barrée.

De verkeersregels in Frankrijk begin ik zo langzamer-hand door te krijgen.

. Zeventig km betekent iets rustiger rijden.

. Vijftig km vraagt om iets meer uitkijken en een beetje gas minder, want

er zou iets aan de hand kunnen zijn.

. Dertig km is serieus, remmen en goed uitkijken. Er wordt gewerkt, of er werd gewerkt en er zou weer gewerkt kunnen worden. Kortom, snelheid verminderen en verdraaid goed uitkijken.

. Twintig km. Dat betekent heavy shit on-the-marble. Er is beslist iets stevigs aan de hand, zoals een diepe dip in de weg. Een aantal deelnemers had de bordjes niet of te laat gezien en stonden een beetje kapot te zijn. En dat is altijd droevig.

. Route Barrée betekent pas Barrée als je aan het eind van de Route voor een onoverkomelijk barricade komt te staan. Het was alweer een lekkere rally en nu kan ik me thuis weer rustig aan de 120, 100, 80, 60, 50, 30 km en de stapvoets beperkingen houden. (je wordt er toch gek van!) en me opladen voor de volgende vrijwillige stresspartij.

Vertragende Factoren.

1. Per ongeluk op een snelweg terecht-komen, waar je de eerste 40 km niet van afkunt. Als het uiteindelijk wel lukt, blijkt er alleen maar een afrit en geen oprit te zijn. Dan ben je al zover weg van het rally-gedoe, dat je bijna een andere kaart nodig hebt.

2. Een Route Barrée, die ook echt Barrée is.

3. Op een zeer smalle Deviation in de buurt van het plaatsje (Boeut) Bourguignon achter een grote vrachtwagen met twee verdiepingen zitten. Beide verdiepingen vol met rund, het weggetje slecht, veel bochten dus slingeren en overhellen. Watersporen links en rechts. Water, vergeet het maar, gewoon grote stralen koeienzeik. En daar wil je met

een cabrio wel vandaan blijven.

4. Een grote kudde schapen, die door een fluitende boer met z'n ontzettend hardwerkende hond over de weg naar een heel eind verder gelegen veld gedreven worden. Heel toeristisch en interessant om te zien, maar 't schiet niet echt op.

5. Op Zaterdag proberen te tanken bij een Super Marché als alle andere pompen in de buurt gesloten zijn. En dan samen met de gehele lokale bevolking, die voor de Zondag ook nog even vol wil, via 7 pompen naar Ikassa. Als zo nu en dan ook nog een Credit-card problemen geeft, zie je de hoop op een iets betere klassering de mist in gaan.

6. Wordt er dan ook nog aan je gevraagd om te helpen bij het aanduwen van een Porsche met heftige startproblemen, die 7 wagens later langs de kassa moet, blijft er van de hoop geen wolkje meer over. (en ik hou niet eens van Porsches)

PS

Dhr. Wessels klaagt vaak over het feit, dat deelnemers de voorschriften en reglementen niet lezen. Met lezen heeft *hij* ook problemen. In het verslag van de Vogezen 2000 stond dat CemeNtery toch echt zonder N geschreven werd. Maar nee! Het werd 'Cimetry'.

En daar kan *ik* zelfs geen betonwinkel meer van maken.

Het lijkt op Frans, maar het is het niet; het is geen Engels en zeker geen Nederlands.

Dus hier komt het nog één keer op z'n Amerikaans: "Cemetery"

October 2000 C. F.

Winterse werkjes (winter 2000-2001)

Dacht ik het deze winter allemaal rustig aan te kunnen doen met de Spartan.

Leuk rustig een beetje klussen.

Vergeet het maar. Ik liet me toch weer meeslepen en het werd weer een uitgebreide kluswinter.

Het begon al toen ik tijdens het laatste Spartan week-end van die hele interessante zwarte rubberen blokken voorbij zag komen. Geen idee waar ze voor waren, maar ik wilde ze ook hebben. Ik heb ze nu ook, weet waar ze voor dienen en weet waar ze te krijgen zijn. (Pennings; Aalten; 0543-451663). Ze zijn in de plaats gekomen van de ophang rubbers van de complete vooras. Er zitten daar van die driekantige rubbers, die er altijd uitzagen alsof ze veel te veel moesten dragen. En dat deden ze ook. Bij de Taunus hangt de motor in het vooras-subframe.

Die driehoekige rubbers hoefden alleen de carrosserie te dragen en niet zoals bij Spartan ook nog eens een keertje de motor erbij. Heer Ford had ze daar nooit voor berekend. Vandaar ook dat voorover duiken bij het remmen en het toch wel wat bewegelijke stuur. Oplossingen zoals die van Rogier en mezelf met in- en uit elkaar schuifbare stuurstangen zijn best leuk, maar halen de oorzaak niet weg.

Nou, die nieuwe rubbers doen hun werk perfect. De voortrein voelt eindelijk stevig aan en ik heb de originele stuurstang weer gemonteerd en niks niet bewegen meer als je stevig remt. Perfect, een aanrader. (Mocht je van plan zijn het ook te doen, volgt hier een tip. Er moet een gat door het rubber geboord

worden, waar de 12 mm bevestigings bout doorheen gaat. Met een gewone boor gaat dat niet. Even voorboren met een goede 4 of 5 mm boor en neem dan een stuk koperen waterleiding pijp van 12 mm, slijp er een scherpe rand aan, doe het in de boormachine en met wat siliconen spray als glijmiddel krijg je een prima gat, waar de bout strak in past).

Zo onder de wagen liggend, blik je wat rond en zie je van alles.

Zoals nogal zielig aan doende motorophang rubbers. Het was nogal wat werk om die te vernieuwen.

Er moest heel veel los gehaald en verwijderd worden, maar wat was ik blij, dat ik dat gedaan heb. De (door Spartan geleverde) rechter motorsteun had zichzelf heel flexibel gemaakt. Bij nadere inspectie bleek het laswerk op meerdere plaatsen gescheurd en verder zo abominabel slecht te zijn, dat het een wonder was, dat ik tijdens een rally niet de motor plotseling dwars had staan.

Ik kan niet echt lassen, maar dit had ik zelfs beter kunnen doen. Het leek wel alsof ze met een kwart laselektrode het ding aan elkaar hadden geplakt en hup wat verf er-over, niemand die wat ziet. Het zal wel een werkstudent zijn geweest. (ik heb niets tegen studenten trouwens) De andere steun ook bekeken, maar die was wel okay.

In ieder geval, het zit er allemaal weer goed in met een goedgelaste steun, nieuwe rubbers, extra ringen eronder, zodat de motor wat hoger ligt.

(het iets omhoog brengen van de motor heb ik gedaan, omdat ik had gezien dat

de krukaspoelie wel eens tegen het tandheugelhuis van de stuurinrichting aan had gelopen). Dat was klus 1.

Klus 2 was ook nogal wat werk.

De vorig jaar geplaatste Koni's achter deden het goed, alleen raakten de rubber kappen de rechthoekige (koker)balken. Dat rammelde en dat vond ik niet leuk. Om daar een beetje bij te kunnen, moest de bagage- en de achterzitting vloer eruit.

En om daar bij te kunnen, moest de zijkant bekleding eraf en dat kon alleen maar als het kapmechanisme eraf was.

Daar kon ik alleen maar bij als de stoelen eruit waren. Ik was blij te zien, dat de houten vloeren na vijf jaar er nog steeds perfect uitzagen.

Gewoon multiplex, dik in de loodmenie (zijkkanten driekeer) en dan lekker stevig in de bitumen.

Nog even heb ik gedacht om nieuwe gaten te boren voor de bovenste schokbreker bevestiging, maar wat er precies zou gebeuren als de gaten meer naar het midden zouden komen, weet ik niet. Dus dan maar

uitsparingen in de kokerbalken.

Dus de benzine tank eruit (slijpen en lassen met de tank ernaast doe ik niet graag). Wat een gedoe om met een haakse slijper stukken uit de buis te krijgen en dan stukkies plaat erin te lassen. Wat is een Spartan een moeilijk stuk Kitcar.

Een vriend van me heeft een JBA Falcon, en die ligt ook helemaal uit elkaar. Wat een genot, met twee man til je de badkuip, sorry de carrosserie, eraf en dan heb je een lekker kaal

chassis. Je kunt overal bij. Als ik later groot ben, wil ik ook een Falcon.

Met de brandstoftank eruit, kon ik controleren of de vulpijp, die ik met gelijmd stukken PVC pijp had gemaakt nog goed was. Ja, dat wastie. Gelijmd PVC kan dus gebruikt worden.

Klus 3.

Weer eens aan de deuren gesleuteld.

Altijd bleef er wel iets lekken en dat moest afgelopen zijn. Om er beter bij te kunnen, heb ik de scharnierpen er uit gehaald. Met veel pijn en moeite lukte het ze naar beneden te verwijderen. Dat ging wel ten koste van de (aluminium) plaat, die onder de deur tegen het chassis geplakt en gepopt was. Ondanks dat de wagen al twee maanden binnen stond, zat er nog water tussen en da's nie goed nie. Ik wilde niet weer twee platen aluminium op maat maken en spuiten met toch weer de mogelijkheid dat er water achter komt en blijft zitten. Daarom heb ik er nu aan bakboord een stuk treeplank rubber tegenaan gelijmd en aan stuurboord een stuk vinyl.

Gewoon testen en zien wat het beste blijkt. Met al het koude weer is het niet echt lekker werken in de nogal koude schuur, dus gaat het allemaal niet zo snel en ik wil nog zoveel. Er moet nog een oliekoeler in (klus 4) en ook de uitlaat (klus 6) moet nog een goede beurt hebben. En dan moet alles weer geïnstalleerd worden. Maar het blijft leuk werk en door niet te rijden spaar ik stapels centjes. Ik hoop jullie allen gezond en met perfect Spartans weer te mogen ontmoeten in 2001.

December 2000 C.F.

Bentley's & Drijfsijzen

Zo nu en dan is de aandrang om Engeland weer eens mee te maken, vrij groot.

Even een paar dagen spookrijden, een pint of bitter te nuttigen in een fraaie pub, t' oototje weer even naar zijn roots brengen, fish and chips eten, mooie auto's bekijken; kortom er zijn redenen genoeg om de overtocht te maken. Lekker goedkoop is Engeland niet, maar de kortingen, die je als abonnee van British Car bij P&O krijgt, helpen het iets dragelijker te maken.

Vanaf veel plaatsen en op veel manieren heb ik de overtocht al gemaakt, maar er blijft voor mij toch maar één echte originele: de gewone langzame (5 kwartier) boot van Calais naar Dover. Als je geluk hebt (en dat heb je) is de overtocht net tussen twee lage druk gebieden in en dan is de lucht strak blauw, het water blauw/groen met witgekuifde golfjes. Dan ga je met een kop koffie vooraan bij het raam zitten en laat de Cliffs of Dover in het zonlicht groeien en steeds witter worden.

Mij geeft dat het echte UK gevoel.

Op de kaart zoek ik dan naar Citroën weggetjes. Ik noem ze zo vanwege de chevrons, het Citroën logo. Zoals wij allen weten, betekent een chevron op de kaart: steile helling.

In Cumbria en op the Yorkshire Moors heb ik ze gevonden met een helling van, schrik niet, 30%. Als je een auto hebt met een lange neus, ben je geneigd om uit te stappen om te kijken hoe het ravijn verder gaat, want je ziet echt niets meer. Terug schakelen naar de eerste

versnelling en zelfs dan moet je nog bijremmen.

Dat is pas kicken, Six Flags is er niets bij. In de buurt van Crawley in Sussex stond er eentje op de kaart.

Het eigenlijke zoeken naar zo'n weg is ook al prachtig. Het zijn meestal eenbaanspaden met soms een passeer plaats. Je komt door de mooiste dorpjes, langs eeuwenoude kerkjes met ommuurde begraafplaatsen over smalle, holle eenpersoons weggetjes, die zo overgroeid zijn met struiken en bomen,

dat je je in een tunnel waant. Deze Citroënweg was slechts 20 %, maar toch wel de moeite waard. Toen we beneden stonden om een foto te maken, kwamen er twee, nogal bejaarde, Engelse heren met pet, wandelstok en laarzen in min of meer vrije val naar beneden. We moesten wel wachten tot ze onderaan waren en hun snelheid konden beperken, want zij waren duidelijk niet in staat om op de helling uit te wijken.

In de buurt van Lewes in East-Sussex is het Bentley Wildfowl and Motor Museum.

Al heel lang heeft me dat geïntrigeerd.

Ik had vage visioenen van grote schuren vol met Bentley's en rondscharrelende eenden en wilde kippen, die op achterbanken eieren zaten uit te broeden.

Persoonlijk heb ik niets met Bentley's.

Uiteraard vind ik het prachtige automobielen, maar prijswijs liggen ze duidelijk heel erg boven mijn vermogen. En toch speelt in twee momenten, die ik zonder moeite duidelijk voor de geest kan halen, een Bentley de hoofdrol.

Bentley 1.

Halverwege de jaren '60 reed ik op een bloedhete zomerse Zondagmorgen ergens op de Veluwe. Voor mijn gevoel reed m'n MG TD'tje knoerhard, misschien wel 110 hele km/h! (Nooit tijd en geld genoeg voor een stevige tune-up). Het snelheids gevoel werd nog versterkt door het ontbreken van rechter vloer. Een vriendinnetje was er de vorige avond met haar naaldhakken doorheen gegaan. Het moest toch vervangen worden en ik had het er maar helemaal uitgehaald. Met het voorbij-schietende asfalt, wind in het haar, zon op de bol, was het gewoon genieten. En toen verscheen er links van me een soort vlam op wielen.

Dit bedoel ik niet oneerbiedig.

Integendeel, het beschrijft alleen maar de kleuren combinatie: donkerbruin met zacht vanillegeel.

Het was een Britse wagen met het stuur rechts, dus zat de driver aan mijn kant. Het was op en top een Engelsman. De enige concessie aan het hete weer was het open raam en het ontbrekende colbert. Het oprollen van de mouwen was iets te veel, dus daar zat de grijs besnorde gentleman in een spierwit overhemd met stropdas en keek naar beneden.

Ik had het gevoel, dat hij wel drie meter boven me zat. De "stiff upper lip" werd iets minder stijf, maar het werd net geen echte glimlach.

Z'n hand kwam even los van het stuur, maar het werd net geen echte zwaai.

Er kwam nog een minzaam knikje en toen gleeed de wagen door en verdween snel uit het zicht.

Het was een Bentley.

Bentley 2.

Een jaar of 10 later werkte ik in Bangladesh. Ik woonde in de hoofdstad Dahka en niet ver van het huis van de British High Commissioner (ambassadeur).

Zijn transport voor officiële zaken was een prachtige statige zwarte Bentley, die ik regelmatig zag rijden.

Op een morgen kwam zijn chauffeur vragen of ik kon helpen.

De Bentley was niet aan de praat te krijgen: accu leeg. De ruimte binnen het hek was niet genoeg om hem aan te duwen en buiten op straat kon het helemaal niet; te veel gezichtsverlies.

Zo'n verzoek krijg je niet vaak en daar stond ik dan met mijn ordinaire Toyota Landcruiser een succesvolle elektrische mond-op-mond beademing te geven aan een Bentley.

Wow! Een echte Bentley aan de praat te krijgen! Hoogtepunt in mijn leven!

Het Bentley Wildfowl and Motor Museum heeft niets met het Bentley automerk te maken.

Er zijn er wel een paar tentoongesteld, maar Bentley is de naam van de Manor.

Oorspronkelijk was het een 17de eeuwse boerenhuis, gekocht door iemand, die van paarden en watervogels hield en ook over een groot aantal ponden beschikte.

Een aantal uitbreidingen en verbouwingen geven het een vriendelijke uitstraling, niet zo'n statige strengheid als van een kasteel. De Manor is geopend voor het publiek en dat is leuk, want dan kan je je vrouw daar laten om het papieren handbeschilderde Chinese behang te bewonderen of de 'matching

sidetables' uit 1650 of zo.

De kinderen kun je loslaten in de speeltuin of ze met een kaart in de hand een oriëntatie/puzzel tocht laten doen over de uitgestrekte landerijen.

Zelf verdwijn je dan in een hele grote loods, die echt uitpuilt van fraai autowerk.

Er zit totaal geen lijn in: een Trabant tussen een DeLorean en E-Type. Een Bentley met het prachtige kenteken DUL 3 naast een kinderfiets en een Belgische Minerva. Mijn vrouw werd meteen verliefd op de Corgi (zie de Augustus 2000 editie van British Car), het mini motorfietsje. Ze had vroeger een exemplaar van het vier benige type gehad.

Er is enorm veel te zien: trapauto's, kinder driewielers (maar ook een Morgan), motorfietsen en zelfs een prachtig gerestaureerde houten begrafenis koets, gevonden ergens in een schuur in Ierland. Veel auto's zijn in particulier bezit en staan er alleen maar te leen. Een aantal ervan doen ieder jaar mee aan de London-Brighton Rally.

Er stond een grote zwarte Bentley uit 1930, waarin een briefje van de eigenaar lag, met de volgende woorden: "Do not polish the boss of the steering wheel or anything under the bonnet".

De naaf van het stuur was een groot rond stuk koper, wat er om vroeg om met Brasso glimmend gepoetst te worden. Waarschijnlijk wilde de eigenaar zich niet constant weer-spiegeld zien.

Het geheel is echt de moeite waard en vergeet zeker de vogels niet.

Nog nooit heb ik zoveel verschillende zwanen, eenden en andere fraai gevederde drijfsijzen bij elkaar gezien. Na de rustige heenreis was het onvermijdelijk dat de terugtocht iets ruwer zou worden.

Huizenhoog waren de golven niet, maar een fors hondenhok kon je er toch wel van maken.

Er werden een aantal knappe circus-achtige balanceer acts met volle dienbladen getoond.

Maar omdat de overtocht zo snel ging, zag niemand kans om zeeziek te worden.

Toch hadden we andermaal veel geluk gehad, want de volgende dag was het weer zo verslechterd, dat de ferry's niet eens uitvoeren en waren de windvlagen zo krachtig dat zelfs de Tunnel gesloten werd.

Omdat niet alles van tevoren te regelen is, maken zulke dingen Engeland toch altijd een beetje extra spannend.

Februari 2001 C. F.

! Oh... SHIT !

Jullie zullen wel denken wat is dat nu voor een titel van zo'n welopgevoede jongeman als Cees Flink?

Lees maar rustig door en je zult moeten toegeven, dat dit het enige opschrift is dat boven dit 'stukkie' past.

Na al het geklooi in de afgelopen donkere periode was het dan eindelijk zover; de Spartan kon gelucht worden. Het weer werkte mee en op een rustig boerenlandweggetje gaf ik een dotje gas om de motortemperatuur wat sneller omhoog te krijgen.

Het weggetje loopt door de weilanden en hier en daar liggen boerderijen met boeren, die allemaal zoveel mogelijk koeien willen hebben, die dan heel veel mest produceren. Dat moeten ze kwijt en tegenwoordig gebeurt dat steeds meer met grote machines, die de mest injecteren (dus niet meer op, maar in de grond). Vroeger zag je die machines met grote tanks door de weilanden rijden. Als de tank leeg was, reden ze terug naar de farm om de volgende lading op te pompen en dan weer terug naar het veld. Al dat heen en weer gerij is verlies. Nu sleept de machine een hele lange slang, als een soort navelstreng, achter zich aan. Bij de boerderij wordt de mest met een stevige pomp uit de giertank door de slang naar de mestinjector gepompt.

Zo, na deze populair technische uitleg kunnen we weer verder met de Spartan. Het te bemesten land lag aan de andere kant van de weg en dwars over het asfalt lag een dikke roestvrij stalen pijp met aan iedere kant een heel klein kort op/afritje. Neem maar van mij aan dat

zo'n dikke pijp een hele goede snelheidsremmer is.

Ik had het druk met het bekijken van alle lampies, metertjes en wijzertjes en zag de drempel een beetje laat (stond trouwens ook niet aangegeven).

Gelukkig was ik een truc, die ik in Afrika had geleerd, nog niet vergeten. Er waren daar wegen met gaten erin, waar je een Fiat Panda in kon parkeren. Vaak zag je die 'potholes' pas laat en het beste wat je dan kon doen, was het volgende: vol op de remmen, zodat de neus naar beneden duikt, ondertussen terug schakelen naar z'n tweede versnelling om dan vlak voordat je het gat in donderde, de rem los te laten, koppeling omhoog en zoveel gas te geven als maar mogelijk was. Daardoor kwam de voorkant omhoog en kon de dreun aanmerkelijk beperkt worden. Wat in Afrika werkte, werkte in Friesland ook en de klap viel dus best mee (slechts mijn vullingen liggen los). Nu weer eens een Latijnse kreet:

** De visu, de auditu et de olifactu.*

Direct na de klap kwam er een halfzacht klagelijk geluid uit de claxon en schoven de ruitenwissers als in een vertraagde opname over de voorruit. Dit, samen met kleine rookwolkjes van onder het dashboard en de geur van verbrand plastic, gaven mij de indruk dat er iets goed fout zat.

Op dit moment uitte ik dan ook de kreet, die nu in dikke letters boven 't stukkie staat en een betere titel bestaat toch niet

Te zien, te horen en te ruiken

Tijdens de bouw had ik een accu-veiligheidsschakelaar onder het dash-

board gemonteerd, niet alleen voor de elektrische veiligheid, maar ook als beveiliging tegen diefstal.

Gelukkig hield ik het hoofd koel en draaide de sleutel er zo snel mogelijk uit.

De toeter en de wissers hielden op, maar ondanks dat ik het contact ook uitzette, bleef de motor doorlopen. Dit laatste kan ik slechts als volgt verklaren; de veiligheidsschakelaar verbreekt alleen het directe contact met de accu en door de kortsluiting kreeg het motormanagement waarschijnlijk zijn stroom van de dynamo. Hoe dan ook, de rook was weg, de stank ook en ik ben rustig naar huis gereden en heb daar eens zwaar na zitten denken.

Hier daar wat relais'tjes verwisselt, alle zekeringen gecheckt en oh ja, de motor gestopt door de hoge voltage kabel van de bobine los te trekken. Na wat gedoe en getrek aan kabeltjes en elektrische draadjes, waagde ik een start en tot mijn verbazing werkte alles weer zoals eerst. Maar het zat me niet lekker.

Waar plastic verbrand is, is het te heet geweest en dat hoort niet. Na er een nachtje over geslapen te hebben, ging de volgende dag het dashboard eraf. Een dikke 500 Watt bouwlamp erop en maar kijken.

De ruimte voor het dashboard ligt vol met polsdikke kabelbomen, die bijna allemaal omwonden zijn. Na erg veel uren meende ik op één van de kabels een iets lichter zwart glimmend lijntje te

zien. Het mes erbij en ja hoor, daar was het: een blanke draad met een zwart geblakerd randje.

Het begon op de beugel van het koppeling- en rempedaal, waarop ik ooit de boom had vastgezet met een tie-wrap en een stuk schuimrubber ertussen. Dat rubber was verdwenen, daardoor was er wat ruimte gekomen, en was de isolatie doorgeschuurd. De shitpijp had de doorslag gegeven.

Tot aan de zekeringkast was de draad blank, gelukkig met slechts twee plekken waar andere draden ook iets geleden hadden (claxon en wissers).

Het heeft twee dagen geduurd voor ik het stuk draad verwisseld had, want de zekeringkast moest eruit en wij weten allen, hoe moeilijk overal bij te komen is. Ik heb een grote zak met tie-wraps gekocht en alle kabels rotsvast aan steunen en elkaar vastgezet. Want zo'n geintje wil ik niet nog eens meemaken.

Nog mazzel, dat het op een 5 minuten van mijn huis gebeurde, in plaats van op de Alpe d'Huez tijdens een rally. Heb ik er nu nog iets van geleerd; is er een moraal? Drie dingen:

- a. pas op voor boeren, zeker als ze gieren.
- b. wees niet zuinig met tie-wraps.
- c. shit happens!

Mei 2001 C. F.

NEWARK 2001

Voor de zoveelste keer stond ik dan weer op het gras van Newark: één van de vele airstrips, waarvan in WW II zovaak en zoveel (te vaak en teveel) bommenwerpers vertrokken om weer een stukje Heirnat te pletten. Gelukkig gebeuren er nu veel leukere dingen. Paarden-gedoe, maar uiteraard voor ons nog net iets leuker; kit-cars.

Veel Continentals waren er niet, slechts drie Nederlandse Spartans.

Gelukkig was de Noorse Spartan eigenaar er ook niet en zodoende was de prestigieuze International Long Distance

Award weer voor ondergetekende. Ik was trouwens de enige die er aan meedeed, want toen Eugène de Boer hoorde dat ik een kleine 100 km meer had gedaan om er te komen, lag hij uiteraard uit de race. En van Coby mocht ik hem wel hebben. Joop Veurman mocht van Rianne helemaal aan niets meedoen, want ze hadden al planken vol met trofeeën.

Dit tot grote vreugde van de Engelsen.

Nu konden zij ook weer eens wat winnen.

Van Anneke mocht ik helemaal in m'n ééntje naar Engeland om een paar dagen spook te rijden, vrienden te bezoeken en uiteraard; de show. Ik was er al op Zaterdag met een klein tentje, wat ik tussen allerlei campers en caravans vol met Engelse Spartanen neer zette. Zij gebruiken een nogal fors uitgevallen club tent, die ze bij gelegenheden zoals deze opzetten. De tent bestaat uit zes delen, die ieder in een aparte zak zitten. Deze keer was helaas de beheerder van zak 6 zoek- of weg- of niet aanwezig en dus was er één gedeelte van de tent pleite. Maar de delen zitten met Velcro aan elkaar en het

enige gevolg van de 'missing link' was, dat de tent een kleinere diameter had en een stuk hoger werd. Met de stevige en koude wind was het lastig opzetten, mede doordat de middenpaal geïmproviseerd verlengd moest worden.

Natuurlijk had ik ductape bij me en één van de leden had een lichte dochter, die gezeten op de schouders van het zwaarste lid een paar stukken tentstok aan elkaar wist te plakken. De tent was aan de loefzijde behoorlijk hol en aan de lijkant even zo hard bol. Eigenlijk geen gezicht, maar we zijn allen gewend aan Engelse ontwerpen, dus dit ging ook nog wel.

Wat echt niet ging was een gedrocht dat het terrein op kwam, de Spartan afdeling snel voorbij reed en heel eind verder werd neer gezet. Onmiskenbaar een Spartan voor de kenner, maar verder goed gecamoufleerd. De naam Spartan was nergens te vinden, het ding was met de hand vies-rood geverfd en er 'hing' een kapje aan. De binnenkant was knalgeel gespoten, maar het ergste zat aan de staart. Op de bagage klep prijkte een heuse, echte spoiler! Nou vraag ik je! Er was kaartje bij; For Sale, any acceptable offer. Ik ben er een paar keer langsgelopen, maar heb de eigenaar er nooit bij gezien. Schaamde zich rot waarschijnlijk.

De Engelsen kruipen 's avonds allemaal bij elkaar in de tent en dan wordt er, onder aangenaam ge-o-ha, aardig wat ingenomen.

Nadat ik met Coby, Rianne, Eugène en loop erg gezellig in een pub gegeten had, waagde ik mij, als bloody

foreigner”, ook in de tent. Ik had wel een handicap, want sommigen van hen waren al een tijdje aan de gang, hetgeen aan de luidruchtigheid en dubbelslaande tongen wel te horen was. Toch was het best gezellig en er werd besloten dat een aantal Engelsen volgend jaar naar Nederland komen om misschien samen iets te doen. Het adres van de secretaris heb ik vanzelfsprekend altijd bij me en de “events coordinator” zou ketakt zoeken. Na een koude nacht en een natte morgen bleef het winderig en koud. Toch viel de opkomst niet tegen. Ook het aantal handelaren was volgens mij toegenomen. Europa Spares stond er weer met zijn truck en er was een nieuwe stand met allerlei Ford spullen, oa. niet gebruikte EFI computers. Er viel ook best wat te snuffelen. Nieuwe gasgevulde schokbrekers voor de Cortina achteras voor £10,= maar na even zeuren gingen ze voor £8,= weg. Zelfs al werken ze niet, het is geen prijs. Ik vond het allemaal weer heel plezierig; zelfs het kamperen was te doen, wel een beetje koud, maar als je dan 's morgens uitgenodigd wordt in een warme caravan met sloten hete koffie, kom je daar ook wel weer overheen. De terugreis was net als de heenreis snel en comfortabel. I.p.v. Calais-Dover had ik een goedkope special Hoek-Harwich genomen. Wat je niet moet doen tijdens zo'n overtocht is een film gaan zien, die alleen op een heel breed scherm getoond mag worden. Ze zien op de boot kans om dat alles op een klein vierkant scherm te

friemelen. En da's nie goed nie. Het maakt alles belachelijk, zeker als de film “Pearl Harbour” heet. Hele maffe, gedrongen, hoge Zero's, korte hoge schepen en ook voor acteurs en zeker voor actrices funest. Allemaal paardebekken! Een tedere romantiese liefdesscène voor twee paarden? Tja, het is maar waar je van houdt. Alle actrices hadden wel allemaal prachtige lange benen, dat wel natuurlijk! De terugreis eindigde voor mij helemaal met een lekker gevoel.

En wel door het volgende.

Aankomst Hoek 12 uur 's nachts.

Heerlijk rustig op de weg, een beetje fris, maar wel droog. Dus; skibroek, Biggles jacket, bontpet en handschoenen aan, cruise-control op 119 km/h en genieten maar. Boven Medemblik en Hoorn is de weg hartstikke leeg, geen mede- of tegenligger te zien. Dan verschijnt er een stel koplampen in de spiegel en die naderen vrij snel met minstens 150 km. De auto blijft achter me; niet kleven, wel een beetje duwen en dus lastig. Zeker 15 km lang bleef de situatie hetzelfde, totdat er achter me gas gegeven werd en ik door een politieauto ingehaald werd. Ik hoop nu maar dat er een lichtelijk geïrriteerd en gefrustreerd politiepersoon in heeft gezeten. Al met al was het weer plezant en volgend jaar hoop ik het zeker en vast over te doen. De I.L.D.A. hoef ik niet echt meer te winnen, want ik weet niet meer waar ik de badges moet laten.

Juni 2001 C. F.

GEMENGD PLEZIER IS DUBBEL PRET

De TweePaards Kitcar vereniging had de Spartan club uitgenodigd om mee te doen aan een Molentocht en zodoende waren er op 19 Augustus zes vreemde Spartan eenden in de bijt van de 2CV derivaten.

In het ZO van Drenthe, vlakbij de Duitse grens, ligt Emmer Compasuum verscholen en langgerekt te wezen.

Ooit hadden ze daar veen, hoog of laag, en om dat weg te krijgen werden er lange, kaarsrechte kanalen gegraven. De huizen staan meestal langs de kanalen en veel dorpen zijn dus ook erg lang en erg recht.

Aan één van die kanalen: het Hoofdkanaal genoemd (er is vast ook een Zijkanaal) in Em Co staat de fraaie molen Grenszicht met daarbij een kleine camping en daar moesten we wezen. De rit naar Em Co was voor sommigen een beetje vochtig, maar het weer werd voortdurend weather. Als niet-2CV'ers werden we erg vriendelijk ontvangen met koffie, broodjes, consumptie bonnen en een uitgebreide Molentocht route beschrijving. Er was keus: solo rijden of in groepen.

Uiteindelijk werden het een paar grote groepen en dat was best leuk. Je zag, hoorde en rook eindelijk eens iets

anders dan altijd die 'gekatalysatorde' Spartans. We hebben veel gezien in 't veen en op de Hondsrug: heel veel molens (belt-, stelling- en grond-zeilers), boswallen, brinken, wuivende mensen, zanddorpen, een bijzonder fraaie gasontzwavelingsinstallatie, kanalen links, kanalen rechts en nog veel meer moois. Terug bij de (draaiende) molen konden de bonnen ingewisseld worden tegen drank en voedsel. Er werden praatjes gemaakt. Er werd uitleg gevraagd en gegeven. Er werd geluisterd en/of meegezongen met een Shanty koor: "the Captain Iglo Singers" (de juiste naam is me ontschoten); kortom het was gewoon lekker gezellig. En het weer was nog steeds perfect. Een vriendelijke Lomax eigenaar gaf me een ritje in z'n driewieler (best eng hoor! Flikkert'ie nou meteen om of straks in de eerste bocht?). Ik stel bij deze voor om namen te verwisselen, want heus, die 2CV jongens hebben het Spartaans, petje af. Nooit geweten, dat wij in onze zelf-bouw Spartans zoveel luxe en gemak hebben. Namens alle participerende Spartan deelnemers wil ik hierbij de 2CV Kitcar Club hartelijk bedanken voor een zeer plezierige dag.

Augustus 2001 C. F.

Calvados Country.

De jaarlijkse caravan-vakantie had eigenlijk helemaal in Denemarken plaats moeten vinden maar dankzij een forse windvlaag, die de deur van de caravan uit de scharnieren rukte, moest Denemarken al na een week worden afgebroken. Als compensatie dan nog maar een weekje of anderhalf naar het Zuiden. Daar is het zeker warmer en droger. Nou vergeet dat maar! De eerste dagen regende het zo hard en zoveel, dat we bijna teruggingen; maar, als stugge doorzetters, gaven we de moed niet op en dat was maar goed ook. Er volgden een paar prachtige cabrio-weer dagen en de Normandische weggetjes zijn zeer Spartan vriendelijk (ook voor gassers): smal, slingerend, mooie hellingen en alleen maar ansichtkaarten om je heen. Eerst even beetje autopraat, want tenslotte is dit een kit-kar blad en geen WV reclame. Na een bijzonder regenachtige nacht op een camping, weigerde de motor te starten; ronddraaien: si, maar pakken en aanslaan: nada. Zoiets was me in het zesjarig bestaan van de voiture nog niet overkomen. De motorkap omhoog: het leek wel een zwembad! De distributeur en de bobine, plus alle bougiekabels dropen en verzopen in het vocht. Een halve rol toiletpapier en een half uur later draaide alles weer naar behoren. De volgende nachten beschermde ik het elektrische gedeelte met een stuk plastic. Een gedoe hoor! En bovendien was het vroeger niet nodig. Na er een paar nachten zwaar over nagedacht te hebben had ik het gevonden. Die

eerste natte nacht had de Spartan geparkeerd gestaan met zijn snuitje nogal schuin naar beneden. Het hemelse water liep, nee stroomde, dus mooi vrij en onbelemmerd via de louvres naar beneden op de 'elektriek'. De volgende nachten werd de neus horizontaal of schuin omhoog geparkeerd, en:

“Hakuna Matata”

(Kiswahili voor: No Problem).

Daarna werd het alleen maar leuk en mooi en interessant.

Kamperend op een camping, die ook nog stuk boerderij en stuk appelboomgaard was, gaf mij de gelegenheid de appels te testen. Ik begrijp nu waarom ze er cider van maken. De appels zijn over het algemeen: te klein, te zuur en niet echt te pruimen. Daarom dus: le Cidre. Is het dan nog niet te nuttigen, dan maar stoken en destilleren en het duur 'Calvados' noemen. Het is te drinken, maar een 'Single Malt' wordt het nooit.

Eenmaal in Normandië kom je niet om de Geallieerde Invasie van Juni 1944 heen. Wij wilden dat ook helemaal niet, het was zelfs één van de redenen om er naar toe te gaan. Er zijn veel musea en monumenten en het staat goed aangegeven.

In Arromanches, waar de Engelsen aan wal kwamen, liggen nu (dik 50 jaar later) nog steeds brokken beton van de haven, die ze daar in een paar dagen gebouwd hebben, als gedenkteken in zee.

Omaha Beach liet een diepe indruk achter.

Staande op een hoge klif, zie je een

smal pad dat zich tussen groene struiken door slingert naar het strand diep beneden, waar een paar mensen wandelen met een hond. De zee is leeg en kalm, het geluid wat je hoort komt alleen van de verre branding en een krijsende meeuw, terwijl achter je duizenden marmeren kruisen staan. Zo heel anders: kalm en zacht als vrede. Onwezenlijk en indrukwekkend!

In de musea zijn veel foto's, kranten, schiettuig, kanonnen, tanks en uniformen te zien. Ik weet nu 5 manieren om een tank onschadelijk te maken. Ik heb er wel een stengun, handgranaten, een kleefmijn en een vlammenwerper voor nodig. Niet altijd direct bij de hand, maar ik weet het toch. Oh ja, een schepje om een putje te graven moet er ook nog bij.

Mont St. Michel is ook een must. Ik had en heb er nu nog steeds mijn twijfels over. Heel vroeger kon je er misschien met hoog water wel omheen varen, maar lang geleden is er al een dam aangelegd, waardoor dikke toerbussen vlak bij de poort kunnen parkeren zodat je dus met duizenden toeristen omhoog klautert en alles moet ook weer naar beneden door die hele nauwe smalle straatjes. Het mag dan een Wereld Cultuur Erfenis zijn, het neemt niet weg dat de berg bommetje-vol zit met veel te dure Pizzeria's, Crêperia's, Restauranteria's en afgrijselijk toeristische snuisterijen winkeltjes. En goed bekeken is het niets meer dan een pukkel met een kerk erop en huizen er tegenaan. Als Schiermonnikoog een kluit basalt was geweest i.p.v. een paar rijtjes duinen, dan hadden de Schiere

monniken er ook wel een stevige kerk opgezet. Dan hadden we nu een Basiliek van de Heilige Greate Pier gehad.

Het is gewoon een kwestie van hoe de stenen gevallen zijn.

Maar ondanks het erge toerisme is het de moeite van het zien best waard en op afstand is het echt mooi en zeer indrukwekkend.

In Normandië moet je ook zeker een keer 'Fruits de Mer' eten.

Anneke was slim en nam toch maar steak, maar de 'Sole Meunière' leek mij wel iets. Het bleek een hele jonge, hele kleine 'halve zool' te zijn. De prijs daar-entegen was zeer belegen, dus gemiddeld genomen zal het wel goed zijn geweest. Of zit ik mezelf nou te belazeren?

De volgende avond hebben we van schrik de uit Holland meegenomen Boerenkool met worst (voor noodgevallen) genuttigd, wel besproeid met appelcider.

Frankrijk was best weer leuk.

Lekker met z'n tweeën verdwalen met een slechte kaart, waar veel te weinig opstaat. Als de nood dan hoog is, sta je plotseling op een pont! Gelukkig wist Monsieur du Pont precies waar hij met zijn ferry heen en weer ging en dat was leuk voor ons, want de kaart bood plotseling weer hele nieuwe aspecten. Ik zorgde iedere morgen voor 't brood. Op sommige campings werd het tot voor de tent gebracht maar niet in Falaise en dat betekende dat ik drie ochtenden lang een colletje van de eerste categorie moest nemen, want de camping lag helemaal laag beneden en

de bakker woonde helemaal hoog boven. En dat was toch wel erg heavy voor iemand met ingebouwde wandel-angst en dat alles voor twee croissantjes en een baguette. Maar ze smaakten best. En toen kwam Anneke met een ?leuk? voorstel. Gezellig samen naar een borduurmuseum!

Ik had al eens een borduurwerkje gezien, dus erg enthousiast was ik niet. Maar ik zat er fors naast, want wat was het mooi!

Het kunstwerk is slechts 50 cm hoog, maar wel zeventig meter lang.

Ik kan 'La Tapisserie de Bayeux' aan iedereen aanraden. Het is een soort middeleeuws stripverhaal over de verovering van Engeland in 1066 door Willem de Veroveraar. O.a. de slag bij Hastings staat er meterslang op: dode paarden, afgehakte hoofden en ledematen in overvloed.

Wat ook mooi was, maar dan heel anders. Een bruggetje!

In Rotterdam zijn ze zo trots op hun Zwanenbrug. Moeten ze eens in Le Havre gaan kijken! Dan durven ze nooit meer iets te zeggen. Die gasten daar

weten tenminste wat een brug is. Als er dan toch één moet komen, dan doen ze het meteen goed en bouwen:

'Le Pont de Normandie'.

Voor iemand met ingebouwde hoogte-angst (ik bulk van de angsten) is het angstaanjagend. Het is een echte eerste-klas bergpas. Zo ontzettend hoog dat je denkt de wolken binnen te rijden en het ziet er zo fragiel uit. En dat alles voor 33 francs Péage. Maar voor een keertje best te doen. Ook een aanrader!

PS 1 De bramen waren rijp.

PS 2. Hastings, WW II, met alles ervoor, ertussen en erna en dan op de laatste vakantiedag

11 September:

de onmetelijke droevenis in de USA.

In naam van God (en macht) blijft de mens maar doden en moorden.

We worden er niet 'menselijker' op. September 2001 C. F.

JURASSIC 2001

Voor jullie er goed voor gaan zitten, even het volgende. Dit 'stukkie' is niet voor jullie. Lees het dus niet want het is geschreven voor het blad van de NRS. Jullie rallyen niet en kunnen daarom de echte ware diepte van dit schrijfsel nooit vatten. Dat het toch geplaatst is, is te danken aan de drijvende kracht van de Uitlaatklep. Goed bekeken is hij de nok van de nokkenas, die de Klep bedient.

Dus, lang leve: "Roger de Nok"

Fietsen doe ik ook wel eens.'k Moet toegeven, niet vaak en niet met echt veel plezier; maar als ik dan toch in Maastricht ben en het is prachtig mooi weer en ik kan een ouwe afgetrapte Gazelle damesfiets lenen met een scheef boodschappenmandje voor- en fiets-tassen achterop, anderhalve versnelling en een gleuf in het zadel, dan wil ik best wel eens een stukje Mergelroute of zo iets doen. Wat je dan al niet tegenkomt! Levensbedreigend en erg gevaarlijk zijn grote hordes sportief geklede, meestal wat oudere buikige heren, die je heftig keuvelend of discussiërend met Kami-kazeachtige snelheden tegemoet komen of voorbij stuiven. Waarom ze, als kudde, reclame moeten maken voor de Rabobank gaat mijn pet ver te boven. Het lijkt wel alsof ze tijdens de Tour de France een foute afslag hebben genomen en in Limburg terecht zijn gekomen (vast geen goede navigator gehad of juist wel misschien). De gezamenlijke waarde van fiets met accessoires, het sportief ogende hemdje

en te strakke broek met bijpassende schoentjes, sokjes en halve handschoentjes en niet te 'Vergeten de felgekleurde gleufhelm, is waarschijnlijk meer dan een normaal mens uitgeeft aan een jaar lang meedoen aan alle NRS evenementen. Maar dit even terzijde.

Als ik er achter kom, zwetend en kankerend na het bestijgen van een colletje van de eerste categorie, dat ik ook op de fiets een navigator nodig heb, omdat ik het zelf niet kan; verlang ik weer naar een lekkere Jurassic (met navigator).

Als ik bovendien dan ook nog ingehaald wordt door twee rustig cruisende dames in een MG B (rubber-bumpered, dat wel; maar toch) wordt het verlangen naar het chaufferen in m'n topless cabrioetje op een Wesselsweg in de Jura wel heel groot. En voor ik het weet, zitten we (zoon en ik) er dan weer middenin. We hadden ingeschreven voor de Toerklasse en wel om de volgende reden. Wij zijn heel fanatiek, wat winnen betreft. Heus, echt waar. Wij doen wel erg relaxed, maar dat is zuiver schijn. Vergeet al dat geleuter dat meedoen belangrijker is dan knikkers. Het gaat ons om plaats nummer EEN en grote ereprijsbokalen.

Om die te winnen, moet je goed kunnen rijden en erg goed kunnen navigeren en heel veel geluk hebben. Van dat alles hebben wij veel te weinig, dus wordt winnen een lastige zaak. Nu is er misschien nog een mogelijkheid, nl.: te weten zien te komen hoe de hele organisatie van binnenuit werkt. De ouwe Romeinen wisten het al:

'Infiltrere, necesse est'.

Dus hadden we ons opgegeven als parttime official en i.p.v. altijd gestempeld te worden, mochten we het nu zelf eens doen. Dat lukt alleen als deelnemer in de Tourklasse, maar dat bleek voor ons de ideale combinatie. Tourklasse rijden, maar wel alle Michelin punten aan doen en als het erg leuk leek nog een rallypunt pakken ook. De gein is nl. dat je in de Tourklasse helemaal niet gebonden bent aan tijd (te vroeg of te laat). Het is dus echt relaxed genieten. Zo kwamen we in Zwitserland in Hotel de Chavannes de Bogis (je weet wel, met die enge rooie bar) als eerste aan, en wij waren nog nooit ergens als eerste aangekomen. We waren bij iedere rustplaats rustig doorgereden zonder rust te nemen, omdat we dorst hadden in bieren. En bieren en rijden gaan niet samen.

HOTELS

Het Parc Hotel in Luxemburg: het blijft gezellig, maar het gaat hard achteruit. Nu was zelfs het Kwakbier van het biermenu verdwenen en dat is een kwaklijke zaak (expres foutje). Van geluidsoverlast heb ik deze keer geen last gehad, maar ik hoorde wel van een equipe dat een nachtelijke spoedcursus Japans had gehad van hun Japanse burens. En dan was er het Grand Hotel Dino. Zij, die er geweest zijn, hoef ik niets te vertellen en de rest weet niet wat ze gemist hebben. Stel je voor: een hele verdieping in de ondergrondse parkeergarage voor het exclusieve gebruik van de NRS. Eindelijk eens geen kappieafkappieop gedoe iedere avond en ochtend. En dat was alleen

nog maar voor de ootootjes, voor de mens werd het nog mooier. Een overweldigende entree met glas in lood koepel, grote joekels van kroonluchters, spiegelende spiegels, een terras aan het meer, alles groots en ruim, een lift met damesstem (uiteraard tweetalig). Ik kon die elevator lady na twee keer al niet meer uitstaan met haar 'Primo Piano'. Gelukkig was er een trap naar het 'goede klavier' en daar kwam je dan weer allerlei interessante schoonmaakdames tegen. Alle kamers met terras en uitzicht op Lago Maggiore. En een badkamer waar je in kon wonen. Wat kon blinken, blonk ook en wat pompeus kon zijn, was het ook. Er zijn zeker 100 manieren om een rol toiletpapier minder opvallend aan de muur te hangen. Gelukkig zaten er ook al wat kreukeltjes in die schone schijn. Iedere kroonluchter had wel één of twee kaduke lampjes en zittend in het bad met uitzicht op de onderkant van de wastafel (wel van marmer, uiteraard), bleken de steunen van gewoon ordinair hoekijzer te zijn. En een beetje Italiaan weet toch zeker wel 100 manieren om een wastafel echt pompeus aan de muur te krijgen.

WEER

Daar kunnen we kort over zijn. In Luxemburg begon het zoals het behoort te beginnen: met mist. In de loop van de dag werd het steeds beter en beter en warmer en in Italië was het dan echt helemaal perfect. En de laatste dag door Zwitserland is het weer geen weer: regen en wind, kortom: dikke soep. En dus was het weer de hele Jurassic 2001

weer Rally weer.

SUISSE.

Het blijft toch een vreemd en apart land. Het begon al in Genève. Waar is Genève bekend door? Juist de Spuit in het Meer. En net toen wij er waren, deed de fontein geen barst. Volgens mij, deden ze het expres, want ze houden daar helemaal niet van mensen, die lekker rally'tje rijden. Dat mag daar niet! Ik ben altijd bang in Zwitserland iets fout te doen. Voor je het weet, sta je tegen een boom met een appel op je hoofd als schietschijf voor een schele Herr Tell. De Zwitserse douane beam-bten krijgen beslist les in chagrijnig en boos kijken. Kom je met je leuke cabrioetje vriendelijk lachend aan bij zo'n meneer, en die zie je dan denken: 'wat mot ik daar nou mee, is dat nou leuk?' En met een frons en wat vaag gegrom stuurt hij je door.

ITALIA

Nee, dan gaat het daar een stuk leuker. Met een grote grijns en de uitroep: 'Bella Machina' wordt je door gezwaaid. Een tikkeltje overdreven, maar toch leuk. En dan de Michelin kaarten van Italië! Zo goed als ze van Frankrijk zijn, zo belazerd zijn ze van Italië. Ik zie slechts twee opties:

- a. Italië bouwt al hun wegen om zoals monsieur Bibendum ze hebben wil.
- b. De Michelin garçons gaan terug naar de tekentafel en tekenen niet alleen de autostrada's, maar ook alle kleine wegen, waar ze in werkelijkheid zijn. En ook geen

tunneltjes tekenen, waar geen tunnel te vinden is.

- c. Bij het tunneltje, dat er niet was, stond wel een controleur met een kapotte steekas en een hele boze dame. (wat een combinatie, hè?)

(Hij had nog mazzel dat de RitMeester hem niet de volgende dag op een ander parkeerterrein heeft laten stempelen, want daar zag ik twee dames. Dan had hij vast twee kapotte steekassen gehad) Het lijkt mij trouwens wel een goed idee om in het vervolg, als zich nog eens zo'n situatie voordoet, er een extra official met een collectebus te plaatsen. Rallyrijders kunnen daar dan wat Euro's in deponeren. Als kleine tegemoetkoming voor de inkomsten die zo'n dame, door ons toedoen, is misgelopen (heeft misgelegen?)

VRIJAF

De verplichte vrije morgen was een geweldige vondst. Bootje varen, eerste eiland: terrasje zitten, toeristjes kijken; bootje varen, tweede eiland: terrasje zitten, toeristjes kijken; bootje varen, vaste wal en weer terrasje zitten, toeristjes kijken. Het kerkje was trouwens ook best de moeite waard. Het was leuk om de Sport en Rally teams verplicht niks te zien doen. Ze zaten er allemaal duimen draaiend en verloren bij, zo van: "Wat moet ik hier nu mee? Ik wil rijden, ik wil sturen, ik wil gassen! Daar ben ik voor gekomen!" Al die frustraties werden direct bij de start radicaal en grondig weggewerkt. Met behulp van een aantal armzwaaiende deelnemers, die snelle jongens! (Jaja, en snelle dames!) Slechts één

startsluis? Creëer ik er zelf toch eentje naast? Pylonen werden omver en plat gereden, burning rubber, gillende banden, loeiende motoren, bulderende uitlaten; spectaculair! Het was echt op z'n Italiaans. Pompeus en indrukwekkend! Het bekende Nederlandse spreekwoord:
"Zo fanatiek als een Rallyrijder" werd eer aangedaan. En 25 m na de bocht was het eerste stoplicht! Ik bedoel maar!

WEGEN, WEGGETJES, PADEN, PAADJES EN PADJES

Zewaren er in alle soorten en nog goed. kronkelig ook. Ik dacht dat ik er al veel gestuurd had, maar hoog in de Italiaanse bergen, waren er toch nog een paar hele bijzondere kronkels. Voor het eerst in het 7 jarig bestaan van de Spartan moest ik echt helemaal van de rechter stuur-aanslag tot de linkeraanslag en dat twee maal achter elkaar en nog was de bocht niet op. Maar met een beetje kontjwringen hoefde ik net niet te steken. En dat zijn pas leuke dingen voor de mens. Ik had een blaar op mijn duim van het sturen, ik zweer het je. (ik heb er zelfs een foto van)

V.F's (Vertragende Factoren)

Zo nu en dan kreeg ik de indruk, dat er een bejaarden tehuis uitgelaten werd en alle bejaarde dames een Fiat Panda hadden. Zij hadden allemaal moeten beloven, niet harder te gaan dan 50 km/h en op de witte middenstreep te blijven rijden. Als je daar dan eindelijk voorbij was gekomen, zat er wel en

vrachtwagen voor je, die wel wilde, maar gewoon niet rechtser kon. En dan waren er de Vespa driewielers, die meestal wel zo ver mogelijk aan de kant gingen. Eindelijk kon je dan doortrekken en dan om de bocht: Ja hoor, weer zo'n Pindarotsje! Ik heb niets tegen oma's of Panda's, maar de combinatie ervan, ontlokte mij zelfs wel eens een stevige krachtterm.

EQUIPES

Het was weer leuk om al die diverse teams bezig te zien. Een Herenteam, zeer chagrijnig onderuit gezakt in de bar. Zij hadden het punt niet kunnen vinden, en de anderen wel. Daar gaat de voorsprong. Een Gemengd team in een statige zwarte automobiel, waarbij, door het open raam, de kreet: "KIJK DAN TOCH", de stilte in de Alpen danig verstoorde. (ik kan het helaas niet zo luid opschrijven, als het in werkelijkheid klonk) Nog een Gemengd team, waarbij het gezicht van de dame helemaal begon te stralen van trots, toen ze hoorde, dat ze eerste waren geworden in 'iets'. (ze moest eens weten hoe moeilijk het was om niets te winnen) Een Vader / Zoon team, met steeds groter wordende grijnzen. Een Dames team dat met groot plezier een loeizware Engelse bak alle bochten (op een paar na dan) doorstuurde. En zo zijn er nog wel een paar te noemen.

Bv. Het Sjors en SJimmy Team. Dit moet ik even uitleggen. Jaren geleden deden er twee heren mee aan een NRS Rally. Laten we ze heer A. en heer B. noemen. Nu heette heer B. van voren Sjors en automatisch werd heer

A. dus Sjimmy. Het jaar daarop deed de heer A. (oftewel Sjimmy) weer mee aan een rally, maar met een andere heer. Die zullen we heer C noemen. Heer C. heette helemaal geen Sjors van voren, maar omdat er toch al een Sjimmy was, werd hij vanzelf Sjors. Ondanks dat er geen echte Sjors meer is en Sjimmy ook anders heet, blijft het voor mij het S&S Team. Ik hoop dat de lezers het nog begrijpen, want ik snap er geen barst meer van. (Ik heb heer A. en heer C. gevraagd of ze het erg vonden als ik ze zo bleef noemen. Dat vonden ze niet, want ze weten, wie het zegt)

INFILTREREN

Het heeft niet echt zin. Wij zijn niets wijzer geworden. De uitzetters rijden volgens mij nog steeds rond met een lading vlaggetjes en zo nu en dan gaat het raampje open en wordt er een vlag naar buiten gemieterd. 's Avonds aan de bar horen ze dan wel of het goed was of niet. De laatste dag gingen we heel vroeg weg, om het Simplon Tijd Venster op tijd open te kunnen doen. We reden een beetje fout en konden daardoor de eerste twee punten alleen maar gokken. Kijk, en daar hadden we kunnen scoren, want we kregen alle controlekaarten te zien en hadden dus simpel de juiste antwoorden over kunnen nemen op onze eigen controlekaart. Maar wij deden het bekende Nederlandse spreekwoord: "Zo eerlijk als een Official" heel veel eer aan en vulden onze (fout) gegokte antwoorden in. Anders hadden we nog dikker in de bokalen gezeten dan nu. We hebben ons trouwens wel een tijdje als idioten gevoeld, daarboven op de

Simplonpas, bij de kiosk, in de regen, in de kou, in de mist, in de wind, met twee oranje vlaggetjes. We hadden net zo goed met molentjes kunnen staan. Maar ja, wat wilden we eigenlijk ook met rallynummer 11. Het is en blijft het gekkengetal. Het Cateringteam liet het, tenminste voor ons, een beetje schieten. Zij dachten 500 m verder beter weer te hebben, dus wij waren heel ver weg van de warme koffie. En het was koud daarboven, zo nu en dan moest zelfs de motor aan om een beetje warm te blijven. En dan plotseling komt er een reddende engel (ik weet niet meer wie het was) met een grote thermoskan koffie, plastic bekertjes met suiker, poedermelk, roerstokjes en een zak met knabbeltjes. Geweldig! Helaas staat een Spartan met een dicht kappie niet bekend om z'n enorme binnenruimte. Met dikke jacks aan en lijsten met deelnemers en controleformulieren, stop watch etc., is de vrije ruimte op. De oplossing werd gevonden door de treeplanken als tafel te gebruiken, maar die waren buiten in de kou en de wind en als je dan met pijn en moeite een half koppie, de o zo nodige, koffie hebt ingeschonken, komt de hele meute Michelin en Tour jongens en meiden. En die gingen voor. Daarvoor waren we vroeg opgestaan en leden wij kou en ongemakken. Toen de grootste drukte over was en we eindelijk de tijd hadden om de koffie te nuttigen, waren alle bekertjes weggewaaid, allemaal Zwitserland in. (Toch wat fout gedaan daar. De volgende keer pakken ze me vast en zeker)

HP's (HoogtePunt), LP's (LaagtePunt), PHP's

(persoonlijke Hoogte Punt)

Hoge en hoogte punten waren er vele. Een Persoonlijk Hoogte Punt was er voor mij zeker. Het was meer op meerniveau. Wachtend op de pont om terug te gaan naar het hotel, zag ik het al een beetje zitten. En ja hoor, bij het oprijden, lukte het. Door de linkerbaan op de pont te nemen, kwam de RitMeester met zijn bak Amerikaans blik rechts van mij te staan. En door op de witte streep te parkeren, was er geen ruimte voor hem om de deur open te doen (moet hij ook maar in normale auto's rijden). Hij heeft nog wel geprobeerd om door het raam naar buiten te komen, maar dat lukte voor geen meter en na een paar minuten daar gehangen te hebben, ging hij toch maar weer terug. Toen drong het eigenlijk pas goed tot me door. Ik ben één van weinigen, die kans heeft gezien de RitMeester voor een minuut of 15 stil te krijgen en uit te schakelen. Er zijn weinig stervelingen, die dat ooit voor elkaar hebben gekregen. Helaas heb ik door mijn parkeer manoeuvre Mevrouw de RitMeester ook vast gezet. Alsnog

mijn welgemeende excuses hiervoor. Nu we het toch over de pont hebben. Het dek trilde en bibberde hier en daar nogal. Zo ook op het heren toilet. En ik kan eerlijk vertellen, dat ik nog nooit zo goed ben leeg geschud als daar. Over het damestoilet heb ik helaas geen informatie. Schiet me net te binnen. Dit zou misschien iets zijn voor heren met een prostaatprobleem. Een elektrisch aangedreven trilplaat voor je eigen toilet, want om er iedere keer voor naar het Lago Maggiore te gaan is overdreven. (Als iemand dit commercieel wil aanpakken, wil ik er wel bij blijven, want het is wel even mooi mijn idee.) Sorry, dit heeft niets met de rally te maken. Voor mij waren er geen Laagte punten. Voor anderen misschien wel? Op de laatste dag schijnt er iets gebeurd te zijn. Ik weet niet wat en wil het ook niet weten. Ik wil die fantastische smaak van de Jurassic 2001 niet verpesten. Het was weer een geweldige Tour met alles ingrediënten, die nodig zijn om het weer zo'n unieke NRS happening te maken. Ik weet dat ik voor velen spreek:

Meneer de RitMeester, doe ons er nog eentje!

Of meer, dat is nog beter!

Doen hoor, alsjeblieft!

October 2001 C. F.

? La Douce France?

Na een kleine week sjezen in de Vogezen in alweer een leuke rally, met zowaar nog een Kitcar (weer geen Spartan, maar een Lomax en da's pas s Spartaans Spartaans), was het wel weer even wennen om met het kleine caravannetje richting Zuiden te gaan.

Wat lekker was: vertrekken op Koninginnedag.

Iedereen is dan druk bezig om de Koningin een lang leven te wensen en deshalvederhalve is de weg leeg.

In België en Frankrijk doen ze daar niet aan, maar wel een dag later aan 1 Mei, de Arbeidsdag.

Er zal wel een soort logica in zitten om juist op die dag niet te werken; maar dat is best zo, want België was bijna geheel autoeloos. En als je dan geluk hebt en het is slecht weer, dan blijven alle Fransen thuis achter de Pastis en de gevulde truffels zitten en heb je ook daar Wide Open Roads.

Leuk hoor, al die rust op de Routes Nationales.

Onthouden dus: 31 April en 1 Mei.

Nat Frankrijk

We schoten dus lekker op en stonden in Troyes op de Camping, toen de donderbui losbarstte. Er viel zoveel regen, dat als het in Friesland gebeurd zou zijn we, uit voorzorg, alvast op de Terp hadden gezeten. Maar gezellig droog in het bolletje, neusje van de Spartan omhoog (wist ik nog van de vorige Franse vakantie), dus kan ons weinig ebeuren. Anneke hoor ik nooit vloeken, maar toen we een kwartiertje lagen te slapen werd ik door een stevige "Donner und

Blitz" uitdrukking wreed uit mijn slaap gerukt; Anneke schoot al pruttelend overeind, want ze had een straal water over zich heen gekregen en daar mag over gekankerd worden. Na het klapdak iets anders vastgezet te hebben, hielden we het verder wel droog.

Koud Frankrijk

Op een andere kampeerplek hadden we het 's nachts koud en dat was geen wonder, want de volgende morgen bleek de wereld wit van de vorst te zijn. En toch blijf ik hopen dat het eens warmer is in het Zuiden dan in het Noorden en dat wij er dan ook zijn.

Gekleurd Frankrijk

In grote delen van Frankrijk verbouwt men naast 'den Druyf' ook 'het Koolzaad' en niet zo'n klein beetje ook. En dat is heel schoon voor de oogjes. Maar een kleine hint zou ik ze toch wel willen geven: stop er eens een andere kleur in! Er moet toch wel een felle patriottische Franse geneticus zijn, die er een rode, witte en blauwe variant van kan manipuleren. Kan een boer tenminste de Tricolore eens zaaien. Voor Nederlanders ook leuk en interessant, maar vanuit een andere hoek.

Kitcar Frankrijk

Rustig cruيسend door de Auvergne was daar plotsklaps een flappend geluid rechts achter en jawel hoor: klapband aan de caravan. Niets meer aan te doen: total loss.

Terwijl de band verwisseld wordt, valt mijn oog op een klein bord aan de kant van de weg: "Camping A La Ferme /

Circuit Automobiles pour Jeunes”.

Ik dacht meteen: daar moeten we wezen, want die man heeft wat met auto's. En een kwartiertje later stonden we als enige klant in een weiland tussen grazende vleeskoeien, scharrelende ganzen, lelijke eenden, mooie eenden, kleine kippen, grote kippen en honden (en een rotkat, die het Spartan dak heel lekker vond: een Spartanroofpussycat). De eigenaar vond de combinatie Spartan-Caravannetje zo leuk, dat er meteen een foto van gemaakt moest worden. Hij had inderdaad iets met autootjes. Op het campingterrein was een 250 m. lang gravel parcours waar 'les jeunes' konden leren rijden in miniatuur autootjes, aangedreven door een Honda 4takt met twee versnelling vooruit en 1 achteruit, dus echt koppelen en schakelen. Ook deed hij iets met Kitcars. Er lag een polyester bodyshell van een (nog nooit van gehoorde) "Sterling" (made in Vichy, France). Een laag, gemeen uitzierend, monster met de neus van een Ferrari, naar boven openende deuren en het kontje leek op een Corvette. Klinkt interessant, niet? Tot hij me duidelijk maakte dat het allemaal op een VW chassis kwam te staan.

Duur Frankrijk

Maar dat autogedoe schept toch een band en toen ik hem ons geklapte caravanbandje liet zien, werd er meteen gebeld en de volgende dag kon ik voor heel veel geld bij de aldaar lokale EuroMaster een nieuwe halen (bijna • 100). In Nederland kocht ik later bij de alhier lokale Euromaster hetzelfde bandje voor de helft van de prijs. Maar ja, je moet wel, want als je de reserve band gebruikt, schijn je geen reserve

band meer te hebben.

Goedkoop Frankrijk

Maar de camping was goedkoop (• 7,36).

Slecht weer Frankrijk

Dag 5 en het was nog steeds koud: we hadden nog niet toplless gereden, de korte broek had het daglicht nog niet gezien, het kachelkje had nog nooit zoveel gebrand en we hadden nog niet buiten gegeten. Later wel een paar maal de kap eraf gehad, maar het bleef koud en het bleef nat. Op de terugreis klaarde het op bij Almere, zagen we de zon bij Emmeloord en was het prachtig mooi weer bij Heereveen en thuis onder aan de terp hebben we 's avonds buiten gegeten. De volgende Franse tocht wordt wel warm, ik voel het gewoon.

Leuk Frankrijk

Op een regenachtige, koude Zaterdagavond in Mei, kwamen 6 Hollandse Spartans met inhoud tezamen in een klein dorp in de Auvergne om te kijken hoe een Belgische Spartan met Nederlandse nummerplaten daar woonde en bewonderen en goedkope wijn aan het kopen (12 ltr. voor • 14).

En zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. Ondanks niet geweldig weer, was het toch geweldig. Lydia en Philippe, Asante Sana! (zoek het maar op in het kiSwahili woordenboek)

Bonjour France

Voor Anneke en mij was dit alles eigenlijk de aanloop van een toertje door Les

Landes. Het weer was niet echt plezant en de motor maakte steeds meer lawaai. Na veel gezocht en geluister was mijn diagnose: lekke uitlaatgassen-spruitstukpakking. (lekker lang woord, hè?) Je gaat dan niet met een gerust hart nog eens een extra 1000 km op de teller zetten. Dus wij weer terug. Zachies tuffen, op het gas duwen alsof het een veertje was en veel schakelen. En het ging vlot, geen files en niet aangehouden voor overmatig lawaai. Maar wel vermoeiend om een dikke 1100 km op zo'n manier te moeten rijden.

(Even tussendoor. Een Spartan rijder, die ook zondig naar huis moest, zag door alle "Chalôn's" het bos niet meer en reed daarom slechts een kleine 250 km om. Maar het waren wel allemaal mooie weggetjes en hij genoot toch wel. We zullen geen naam noemen, maar hij is wel een groot chauffeur).

De volgende dag direct onder de motorkap gedoken. Ik zal het kort houden, maar het duurde drie hele dagen voor alles weer goed was. Mijn diagnose was (gelukkig) de juiste. Op twee plekken was de pakking er gewoon tussenuit geblazen. Uitlaatgassen-spruitstuktapeinden (lekker lang woord, hè?) hebben de nare gewoonte om echt goed vast te zitten en o zo graag te breken. Vier van de 8 deden dat dan ook. Door twee moeren erop te draaien kreeg ik er nog twee uit en het op één na laatste tapeind verschalkte ik door er een moertje op vast te lassen. Maar er is

altijd één rotzak, die het leven echt leuk maakt. Na twee maal afgebroken te zijn, bleef er niet veel meer over dan de laatste af te zagen, in te boren en uit te draaien met een linkse tap. Voor het boren was uiteraard weinig ruimte maar door het boortje gewoon door midden te zagen, kon ik er net bij. Helaas heb ik geen linkse tappen. Rommelend in mijn gereedschap doos, viel mijn oog op een setje Torx bits. Het lijken net sterretjes met zes kanten en ze lopen een heel klein beetje taps toe. Gat geboord van 5,5 mm, met een paar stevige klappen een Torx bit van 6 mm er in geramd en met een moordenaar wat kracht gezet en het rotzakje gaf het op. Alles weer gemonteerd en 't motortje liep weer, nog nooit zo stil geweest! Even vlug een blokje rond en alles werkte. De volgende dag, na een iets langere rit, begon de motor te stotteren en te knallen en optrekken zat er ook niet meer in. Wat nou weer? Weer onder de motorkap, maar ik zag niets fout. Koude motor: alles goed: warme motor: alles fout. Toch maar eens een nieuw setje bougies erin, et voilà: probleem opgelost. Aan de oude bougies was niets te zien, totdat ik de loep er bij haalde. Eentje had een haarscheurtje, dat waarschijnlijk bij het warm worden, breder werd en zichzelf dan kort sloot. Alle problemen zijn opgelost. Ik ben weer een blijde Spartaan.

Juni 2002 C. F.

Sandwich met een Toetje

Een jaar lang niet links rijden, een jaar lang de Spartan niet aan z'n Engelse roots laten snuffelen; dat houden ik en mijn wagen niet uit. Dus: stuur west en 't water over. Ik heb er maar een Engelse dubbele boterham van gemaakt. De sandwich bestond uit twee dagen autootjes met een dagje vliegtuigen ertussen.

De onderlaag was het Goodwood Revival festijn.

Wat moet ik daar nou over schrijven? Het maakte op mij zo'n fantastische indruk, dat ik betwijfel het in woorden te kunnen vatten. Ik had al wel eens van Goodwood gehoord, maar een voorstelling had ik er niet echt van gemaakt en dat was maar goed ook. Expres kocht ik geen programma, ik wilde het gewoon over me heen laten komen. Ik liep daar min of meer als een klein jongetje, dat met grote ogen en vol verwachting voor het eerst mee mag naar de kermis. Even vlug, in het kort: Goodwood ligt in Sussex, ten Noorden van Chichester.

Gedurende WW II was een gedeelte als vliegveld in gebruik, een landingstrip van gras met er omheen een verharde weg. Na de oorlog werden er autoraces gehouden. Dat heeft geduurd tot in de jaren '60. Een hele tijd bleef het stil, totdat Lord March besloot de stijl en het gevoel van motorracing uit de 50-er jaren te laten herleven. Het feest begint al mijlen ver voor je er bent. Steeds meer prachtige automobielen op de weg en zelden heb ik op een parkeerterrein

al zoveel moois gezien. Het aantal Rollsens, Bentleys, Jaguars, Aston Martins, Ferrari's, Healy's, Alvis's is niet te tellen en dan heb ik het nog niet eens over alle moderne gladde sportwagens.

Wat je er ook vinden kan, zijn Britten met echte originele 'stiff upperlips'. Nog op het openbare parkeerterrein, maar totaal afgesloten van de wereld om zich heen, wetend dat iedereen naar ze kijkt en doen alsof dat niet zo is. Uit de (ruime) bagage ruimte van een statige klassieke Rolls komt een grote rieten picknick mand, waarvan de inhoud wordt uitgestald op een Schots geruite plaid. Het was slechts een eenvoudige, doch voedzame, maaltijd met kleine sandwiches, gerookte zalm en kaviaar, maar wel weggespoeld met champagne (Veuve Clicquot). De langlopende Britten doen alsof ze niets zien en zij die gezien worden, doen dat ook. Prachtig toch?

En dan ben je nog niet eens binnen.

Je moet wel eerst even schrikken van de entree prijzen: op Vrijdag £20, op Zaterdag £30 en op Zondag het volle Pond (£40). Ik hoef niet uit te leggen, dat ik er op Vrijdag was.

Maar dan lijkt het wel of je een filmset binnen wandelt. De wagens (en motorfietsen) moeten de juiste leeftijd hebben om mee te mogen doen. Veel coureurs en hun crews, maar ook bezoekers, zijn gekleed in kleding uit die periode. Het 'dress' gehalte is zeer hoog. Om de Paddock in te mogen (Badge Holders only) moeten de heren 'smartly dressed' zijn in 'Jacket and Tie' en de dames mogen geen shorts

dragen en moeten hun navel-piercings bedekt houden. Zelden zoveel be-hoed-e en fraai gecoiffeurde dames met ge-nylon-de (uiteraard met naad) benen gearmd zien lopen met suede ge-schoen-de, plusfour ge-broek-te en tweed ge-pet-te mannen. Ik was de enige zonder stropdas, geloof ik.

Overall staan wit ge-jaste Stewards om te sjekken of je wel de juiste kaartjes voor het juiste gedeelte hebt. Want uiteraard zijn er gedeeltes waar je alleen maar in mag met speciale kaartjes. Het midden-veld is open voor alles en iedereen, maar om de paddocks in te mogen, heb je, behalve je zondagse plunje, ook een speciale badge nodig. Iedereen, die half belangrijk is, heeft zo'n ding. En bijna iedereen is dat, zodat het in de paddocks vaak erg druk is. Maar aan de andere kant van het hekje is het 'Jan met de Pet' gebied. Je ziet het beter, staat dichterbij de wagens en, heel belangrijk, je hebt het hekje om op te leunen. En dat kletst een stuk beter met de monteurs en chauffeurs.

Maar alles is geweldig goed geregeld. Voorbeeld: één toilet blok voor mannen tegen drie voor dames. Kleinigheidje misschien? Voor Ladies niet.

Het circuit is niet erg lang. Je kunt er in een uurtje of twee heel rustig omheen lopen, en dat is dan met een pint of beer here en een fish-and-chips there. Er is voortdurend wel iets aan de hand: races met dikke jongens, zoals Jaguars C types tot kleine bolides, waarbij de chauffeur ver buiten de cockpit moet hangen om goed door de Chicane te komen. Dat is techniek, die ik nog aan-kan en begrijp. Zoveel anders dan bij

de moderne F1 racerij. Als daar een floeppertje aan de linkerkant van de spoiler omhoog staat en niet naar beneden, is dat wereldnieuws. Want dan gaan ze misschien wel 327 i.p.v. 326 km/h. Ja hoor, prima! Er moeten ook mensen zijn, die daar van uit hun bol gaan. Laat mij dan maar zitten in het gras bij een lekkere bocht, waar stevig gedrift en teruggeschakeld wordt met snelheden, die mijn ogen kunnen volgen en ik genieten kan van de geur van rubber, hete olie en uitlaatgassen. Ondertussen spelen op het middenveld een aantal vliegeniers cricket, terwijl een paar nurses staan toe te kijken. De Spitfires zijn klaar voor take-off. Een beeld uit de The Battle of Brittain. Tussen twee races, stijgen ze op. Er bestaat voor mij geen mooier geluid dan dat van een Spitfire met de Rolls Royce Merlin motor, die na een 'low pass' met een 'roll' weer in de wolken verdwijnt. Een mooie zonsondergang is fraai, maar van zoiets als dit kan ik ook heel blij worden.

Aan gevoel voor vreemde humor ontbreekt het de Britten uiteraard niet. Je moet dan ook niet vreemd kijken als er op het midden terrein een groene Duitse "Polizei" Mercedes, met een Hamburgs kenteken rondrijdt, bestuurd door een leder-gejackte Oosterbuur met echte pliesiepet.

Er was zoveel moois en lekkers te zien, horen, ruiken en proeven, dat ik er wel een tijdje mee vooruit kan.

Het beleg bestond uit het

Mosquito Museum.

Ook wel het 'the Havilland Aircraft Heritage Centre'. Als ik verliefd ben op het geluid van slechts één RR Merlin

motor, dan moeten twee van die jongens in één vliegtuig me helemaal kippenvol bezorgen. Vandaar dat na de Spitfire, de Mosquito het helemaal is voor mij. De Havilland, bekend van de o.a. de Tiger Moth en de Comet, maakten in WW II de houten, niet bewapende bommenwerper. Twintig mijl sneller dan de Spitfire en tot de jet vliegtuigen kwamen, het snelste oorlogsvliegtuig. Bewapening was alleen maar goed tegen vijandelijke jagers en niet tegen anti-aircraft geschut op de grond. En dat veroorzaakte nou net de meeste verliezen. Vandaar dat de snelle lichte houten kist met twee motoren 4 % verlies leed tegen 20 % verlies van de duurdere, langzamer vliegende, metalen kist met vier motoren. Door alle afweer geschut, ammunitie, bemanning en alle bijkomende apparatuur weg te laten konden de Mosquito's evenveel bomlading meenemen als de grote jongens, zoals de B-17 Flying Fortress en dat met slechts een piloot en navigator. Ook staan er stukken van de Horsa Zwever. Er konden zo'n 25 zwaar bewapende soldaten in en met een beetje persen nog een jeep ook. Ze werden veel gebruikt in WW II (o.a. bij Arnhem) en er zijn bijna 3000 van gebouwd. Mijn lievelingetje daar is de Cierva Autogiro met twee hele kleine vleugeltjes en een rotor, die alleen voor de start even op gang werd gebracht en verder bleef draaien en de benodigde lift gaf door een gewone normale propeller. Het zijn vaak de kleine dingen, die zo'n museum interessant maken. Voorbeeld:

ooit geweten dat in WW I de piloten soms dozen met een soort 'darts' meenamen? Boven de vijandelijke loopgraven deden ze de doos open en door de vleugeltjes vielen de draadnagels met de punt naar beneden. Reken maar dat je daar je helm wel voor op wilde zetten.

Het onderste 'bammetje' was Beaulieu's Auto Jumble.

Gelegen in het New Forest bij Portsmouth heeft het behalve een geweldig auto museum ook andere leuke dingen, zoals twee maal per jaar een grote auto rommel markt. Ze zeggen dat het de grootste van Europa is en dat neem ik direct aan. Er wordt meer Duits, Nederlands, Frans, Deens en Spaans gesproken dan Engels. Minstens drie voetbalvelden met kraampjes vol met autospullen. En voor motoren is er een apart voetbalveld. Veel, heel oud, roestig spul, maar je zal maar net een rechter achterspatbord van een Singer uit 1937 nodig hebben. Een paar jaar geleden heeft men daar in drie dagen tijd een Austin Seven gebouwd van onderdelen, die ter plekke gekocht waren.

Ik had niet veel nodig, maar wat ik zocht heb ik gevonden. Al lang wilde ik een nep radiator dop op de Spartan, maar nooit kon ik een goede vinden. Op Beaulieu wel. Een zwaar verchromde geelkoperen dop met krasjes en deukjes die prima paste bij mijn bekraste en bedeukte Spartan. Ik kreeg hem zelfs voor 3 pond i.p.v. 4, omdat er een gat in zat. Voor mij maakte dat niet zoveel uit, want ik wilde er toch een Spartan badge in zetten.

Dat is al gebeurd en ik heb de badge van mijn sleutelring gebruikt, dus moet ik in 2003 zeker weer de ILDA (Int. Long. Dist. Award) op gaan halen in Newark. Ook zocht ik rubber voor de schuiframen. Zeker bij 7 stalletjes gevraagd en iedere keer was het: ‘sorry, maar heb je het daar al eens geprobeerd?’ Vriendelijk en behulpzaam en zo is de hele sfeer daar. Uiteindelijk en uiteraard bij Woolies gevonden wat ik wilde.

Beaulieu is ook zeker een aanrader. De weg naar huis was nogal vochtig. Bij de Dartford Crossing begon het te regenen en het hield pas op halverwege het Kanaal.

Zonder mijn medeweten en zeker zonder mijn toestemming had een stukje deurrubber zich van plaats verplaatst. Je kent het plekje wel. Het horizontale gedeelte net onder de stijl van de voorruit. Hierdoor werd al de regen, die viel op linker baan van de A2, London-Dover, min of meer gedwongen bij mij binnen te komen stromen. Ik had het pas in de gaten toen het begon te soppen in mijn schoenen. Er moest een boot gehaald worden, dus kon ik niet veel doen. Maar met mijn rooie boeren zakdoek ertussen was het gat gedicht. Maar vreemd is het wel om te rijden terwijl het water om je voeten klotst.

Het blijft toch spannend met een Spartan.

Het Toetje had de Harz moeten worden.

Het had zelfs een taartje met dot slagroom kunnen worden. Gelukkig hebben wel van de slagroom kunnen genieten.

Het toetje was de Spartan September Meeting. Het was leuk en gezellig, leerzaam (ik weet nu waar de kreet “rijke stinkerds” vandaan komt), calorierijk (ik moest me weer over twee nagerechten ontfermen, zielig, hè?); kortom: geweldig allemaal.

Organisatie: wederom bedankt!

De rest van het toetje zou voor ons een weekje in de Harz worden. We waren er nooit geweest en na een koude Franse caravan ervaring in het voorjaar hoopten wij op een warme Duitse najaars belevenis. We waren al met de caravan naar de Meeting gekomen en reden Zondag dus richting Oost en wel topless. Dat was maar heel kort, voor de grens begon het al te regenen en dat ging weer geweldig te keer. Een paar maal was ik gewoon bang van de Bahn gespoeld te worden. Gelukkig hadden we geen last meer van de ‘English Leakage’. Wat weer even bewijst dat een goed stukje rubber op de juiste plaats veel ellende kan voorkomen. In Warburg (ohne Tee) vonden we een camping. We werden de volgende ochtend wakker op een zeiknat, zompig grasveld onder een loodgrijze lucht, met een natte koude druilerige wind en een slechte weersvoorspelling. Toen het water in de douche ook nog koud was en we ook nog 18 Euro’s mochten betalen, vonden we dat we dat alles thuis voor niets konden doen. Dus zonder veel getreuzel werd het stuur richting West gedraaid en ’s avonds zat ik thuis op mijn eigen bankje onder mijn eigen lindeboom met een glas eigengemaakte Dandelion wijn naar mijn eigen kippen te kijken.

ALWEER FRANKRIJK (2003)

Anneke en ik geven de moed niet snel op en daarom gingen we weer op weg naar Frankrijk om te voelen of het nu warmer was dan de vorige keren.

Dus: caravan achter de Spartan en sturen maar.

De eerste dagen waren wel koel maar er kon toch topless gereden worden, helaas tegen de tijd dat we in de buurt van Bordeaux waren, werd het echt koud met regen en wind. De lange onderbroek werd zelfs weer uit het vet gehaald. De enige plek in bijna geheel Europa met een temperatuur ver beneden de 20° C, was precies het gebied, waar wij ons bevonden.

Maar “Les Landes” was toch wel erg mooi, ondanks het weer.

Wat valt er van te vertellen?

Hier volgen wat impressies.

* Biarritz! Tweemaal gezien: éénmaal in een simpele eenvoudige vliegende storm zonder water en daarna in een vliegende storm gecombineerd met heel veel regenwater.

Een badplaats, zeker een dergelijke dikke dure als Biarritz, ziet er intens droevig uit als badgasten met laarzen en regenjassen aan, schuilend onder binnenstebuiten geblazen paraplu's proberen te flaneren door erg dure straten en boulevards met veel te dure winkels vol met erg prijzige merk-kleding en nog duurdere luxe, edoch nutteloze artikelen.

* Enorme grote stranden (eb helpt om het groot te maken).

* Surfers in hoge golven.

* Langzaam in het zand verdwijnende en scheefgezakte Duitse bunkers op het strand van Cape Ferrat.

* Een joekel van een duin. De duin zelf is kosteloos, maar het parkeren kost je geld. Als je snel je auto parkeert, alle prullariatenten voorbij racet, meteen de trap op rent, snakkend naar adem hard geniet van de hoogte (volgens Jan en Anke Smit is hij hoger dan 100 meter. Kan zijn, heb niet gemeten) en dan zo snel mogelijk naar beneden scheurt (d'raf is beduidend leuker dan d'rop), geen ansichtkaarten koopt en binnen het uur weer met auto het parkeerterrein verlaat, kost het je slechts 2.30 Euro.

* Hele lange kaarsrechte wegen door immens grote naaldbossen.

* De geur van dennen.

* De stank van houtverwerkende fabrieken.

* Lege campings, meestal waren wij de enigen.

* Vares.

* Heel veel rotondes.

* Eindelijk zijn de hoogste getallen op benzinepompen de liters en niet de Euro's.

Natuurlijk was er nog veel meer, maar die ben ik al weer vergeten.

We zijn ook weer vaak “verdwaald”.

Een fout woord, want we komen altijd waar we uiteindelijk willen arriveren.

Alleen de weg erheen is uitermate flexibel. En dat is nou weer zo leuk, want zo kom je nog eens op leuke plekken.

Ooit wel eens in het schone dorp

Wij wel! Op z'n Frans heet het **'Sanscoins'**. Maar als je het splitst en het eerste deel Frans-Hollands vertaald en het laatste deel Engels-Hollands zit je 'zonder muntjes'.

Of wat dacht je van het dorp **'Cadillac'**? Ik heb nooit in zo'n voiture gezeten, maar ik ben er wel geweest! Niks van dit Amerikaanse merk te zien trouwens. Alleen het normale Franse autobeeld. Nationalistisch dus, niets apart. Het is eigenlijk net een Engels recept: een recipe! Men neme voor 99% REnault-CItroën-PEugeot en mixt het met een 1% mengsel uit de rest van de wereld.

En in **'Cardan'**, woont daar de uitvinder van de cardanas?

En dan is er nog **'Condom'**!

Je kind zal er maar verwekt zijn.

Wat ook weer opviel was dat er in Frankrijk meer rode stoplichten zijn dan groene gelichten.

Eindelijk de beste manier gevonden om drank mee te nemen. Flessen gaan in de laarzen (als ervaren weer-pessimisten gaan de kaplaarsjes altijd mee). Maar de doos wijn van 3 liter gaf altijd problemen. Vaak zag ik in de achteruitkijkspiegel, die doos door de lucht vliegen als we weer eens een drempel net iets te laat in de gaten hadden gehad. Maar nu heb ik het gevonden: tussen het gaspitje en de wand van de kast met het plankje van het voeteneindverlengstuk en de vliegenmepper als opvulling, is geen drempel de doos te hoog meer.

Ik weet het, het zal jullie allemaal worst wezen hoe ik mijn wijn vastzet, maar ik

heb er wel nachten lang wakker voor gelegen.

Als wij vroeger, in de jaren '60, op vakantie gingen naar Frankrijk of Spanje, gebeurde dat in een ouwe gammele eend en wel met z'n vieren om de kosten zo laag mogelijk te houden, want veel centjes hadden we natuurlijk niet. Nadat de, door moeder met liefde gesmeerde en belegde, boterhammen op waren, kocht iedereen voor zichzelf eten. Dat maakte aan het einde van de rit de eindafrekening beduidend simpeler. Ons gezamenlijk mathematisch vermogen kon ingewikkelde berekeningen niet aan, zeker in de vakantie niet.

De weinig overgebleven ruimte in de eend was dus gevuld met voedsel: baguettes, diverse soorten kaas (ik ruik ze nog), perziken, druiven, etc. En dan was er wijn uiteraard, ieder voor zich een fles.

Om die koel te houden, gebruikten we, een op school geleerde truc: verdampen! Daar is warmte voor nodig en als je nu zorgt dat die warmte onttrokken wordt aan de fles wijn, blijft hij koel. Daarom had iedereen een geitenwollen sok bij zich. Op de meest winderige plaatsen aan en in de auto hingen dus natte sokken met een fles wijn erin. De meest gehoorde kreet tijdens die tochten was dan ook: "Stop, mijn sok heeft dorst!"

Dat was natuurlijk slechts het excuus om te sjekken of het natuurkundige fenomeen nog wel werkte. Of het nu echt veel hielp, weet ik niet meer, maar het hoorde erbij.

Wat heeft dit allemaal nou met dit stukkie te maken?

De aanloop was nodig voor het volgende punt. Ik weet het wel, dit zal jullie ook allemaal weer een vette salami wezen, maar ik heb er wel zwaar over moeten nadenken.

Hoe houdt de auteur z'n wijn koel zonder koelkast? Leg ik een natte dweil over de doos met wijn, dan zakt die doos in elkaar van de vochtigheid. Niet goed dus! Maar, het lampje ging aan en: 'Eureka, een plastic zak d'rom!' 't Werkt nog ook.

Na Les Landes reden we schuin rechts omhoog Frankrijk in, op weg naar het Spartan gebeuren bij Lydia en Philippe. En het weer verbeterde zich, aan zienlijk zelfs en het werd tropisch warm.

En Frankrijk wordt leuker, fijner en gezelliger als het warm is. De koffie op het terras onder de platanen smaakt beter, de middeleeuwse stadjes worden nog middeleeuwer, de marktjes nog rustieker en de kazen, die beter stinken dan ze smaken, stinken nog harder. Kortom, het vakantiegevoel is er helemaal met de korte broek aan en sunblok op alle blote delen.

Eindelijk was het weer, waarbij het lijf warmte absorbeert i.p.v. af te staan. En het is zoveel fijner te ontvangen dan te geven.

Wat het ook moge zijn, de bloemetjes zijn fraaier, de vlinders talrijker, de kersen sappiger, de kastelen zijn ook wat, maar daar kan ik even niet op komen.

Toch kleefden er een paar nadeeltjes aan die hitte.

Beter gezegd, het kleefde niet, of nog beter: niet meer. Spontaan vielen er allerlei, aan het dashboard geplakte, accessoires naar beneden. De Velcro strip op het knopje van de garagedeur opener (waarom neem ik dat ding eigenlijk mee op vakantie?) bleef wel zitten, alleen de lijm waarmee het vast zat niet. Rubber strips hingen plotseling slap naar beneden. De bolle spiegelgels op de zijspiegels lieten zich ook moedeloos op de grond zakken. De lippenbalsem in het handschoenenkastje was drinkbaar geworden. Toch zijn dit ongemakken, die ik met plezier accepteer.

Het Spartan gebeuren in de Auvergne was educatief en culinair.

Educatief: kasteel bekijken.

Culinair: veel en lekker eten, dat goed werd weggespoeld.

De meesten hadden geen problemen met de grote verscheidenheid aan spijzen, zoals daar waren: heel kleine visjes, konten van koeien, borstjes van eendjes, hele poelepetaten, pootjes van kikkers, uit hun huisjes gesleurde slakken en klotten van hanen. Maar voor sommigen was het aanbod van het voedsel weer net iets te exotisch. Onder leiding van Philippe en Moeder Overste werden er diverse tochten gemaakt door fraaie landschappen met Solex snelheden.

(Lydia en Philippe: dit is een OPmerking en absoluut geen, let wel: geen AANmerking op jullie vooroprijkunsten)

Na jaren lange experimenten geeft de

uitlaat van mijn Spartan nu een duidelijk hoorbaar en toch plezierig gedistingeerd gegrom ten gehore. Hoewel er personen zijn, die het gewoon een pokkenherrie vinden, maar die hebben geen smaak. Vooral bij 2000 en 3000 rpm is dit mooi, als het maar redelijk snel voorbijgaat tijdens vlot opschakelen.

Maar trekkend aan de caravan op een 10% helling omhoog, kan het wel eens minuten duren dat de motor 2000 toeren draait. Met de voorkant van de caravan als reflector, wordt het geluid nog eens een aantal malen versterkt en dan is het niet echt leuk meer.

Ik zal weer verder moeten experimenteren en ik kom waarschijnlijk uit op vier uitlaatsystemen. Eén voor gewoon, één voor rally-driving, één voor caravan trekken en voor de APK (niet vragen waarom).

Het was weer een heel prettige vakantie met veel van alles wat.

't Oootje deed het goed, gemiddeld 1:10,5 en dat met de caravan er achter, niet echt slecht.

Toen ik na zo'n dikke 5000 km de Spartan weer in de stal had staan, heb ik hem even over zijn (nep) radiator dop geaaid.

“Goed gedaan, jochie, bedankt!”

Voor volgend jaar staat Wales op het programma. Er zijn geruchten dat alleen dit jaar al de zon er tweemaal gezien is en dat wil ik ook wel eens meemaken.

Nog een stukkie technies.

Tijdens de laatste 100 km van de vakantie trip, begon de motor kuren te vertonen. Stotteren, onregelmatig lopen, stoten, kortom niet lekker. Als ik stopte en weer starte was alles goed, maar na een minuut of vijf begon het gedonder weer. Thuis gekomen heb ik de volgende dingen gedaan of vervangen. (Door jarenlang bezoekjes af te leggen bij diverse autoslopers heb ik veel dingen gewoon extra op zolder liggen.)

Wat heb ik zoal gedaan?

Andere bobine.

Nieuwe bougies.

Andere bougiekabels.

Andere (stillere) uitlaat.

Andere luchtklep (bij luchtfilter).

Andere gasklep.

Andere gasklepschakelaar.

Andere extra luchtschuif.

Andere verdeelkap.

Andere brandstof retour klep.

Ander brandstof filter.

Ik zal nog wel iets vergeten zijn.

Niets hielp, zodra de motor warm was, begon het gelazer. Er was wel mee te rijden, maar erg prettig was het niet.

Maar de ILDA moest en zou ik krijgen, dus toch maar richting Newark getuft.

Tijdens een overnachting bij vrienden in België schoot me plotseling te binnen, dat één van de weinige dingen, waar ik nog niets mee gedaan had, de Lambda sonde was.

Voor mijn vertrek de volgende morgen schakelde ik de sonde uit en het resultaat was verbluffend:

- | | |
|--|---|
| a. Mijn vrienden hebben nu een grote permanente pikzwarte plek op hun oprijlaan. | doet het nog steeds goed. Eén van de Wijze Oude Mannen van de Hollandse Spartan Clan legde mij de Lambda sonde uit. |
| b. Al het houtwerk in de hele straat moet opnieuw geschilderd worden, omdat er een grote zwarte roetwolk overheen is gegaan. | Dat dingetje zit in de uitlaat een beetje aan de gassen te snuffelen en geeft aan de computer door hoeveel zuurstof er nog in zit. Die doet er dan z'n voordeel mee. |
| c. De waarde van de nabijgelegen percelen is ongeveer 25 % gedaald. | Misschien dat de mijne kapot is of helemaal vol zit met roet. In ieder geval heb ik tot de volgende APK de tijd om er achter te komen, waarom en hoe en wat ik er kan doen. |

Maar dat is allemaal hun probleem. Mijn probleem was helemaal opgelost. Heen en weer naar Newark miste de motor geen slag, liep als een tierelier en

Juni 2003 C. F.

Jurassic Classic 2003

Dit stukje van de hand van Cees Flink, is oorspronkelijk niet bedoeld voor de ogen van Spartanen, maar ik heb het Cees toch afhandig weten te maken, zodat ook wij zullen weten wat er in een Rally-hoofd al zo omgaat.

“I have a Dream”.

Of, zoals de Fransman zei: “J’ ai un Rêve”, toen hij een telefoontje kreeg van de NRS legerleiding. Moet je voorstellen: je bent een Fransman, je hebt een pet en een oud aftands Peugeotje en je woont in het gebied waar de Jurassic Rally doorheen moet. De opdracht die je krijgt (tegen vergoeding uiteraard) is simpel: Op die-en-die dag, op die-en-die tijd en op die-en-die plek wachten tot je in de verte een stel idioten aan ziet komen scheuren, met snelheden die ver boven het maximum liggen. Je start je motor en rijdt met een vitsse van maximaal 35 km/u over de plusminus 10 km lange smalle weg, waar alle navigatoren hun route hebben getrokken. Uiteraard heeft dit weggetje geen zijwegen. Het wordt je ten strengste verboden om dan ook maar één wagen te laten passeren. En zeker geen Porsches, al drukken en kleven ze nog zo hard. Aan het eind van de weg, ga je zo snel mogelijk via een snellere route terug naar het beginpunt en wacht daar op de volgende groep maffierikken. En dan doe je hetzelfde kunstje nog een keer. Dat is toch een droom voor een Fransman met pet?

Wij, team 42, hebben die snelle jongens zien drukken maar het hielp geen barst. Wij vonden dat wel leuk, want wij doen dit allemaal voor de lol. Toen op Woensdagmiddag na de proefrit iedereen in het hotel bij de bar was, werd het pas echt gezellig.

Het Sjors & Sjimmy team was er ook weer. Ik heb al eens geprobeerd uit te leggen hoe het toch komt dat ze helemaal geen S&S heten, maar zoiets lukt mij maar éénmaal, dus doe ik niet nog eens.

Er werd weer voluit lekker veel over rallyen, auto’s en niet verwante onderwerpen gekletst.

Flarden van gesprekken zijn me bijgebleven, zoals:

“We kwamen vanuit een blinde lijn om dan via een grensbenadering een visgraat te doen!” (het klinkt bijna vies)

Of: “We gingen zo hard een heel lange bocht door, dat we de banden van de velgen reden.”

Jaja, afdeling sterke verhalen.

Verder waren er discussies over diverse interessante onderwerpen.

Zoals: je kunt een Hollander worden, of een Belg en, in uiterste nood, zelfs een Duitser. Maar: hoe wordt je een Fries?

Eenvoudig: Dat kun niet worden, je word zo geboren, of je wilt of niet.

En of het moreel en esthetisch wel verantwoord is om Duitse autostoelen in een Engelse auto te hebben?

Verder heb ik weer genoten van het enthousiasme en de gepassioneerde wijze waarmee sommige lieden kunnen

praten over de schoonheid van bijvoorbeeld: de rozetten op de bumpers van hun voiture. Alsof het versierselen van een dame zijn.

Ook hoorde ik praten over een 'Ponton'. Dat schijnt een Mercedes te zijn, en wel een ouwe. Op de eerste rallydag reden wij een tijdje achter een Ponton. Toen werd mij duidelijk, waar die naam vandaan kwam. Door de grote panoramische achterruit was het vreemd geknipte hoofd (het hoofd was ok, alleen het geknipsel was een beetje apart) van de bestuurder te zien met twee handen, die het enorm grote stuur vast hielden. En dat stuur is geen autostuur! Dat hebben ze zo van een binnenschip afgehaald, vandaar de naam Ponton.

Nog steeds bij de Mercedessen viel ook de naam Pagode. Kende ik ook niet, maar het werd me snel duidelijk gemaakt.

En laat ik over zo'n Pagode nu een waar gebeurd verhaal hebben!

Het is wel een verhaal over gevoel en het ene gevoel is het andere niet en dat kan bij sommigen gevoelig over komen. Eigenaren van Pagodes wil ik niet kwetsen, dus duidt het mij niet euvel.

Wij gaan terug in tijd en plaats.

Eind jaren zeventig, den Haag.

Een vriend van mij woonde daar in het Staten Kwartier. Een ietwat bekakte buurt met ietwat snobistische bewoners. Voorbeeld: daar wonen buurmevrouwen, geen buurvrouwen. Niks kwaad mee, ze moeten er ook zijn. Hij had een oudere broer, die al op zeer jeugdige leeftijd naar Australië emigreerde en daar, door alles aan te pakken en hard te

werken, bakken met geld verdiend had. Hij wilde wel eens een tijdje in Holland en Europa rond kijken om te zien of hij z'n geld ergens lucratief in kon stoppen. Hij logeerde een tijdje bij mijn vriend in het Staten Kwartier en schafte zich een auto aan: een Mercedes Pagode!

In die tijd en op die plaats was dat model het nou net niet. Iedere, zichzelf respecterende, souteur reed of in een dikke Amerikaan of in een Pagode rond. De laatste stond dan ook bekend als een 'pooierbak'. Hoe hard mijn vriend het ook probeerde, zijn broer snapte het gewoon niet. Het was een gevoel, dat hij niet had.

Op een zonnige Zaterdagmorgen stond hij de bumperrozetten op te poetsen (een Pagode heeft waarschijnlijk geen rozetten, maar U begrijpt wat ik bedoel), toen er een joekel van een Amerikaanse auto voorbij kwam, stopte, achteruit reed en naast de Mercedes stil stond. Er stapte een zigeunerachtig individu uit, die de achterklep open deed en vroeg: "Is meneer misschien geïnteresseerd in een partijtje Perzische tapijten?"

Let wel: niet zomaar een los kleedje, maar de hele negotie. De ene handelaar had de andere herkend.

Broerlief kreeg toen het gevoel dat hij het een beetje snapte.

Toch begreep hij het nog steeds niet voor 100 procent. Hij liet nl. een trekhaak monteren en met een caravan achter de Pagode heeft hij Europa rondgetoerd.

Maar een Pagode met trekhaak in het Staten Kwartier, dat was het toch net niet helemaal. Ik zei al: het is een

kwestie van gevoel. Je voelt 't ân of niet.

Maar volgens broerlief was het: "The best bloody car he ever had". En daar ging het tenslotte om.

Voertuigen

Wederom was er een bonte mengeling van wagens. Van Donkervoort (of was het nu toch een Westfield?) en Caterham (ze waren allemaal British Racing Green en dan zijn ze echt niet uit elkaar te houden, zeker niet met de snelheden waar zij zich mee verplaatsten), tot een heuse Excalibur, made in Milwaukee, Wisc. USA. Of je het nu mooi vindt of niet, je zult moeten toegeven dat de voorkant wel indrukwekkend, imposant en heel erg Amerikaans is. Als je dan toch een grote neus wilt hebben, doe het dan goed. Het deed me wel wat. De achterkant vond ik minder geslaagd, ondanks de 'rumble seat'. Persoonlijk heb wel mooiere Amerikaanse konten gezien. Het viel me wel op, dat ondanks de grootte van de auto, het uitstappen nogal wat moeite kostte. Ze hadden er eigenlijk schuifpuien in moeten zetten. Er is ruimte genoeg voor. En dat is nou zo leuk bij de NRS, je ziet ze, die vreemde en aparte wagens. Want wanneer kom je nou een levende Excalibur tegen? Je hoort er wel eens van of ziet een plaatje, maar bij de NRS zie je ze echt.

Hotels

Novotel is Novotel, waar je ook komt. Je kunt er slapen en verder heeft het niks, behalve enorm lange gangen.

Als een onbekende het Mercure Parc Micaud hotel in Besançon was binnengewandeld, terwijl de NRS er aan het verpozen was, had hij beslist gedacht, dat er een oorlog losgebarsten was. Het heel luide geroezemoes was het licht geweervuur, zo nu en dan een mortier als er een belangrijk punt besproken werd en dan weer een bominslag, als er een lachsalvo losbarstte. De damp van de shag-, sigaretten- en sigaren rook kon gemakkelijk voor kruiddamp gehouden worden.

Het Mercure Hotel was er voor drie nachten en dat was ook lang genoeg. Het diner bestond vnl. uit wachten op de volgende gang. Slechts éénmaal was het warme hoofdgerecht lauw en dat kwam omdat het bord heet was, maar toen was het vlees weer taai.

Voorstel: Laat het Catering Team het hotel eten verzorgen en zet de hotelkoks en bediening op de Picknick, dan komen die ook nog eens ergens. Voordeel is dat de rustpauzes bij de picknick veel korter kunnen zijn, omdat niemand er uit eigen vrije wil lang wil vertoeven.

Over de drankprijzen zullen we het maar niet hebben. Wij waren slim geweest en hadden bij de supermarché, naast het Novotel hotel een aantal six-packs gekocht en die pasten best in het Mercure minibarretje.

Sommigen onder U hebben zich misschien afgevraagd, waarom Team 42 zo vaak met lege glazen de lift in ging en er met volle weer uit kwam. Dit was de reden dus. Wij hebben ook nog getracht een, niet bij name te noemen official, vriendelijk te behandelen door bier aan

te bieden, zonder verdere bijbedoelingen. Tot tweemaal toe kwamen wij vol terug van alweer een vermoeiende tocht naar de 5^{de} verdieping, om dan de official al met vers glas bier te zien staan. Voor ons is dat dus afgelopen. Op volgende rallies hoeft deze official niet meer te rekenen op ons bier.

Vertragende Factor (VF)

VF I

Komend vanuit een donker bos, opent zich voor je een wijds panorama. Van hier tot aan de horizon ligt een prachtige vallei, doorsneden van links naar rechts (en andersom) door een Route Nationale.

Het NRS weggetje kronkelt zich door de kaal gemaaide landerijen naar beneden en kruist daar de R.N. Het punt waar je rechtsaf die weg op moet, zie je duidelijk liggen. Er is geen alternatief, maar het ziet er goed uit en op de R.N. kun je even een stukje stevig doorblazen.

Dan zie je links in je blikveld, heel in de verte, een Dinky Toys vrachtwagen op de weg verschijnen, en nog één, en dan nog zo'n jongen, vijf in totaal. En het is nog niet over, want achter de vrachtwagens zitten ook nog een stuk of 15 personenauto's, die de hoop op inhalen allang hebben opgegeven en rustig in het konvooi mee sukkelen.

Als je, ondanks plankgas en op twee wielen de bochten door, met piepende remmen samen met vrachtwagen nummer twee bij de kruising bent, dan weet je het:

Dit is een **VF**.

Die personenauto's laten je er ook niet tussen, want die balen al km's lang en bovendien het zou weinig uitmaken, want inhalen is gewoon te gevaarlijk.

VF II

Koeien. Hier hoeft ik niet over uit te wijden. We hebben ze allemaal zelf

gezien en meegemaakt.

Volgens mij zijn de koeien, die ze daar in Jura gebruiken, spaced-out en zo stoned als een garnaal of ze zijn niet van deze wereld. Zelden heb ik koeien zo afwezig 'Ins Blaue hinein' zien staren.

Misschien zijn ze wel van een parallel universum, dat een tijdje gelijk loopt met de aarde en mogen wij een tijdje met ze meedoen.

Koeien hoeven trouwens niet altijd een vertragende factor te zijn.

Ook wij kwamen zo'n kudde tegen, die zonodig van A naar B moesten. Er stond een oude kromme grootmoeder met een stok te zwaaien. Toen ze ons zag en hoorde aankomen, was ze waarschijnlijk bang dat haar kudde op hol zou slaan en wilde ons snel uit de weg hebben. Ze brulde ons toe: "Allez la bas, allez, allez!". En wees met haar stok naar een veredeld karrenpad. Het bleek een prima te berijden weg te zijn, die om en door de boerderij ging en een paar honderd meter verder weer op de grote weg uitkwam.

(Hoogstwaarschijnlijk is dit het enige weggetje in de Jura, dat bij de NRS niet bekend is. Van mij zullen ze het ook niet te weten komen)

Leuke Dingen Voor De Mens

LDVDM I

Dikke lage koeienstront op de achterspatborden van die hele lage, groene buikschuivers.

LDVDM II

Le Mans START.

Je vraagt je wel eens af: wat hep ut voor nut? Heel simpel, het hep geen nut, het is alleen zo geweldig leuk. Zowel voor bestuurders als voor lokale toeschouwers, die dit allemaal met verwondering bekijken. “Ils sont completement fous, les Hollandais”. En ze hebben nog gelijk ook, want 20 m verder is de eerste afslag met het eerste stoplicht en er volgen nog wel een paar.

Suggestie aan de organisatie!

Nog leuker zou zijn in om de kaarten in het hotel uit te reiken en de start op het parkeerterrein te laten plaats vinden.

Als je twee Gendarmes inhuurt, lijkt het nog officieel ook. En om het nog leuker te maken, er zijn twee uitgangen (met slagbomen), die uitkomen op één enkele smalle 90 graden bocht, vanwaar ingevoegd moet op een zeer drukke weg.

Da's ook altijd leuk en spannend.

Voor de navigatoren is het lichamelijk goed, want zij moeten dat hele eind door het platanenbos zo snel mogelijk afleggen. Zij beginnen de dag dan in ieder geval met wat beweging. Ik hoef me geen zorgen te maken, want ik stuur alleen maar.

LDVDM III

Een team, dat mobiel door Besançon gelooft moest worden om bij het hotel te komen. Graag wilde ik de naam van de phone-company weten, dan ga ik daar stevig in beleggen.

LDVDM IV

Het goede voorbeeld van de RitMeester om een 90 Euro snelheidsboete te krijgen. En hij maar zeggen, dat we ons aan de snelheidsbeperingen moeten houden. Als hij dan toch geld wil weggooien, laat hij het dan in bar doen, want we praten hier wel over 22,5 glazen bier.

LDVDM V

Op Zondagmorgen heel vroeg het Sjors & SJimmy team als eerste bij het hotel zien wegrijden. Later, ver buiten Besançon, haalden ze ons weer in. Hoe zouden ze toch doen?

LDVDM VI

Een concurrerend team, dat drie afslagen te vroeg, driftig een Heiligen beeld begint te besnuffelen om een NRS vlaggetje te vinden. Die hebben we die dag ook niet meer terug gezien

LDVDM VII

Ik heb het al eens vaker gezegd: een Route Barrée is pas barrée als je er aan het eind achter komt, dat je zelfs met een Hummer, niet over, door, links of rechts langs de berg zand komt.

En die regel gaat nog steeds op. Na een stevig aantal km's was de berg zand er niet en dat scheelde toch mooi een stief kwartiertje omrijden.

LDVDM VIII

Aan een rookie team in een Morgan (waar je heel weinig ruimte in hebt, laat staan extra ruimte), zoveel bekera's uit te delen (ik meen drie pp, da's 6 totaal), dat je je afvraagt hoe ze die mee hebben kunnen nemen.

Zo kweek je wel terugkomers.

De allereerste keer kreeg ik zoveel bekera's mee, dat het me begon te duizelen. Maar ik bleef wel terugkomen

voor meer. Slim hoor, van die NRS jongens.

Wegen en Weer

Nou, ze waren er weer. Onder strak blauwe hemelen: de Wessels weggetjes en ze waren kurkdroog. Geen gedonder van gladde paden door natte herfstbladeren, gewoon doorscheuren. En wat was het weer fijn om een bocht goed in te komen, double-clutchend terug naar twee, strak doorsturen, nog een beetje gas om de starre achteras even een paar keer te laten huppelen, om dan weer ideaal de volgende bocht in te sturen. En dat alles zonder de navigator ziek te

maken.

Heerlijk rijden, alleen had mijn navigator zo'n strak schema in elkaar gedraaid, dat er tussen eerste rust en picknick geen pee-break af kon. Voor de wat rijpere man kan zoiets wel wat lastig zijn. Hij had het schema zo strak gezet, dat we bij de picknick met de nasi de laatste ballen geserveerd kregen. Knap hoor, vind ik.

Zelden heb ik de Prachtig Weer Garantie zo scherp afgesteld gezien. Toen de Spartan een half uurtje op stal stond, na een kleine 3000 km stevig bereden te zijn ('goed gedaan, jochie!'), begon het zachtjes te regenen in het Hoge

Noorden.

Het was alweer een geweldige NRS belevenis. En werd wel wat gekankerd en gezeurd, maar dat mogen we, want

we zijn immers Hollanders.

Organisatoren, leiding gevende, voedsel producerende, technische personen en andere officials, wederom:

“Van Ganser Harte Bedankt”

Moge er nog veel rallies volgen.

PS

In vorige stukjes heb ik het wel eens gehad over 'De RitMeester Look'.

Na een grondig marktonderzoek werd de lancering van deze Uniseks kledinglijn gestopt, omdat bleek dat de doelgroep-en, de mannen zowel als de vrouwen, weinig interesse toonden.

Hetgeen te betreuren is, want er zat veel goeds bij. Tijdens de Jurassic 2003 heb ik er nog eens over na gedacht en het model (de Ritmeester zelf) goed bekeken. Tijdens een picknick zag ik ons Grote Voor-beeld een tijdje van de zijkant en plotseling had ik het.

Waarom niemand er ooit eerder aan gedacht heeft, begrijp ik niet. Ik zeg het slechts een-maal en zal het er dan ook niet meer over hebben. “ Positie kleding!”

Oktober 2003 C. F.

Spartans in Vlaanderen.

Wouwse Tol, 23 april 2004.

De teams Kamp, Kroft, Oever, Mulder, Veurman en Flink hadden kans gezien om redelijk tegelijk in Roosendaal te zijn. En daar moest meteen al gegeten en gedronken worden en dus werden de boerenomeletten en broodjes-bal enthousiast naar binnen gewerkt.

Joop en Rianne hadden hun geadopteerde dochter “Debbie” meegenomen. Het is een dom blondje met een naar stemmetje en je hebt er niet veel aan, behalve als je ergens heen wilt en niet van kaartlezen houdt. Ze is een beetje klein behuisd en woont in een palm computertje in een houder op het dashboard. Als je haar vertelt waar je naar toe wilt en waar vandaan, geeft ze prima aanwijzingen. Ze had alleen op school nog niet van de Wester Schelde tunnel gehoord, maar dat was een kleinigheid. Antwerpen schijnt door allerlei wegwerkzaamheden tegenwoordig niet echt leuk te zijn om door heen te rijden en een alternatief is dan via Zeeland en door de Wester Schelde tunnel naar Gent.

Ik ben nooit erg kapot geweest van tunnels en deze jongen is 6,6 km lang en dat kost je dan 4 • en een duppie. Voor dat geld zit je die 6,6 km in de herrie, je ziet geen schip, je ziet geen water en je moet je licht nog aan doen ook. Als het nou regent, zit je die afstand in ieder geval droog. Maar dat zaten we toch al omdat het weer prachtig was, dus dan mis je weer 6.6 km zonneshijn. ’t Is ook nooit goed, ik

lijk wel een Hollander, altijd maar zeuren.

Eenmaal d’eruit zit je in Zeeuws Vlaanderen en dan zo in België. Tot voorbij Gent is het landschap niet echt om te gillen, maar we hebben vele fraaie industrie terreinen kunnen bewonderen en niet te vergeten de talloze fabrieken, rokende schoorstenen en meer van die ellende.

Dankzij Debbie reden we zomaar het parkeer terrein van het fraaie intieme kasteelhof ’t Hooghe in Zillebeke op. Insjekken, bagage in de kamers en dan op het terras bieren drinken!

Daar waren we voor gekomen en het weer hielp mee. Het was mooi weer, echt mooi weer. Zelfs thuis in Fryslân was het al zulk mooi weer, dat we topless zijn vertrokken en dat ook de ganse tijd zijn gebleven. Ondanks dit prachtige weer, arriveerden er in de Wouwse Schouw toch nog twee Spartans met ’t kappie dicht. Schande! Waarom hebben ze dan een Spartan? Kun je net zo goed een dichte auto nemen. Na het vele rijden in de blote lucht en het drinken en het opperbeste eten en de hoogstaande conversatie (er werd zelfs een gedicht gedeclameerd) waren de goede bedden in de prima kamers wel heel erg aantrekkelijk. De schrijver van dit stuk snurkte al om 22.00 uur!

Zillebeke, 24 april 2004.

Het werd weer morgen en weer prachtig weer en het ontbijt was minstens even prachtig.

We zouden ons gaan inschrijven en een beetje kennis maken met de organisatie van de “Gapers Historic Tour” bij Kemmel in de buurt van Ieper, Vlaanderen, België.

Omdat ze het gister ook zo goed deden, mochten Joop en Rianne weer voorop. Bertus en Nannie kwamen wat moeilijk op gang en waren daarom hekken-sluiters. En dat was niet goed. Bij de eerste rotonde zag ik ze meteen al de eerste de beste afslag rechts nemen, terwijl wij allen de derde namen.

Rechtse Rakkers!

Na een tijd gewacht te hebben, kwam het toch allemaal weer goed en konden we ons inschrijven en mochten we betalen. Om de dag door te brengen en als oefening voor de rit van morgen hadden een aantal teams zich voorzien van een toeristische route op basis van het bekende bolleke-pijlke systeem. Equipe Veurman kreeg ook nu weer de kans zich te bewijzen en mocht voorop. Bij de eerste de beste situatie ging het al fout, zodat de volgelingen het pleintje met het beeldje van het “Menneke” zeker tweemaal heeft kunnen bewonderen. En de Veurmannen hebben het nooit gezien! Heb ik toch altijd gedacht dat ze wat moeite hadden met horen, maar nu blijkt het zien toch ook enige problemen op te leveren. Verderop ging het nog een paar maal een klein pietsje de mist in. Daardoor ontstonden er leuke situaties. Er moest dan gekeerd moest worden op weggetjes die ontworpen lijken te zijn voor brede kruiwagens. En dat omkeren moest dan gebeuren tussen hordes wandelaars, meute’s fietsers en bendes motor-

fanaten, die ook recht op ontspanning meenden te hebben. Moge hieruit blijken dat je de equipe Veurman zonder hun geadopteerde dochter ‘Electronic Debbie’ niet voorop moeten laten rijden in Bolleke-Pijlke’s situatie. Zonder Debbie verdwalen ze waarschijnlijk zelfs in Madurodam. Met de Mulders voorop ging het een stuk beter, maar tijdens een koffiepauze werd besloten de bollekes en pijlkes zich in hun eigen sop te laten gaar koken.

Wij gingen pootje baden!

Aan het strand hebben wij van alles kunnen bewonderen, zoals: hele hoge en heel veel betonnen woonkazernes, geliefden op het strand, honden met bazen en bazinnen, vliegers met kinderen eraan, bootjes met zeil, bootjes zonder zeil, snelle bootjes en hele langzame ook. We hebben er gesnackt en sommigen hebben zelfs gewandeld. Op de terugweg zagen we kans om de auto’s op de markt van Ieper te parkeren, zodat we daar ook nog iets van konden zien.

Het is onmogelijk om door dit gedeelte van Vlaanderen te rijden zonder regelmatig herinnerd te worden aan de afgrijpselijke slachtingen, die daar plaats hebben gevonden tijdens WW I. Her en der vind je kleine goed onderhouden begraafplaatsen. In Ieper zelf staat vlak bij de markt een groot, nogal lelijk, gevaarte. Het is een monument in de vorm van een stadspoort, die in de ouwe vestingwal gebouwd is. Mooi was hij zeker niet, maar wel bijzonder indrukwekkend. Alle muren staan vol met

namen van duizenden en duizenden gesneuvelden, wiens lichamen nooit zijn teruggevonden. Er zijn zelfs Indiase en Birmese namen bij. Wat hadden die daar nou te zoeken en voor wie en waarom en waarvoor zijn ze allen gesneuveld? Wij schijnen er niets van te leren, er verandert weinig, wij blijven er maar een puinhoop van maken.

Terug bij het hotel moest er uiteraard de obligatoire foto van d'otootjes voor het pand gemaakt worden. Het duurde wel even voor alle wagens allemaal even schuin stonden en alle koplampen aan waren, maar het lukte uiteindelijk. Na al dat harde werken was het borrelen en het eten weer een genot. Ook het slapen ging best, hoewel er altijd klagers en zeurders zullen blijven.

Zondag 25 april 2004.

Zo'n 150 voitures van allerlei pluimage, deden mee aan de Tour en gingen op weg van de bolletjes naar de pijltjes. Het gebied is niet erg groot en eigenlijk was het niet meer dan file rijden, maar dan wel door een heel fraaie omgeving met leuke oude auto's voor en achter.

De lunch vond plaats in een groot evenementen etablissement. We hadden vernomen dat er het jaar ervoor zeer efficiënt gewerkt werd en meer dan 300 personen bijna tegelijkertijd konden eten.

Van die efficiency was weinig overgebleven. Mede-tourers, ver na ons binnengekomen, waren alweer vertrokken, toen wij nog niets hadden

gezien, behalve dan de zelf gehaalde drankjes. (we zijn wel Kaaskoppen, maar niet helemaal maf) De helft van de Hollandse deelnemers had geen extra nacht in het hotel geboekt en was van plan om diezelfde zondagavond nog terug te rijden. Door het lange wachten, baalden ze nogal en de drie ploegen besloten dan ook de Tour mooi de Tour te laten en richting Kortrijk, Gent, Antwerpen en Breda te vertrekken. Maar wel na de uiteindelijk toch gekregen en genuttigde maaltijd.

Na een zeer vlotte rit met één stop in België (voor de benzine), en ééntje in de ZO Polder (voor de koffie), kon ik thuis Studio Sport nog bewonderen.

Wil ik nog een keer?

Als ze me hetzelfde zonnige weer beloven, zal ik er over na denken.

Voor die lunch neem ik dan zelf wel een pakkie brood mee.

En misschien kan ik dan zelf de ILDA (International Long Distance Award) in ontvangst nemen, i.p.v. Roger. (waarvoor dank)

Dit was dus slechts een gedeelte van het Vlaamse Spartan gebeuren.

Ik ben overtuigd dat Roger er een geheel ander einde aan kan breien.

April 2004 C. F.

Om een eind te breien aan het breiwerk waarvan Cees de eerste averechtse steken heeft gebreien moet je van goede huize komen en kom ik dat? Enfin ik zal het perberen. Het overgebleven groepje bestaande uit de equip-

pes vd Kroft, Kamp en vd Oever hebben de rit zo goed en zo kwaad als het ging uitgereden en kwamen na vijven weer bij de Hollemeersch terecht. Het was er vol tot zeer vol en een plaatsje met een pilsje was moeilijk te veroveren.

Om zes uur was de prijsuitreiking door de Schepen van Kemmel.

Zoals was te verwachten, was de ILDA voor Cees Flink, die de schrijver dezes in ontvangst mocht nemen.

Terug in het hotel hebben we van een eenvoudige doch voedzame maaltijd kunnen genieten en de volgende morgen ging het weer huis opaan.

We hadden gekozen voor de route over D'n Anvers en dat hadden we achteraf

gezien beter uit ons hoofd kunnen laten. Bij Lokeren was een tankwagen geladen met het een of andere zuur in brand gevlogen, weliswaar op dat deel van de weg waar men gewoonlijk de tegenliggers voorbij ziet suizen, maar toen bewoog er anderhalf uur helemaal niets, ook wij niet. In de konsternatie kreeg er nog iemand in de file een hartaanval en toen de rij weer in beweging kwam liep er een dame nog een beenbreuk op bij een botsing in de langzaam optrekkende file. Het was me het ritje wel.

Wil ik nog een keer?

Zie het antwoord van Cees. *Rogier*

Go West, Go Wales

Aan een dergelijke slagzin moet je wel gehoor geven. Dus werd het caravanetje met de kleine wieltjes (diameter 45 cm) volgestouwd, de Spartan ook vol geladen, Anneke en ik er ook nog in en hup: heel vroeg vertrekken naar Hoek van Holland. Op zondag, want dan is het lekker rustig rijden en daarom waren we dik op tijd, heel dik. Maar wachten aan de Nieuwe Waterweg is beslist niet vervelend met al het scheepvaartverkeer wat daar in en uit gaat. We hadden een normale ferry, die voor vrachtverkeer wordt gebruikt, maar voor een stevige prijs mag jij met je handeltje ook mee. De overtocht duurt ruim 7 uur en daarom hadden we ook een hut geboekt en dat was zeer plezierig voor het middagdutje. Het eten was gratis voor niks, niet al te best maar het vulde. Om 8 uur s' avonds waren we in Harwich en kregen we een stevige schok, toen we op de lokale camping aan kwamen. Foutje van mijn kant; ik had niet gecheckt of de Engelsen misschien nog aan Bank Holidays deden. Ja dus! De helft van alle Engelsen gaan dan lekker op een camping staan. Gelukkig was het al zondag avond en waren hier en daar een paar plekken vrij en veel ruimte hebben wij niet nodig.

De volgende dag waren we op een camping in Epping Forest ten Noorden van London. We hadden daar afgesproken met vrienden, die uit Canada waren komen vliegen, een auto hadden gehuurd op Heathrow en een paar weken met ons op zouden trekken in Wales. Zij in een tentje en wij luxueus

in het bolletje.

Plotseling is het dan echt vakantie: laat in de middag, zo om een uur of 5, lekker warm in het zonnetje, gezellig kletsen onder het genot van een koel glas 'Dan de Lion' (uitgesproken op z'n Frans betekent het een lichte fruitige witte wijn geogst op de Noord helling van 'Le Terp de Reitsum'. Op z'n Engels uitgesproken: Dandelion (of te wel: Paardebloem) betekent het een zelf gebrouwen drankje met 11% alcohol gemaakt van paardebloemen, die op mijn eigen stukkie grasveld bij de voordeur groeien). Om het allemaal nog mooier te maken, komen er 3 (drie) oude dubbeldekkers langzaam overvliegen. Een machtig geluid; een machtig gezicht. Momenten van het leven om te bewaren. Levensweelde! De volgende morgen was het heel anders. De vliegtuigen waren weg, de zon was pleite, de regen was zeer uitdrukkelijk aanwezig, het was koud, er was wind en de tent van onze vrienden had gelekt. Toch waren er ook goede dingen: de caravan had niet gelekt, de drank was nog lang niet op, de vrienden waren wel nat maar niet weg en na regen komt zonneschijn.

Het was een goede tijd om verder te trekken. Op weg naar Wales stopten we hier en daar om wat interessante plaatsen te bezoeken.

Blenheim Palace. Het mag dan bekend zijn en erg belangrijk, ik vond het een nogal lelijk groot pompeus gebouw, maar er was een prachtige tuin. Ze hadden wel een groot aantal fraaie kunstvoorwerpen binnen, maar van mij

mogen ze het houden.

The Cotswolds. Een prachtig, romantisch gebied, Engeland op z'n mooist, bijna! We waren er op een donderdag, niet in de vakantietijd en het was vol! Auto parkeren kon je wel vergeten en had je hem toch ergens op een privé oprijlaan gestald, dan begon het worstelen met busladingen Hollanders, Duitsers, Italianen en Japanners. Een foto maken zonder een toerist erop was onmogelijk en zo iets maakt een dergelijk prachtig gebied iets minder leuk om te bezoeken.

Oxford moesten we ook gezien hebben en dat hebben we dus ook. Zeer de moeite waard, fraaie gebouwen en dan de traditie, die druipt er echt vanaf. Nu heb ik altijd een stevige hekel gehad aan scholen, onderwijs, leraren, leraressen (één uitzondering slechts: Miss Maitland, lerares Engels. Wat was ze mooi! Daar was ik stevig verliefd op en dankzij haar ben ik waarschijnlijk Anglofiel geworden), dus had ik met Oxford ook wel wat moeite. De eeuwen van onderwijs, studie en kennis hangen daar als een zware deken boven de stad. Ben je ooit in de buurt, beslist gaan bekijken.

En zo kwamen we dan eindelijk in Wales. Je kunt het niet missen, want je kan geen verkeersbord meer begrijpen. Gelukkig vertalen ze het nog in het Engels. Plaatsnamen zijn niet uit te spreken, dat moet je aan de autochtonen overlaten. Ik ben er van overtuigd dat de inboorlingen twee strottenhoofden hebben. Als ze Keltisch spreken gebruiken ze de ene en als ze ons te woord staan, pakken ze de andere.

Als je liet merken dat je wel Engels sprak maar geen Engelsman was, waren ze erg vriendelijk. Engels gezind zijn ze niet echt. Dat bleek wel uit een kort gesprek dat ik had met een vriendelijke camping dame.

“I have been admiring your car. What is it?”

“It's a Spartan, an English Kitcar.”

“Oh, I'm so sorry!”

Aan de manier waarop ze dat zei, was duidelijk te merken dat het woord “sorry “ sloeg op English en niet op de Spartan of Kitcar.

We hebben genoten van Wales.

Het is een bijzonder Spartan vriendelijk land. We waren echt verbaasd over de kwaliteit van het wegennet. Het leek wel allemaal nieuw en niet alleen de grotere wegen, maar zelfs de éénbaans weggetjes met passeerplaatsen waren perfect geasfalteerd. Slechts één negatieve opmerking moet me van het hart. Helaas zijn de muurtjes/heggen zo hoog, dat je op de bovenverdieping van een dubbeldekker bus moet zitten om heel Wales te zien. Je mist dus veel, maar in een open Gentleman's Sporting Carriage geniet je twee maal zo hard, dus is alles weer gecompenseerd en rechtgetrokken. We waren vroeg in het jaar en dat is wel aan te raden, zeker als je het nog rustig wilt hebben, maar ook omdat Wales pas echt mooi is als de Meidoorn en de Rhododendron in bloei staat. Mijn kennis van de Flora wereld is vrij beperkt. Ik zie het verschil tussen een tulp en een kokospalm, veel verder gaat het niet. Maar ik heb me laten vertellen dat de Rhododendron in de 19^{de} eeuw door iemand meegenomen is

uit Nepal. En die struik heeft het prima naar de zin in Wales. Het groeit echt overal en zelfs op plaatsen waar helemaal niets groeit, ziet die plant kans om een worteltje te schieten, In de Cambrian Mountains komen grote rotspartijen van alleen maar leisteen voor. Als je een dergelijk gebied ziet, denk je meteen aan industrie gebieden in een voormalig Oostblok land. Alles kaal en donkergrijs. Er groeit niets op leisteen, zelfs geen gras of mos. En toch staat zo'n berg helemaal vol met prachtige Rhododendronnen, hetgeen de boel geweldig opvrolijkt.

Afgezien van het feit dat alle wegen zo goed zijn, zijn ook nog kronkelig en veel op en neer. Thuis heb ik wel eens het idee, dat als je de auto in de goede richting zet, je het stuur wel kunt vergeten. Nou, dus niet in Wales! Als je echt wilt sturen, moet je daar heen. Ik geef je de garantie, dat het stuur geen 5 seconden stil staat. Het verbaast me iedere keer weer hoe lekker de Spartan aan voelt en in de bochten kleeft op zulke wegen. Alsof hij er voor gemaakt is.

Als je toerist bent en in Wales, moet je doen wat toeristen in Wales doen en dat is: wandelen!

Je zag ze bij bosjes in de karakteristieke houding en uitrusting: Hele grote schoenen, blote kromme poten in een broek met afritspijpen, een windjack om de heupen gebonden, rugzakje, hoofddekseel met van die flapperende randen en een waterfles. Grote passen in een lichtelijk voorover gebogen houding, die je dwingt om een volgende pas te

nemen omdat je anders op je snufferd gaat.

Het is niet direct mijn favoriete bezigheid. Als onze Lieve Heer had gewild, dat ik veel zou wandelen, had Hij me nooit het geld, de gelegenheid en de tijd gegeven om een Spartan te bouwen.

Maar ik moest er toch aan geloven en dus heb ik er ook zo rondgelopen. Het land is zo geweldig mooi, dat je alle principes wel even aan de kant wilt zetten. Je kunt langs de hele kust trekken, maar dan ben je wel een dag of 14 bezig. Op plaatsen waar een weg(getje) bij de kust komt en er is geen reguliere busdienst, komt er toch minimaal 3 maal per dag een busje langs.

Op die manier kun je mooie routes uitzetten en hoef je niet een zelfde weg terug te nemen.

Je kunt ook fietsen, paardrijden, zwemmen, zeilen, rotsen beklimmen, zonnen en gewoon niks doen.

Cultuur en geschiedenis hebben ze er ook en niet zo weinig. Kastelen, kerken en musea in overvloed. Niemand hoeft zich in Wales te vervelen.

Op weg naar Newark zijn we toch nog maar even via het Lake District gegaan.

Er is daar nl. een weg, die heel, heel hoog op mijn lijst van "Allermooiste Routes" staat. Hij gaat door de Cumbrian Mountains over twee passen, die ook al door de Romeinen werden gebruikt.

Onder in het dal staan de waarschuwingsborden: "Narrow Road, Severe Bends". Doe daar dan nog hellingen van 30% bij en je hebt iets heel moois. In z'n eerste versnelling hardwerkend omhoog en sturen maar. Nog steeds in

de eerste versnelling naar beneden en remmen maar, hard remmen en niet vergeten te sturen. Dat is pas leven! Dat zal de eenzame fietser, die niet fietste maar omhoog liep, ook wel gedacht hebben. Arme man, en hij moest nog naar beneden ook.

Boven op één van de passen staat het Ford Hardknott, gebouwd tijdens keizer Hadrian (dezelfde van Hadrians Wall). De ruïnes zijn nog heel duidelijk zichtbaar en aanwezig en het heeft wel wat om op de muur van het badhuis te zitten en terug te gaan in de tijd. Heel ver beneden in de vallei zie ik dan een stofwolk. Het is een horde marcherende soldaten onder leiding van een Centurion. Ze komen terug van een strafexpeditie tegen lokale stam, die een geit hadden gestolen. Maar snel ben ik weer terug in de werkelijkheid als blijkt dat het geen stof wolk is, die door Romeinen veroorzaakt wordt, maar door een modale Engelsman die zijn volgepropte en overgeladen Vauxhall Astra aan het opblazen is en laat zien dat grote stoomwolken vanuit het motorcompartiment er zeer spectaculair uit kunnen zien. Gelukkig hadden de Romeinen van die problemen geen last. Ben je ooit in de buurt, dan mag je deze route zeker niet links laten liggen. Waar we ons na een tijdje aardig aan begonnen te ergeren, was dat overal en werkelijk overal 'Admission' voor gevraagd werd. Ik snap het wel, maar vindt het absoluut niet leuk. We waren al blij, als we een 'free carpark' zagen. Zelfs al moesten we er helemaal niet zijn, gingen we er toch maar even staan: lekker, voor nop! Kerken en kathedra-

dralen zijn meestal nog wel gratis. Maar dan hangen er wel weer bordjes met de mededeling, dat een 'Donation' van twee pond toch wel bijzonder op prijs gesteld werd. Toen we dat dus lekker niet deden, werden we meteen afgestraft. Met stralende zonnenschijn de kerk in en na een half uur met stromende regen er weer uit. Over snelle gerechtigheid gesproken!

Ook nog even York 'gedaan'. En dat blijft toch wel erg mooi.

De dames vinden het prachtig met al die afgrijselijke dure winkeltjes in het prachtig oude centrum en de mannen worden lyrisch van het (nog steeds gratis) National Railroad Museum (Anneke vond het ook mooi) en iedereen is altijd onder de indruk van de York Minster Cathedral. York zal nog wel een tijdje op mijn lijst van "Nog Een Keer Zien" blijven staan.

Toen was er Newark!

Wat valt daar nu nog van te zeggen, wat al niet diverse malen geuit is? Het was leuk, gezellig, interessant maar wel koud. Leuk ook om, na weken alleen maar buitenlanders om ons heen gehad te hebben, weer Hollandse Spartanen te ontmoeten. Tja, en dan de medailles! De ILDA (Int.Long Dist.Award) is een gegeven. Als ik in Newark ben, heb ik die gewonnen, punt uit. Maar dat de jury in haar grote en diepe wijsheid (?) mij de 'Best Working Spartan' trofee toekent, dat roept twijfels op. Working: okay! Maar Best: daar wil ik wel een vraagteken bij zetten. Daar bleef het niet bij. Vonden ze het interieur ook nog een plakkaat waard. Het is natuurlijk best wel leuk om eens wat te

krijgen (winnen durf ik het niet te noemen), maar het nadeel is wel, dat je de wissel trofeeën volgend jaar weer terug moet brengen en je moet zelf naam en jaar op de schildjes laten graveren. Wordt je nog meer op kosten gejaagd en Engeland was al zo duur. Toen na een kleine 5000 km de Flinken, de caravan en de Spartan (alweer goed gedaan, jochie) veilig thuis waren,

moesten we toegeven dat het allemaal de kosten en moeite dik waard was

geweest.

Persoonlijk zou ik morgen zo weer

“West” gaan.

PS. Goede plaatsnaam: Blubberhouses!

Echt waar! En we zijn ook bijna in

“Spital in the Street” geweest,

C.F.

Jurassic Classic 2004

Een persoonlijk verslag van Cees Flink

(en juist daarom hoeven opmerkingen, aanmerkingen, leugens en feiten niet overeen te stemmen met die van anderen en/of zelfs maar waar te zijn).

Dag 1. Heen.

van Friesland, via Utrecht om de navigator op te pikken naar Epinal, was een stuk verder dan het op de kaart leek. Toen de Fransen er dan hier en daar nog een file'tje bij deden, duurde het erg lang voor de lunch genuttigd kon worden. Het weer was ook niet echt gezellig: wel regen, geen regen, kappie op of nou net niet? 't Was nog 't één, nog 't ander.

Het was dan ook een verademing om de oefenrit te kunnen doen en het gaspedaal lekker ver naar beneden te kunnen trappen. Eigenlijk viel dat naar beneden trappen iets tegen, want het was nat, er was grind en er waren bladeren. Die combinatie haalt de snelheid er wel uit. Toch gingen we vrolijk bossen in, bossen uit, heuvels op en heuvels af. We genoten van collen in de mist en bossen in de wolken en onszelf er midden in. Om het dan nog mooier te maken zag de navigator kans om weggetjes uit te kiezen met diepe kuilen en grote plassen. Nu heeft een Spartan een vreemde eigenschap. Namelijk, als je hard door een plas rijdt, wordt de natte massa van die plas omgezet in grote druppels, die allemaal in het interieur gedeponeed worden. Leuk toch? Wij willen in het vervolg eigenlijk wel 'waterproof' kaarten hebben.

Na al dat leuke was er toen het Elsass hotel in Bollwiller. Dat was helaas

minder leuk.

Vroeger was het er best goed. Nu was het zwaar kli-kla-kloten. Geheel tegen onze diep gewortelde gewoonte in om alles te nemen wat er te krijgen is, hebben we twee van de 5 gangen maar laten schieten. Na een zware dag wilden we heel graag voor middernacht in bed liggen en rekening houdend met de gemiddelde doorkomsnelheid van de gangen zagen wij dat er niet meer in zitten. Bovendien was de homp vlees (voor de verandering eens een keer geen schijf) niet lekker. Wij sliepen al lang en wel lekker toen het stukkie Camembert en het Noorse Sorbetje voorbij kwamen. Als dit het beste is wat Best Western kan doen, ben ik geen klant meer van ze.

'Unterschied muss sein' en daarom zaten de Bollekes en de Pijlkes in een veel beter hotel, hoorde ik later. Het splijt de Jurassic wel in twee en dat is toch eigenlijk jammer.

Dag 2.

Het was droog, zonnig en windloos; de wegen droog, het grind ook, evenals de bladeren.

Nu zal de invloed van droog grind op het remvermogen van een auto niet echt veel verschillen van dat van nat grind. Van bladeren echter wel en door al dat droge gedoe kon ik onze bolide met extra enthousiasme de bochten inslingeren en daar houden wij van, daarom

zijn wij hier. En bochten waren er weer genoeg. Wat is het toch fijn dat onze Lieve Heer zulke weggetjes in Frankrijk heeft neergelegd en dat de RitMeester ze heeft weten te vinden en ons laat meegenieten.

Zoonlief, de navigator, had de knikkers zo uit het zakkie gehaald en gerangschikt dat het allemaal perfect liep. Hij wist precies waar we zaten, maar zag geen barst; terwijl ik heel veel zag maar geen enkel idee had waar we waren en zo hoort het ook. Bijna iedereen genoot met volle teugen. De picknick viel ook weer bijzonder in de smaak. Ze hadden koel/koud weer verwacht en daarom was er erwtensoep. Het was echter 25 graden in de schaduw en zodoende kon men in volle zonneschijn genieten van een bakkie snert. Om het nog Hollands te maken, waren er ook zoute haringen en al mag de combinatie een beetje vreemd lijken: ze zwemmen best in de snert. In het Franse zonnetje met stevige Hollandse kost in de maag is het leven prachtig. Voor mij is dat een Bewaar-Moment van de bovenste plank! 'Levensweelde!'

Na een dergelijke fantastische rijtoer moest het hotel ook wel goed zijn en dat was het dan ook. Het was misschien een beetje lastig om wagens en berijders geparkeerd en binnen te krijgen, maar na een dag vlaggetjes gezocht te hebben, lukte dit ook nog wel. Via liften, gangen, dubbele deuren, open terrassen en overdekte overlopen kwam je in een reusachtige eetzaal in het Casino. De zaal was zo enorm groot en het plafond zo hoog, dat ik van de shagrokende linker buurman en de sigaarpaffende

rechter totaal geen rokerig nadeel had. Het eten was goed en voor de drank op tafel hoefde niet extra betaald te worden en het was nog best te drinken ook. Sommigen onder ons vonden dit 'gratis' drinken zo vreemd, dat ze later op de avond in het Casino zoveel geld verspeelden, dat al die 'gratis' drank dubbel en dwars voor iedereen betaald werd. Waarvoor dank!

Wij, team 35, hadden gedacht zeer goed gereden te hebben. Klopte, alleen hadden we toch nog 30 strafpunten. Toen we er even over na dachten, wisten we precies waar we die hadden opgelopen. Een beetje rommelige plek, wel barrée of niet barrée, nieuw asfalt, machines op de weg en de vraag was een jaartal op het één of andere standbeeld. Dat zagen we best en we zagen ook heel goed een Fransman met kromme benen en een alpinopet, die zeer enthousiast de juiste rijrichting aan stond te geven. Helaas stond hij met die kromme poten van hem wel recht voor het oranje vlaggetje.

Ingehuurd door de NRS. Zeker weten! Ook ingehuurd door de NRS: de bestuurder van die truck met bommen, die kans zag de volgende dag een groot aantal deelnemers behoorlijk gefrustreerd te krijgen door lekker lang dwars op de weg te gaan staan. Nu begrijp ik ook waarom de prijzen van de rallies aan de hoge kant zijn. Want je wilt niet weten hoeveel het kost om zo'n truck te huren per kwartier.

Dag 3.

's Morgens op de Mons du Chat mochten we weer eens stempelen. Het betekende wel dat we vroeg op pad

moesten, om het tijdvenster op tijd te openen. Het was echter geen straf om daar zo vroeg de schoonheid van de stilte te beleven en van het uitzicht te genieten. En dan hoor je ze komen: de snelle gasten, weg stilte, weg vogeltjes, weg rust. Maar ja voor rust waren we ook niet gekomen. Even is het dan erg druk: stempel, stempel, stempel, op de juiste tijd het venster sluiten, boeltje in pakken en wegwezen, heel snel wegwezen. De navigator deed zijn uiterste best en het ging best lekker, hoewel hij toch eenmaal moest toegeven, dat hij het ook niet meer wist. “We zijn in een bos en daar is het Noorden!” Door de grote hoeveelheid bomen om ons heen, had ik dat idee ook gekregen en een blik op ’t kompas bewees zijn gelijk. Op zo’n moment vraag ik me wel eens af: “Een navigator, hep dat nou wel nut?” Maar als hij dan toch weer kans ziet ons verder te brengen en de volgende 10 OCR’s geweldig gaan, weet ik het weer zeker:

“Een navigator hep wel degelijk nut!” We kwamen dus ook het bos weer uit en we scheurden weer lekker verder. Maar dat lekkere duurde maar even want plotseling klonk er, links voor, een erg metaalachtig geluid bij het remmen en dat schijnt niet goed te zijn. In de ene bocht was alles nog goed en bij de volgende was het ineens: ijzer op ijzer. Gelukkig gingen we naar boven en hoefde er niet zoveel geremd te worden. Op de Col de Grand Colombier was de picknick en stond ook de trailer met hele technische jongens. Snel was de conclusie genomen: VW van de trailer en de Spartan erop.

Dat was nou net waar ik altijd nachtmerries van heb gehad. Mijn eigen gebakken karretje kapot en op de trailer. Ik had het zwaar en die technneuten kunnen het dan niet nalaten om allerlei opmerkingen te maken, zoals: “Wordt het nou niet eens tijd om een echte auto aan te schaffen?”

Aardig om dat tegen iemand te zeggen, die toch al zo in de put zit.

Maar ik was Flink en heb niet gehuild. Enig excuus heb ik wel.

Ik had eerder dit jaar, na een vakantie met Spartan + caravan door Wales en het Lake District, de voor- en achter remmen gedemonteerd, schoongemaakt en met toefjes kopervet op de juiste plaatsen weer gemonteerd. Als ik toen enige twijfel had gehad over de dikte van de remblokken had ik ze zeker vernieuwd, want er lagen twee reserve setjes klaar. De blokken, die ik gebruik, komen uit een hele oude voorraad van een Ford dealer. Ze zijn ouder dan 25 jaar en misschien zit er zelfs nog wel asbest in. Ze doen het geweldig: piepen niet, trekken niet scheef, geven weinig rotzooi op de velgen en slijten niet snel, bij normaal remgedrag. Echter bij de remmerij in de Jura lijken ze wel driedubbel hard te slijten. Goed stom van mij om geen reserve setje mee te nemen. In het vervolg doe ik dat uiteraard wel. Dat is goed nieuws voor lieden, die mee willen doen met een Ford Capri, Consul, Cortina, Granada of Escort, Hyundai Stellar, Rover 1800 of een Triumph TR6 van 74 tot 76. Die remmen namelijk van voren allemaal met dezelfde blokken en zij hoeven geen reserve mee te nemen. Ze mogen

die van mij lenen.

Wij vertrokken met de leen VW naar Aix les Baines om voor het weekend nog reserve remblokken zien te krijgen. De afdaling was erg, heel erg zelfs. Dat er mensen zijn, die met een dergelijke auto de Colombier af durven is voor mij een raadsel. Let wel, er is niets mis met een VW, hoewel ik nu al niet meer weet of het een Polo, een Lupo of een Golf was. Het is een eenheids worst. Het heeft een airco, vol elektrische ramen, vol elektrische spiegels, vol elektrische deurvergrendelingen, stevige stuurbe-krachtiging en remmen, die heel goed werken.

Maar het leeft niet!

Bij de eerste de beste bocht dacht ik al dat we om mieterden, zo hoog zit je boven de weg. Ik wil met mijn kont op het asfalt zitten en aan het stuur voelen hoe de weg ligt. En ik wil remmen hebben, die terug vechten als ik hard op ze trap.

Nee, ik ben wel eens leuker een Colletje afgekomen.

Via de vriendelijke hotel receptioniste kregen we een adres van een Ford garage. Die had zelf niets, maar kende misschien wel iemand, die weer iemand kende, enz. enz.

Die iemand was een bedrijf in Chambéry, iets ten Zuiden van Aix les Bains. Wij hadden een naam, een telefoon-nummer en een zeer vage routebeschrijving. Vrijdagmiddag in het spitsuur in Chambéry zoeken naar een automaterialen zaak is zeker geen pretje.

Telefonisch contact met de eigenaar van de zaak hielp niet echt veel. Mijn Frans is niet zo goed en het zijne ook niet. Hij

sprak een soort Chamberiaans dialect en gaf veel te veel aanwijzingen en die maakten het niet gemakkelijker.

Toen kreeg de navigator weer eens een goed idee (heeft hij van zijn vader). In een hotel is altijd wel een receptionist(e) die Engels spreekt. En dat was waar.

Bij het eerste het beste hotel hebben we die theorie getest en het werkte uitstekend. We moesten blijven wachten en na een minuut of 10 was daar de eigenaar en reden we achter zijn witte Peugeotje aan op weg naar de automaterialenwinkel. Vijf minuten later hadden we de juiste blokken te pakken en betaald en waren we al weer 'en route' naar het hotel in Aix. Daar hadden de techneuten alle voorbereidingen al getroffen. Ik hoefde alleen nog maar de blokjes op hun plaats te schuiven, pennetjes, veertje en borgjes te installeren en klaar was Cees; er was weer druk.

Het had echter veel gemakkelijker gekund. Eén telefoontje naar Jack v.d. Hoek in zijn Ford Cortina Estate en het was klaar geweest, want natuurlijk had hij de juiste remblokken bij zich. Had ons een paar uur frustratie bespaard. Maar al dat gedonder had toch ook wel een goede kant. Lieden, die vroeger nooit iets tegen ons zeiden, kwamen nu heel bezorgd vragen hoe erg het wel was. Het heeft jaren geduurd, maar we weten het nu zeker: 'We horen er bij. Eindelijk'.

Dag 4.

Omdat we, na dag 3, helemaal onderaan op de puntenranglijst stonden, gingen we zeer relaxed van start. Dat was maar

goed ook, want het eerste halve uur was het remmen nog niet echt geweldig en moesten de bochten met zwaar gereduceerde snelheid benaderd worden. Niet echt leuk, maar nieuwe remmen moeten nu eenmaal ingeremd worden.

Gaandeweg ging het beter en begon het weer amusant te worden. Vooral toen we na punt CP88 gewoon de verkeerde weg kozen. We hadden anders gekund, maar het zag er goed uit en volgens de kaart klopte het ook wel.

Afijn, de weg werd weggetje en daarna een verhard pad dat overging in een onverhard pad, toen werd het pad een padje en daarna een karrenspoor met steeds meer gaten en stenen. De enige gemechaniseerde voertuigen, die hier ooit waren geweest, waren tractors en 4WD vehikels. En nu wij dus. Het was wel spannend, vooral toen we op de bedding van een (droge) beek leken te zijn. Terug was geen optie, dus hobbelde we zeer onrustig verder. Maar is de nood het hoogst, dan is er vast wel iets dichtbij.

En wat glinsterde er door het struikgewas? Jawel, asfalt!

Toen we door struiken en bomen heen voor het strakke zwarte bitumen stonden, konden we kiezen: rechts of links.

We gingen links en dat was goed gegokt.

Het werd een beetje: 'Déjà vu'. Steeds meer plekken hadden we eerder gezien. We waren bijna weer terug bij af, in Aix les Bains, en begonnen dus eigenlijk van voren af aan. Behalve behoorlijk door elkaar gerammeld te zijn en een paar stevige deuken in het

uitlaat gedeelte opgelopen te hebben, waren we gewoon 45 minuten kwijt geraakt. En die haalden wij zelfs niet meer in. Er werd besloten toen gewoon te genieten van alles en dat lukte best. Als de navigator me vertelt, dat ik nu echt even mag sturen, weet ik dat er een aantal fraaie bochten aankomen en ik mag gaan proberen net die ene ideale lijn te vinden. Scheurt er dan voor me een rode Triumph, waarvan de chauffeur met net zoveel plezier stuurt als ik en achter me zeilt een slagschip uit de USA (een Lincoln Continental past niet in mijn spiegeltje) door dezelfde bochten; dan is het Genieten met een hoofdletter.

Na al die lol was het met bolletjes-pijltjes Frankrijk uit en Zwitserland in. Wat is dat toch een verschil. Steeds valt het weer op dat het een vreemd en apart land is.

Ik heb al eens opgemerkt dat de Zwitserse douane beampten waarschijnlijk een examen moeten doen in chagrijnig, ongeïnteresseerd en boos kijken.

Kom je, vriendelijk lachend, met je leuke cabrioetje bij de grens en dan zie je zo'n douanemeneer denken:

"Wat mot ik daar nou mee, is dat nou leuk?" En met een frons en wat vaag gegrom stuurt hij je dan door.

Is dat nou: 'Het Zwitser leven gevoel'? Met een dergelijke houding kan het gevoel niet veel beter zijn. Dan mogen ze het van mij wel houden.

Ook heb ik al eens klachten gehad over de Fontein van Genève. Tijdens de Jurassic van 2001 hebben wij hem niet gezien, hetgeen door de organisatie werd betwijfeld. In mijn verslag van die

rally plaatsten zij dan ook een foto van de spuitende fontein. Dan ga je aan jezelf twijfelen, maar zo'n ding kun je eigenlijk niet over het hoofd zien. Dus reden wij vol verwachting Genève binnen maar weer hebben we hem niet gezien!

Wij hebben een vaag vermoeden, dat het misschien een straf is.

Jaren geleden tijdens een Jurassic Rally stonden wij bovenop de Simplon Pas te stempelen in de kou, mist, wind en regen en er zijn toen plastic bekertjes met koffie van onze treeplank zomaar ongewild en niet express Zwitserland in gewaaid.

Wij worden daar nu op afgerekend.

In het hotel Chavanne de Bois kwamen wij heel laat aan, maar we waren de laatsten niet en gelukkig kon het diner iets uitgesteld worden. Argeloos wandelde ik de verkeerde eetzaal binnen en aan de hoeveelheid decolletés kon ik zien dat ik abusievelijk bij de veel chiquere Bolle Pijlen naar binnen was gelopen. Mijn excuses hiervoor.

De prijsuitreiking was voor team 35 niet echt van belang. We stonden niet meer helemaal onderaan de lijst en als de rally nog een dag of 20 langer had geduurd, had er nog een kans op een heel klein prijsje ingezet.

Wij waren wel erg blij voor het Sjors en Sjimmy team, die eindelijk eens een keertje eerste werden in hun klasse (2 deelnemers). Bovendien kregen ze ook de eerste prijs in de hele Michelin klasse (3 deelnemers).

En dat is toch wel een hele prestatie voor ze. Gefeliciteerd!

Dag 5. Terug.

Om voor het donker in Dokkum te zijn, moet je in het donker uit Genève vertrekken.

Dat betekent: geen ontbijt, vlug een paar croissantjes uit de eetzaal mee voor onderweg, tassen in de auto, kappie eraf en zo snel mogelijk Suisse uit en France in.

Het was zo vroeg, dat er amper verkeer was en alle Gendarmes nog in bed lagen of sliepen bij de vroegmis, dus kon er nog even gescheurd worden. Ook de terugreis hoort nog een beetje bij de rally en dan mag je best nog wel een ietwat ondeugende rijstijl gebruiken.

Dus werd er ook zonder Rallydruk behoorlijk genoten van de fraaie Jura. Tot in België, voorbij Arlon, verliep de reis perfect. Toen werd er gesputterd onder de motorkap. Benzine gebrek!

Van Genève naar Martelange moest in theorie mogelijk zijn voor de Spartan.

Uiteraard hebben we een reserve tankje bij ons, maar dat is zo'n gedoe en onze eer te na. De situatie werd nog iets moeilijker, omdat er een paar km voor Martelange een Belgiese Frituur is en een pitstop daar is voor ons zo langzamerhand traditie geworden.

Ondanks de frieten in ossewit hebben we de eerste pomp in het benzine dorp, hortend en stotend, gehaald.

De rest van de rit naar huis verliep perfect tot op de snelheidsdrempel in mijn dorp. *Oktober 2004 C.F.*

Turkeys and Canards

Part I
by Cees Flink.

Characters, places, incidents and situations in this story are fabrications of my imagination and have no relation to any person, place or actual happening.

But there might be exceptions.

When the motor ship 'DELFT left the port of Rotterdam, the pain in my jaw had changed to a numb feeling. That same morning the dentist had sent me to the hospital, because he couldnt do much for an acute tooth infection. In the emergency dental ward X-rays were taken, shots were given, drills were used and all of a sudden the pressure was gone and that made me feel a lot better right away.

I was released with the advice to see a dentist after a couple of weeks and enough antibiotic pills to last me a week. I was very happy to go back to my ship, because this was only the second trip in my sailing career. I already had a big promotion. No longer was I a rookie apprentice. No, with a brand-new stripe on my sleeve the whole world could see that I was an assistant engineer! The pay was almost double and that was nice too.

The 'DELFT was a tramp. In merchant marine lingo that meant that you had no idea where the ship would go and how long the trip would last.

This time the first port of call was Kingston on the Caribbean island of Jamaica. We loaded some cargo for Ciudad Bolivar on the river Orinoco and there we heard that we had to go to Callao, the port which serves Lima, the capital of Peru.

To get there we had to go through the Panama Canal. It was quite a treat to sail through this unique and remarkable waterway. It isn't one of the Seven Wonders of the World, but it should be.

All that had nothing to do with my teeth. At my request the ships agent, Senor Juan Valdez had arranged an appointment with a dentist for me. He even came to pick me up with his own car. It so happened that his daughter Consuela had an appointment with this dentist as well. So there I was on the backseat with a beautiful girl, who was a student at the University of Lima, majoring in English and French, which was very fortunate, because my Spanish consisted of about five words.

What can I say?

We were both young: I wasnt all that bad-looking and she was just gorgeous: raven hair and eyes that were like a dark night filled with twinkling stars.

It was all there: the bells, the fireworks and the butterflies.

Luckily for us the loading took quite some time and we spent every evening together. After the weekend the ship would sail on to Santiago in Chile. That particular weekend Consuela had been invited to stay with a group of student friends at a hacienda, south of Lima. Consuela insisted that I come too and nobody objected.

For me to be free for the whole weekend was not all that easy. When the ship was in port we still had to do our regular eight hours of keeping watch plus a few hours overtime to repair, overhaul and fix all kinds of engine room machinery. The shipping company had a very strict alcohol policy. What you knocked back on shore was your own business, but on board there was a limit of five alcoholic beverages per day. I found another assistant-engineer willing to take over my weekend duties for a fortnight worth of alcoholic drinks. After signing fourteen chits of five beers each, I was free for the Saturday and the Sunday.

We took a local bus to the village where the hacienda was. We talked, we sang, we drank, we ate, we danced and drank some more. We were all having a great time.

One of the things we also did was sand skiing. There were a few whoppers of sand dunes, 100 to 120 feet high. It was just great fun to slide down on a plank or even on a piece of cardboard. One of Consuela's

friends was quite good at this sand-skiing business. He used a piece of hard board with straps on it to hold his feet, a forerunner of the snowboard.

Everything went quite well for a while, until the sand boarder hit something that stuck up out of the sand. He fell and broke his right leg. Poking out of the sand was a piece of wood. That was peculiar, because these sand dunes were absolutely free of obstacles. No trees, no branches, no rocks, nada. Of course, we helped the victim as well as we could. Luckily he was a medical student and almost graduating, so he could tell us exactly what to do with him and his leg.

We pulled the stick of wood out of the sand. It was about three feet long, oval, four by eight inches. Right away I had vague idea of what it could be, because one of my hobbies was building and flying model airplanes, mainly from the period around WW I.

During that era most of the flying machines were build of wood and had two, sometimes even three wings and round engines. The pilots sat in open cockpits, wore sheepskin jackets and long white silk scarves. They breathed castor oil, had wind in their hair and flies in their teeth.

I guessed that the streamlined bit of the laminated, varnished wood was a section of a wing strut. These struts were an integral part of the airplane and strengthened the

wings. We checked thoroughly to find more airplane parts, but this was the only thing. The interesting detail of this particular piece of wood was a small, brass, embossed, plaque screwed on to it.

I would have loved to have the stick with the plaque, but of course the sufferer had first rights to it. It was used as a splint to keep his leg straight. What I did do however, was make a rubbing of it. With a



pencil on a piece of paper I made a fairly accurate copy of the plate.

We really wondered what a piece of an old fashioned airplane was doing in a remote sand dune in Peru. These dunes are in constant motion and change shape, form and position frequently, so there might still be more hidden down there.

I was intrigued and planned to find out how and why it got there. I put the paper in the breast pocket of my shirt and completely forgot about it.

I had a valid excuse, because dont forget, there were other things on my mind: I was in love!

Im sorry to say that this love story did not have a romantic happy end

ing. After the ship had been in Chile, we came back to Lima for just one day. Consuela and I met briefly and promised to write each other lots of letters. In the early 1960s that was the only way to communicate. Radio-telephone was too expensive and very often not possible. We wrote many love-notes, but there were times that I answered a letter, she had written more than a month before.

The writing became more sporadic. We both met other people and slowly started to forget each other. There were no regrets; it was a fantastic, truly wonderful but short summer love. Isnt it amazing that something horrible like a tooth infection can lead to something so beautiful? If I hadnt had that toothache, I wouldnt have gone to the dentist in Lima and I would have missed this passionate love affair. Months later, I remembered the note in my shirt. By then I had already washed it a couple of times. It had suffered a lot, but there were still parts that could be deciphered. The name Turkey was still readable. American Aircraft Factory was also still there and so were four tiny airplanes. But the rest was very unclear and not readable anymore. For years I tried to find out more about the Turkey Aircraft Factory, but nobody had ever heard about it. At that period in time there were no computers; Bill Gates was still a baby and there was no

surfing on the Internet. Instead I had to go to libraries and delve into piles of old musty books, but I had no luck. Turkeys galore, but no Turkey airplanes.

End of part I.

In Part II the story moves from South to North-America and I will tell you about some interesting people, like: a Wampanoag Indian brave, called "Sleeps With Turkeys" and an elderly lady: Polly Gustafson and her grandfather Bud 'WingNut Gustafson and lots of other stuff.

Characters, places, incidents and situations in this story are still fabrications of my imagination and probably have no relation to any person, place or actual happening.

Nevertheless, there could be exceptions.

In Part I, I told you about a young marine engineer with a tooth infection, his infatuation with Consuela Valdez, sand dunes, sand skiing and a piece of wood with a copper plate on which, among other things, the word TURKEY was decipherable.

It would take far too long to explain why I was standing on a corner in a Los Angeles suburb on a warm morning in May of the year 1970 BA (Before Aids), trying to hitch a ride north with just a few bucks in my pocket.

Suffice it to say: I was there trying to get away from the congestion and smog. Why anybody with a

sane mind would voluntarily stay in that chemical environment is far beyond me. With a sore throat and blood red eyes I was trying hard to get away from there and get onto California Highway 1 to San Francisco. I was standing at a bad hitchhiking spot: six lanes and traffic lights. Then I had an idea and went to a nearby gas station, asked if they had a piece of cardboard and a marker pen. They must have felt sorry for me and gave me what I asked for. Five minutes later I was back at the same place as before with a big sign, that read: AMSTERDAM.

It didnt make any sense, but it made people curious. Two minutes later I was in the back of a Chevy pickup heading for Santa Barbara. The Chevy owner lived there and earned piles of money, making concrete driveways. He had a big job, constructing a driveway up to a huge mansion in the San Rafael Mountains and needed some extra manpower. So I stayed there for a couple of weeks, worked hard and spent all my free time on the beach. I borrowed a surfboard and tried surfing a little bit but didnt like it much because the water was so cold. What I did like were the California girls! They werent cold at all! How they manage to attain such physical perfection there is a mystery and please let it remain like that forever.

The wide open road beckoned, so, out came the Amsterdam sign again.

Almost instantly I was on my way to San Francisco. Because of Kerouacs 'On the Road, I made a short stop in Big Sur. I can still recall the smell of pine trees combined with the salty air. And thanks to Steinbeck, I checked out Cannery Row in Monterey. I did make it to San Francisco. The hippies were still there, but the flowers in their hair were starting to wilt. Staying in the Y.M.C.A. was something else with all the peepholes in the showers stalls. Went to see the musical 'Hair' and hung out with the cast for a few days.

But there were more forks in the road to take. With help from the magic "A" sign, I got to Reno, Nevada in no time. The town was good to me. I left Reno with a Greyhound ticket to my next destination and more money than I had when I started playing the slot machines. With stops here and there, it took a few weeks before the Greyhound bus dropped me off in front of the Dairy Queen in Clarence, Minnesota (pop. 1124). (This particular D.Q., by the way, made the thickest and best strawberry malted milkshakes East and West of the Mississippi) Clarence was (probably still is) a classic North-American Great-Lakes-Area rural town. The highway was also the Main Street and bordered with elm trees. The white-washed clapboard church with steeple doubled as a community center. There was a high school,

a railroad crossing, a water tank, three silos next to the railroad tracks, a gas-station-cum-garage-cum- welding shop-cum hardware store and possibly a few more 'cums. There was a sheriffs office and a grocery store with soda fountain (the D.Q.) and a small bar.

A great little place!

Friends of mine had a farm there. I stayed with them for a few weeks, helping a little with the farm chores. You probably wonder, when and if I will ever get on with the main story. Fear not, we are almost there.

One Saturday evening there was a dance in the community center. Alcohol was not allowed inside, but under the watchful eye of the local law enforcer, a lot of plain brown paper bags were more or less openly smuggled in. He was familiar with everybody around there and so knew exactly how far the law could be stretched.

Four guys and one girl formed the band. They were all from around Clarence and called themselves 'The Wild Turkeys. The name reminded me, of course, of my quest for the Turkey Flying Machine. It never entered my mind that this could be a lead. Actually it wasnt, but I was close, very close, to a breakthrough. The Turkeys were good. Even the solo guitar player, with hands like shovels and fingers as thick as car-rots, managed to play single notes, when necessary. What they lacked in talent, they made up with their

enthusiasm. They were loudly sufficient. Not only did they play country music and R & R, but polkas and waltzes were no problem either. With the cokes spiked with the contents of the crumpled brown bags, the mood improved by the minute and everybody was having a great time. After a rather exhausting polka with a robust farmers wife, I stumbled back to my table for a drink and a smoke. Nobody at our table had a light, but somebody from an adjacent table threw me a box of matches. While it was still up in the air, I saw something familiar. On the box was a sign that I recognized. The rubbing I had made in Peru was still in my wallet, so I could compare the two logos and I knew I had stumbled onto something.

The image looked the same, except that on the box of matches it said: American Match & Toothpick Factory. I could read clearly now: Made in Clarence, Minn., USA. The match-box-thrower was a grey-haired lady named Polly Gustafson. She was about seventy years old but when you saw her dance to a rock & roll tune you would guess her to be forty at most. What an incredible coincidence to be in Clarence, wanting a smoke, having no light and getting a match from someone, who could help me solve the Turkey Enigma. When I showed Polly the two signs, she was almost as surprised as I was. She wanted to hear my story and I

was dying to find out more from her side. She told me to come to her place the next day for coffee and there we could exchange information in peace and quiet, because, man, those Wild Turkeys were really loud.

The next morning I found out that Polly was a great story teller and this, in short, is what she told me. She started at the end and worked backwards to the beginning. To make it easier I will tell it from the start.

It is common knowledge that in October 1621 the Pilgrim Fathers wanted to say thanks for a rich harvest. They invited the local Indian tribe, the Wampanoag, to participate in the celebration. Among all



the food there were some wild turkeys, and we all know what happened

to the poor birds after that. One of the Wampanoag elders noticed that the Pilgrims were rather fond of this bird. He saw an opportunity: a hole in the market. He figured there would be more ships full of white faces coming in and if they all liked to eat turkeys that much he could sell a lot of birds. He ordered his children to catch a turkey family, clip their wings and guard them. By careful breeding he got a good product. It didn't cost him anything, the birds were running wild, his offspring were guarding them and every October he sold them to the pale faces for a huge profit.

Around 1900 his family was still at it. One young Indian brave found tending turkeys so boring, that he frequently fell asleep and as a result earned the name 'Sleeps With Turkeys'. He didn't like it all that much, he would rather have been known as 'Soars with Eagles, but the other name was so accurate that he was stuck with it.

Very soon everybody called him 'Turkey for short and he got used to it. He was a bright boy, followed all the education he could get at the Wampanoag Reservation. When he was about eighteen years old, he was hit by the 'Wanderlust. He knew the adage: *Go West, young man!* With a few belongings in a small bag, that is exactly what he did. It was convenient, because he lived on the East Coast and had seen the Atlan-

tic Ocean and wanted to compare it with the Pacific. So he went in the general direction of San Francisco. He worked his way slowly westward. He labored in the Steel Mills in Cleveland, helped Mr. Ford build a few cars in Detroit, brewed beer and worked in a Spam factory in Chicago.

Then he came to Clarence.

The first person he met was the daughter of the owner of the CLAWOCRAFA factory. He asked her if she knew a place where he could earn a few bucks. She sent him to her father who was the proprietor of the 'Clarence Wooden Crate Factory. He could always use an extra hand. The factory was famous for its crates, very straight two-by-fours and coffins.

To make a long story short: Turkey worked his way up from casual crate laborer via two-by-four foreman and coffin supervisor, to vice-director. In the meantime, he fell in love with the daughter and the daughter conveniently with him and his wandering years were over. When his father-in-law died, he and his wife became owners of the factory. One evening, after a juicy steak dinner, he tried to pry out a piece of meat from between his teeth with a matchstick. We all know how hard that is. The match is too thick and you have to split it in two with your nail and that can be painful. Then and there, he had brilliant idea and like most brilliant ideas, it was a

straightforward one. Matchsticks with on one side a normal match head and on the other side a toothpick. Simple!

It didnt take him long to find the best wood for it and the best machines for the production. He applied and got a worldwide patent on his invention. He closed the CLAWOCRAFA plant and established the "Turkey Match & Toothpick Factory".

It was a huge success, but the business really took off when he managed to get the Government contract to supply the complete US Army, Navy and Flying forces with matches/toothpicks.

This was during WW I and some of his matchboxes even went overseas. Among the better matchbox collectors in Belgium and Northern France a matchbox from "Turkey" in good condition is worth a small fortune. Money poured in and Turkey became a wealthy man and used part of his fortune for one of his hobbies: flying machines!

When there was peace in 1918, there must have been thousands of airplanes that were not needed anymore and came up for sale. He bought a few Sopwith Triplanes and started experimenting. He was a great fan of the Wright Brothers and very intrigued with their standard configuration: biplane wings, elevator in the front and the engine in the back turning a pusher propeller.

These planes look a bit like a flying duck, Canard in French. He just loved the looks of a plane that seemed to be flying backwards. In his old factory he cut the airplanes in pieces, bolted parts together, turned wings around, switched cockpits; put elevators in the front, etc. He experimented with wheels, skis and even floats. In the end he had a plane which looked exactly like he wanted it to look. Then he ran into a huge problem.

He was quite handy with his hands, he was very technical, could read blueprints upside-down, but couldnt fly at all. He just had no feeling for it.

Building: Yes; Flying: No!

But fortunately for him, he had found a friend in Clarence, who was entirely the opposite.

His name was Bud 'WingNut' Gustafson, Pollys grandfather.

Of course, I was intrigued by the 'WingNut' part and asked Polly where that came from. She told me that when Buds father saw his son for the first time, he was so shocked by the enormous protruding ears, that he cried out: "Thats not a head, thats a wingnut", and that name stuck.

Bud wasnt technical at all but he could fly. He was a natural: he had the plane at his fingertips; he felt every change before it happened. Together they made great team.

The finished product was called: 'The Wild Turkey Canard Flying

Machine. But it was better known as the Wild Turkey. It flew alright, but there was no market for it. Worldwide there were too many planes for sale and a canard was a little odd. But they both had a great time and didnt care too much about the lack of success.

End of Part II.

Part III.

This article is a work of fiction. Names, characters, places and incidents are either the product of my limited imagination or are used fictitiously. Any resemblance to actual events or locales or persons, living or dead is probably entirely coincidental.

In part I, a dashing young marine engineer fell in love with a Peruvian girl, went sand skiing and found a piece of wood from an old-fashioned airplane.

Years later, in part II, he happened to be in a small town in Minnesota, where he found out where that plane had come from. An Indian brave "Sleeps With Turkeys" was the designer and Bud "Wingnut" Gustafson was the test pilot. All this he learned from Polly Gustafson, the grand daughter of 'Wingnut'.

After all the stories about Turkey and Wingnut, I still had no idea how the broken strut ended up in a sand dune in Peru. But once Polly was telling stories, there was no stopping her. She brought another

strange character into this story: "Generalissimo Don Jaime Jesus Pantalones de Mierda, DFC, ACE, BSc, DMC, VD, ETC." All Polly could tell me about him was that he came from South America; that he was a charmer and that everybody had a feeling that he was a coward. How right they were! I did a lot of research on him much later and I found a fascinating background.

I managed to trace his family tree back to the year 1572. A large part of Europe was under Spanish regime and, of course, lots of people in the Low Lands didn't like it. It would go too far to explain the political situation at that time. Holland resented the dominant Catholic rulers by force. The first Dutch city that was liberated from the Spanish rule by the 'Watergeuzen' (actually a bunch of sea pirates) was Den Briel.

It was the first day of April 1572. The Spanish commander was a forebear of Don Jaime. The story goes that when the freedom fighters asked him to open the gates of the city and surrender, he was so scared that he pooped in his pants. True or not, the rumor grew and very soon, friend and foe called him 'Pantalones de Mierda' (and he did open the gates).

Of course, this was all very embarrassing and therefore he resigned from the Army and went

back to his castle in Spain. However, the name stuck like glue and even there he was ridiculed. When he died, his only son couldn't take it any longer. He sold the property and moved to South America. It didn't help; even there the nickname was known. He must have thought that if you can't fight it, join it. So he changed the family name to 'Pantalones de Mierda'. It worked and eventually the joking stopped.

What didn't stop was that every now and then one of the children was a coward. It could skip a generation or two, but then all of a sudden, there would be child that was scared of everything: spiders, Yeti's, horses, people, the other sex, plain sex, almost everything. With a lot of careful counseling they managed to face the world, but it wasn't easy.

Don Jaime was chicken. There was no doubt about it. On the other hand he was brave too. He fought his handicap and chose a military career. He even became a general. But in Peru with his background and money, that wasn't all that difficult. There wasn't any war going on and in order to keep his troops in shape, he trained them in marching backwards. During a small uprising, he managed to scare the rebels away from a village, by having his army do what he had taught them: march backwards. The rebels couldn't figure

out if the soldiers were coming or going, they were confused, panicked and fled the village. Don Jaime even got a medal for that remarkable triumph. He had read about the Turkey airplane and was fascinated by this 'back flying' aircraft. So much actually, that he packed a bag and set off on the long trip to Clarence in the Rolling Hills of Minnesota. There he met the designer, 'Sleeps with Turkeys' and the pilot 'Wingnut' Gustafson. They got on quite well together. Don Jaime received lots of instructions and flying lessons. After a couple of test flights, he really got the hang of it and made 'Sleeps with Turkeys' an offer to buy the 'Wild Turkey' prototype. Hobbies are nice, but are even nicer if you can make money with it. 'Sleeps with Turkeys' didn't have to think very long and sold the Canard.

I asked Polly, if she had an idea what the plane had looked like. She had heard so much about it from her grandfather, that she could make quite a nice sketch of the 'Wild Turkey'.

I have forgotten to mention that apart from being a certified coward, the General was also a stingy person. Possibly some Dutch blood had sneaked in their bloodline during the Spanish occupation of the Low Lands. When the General met an arms dealer, who had a few boxes with faulty hand

grenades for sale, he couldn't resist the low price.

These hand grenades had a rather nasty habit. With a 'normal' grenade, one pulls out the safety pin, throws the thing towards the enemy and after a few seconds it explodes. The ones bought by the Generalissimo went off as soon as the pin was pulled out. Small wonder that manufacturer was quite happy to get rid of them for even a small price. Don Jaime had an idea to use them in a special way.

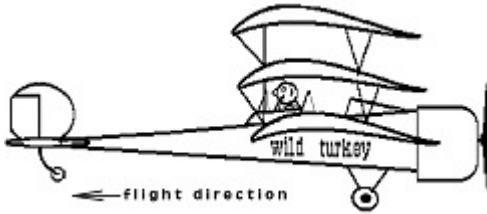
The plane was taken apart, crated, put on a train to San Francisco and from there it went on a ship to Callao, Peru.

Once at home, Don Jaime put the plane back together and after a few test flights, he started with his grenade exploding method. He was far too chicken to put a machine-gun on the plane, because that would mean really facing the enemy. No, his idea was to fly towards the enemy at a considerable height. He would then drop a grenade, to which he had tied two strings. A thick one attached to the grenade itself and a thinner one to the safety pin. Once over the trenches, he would pull on the thin line, thus drawing the pin out and: *! Ka-boom !*; lots of dead enemies!

He hadn't told anybody about this plan. So when he left early one morning for a test flight and a

test detonation, no one knew where he was going. His idea might have worked, if he had thought about the whole concept a little more and if he had thrown the grenade overboard in front of the wings, instead of behind them. When he put it on the wing, it rolled backwards to the end of it and fell down. But he had not considered the drag on the strings and the grenade. It didn't go straight down; it went down at an angle. The strings came entangled in the rotating propeller and the wires were wound around the prop shaft. So instead of the grenade going down, it came up at an alarming pace. Before he really could get worried, it was already too late. The grenade bumped against the engine cowling, the pin came out and Don Jaime and the Wild Turkey were blown to smithereens. Thousands of pieces of flesh, bones, wood and metal crashed into the sand. Nobody had seen or heard what had happened. Search parties were sent out, but as they didn't know where to look, they didn't find anything. And after a few days, the remains were already covered by the shifting sands. Now and then a piece of the plane would surface, but there never was anybody around to see it, except that one time when we were sand skiing on these dunes.

Of course, it might have happened somewhat differently. I doubt that, because after I found out that the *Generalissimo* came from Peru, I wrote Consuela (we had stayed in contact all these years) what I had heard in Clarence, Minn. She was intrigued as well and helped me to get more information. She found relatives of Don



Jaime, who had kept all his correspondence. That is how and where she saw letters about the plane and even receipts for the strings he used to lower these grenades. So that is what happened to Don Jaime,

Consuela married the medical student, who broke his leg when he hit the wing strut. He is now a well known surgeon and famous for his way of treating and fixing broken bones.

The name "Turkey" had given them an idea and together they bought a run-down turkey farm, renamed it: "El Pavo Feliz" (the happy turkey), and made it a success. Consuela now runs practically the whole turkey business in Peru and Chile.

Bud 'Wingnut' Gustafson enjoyed flying so much, that he became well-known as a Barnstormer and toured all through the land and died peacefully on his 95th birthday.

To finish this story, we have to go back to 'Sleeps with turkeys'.

One afternoon, after lunch, he walked into his factory, while using one of his toothpick/matches. When he was finished with it, he threw it on the ground. His matches were not of the 'Safety' type, but of the kind, that you can strike and light on almost every surface. Yes, it

happened! A huge fire! Fires you don't want, especially not in a match factory. There wasn't much left of the place, when the flames were out. Luckily he was insured quite well. When he got the insurance money, he traveled to San Francisco, where he saw the Pacific. He did see the two oceans and that is what he wanted when he first left his home on the East Coast. He didn't stop there but went on by boat to Hawaii, where he bought a piece of beach property. He got involved with a bunch of wave surfers and actually was one of the first persons to put a sail on a surfboard and become a windsurfer.

But that is completely different story. *Maart 2005 C.F.*

SPARTAANSE PROBLEMEN

Of

Motoren zijn net Vrouwen

Aan een belofte moet je je houden, zelfs die aan je auto en zeker als dat karretje een zelf gebakken Spartan is. Jaren geleden had ik mijn Spartan beloofd dat hij/zij/het een nieuw hart zou krijgen na 10 jaar trouwe dienst. De originele motor had in die 10 jaar meer dan 300.000 km gedraaid (plus wat het had gewerkt voor de transplantatie), dus mocht het wel. Het tikkertje begon steeds meer lawaai te maken, de olie-druk begon wat te zakken en ook de versnellingsbak vertoonde ouderdoms-problemen. Voor de eerste versnelling moest je een bodybuilder zijn en de achteruit was heel vaak heel ver te zoeken. Maar alles werkte nog wel redelijk.

Toch had ik me moeten houden aan het zeer bekende Amerikaanse spreekwoord:

'If it ain't broke, don't fix it'.

Maar nee, ik ben een stuk slimmer dan een gemiddelde Yank en dus werd de 'nieuwe' motor (slechts 36.000 km oud) inclusief versnellingsbak klaar gemaakt voor transplantatie.

Aan de motor had ik nog van alles gedaan: kop eraf, kleppen geschuurd, nieuwe klepsteelrubbers erop, kop gecheckt op vlakheid, kop er weer op met een nieuwe pakking en nieuwe kop-bouten, klepspeling afgesteld, nieuwe distributiesnaar erin, druklager vernieuwd; kortom, alles wat zelf te doen was, werd gedaan.

In mijn schuur is een balk, die wel 5 Ford motoren kan dragen, dus was het uittakelen van het ouwetje niet echt een probleem. Het erin takelen van de nieuwelings was ook niet echt moeilijk. Alleen had ik al olie in de versnellingsbak gedaan, en dat spul heeft de neiging om de wet van de zwaartekracht te volgen en wilde dus lekken. Met plastic zakken en veel duck-tape lukte om de olie binnen te houden.

Enfin, na alle draadjes, leidingen, slangen en koppelingen aangebracht en aangesloten te hebben, was het grote moment daar: het indrukken van de startknop!

Het werd een bittere teleurstelling!

In plaats van een bulderend lawaai, een hoop rook en een stevige stank, draaide de motor alleen maar rond, maar starten: Ho maar!

Ik ben toen eerst maar een glaasje wijn gaan drinken om mijn tegenvaller een beetje te verwerken. En dan ga je van alles nakijken en proberen. Er was spanning, er waren vonken aan de bougies, er was druk op de brandstofleiding en als ik benzine in het inlaatspruitstuk spoot, wilde de motor wel een paar slagen in het rond draaien, maar daar bleef het dan mooi bij.

Conclusie: de brandstof injectoren waren verstopt.

En dan zit er slechts een ding op: het uitbouwen van het inlaatspruitstuk.

Velen van jullie zullen het niet dagelijks

doen, maar geloof me maar: zoiets wens je je ergste vijanden niet toe. Het ding zit met 6 bouten aan de cilinderkop bevestigd, maar je komt er bijna niet bij. Na een aantal sleutels in onmogelijke standen verwrongen te hebben, lukte het uiteindelijk toch om het spuitstuk los op de werkbank te krijgen.

Alle injectoren waren inderdaad verstopt. Ik heb ze laten weken in benzine, in Omo, in thinner, in peut, in dieselolie, ik heb ze zelfs proberen los te krijgen met een stoot van 24 volt; niets hielp.

De injectors van de ouwe motor werkten al jaren lang zonder problemen, dus heb ik die maar geïnstalleerd, want nieuwe jongens kosten in de buurt van 150 Euro (x 4), en het moet wel leuk blijven. Als iets moeilijk te verwijderen is, is het weer monteren ook niet echt gemakkelijk. Na veel onchristelijke woorden en minstens 10 bloedende knokkels, zat het ding er weer op. Weer grote spanning, druk op de knop en jawel hoor, vroem-vroem! Dus weer een glaasje wijn, maar deze keer om het succes te vieren.

De eerste grote test werd een weekje Duitsland met het caravannetje. In de file bij Zwolle begon de ellende: heel erg hoge koeltemperatuur. Ik zag nog kans om van de snelweg af te komen en op een parkeerplaats kon ik even kijken en mijn vermoeden bleek waar te zijn. De viscose fan was naar de knoppen. Dat soort fan met koppeling is een mooi idee en als het werkt is het geweldig. Bij koude motor draait de fan er voor spek en bonen bij; je kunt hem zelfs met het handje gewoon tegen houden.

Wordt de koelvloeistof warmer, dan gaat hij steeds serieuzer meedoen. Met een stuk nylon draad heb ik de fan vast weten te zetten op de as van de waterpomp en was er weer volop koeling. Lekker rijden is het niet, want bij zo'n 2000 toeren hoor je de fan al behoorlijk gieren, maar met de caravan er achter komt het echte scheurwerk niet van pas, dus viel er wel mee te leven. Eenmaal weer thuis werd de fan verwisseld door een tweedehandse blazer en alles werkte weer lekker.

Totdat het volgende probleem zich voordeed. Tijdens de Jurassic Rally was team Flink/ Flink deze maal geen deelnemer maar official. Het scheurwerk zat er dus even niet in. Om op tijd bij het volgende controlepunt aanwezig te zijn, moest er zo nu en dan toch wel zeer vlot gereden worden. En op die prachtige Franse bergweggetjes doe ik dat met heel veel plezier.

Tijdens een stevige afdaling begon het rode remvloeistofniveauwaarschuwinglampje (lekker woord is dat) vrolijk te knipperen. Kort voor de rally had ik de remslangen van de voorremmen vervangen en bij controle bleek één koppeling iets te lekken. Een klein beetje natrekken was genoeg om de lekkage te stoppen. Een beetje remvloeistof erbij en klaar was Kees (Cees). Waren alle problemen maar zo snel te verhelpen. Diezelfde dag nog werd de koelwatertemperatuur nogal hoog en ook de olietemp. liep op. Bij controle bleek dat er dik een liter water in de radiator bij kon. Ik vertrouwde de fan al niet echt, maar hij draaide toch wel stevig mee. Bij iedere stop, die we maakten werd het

waterpeil gecontroleerd en kon er weer een liter bij. Verder was alles best wel goed. Totdat iemand ons tijdens het diner kwam vertellen dat de Spartan ergens lekte, want er lag een grote donkere plek op het asfalt van het parkeerterrein. We roken het al van verre: benzine!

Dat hadden we nog niet eerder gehad. Jaren geleden had een steun van de uitlaat tegen de tank geschuurd en een dunne plek veroorzaakt. Door het vele gehobbel en gehots in de Jura was het dunne plekje een haarscheurtje geworden.

Eindelijk kon ik iets toepassen wat ik al zeker 88 jaar weet, maar nooit hoefde en kon gebruiken. Grote truc: even met een stukje zeep langs de lekkage en weg is het. De lekkage, niet de zeep. Het zal wel het gevolg van een hele moeilijke chemische reactie zijn, maar het werkt wel. Het stukje zeep had ik uit het vorige hotel meegenomen (moet van Anneke, die spaart die zeepjes), dus dank zij mijn lieve echtgenote kon ik deze lekkage ook verhelpen. Bij iedere stop werd er dus water bijgevoerd en even gezeept. Verder hadden geen problemen en zagen we de Rally eens van een andere kant.

Tijdens de laatste nacht in een hotel diep in Zwitserland werd ik om een uur of ½ 4 wakker. Ik zag mijn zoon Hayo met z'n handen onder het hoofd liggen en dat is nu niet direkt een slaaphouding.

“Ben je wakker?”

“Ja.”

“Zullen we maar huis gaan?”

“OK”.

15 minuten later denderden we door de stille Zwitserse Alpen. Het was maar goed dat we zo vroeg vertrokken, want het koelprobleem werd steeds erger en het werd een warme dag. Tot en met Basel ging het prima, daarna was het stoppen bij ieder benzinstation voor water en zeep tot Köln, waar we letterlijk kokend (stoomwolken) in een file belanden. Zolang we maar door konden rijden, ging het wel.

We hadden de mazzel, dat de file bergaf ging en we vaak de motor uit konden zetten. Kortom vanaf Basel, via Utrecht tot Reitsum heb ik ieder benzinstation gezien en dat zijn er veel, zo om de 50/60 km heb je er wel één. Helaas zijn er veel benzinstations, die buiten geen waterkraan meer hebben en dan sta je met een klein flesje onder de toiletkraan te pielen. Maar dat hoort allemaal bij het hebben van een Spartan.

Toen begon het grote zoeken.

Ik had voor mezelf al bedacht dat het een lekke koppakking moest zijn. Om dat te controleren moet de kop eraf. Tenminste, dat dacht ik en dus deed ik dat. Nou, er was niets te zien, de pakking was perfect, de kop nog steeds vlak, ook was er niets te zien op de cilinderwanden, dus de kop was er voor niets afgehaald. Bij de garage werd me verteld dat ik beter eerst bij hun had kunnen komen. Zij hebben namelijk een piefje wat ze boven de (open) radiator houden en als de kleur verandert van geel naar blauw (of andersom), dan komt er geen gas in het water en is de koppakking dus niet lek. Toch was er wel een voordeel, want ik had nu de gelegenheid om het inlaatspruitstuk

opnieuw te installeren en wel met de goede aanhaalmomenten. Maar ik wist nog steeds niet waarom de motor nu steeds begon te koken.

Ik zal het kort maken: weer de viscosse fan. Ik had het ding in de bankschroef gezet en met een elektrische verfstripper warm gestookt en wat bleek nou: soms deed hij het wel en soms ook niet. Balen dus! Ik had er zo genoeg van, dat ik de radiator uitgebouwd heb, ermee naar de sloop ben gegaan en net zolang in de stapel elektrische fans heb gespit tot ik er ééntje vond van een BMW, die bijna precies paste. Ik moest nog wel even een paar steunen maken en een

temperatuursensor in de radiator installeren, maar solderen kan ik ook nog wel en de elektrische aansluiting met een relais was ook leuk werk. Verder heb ik een extra knopje op het dashboard gezet, waarmee ik de fan ook mee aan en uit kan zetten. Just in case! Veel gedoe dus, maar tot nu geen last meer van een kokende motor. De echte test komt pas als we komende zomer weer met de caravan naar warme plekken gaan. Dat was dat probleem. Het volgende geval was de lekkende benzinetank. Ik kan niet iedere keer met m'n stukje 'Dove' onder de auto kruipen om de lekkage binnen perken te houden, dus het ding eraf en met glasvezelmatjes en epoxy is een benzinetank best dicht te krijgen. Dat is dus ook opgelost. Ik dacht dat ik alles nu wel gehad had en er een tijd zou aanbreken met weinig Spartaans gedonder.

Nou, mooi niet!

Op terugreis van de Salon de Vin in

Parijs (een AOW'er moet iets te doen hebben) reed ik België binnen, en prompt begon de voorruit aan de binnenkant te beslaan. Ik dacht nog dat het aan België lag, maar toen ik een vreemd luchtje begon te ruiken en het condens een beetje zoetig proefde, wist ik wel dat ik nu België eens een keer niet de schuld kon geven. Iets in de (VW Polo) kachel lekte en dat was niet leuk voor mij, want het was koud en vochtig en zelfs met de kachel uit bleven alle ruitjes en al het koude metaal beslaan. Scheldend en foeterend en constant vegend ben ik uiteindelijk half bevroren thuisgekomen. Voor straf heb ik de Spartan een week lang niet aangekeken, aangeraakt en toegesproken. Maar echt lang kan ik nooit boos blijven en dus de kachel uit de auto gepeuterd en de warmtewisselaar was inderdaad lek. Het ding heeft gewoon al het gekook en hoge drukken niet aangekund. Er was niets meer mee te doen. Op de sloop vond ik voor 15 • een VW Polo kacheltje van 1988 met een niet lekkende warmtewisselaar. Na alles weer geïnstalleerd en aangesloten te hebben, heb het nu weer redelijk warm zonder vieze geurtjes en beslagen ruiten.

Alles werkt weer naar behoren. Wel heb ik het idee, dat deze motor een veel heter type is dan de vorige. Dit brengt mij tot de volgende conclusie:

'Motoren zijn net vrouwen; d'een is d'ander niet!'

December 2005 C. F.

Escape By Air

Or

Listening to your Father Now and Then Isn't Necessarily a Bad Thing

A short while ago, while rummaging in the attic, I found a shoebox filled with old photographs, all black and white. This one especially brought back a lot of good memories.



Although I hadn't thought about her for at least 25 years, her name came back to me in a second. Of course, I mean the second lady from the right, the very pretty one. "Morfoula".

And what also came back to me was the interesting tale she told me.

But first let me explain how I met Morfoula.

The year 1960 and the country: Greece.

My first trip as Marine Engineer was on the motor ship "Mentor". She (ships are female) was on a voyage all over the Mediterranean; stops in Barcelona, Algiers, Tunis, Tripoli, Alexandria and Istanbul and to Greece.

Ships from that period still had

lots of masts, derricks, winches and cables, because they loaded and unloaded in small ports, where shore-based loading and unloading equipment wasn't always available. It often meant that ships had to stay in ports for a few days (and nights of course). That meant that there was time to check the local culture. Although I have to admit that quite often we didn't check out the culture past the first place that sold beer, wine and/or spirits. Greece was something special for me, which I have to explain briefly.

The school I went to was one where you had to choose after the first year between math/science or languages with lots of Greek and Latin. That meant that in year one everybody had to suffer a few hours of Latin each week.

We were lucky, because the teacher understood that for quite a number of his students it was only a one year thing and their interest in being able to speak or read Latin was minimal, at the most. He tried his best to make it acceptable to all of us. He was fluent in Latin and Greek: reading, writing and speaking. I remember guitar and number four banged on a tambourine. It sounded horrible, but the crowd around them didn't seem to care. They had a good

time: there was a wedding party going on!

An ugly young man in a shiny black suit was getting married to an almost uglier girl in a rather dirty white dress. They were happy nevertheless and the whole village with them.

We were invited to join the fun, because strangers at a Greek wedding bring luck, so they say. Communication was difficult. But as the wine flowed like water, it wasn't an insurmountable problem. As guests of honor we had to sit with the village elders and other important guests and there she was: 'Morfoula!' She was a niece or cousin or aunt from either the bride or bridegroom. She lived in Athens, where she studied German and English at the University. For us there was no trouble in the 'getting acquainted' sector. What helped too was that Morfoula and I fell for each other in a big way. Love at first sight does exist and we proved it.

It was like magic and it felt great. Morfoula Daedalopoulos was 20 years old, she had dark brown hair, big dark brown eyes, beautiful curves and the rest was great too. We were young, she was gorgeous, the nights were long, the ground in the olive groves hard; what great memories! But I will not bother you with details from our love affair.

The family name Daedalopoulos comes from Daedalus. My

schooldays weren't that far in the past and I still remembered that Daedalus was the father of Icarus. And everybody knows who Icarus is. Yes, he was the dummy, who flew too close to the sun and the heat softened the beeswax that held together the feathers of his wings. He plummeted into the sea and gave his name to the Icarian Sea. I always thought it was a tall story, even for a fairy tale, because we all know that the higher you come, the colder it gets. And even in fairy tales the laws of nature must rule.

When Morfoula and I found some time for a good conversation, I asked her, jokingly, if she was by any chance a descendant of Daedalus. Imagine my surprise when she told me that she was! Daedalus was indeed one of her forebears. Through the ages the true story was passed on in her family and it appears to be slightly different from what we know from Greek mythology.

You can compare Daedalus a little with Leonardo da Vinci. He too was an artist, a skillful artisan, an inventor and a craftsman. Besides being a sculptor and an architect. He designed and built some famous temples. He devised sails that he translated into Latin the instruction manual of his car. Believe it or not, he drove a 'De Soto Fireflight Convertible'. It was a boat of a car with a 5 l. V-8 engine, an overhead camshaft and

about 200 hp with a top speed of 150 km/h. Shows you how different he was. It must have been the only De Soto in Holland at that time. He managed to get attention, that's for sure. The best times at school were when he told the famous Greek 'fairy' tales. I still remember hot summer afternoons, when all we wanted to do was to go down to the river and plunge in to cool of. But once he started the stories of Gods and their whims, the semi-human and human heroes, the villains and noble maidens, we sat in our chairs, mesmerized. So for me to see the snow capped House of the Gods: Mount Olympus, or to walk on the Acropolis was something very special.

From Piraeus we sailed to Yerakini in the Bay of Kassandras. At that time, 1960, Yerakini was just a small village. From the sea you couldn't even see it; it was hidden behind a row of low hills. There was a sort of a road coming through the hills and it stopped on the broken-down ruins of a jetty, a remainder of WW II. The water was quite shallow and we dropped anchor as close to the shore as possible. Our cargo there consisted of small wooden boxes with currants. Transport was slow: there was one rundown truck and five donkey carts. From the pier the boxes were lowered by hand into three small fishing boats,

each with a very noisy, one cylinder diesel engine. Loading took forever. On Saturday and Sunday nobody on shore worked, so we took it easy as well. The company must have lost quite some money on these currants. There was absolutely nothing to do on shore, so the weekend was used for sunbathing, jumping of the ship in the clear warm water, writing letters and doing the laundry. Sparks, the radio officer and I had other ideas. We wanted to see if there was any local culture to be found over the hills. The second reason was even more important. We figured that as currants come from grapes and you also can make wine from that fruit, there must be wine to found in Yerakini.

We rowed ashore in one of the lifeboats and set of on the track through the hills.

After a brisk walk of about half an hour we heard a noise. Coming closer it sounded like music, but very bad music. It was music: one man tried playing a fiddle with three strings, another blew air into a piece of black wood with holes (it could have been a sort of flute), and there was a guy with a guitar and number four banged on a tambourine. It sounded horrible, but the crowd around them didn't seem to care. They had a good time: there was a wedding party going on!

An ugly young man in a shiny black suit was getting married to an almost uglier girl in a rather dirty white dress. They were happy nevertheless and the whole village with them.

We were invited to join the fun, because strangers at a Greek wedding bring luck, so they say. Communication was difficult. But as the wine flowed like water, it wasn't an insurmountable problem. As guests of honor we had to sit with the village elders and other important guests and there she was: 'Morfoula!' She was a niece or cousin or aunt from either the bride or bridegroom. She lived in Athens, where she studied German and English at the University. For us there was no trouble in the 'getting acquainted' sector. What helped too was that Morfoula and I fell for each other in a big way. Love at first sight does exist and we proved it.

It was like magic and it felt great. Morfoula Daedalopoulos was 20 years old, she had dark brown hair, big dark brown eyes, beautiful curves and the rest was great too. We were young, she was gorgeous, the nights were long, the ground in the olive groves hard; what great memories! But I will not bother you with details from our love affair.

The family name Daedalopoulos comes from Daedalus. My schooldays weren't that far in the past and I still remembered that

Daedalus was the father of Icarus. And everybody knows who Icarus is. Yes, he was the dummy, who flew too close to the sun and the heat softened the beeswax that held together the feathers of his wings. He plummeted into the sea and gave his name to the Icarian Sea. I always thought it was a tall story, even for a fairy tale, because we all know that the higher you come, the colder it gets. And even in fairy tales the laws of nature must rule.

When Morfoula and I found some time for a good conversation, I asked her, jokingly, if she was by any chance a descendant of Daedalus. Imagine my surprise when she told me that she was! Daedalus was indeed one of her forebears. Through the ages the true story was passed on in her family and it appears to be slightly different from what we know from Greek mythology.

You can compare Daedalus a little with Leonardo da Vinci. He too was an artist, a skillful artisan, an inventor and a craftsman. Besides being a sculptor and an architect. He designed and built some famous temples. He devised sails for ships of war, which gave his hometown Athens a big advantage during sea battles, because most of the ships were propelled by oars. He also invented the folding chair, but mostly he was known for his labyrinths. Now at that time, Minos was king of Crete and

he needed a maze to keep the Minotaurus hidden away. The Minotaurus was half man and half bull. This nasty piece of man/animal needed 6 young boys and 6 virgins every year and Athens had to supply them. When the Minotaurus was killed at last, Daedalus had been a helping hand. King Minos wasn't very pleased with that and as punishment locked Daedalus and his son in the very labyrinth he had designed. As Daedalus knew the maze well enough, he could get out of his prison if he wanted to. But he couldn't escape from the island of Crete because king Minos checked all the ports. The king might control land and sea, but not the regions of the air. So escaping meant going through the air. In that part of the Mediterranean Sea there is occasional storm, called: 'Eurakulon'. It comes all of a sudden, rages violently and dies down after two, three days. From the highest point of their prison, Daedalus and Icarus noticed, that during the last days of the storm, the wind was strong and stable. They saw birds staying up in the air without flapping their wings. With his creative mind in top gear soon Daedalus soon came with a solution. If birds can sail in the wind, so can humans. He went to work right away and became the inventor of Para-sailing. With all his experience of sails and sailing ships it was an easy job actually

and he designed a sort of kite. It was a wooden/bamboo frame, covered with linen and attached to a leather harness, which went around his chest.

Icarus didn't go for it. What worked for birds, would work for him too. Father and son must have argued a lot. But in the end Daedalus agreed to make wings of feathers, twine and beeswax for his son.

Morfoula showed me a small drawing and she told me it was a copy of an original that had been in her family for ages. She didn't know where it came from or how old it was. It was an interesting little sketch however, even if it was only for the attention-grabbing piece of beach attire that Icarus was wearing. But the drawing also shows that whereas Icarus is

'wearing' his feather wings, his father is working on something absolutely different. Just check out the contraption leaning against the wall behind him.

That looks like a delta wing.

They waited with their escape till there was another Eurakulon. At the final stages of the storm there was enough wind to try a breakaway from their labyrinth prison.

To make a long story a little shorter: they got away. Daedalus flew by using thermals and Icarus by flapping his wings. It went so well that in his youthful

carelessness he flew higher and higher, although his father had warned him not to do that.

The next bit that Morfoula told me was also quite interesting. Due to the unstable weather conditions Icarus entered an area of space with low temperatures and high humidity. The result was that his wings iced over, making them very heavy and the beeswax became brittle. He lost feathers left and right and because of the increased weight he also lost his ability to fly.

He dropped like a stone, hit the water and never came up again. So, it wasn't the heat that killed him, it was the below zero temperature that did him in.

With tears in his eyes Daedalus flew on and made it all the way to Sicily. Whatever happened to him is unclear, there are rumors that the Da Vinci family came originally from Sicily, so who knows, maybe there is a connection.

Here ended Morfoula's eye opening story.

It may not be a world-shattering revelation, but it throws light at the famous Daedalus & Icarus for ships of war, which gave his hometown Athens a big advantage during sea battles, because most of the ships were propelled by oars. He also invented the folding chair, but mostly he was known for his labyrinths. Now at that time, Minos was king of Crete and he needed a maze to keep the

Minotaurus hidden away. The Minotaurus was half man and half bull. This nasty piece of man/animal needed 6 young boys and 6 virgins every year and Athens had to supply them. When the Minotaurus was killed at last, Daedalus had been a helping hand. King Minos wasn't very pleased with that and as punishment locked Daedalus and his son in the very labyrinth he had designed. As Daedalus knew the maze well enough, he could get out of his prison if he wanted to. But he couldn't escape from the island of Crete because king Minos checked all the ports. The king might control land and sea, but not the regions of the air. So escaping meant going through the air. In that part of the Mediterranean Sea there is occasional storm, called: 'Eurakulon'. It comes all of a sudden, rages violently and dies down after two, three days. From the highest point of their prison, Daedalus and Icarus noticed, that during the last days of the storm, the wind was strong and stable. They saw birds staying up in the air without flapping their wings. With his creative mind in top gear soon Daedalus soon came with a solution. If birds can sail in the wind, so can humans. He went to work right away and became the inventor of Para-sailing. With all his experience of sails and sailing ships it was an easy job actually and he designed a sort of kite. It

was a wooden/bamboo frame, covered with linen and attached to a leather harness, which went around his chest.

Icarus didn't go for it. What worked for birds, would work for him too. Father and son must have argued a lot. But in the end Daedalus agreed to make wings of feathers, twine and beeswax for his son.

Morfoula showed me a small drawing and she told me it was a copy of an original that had been in her family for ages. She didn't know where it came from or how old it was. It was an interesting little sketch however, even if it was only for the attention-grabbing piece of beach attire that Icarus was wearing. But the drawing also shows that whereas Icarus is

'wearing' his feather wings, his father is working on something absolutely different. Just check out the contraption leaning against the wall behind him. That looks like a delta wing.

They waited with their escape till there was another Eurakulon. At the final stages of the storm there was enough wind to try a breakaway from their labyrinth prison.

To make a long story a little shorter: they got away. Daedalus flew by using thermals and Icarus by flapping his wings. It went so well that in his youthful

carelessness he flew higher and higher, although his father had warned him not to do that.

The next bit that Morfoula told me was also quite interesting. Due to the unstable weather conditions Icarus entered an area of space with low temperatures and high humidity. The result was that his wings iced over, making them very heavy and the beeswax became brittle. He lost feathers left and right and because of the increased weight he also lost his ability to fly.

He dropped like a stone, hit the water and never came up again. So, it wasn't the heat that killed him, it was the below zero temperature that did him in.

With tears in his eyes Daedalus flew on and made it all the way to Sicily. Whatever happened to him is unclear, there are rumors that the Da Vinci family came originally from Sicily, so who knows, maybe there is a connection.

Here ended Morfoula's eye opening story.

It may not be a world-shattering revelation, but it throws light at the famous Daedalus & Icarus story from a slightly different angle.

Of course, you are also interested what happened to Morfoula. Well, I don't know. We wrote letters for a while, then we sent Xmas cards for a while and then all communication stopped.

That's the way some love affairs go. It was a wonderful experience, a very nice summer holiday and that was it.

To end this story with something really worthwhile, the moral of this story: "Listening To Your Father Now And Then Is Not Necessarily A Bad Thing".

Cees Flink



APK'tje

Dit jaar zou het een fluitje van cent moeten worden. Vorig jaar had ik genoeg tijd onder en in de machine doorgebracht om alle eventuele moeilijke punten wel gezien en gerepareerd te hebben. Alle lampen nog eens laten branden, remmen goed warm geremd, motor op temperatuur, enz.

Het ging eigenlijk prima; Jan Pier, de monteur, was tevreden. Op één groot punt en twee kleinere punten na. Het grote punt was een rauw klinkend wiellager links voor. In de garage hadden ze nog wel een setje liggen voor een zacht prijsje. Als ik dat er even in zou zetten, zou hij t'oototje 's middags afmelden. De kleinere punten waren opmerkingen, meer iets voor volgend jaar. Om de auto aan de achterzijde hoger te krijgen, had ik vorig jaar in het vierkante vak waar de bovenkant van de schroefveer in rust een stuk berkenhout gestopt. Nu moet die veer voldoende opgesloten zijn in dat vierkant en dat was nou net een beetje kielekiele. Maar het ging eigenlijk nog wel. Puntje twee: speling in achterste kruislager in de cardan as. (Moet ik dit jaar echt wel iets aan gaan/laten doen). Verder was alles oké. Voor de lol even gekeken of de motor door de viergassen test (niet nodig) zou komen en dat ging perfect. Dus vlug naar huis, linksvoor omhoog, wiel er af, oude lagers er uit (waren echt slecht) en de nieuwe erin samen met een nieuwe keerring. Alles weer geïnstalleerd en terug naar de garage. Onderweg wel een paar maal goed geremd, want iedere keer als de remblokjes eruit zijn geweest, duurt het

toch wel een dag of twee voordat de vorige remconditie weer 100 % terug is. Jan Pier geloofde het nieuwe lager wel en probeerde in te loggen bij de RDW om de Spartan af te melden. Dat lukte maar niet. Op verschillende manieren en met diverse computers werd het geprobeerd. Het duurde zeker een uur voordat men er door was. Toen kwam het, in 't rood, op het scherm: 'steekproef!' Mij maakte het niet veel uit, maar voor een monteur is het wel een soort examen. Jan Pier was ook niet echt blij. Ik had weinig zin om een paar uur te wachten op de herkeuring en omdat Jan Pier en ik in hetzelfde dorp wonen, ging ik zijn ouwe opeltje naar huis en hij zou de Spartan wel meenemen. Tot mijn vreugde kwam hij om een uur of zes mijn kind terug brengen. Hij (Jan Pier, niet het kind) stond nog een beetje te shaken, want echt gemakkelijk was het niet voor hem geweest. De remmen, die 's morgen prima door de remproef kwamen, faalden hopeloos deze keer. Veel te veel verschil tussen links en rechts voor. Gelukkig snapte de inspecteur de situatie en na een proefrit met een aantal stevige remmenproeven ging het wel goed. De opsluiting van de achterveren kon er nog net mee door evenals de speling van de achterste kruiskoppeling. Nu nog wel, maar volgend jaar moet het vernieuwd zijn. En wie dan leeft, dan zorgt. Ondanks de opmerkingen toch goedgekeurd. Maar toen kwam de uitsmijter. Nadat de RDW inspecteur het kentekenbewijs bekeken had, werd Jan Pier verteld, dat de Spartan helemaal niet gekeurd had mogen worden.

En wel om de volgende reden. Ik citeer nu uit de Grote APK Bijbel. Helemaal achterin, bij aanvulling 11 versie 12-2005, op pagina 3 onder de kop Algemeen 1.2 Geldigheid:

Een kentekenbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren is niet meer aan te merken als kentekenbewijs. In dit geval mag niet tot keuring worden overgegaan. Een kentekenbewijs verliest zijn geldigheid, indien:

(o.a) het bewijs niet van een vastgestelde uitvoering is (hieronder wordt ook verstaan dat het kentekenbewijs niet mag zijn geplastificeerd).

Wat had ik, stoute jongen, 11 jaar geleden gedaan? Als bescherming had ik toen één zijde van het kentekenbewijs beplakt met plastic folie. Van dat spul dat je ook gebruikt om boeken te kaften. Als grote zondaar was ik dus al 11 jaar lang zwaar fout. Ik heb het plastic er afgepeuterd en dat ging heel goed. Het is nu wel een beetje pikkerig, maar er staat niets over pikkerigheid in de APK bijbel, dus dat zit wel goed. Dat er bij de RDW niet alleen maar enge en nare ambtenaren werken, maar ook gewoon fijne en begrijpende mensen, moge blijken uit het feit, dat de Spartan toch goed door de APK is gekomen. De inspecteur vond het toch wel jammer om zo'n leuke auto van de weg te houden om zoiets lulligs. Aardig hè?

April 2006 C. F.

Een vluggertje naar Schotland

Schotland is natuurlijk altijd aan te raden. Met Anneke ver weg veilig bij familie in Canada zag ik de kans schoon en boekte een retourtje Ymuiden-Newcastle.

Vrienden, die eerst in London woonden, waren naar een piepklein dorpje in de buurt van Glasgow verhuisd en zij moesten hoog nodig bezocht worden. Als eigenaar van een Spartan gaat men uiteraard naar Schotland met dat vervoermiddel. Kan het machientje weer eens wennen aan het voortdurende spookrijden aldaar. Het was ook weer een testrit om te kijken of de kachel (mijn laatste probleem in 2005) goed warm werd en niet lekte.

Via Internet had ik bij DSFD een heen- en terugreis geboekt en betaald en dat werkte allemaal perfect. Wat helaas niet perfect was: de timing. De weersvoorspelling zag er niet goed uit en deze keer klopte het helemaal. Het was koud en er was wind, heel veel wind met uitschieters van 120 km +.

Het eerste stuk van Reitsum naar de Afsluitdijk was eigenlijk al wel een beetje spannend. Het kapje kreeg heel wat op zijn donder maar bleef keurig zitten. Het was een beetje tochtig maar de kachel werkte goed. Toch was ik blij met m'n piloten jack en thermal ondergoed.

Ent toen kwam de Afsluitdijk. Nooit kan ik onthouden of hij nou 32 km lang is en in 1934 werd gesloten of 34 km lang en in 1932 dicht. Maakt ook niet veel uit, het is een prachtding en wij als Laaglanders kunnen er trots op

zijn. Meer dan 100 maal ben ik er zeker over gereden en iedere keer is het anders. Deze keer was het extreem slecht. Als ik van te voren had geweten hoe slecht, dan had ik de route naar het zuiden wel via de polders genomen. De dijk is kaarsrecht op twee flauwe bochten na. Na de tweede bocht bij het benzinstation kun je niet meer keren. Doorrijden tot Noord-Holland is dan het enige alternatief. Tot het tankstation was het allemaal nog wel te doen, maar daarna lag de dijk ten opzichte van de windrichting (NNW) bijzonder ongunstig. De wind (kracht 10) blies met vlagen van 120 km/h en kwam onder een hoek tegen de hoge kant van de dijk aan, loeide er over heen en creëerde aan de lijzijde allerlei nare toestanden, zoals daar zijn: luchtzakken, onderdruk, verticale wervelingen, overdruk, rechtsdraaiende tornado's, linksdwarrelende wervelstormen en wat er nog meer voor weerkundige ellende voorhanden mocht wezen. Voeg daarbij winterse buien met regen en/of sneeuw en/of hagel (soms alledrie tegelijkertijd) en dan heb je een situatie, die ik nog nooit eerder had meegemaakt. Soms stond het Spartankapje bol en het volgende moment was ik bang dat het naar binnen zou scheuren. De ruitenwissers werden soms los van de ruit geblazen. Maximum snelheid 60 km/h hooguit. Af en toe had ik het gevoel dat er nog slechts één wiel contact maakte met het asfalt. Er werd niet ingehaald, geen vrachtwagen te zien en er waren zelfs automobilisten, die op de vluchtstrook

heftig stonden te schudden. Het leek mij toch beter voorzichtig door te rijden in een lage versnelling, met de handjes luchtig edoch stevig op het stuurwiel. Zelden ben ik zo blij geweest de Dijk gehad te hebben.

Het rijden door Noord-Holland was een eitje. De voorpret van de oversteek was meer voorellende, want de windkracht bleef constant: heel hoog. Eenmaal aan boord werden alle vrachtwagens vastgesjord en bij iedere auto werd gecontroleerd of de eerste verstelling wel ingeschakeld stond en de handrem stevig was aangetrokken.

“U hebt zo’n mooie ouwe wagen, meneer, die zullen we even extra controleren”.

Doet me goed, zo’n opmerking. Eenmaal buiten de pieren, werd het feest. De golven waren hoog, heel hoog en ze kwamen van ietsje rechtsvoor. Het werd dus paaltjes rijden. De boeg dondert met een geweldige dreun in een golf en die klap rommelt dan helemaal door naar achter.

Da’s niet echt leuk. Wat het nog minder leuk maakte, was dat het schip onder een hoek de golven in dook en zodoende behalve het wasbord ook nog een soort wringende rol meekreeg. Op een paar zeeziekloze personen na, waren bars en restaurants leeg. Een stuk of wat dapperen probeerden niet ziek en niet groen te worden. Ik behoorde ook tot die kleine groep. Ziek was ik niet, maar ik voelde me wel bijzonder miserabel. Toen ik, 88 jaar geleden, nog zeeman was, hielp het me wel om op de been te blijven door droge Maria koekjes te nuttigen. En slimme jongen, die ik ben,

had ik twee rollen koekjes meegenomen. Het hielp iets en wat toen hielp en nu ook weer, is gewoon proberen te slapen. Het dat lukte!

Om 7 uur in de morgen werd het hele schip gewekt door een hele vlotte, vrolijke stem.

“Goede morgen, Dames en Heren, het is 7 uur en alle restaurants zijn nu open voor een lekker stevig ontbijt. Zoals U wel gemerkt zult hebben, staan er zeer hoge golven en hebben we nogal wat tegenwind. Daarom kunnen we niet op volle kracht varen en zullen we in plaats van 9 uur pas om 13.30 aankomen. Ik wens U verder nog een prettige dag.” Diezelfde mededeling werd herhaald in het Engels en Duits. Je vraagt je af, waar vinden ze zo’n persoon, die zo’n mededeling bij zulk weer zo vrolijk kan brengen? Het zal bij alle groen gekleurde passagiers niet echt leuk zijn overgekomen. Overal op het schip waren kreunende geluiden te horen en er zullen veel plastic zakken zijn gebruikt. Ik had een kamer met raam (hut met patrijspoort) en heb urenlang naar de witgerande grauwe golven van de Doggersbank gekeken, als ik niet aan het lezen was.

Veel medeleven had ik met de passagiers, die op een mini-cruise waren. Heen en terug met hetzelfde schip, twee nachten aan boord met uitbundige maaltijden en een half dagje shoppen in Newcastle. Van die maaltijden zal weinig genoten zijn en voor het shoppen was ook niet veel tijd over.

Aan al het geslinger kwam eindelijk een eind en kon er weer gereden worden. Met behulp van Miep, mijn navigatiemuts, kwam ik prima tot heel dicht bij

het huis van mijn vrienden. Dat Miep me niet tot de voordeur kon brengen, was te begrijpen, want zij wonen in een heel nieuw, heel groot en heel luxueus huizenproject voor ouderen. Sommige straten hebben zelfs nog geen naam. Het verblijf was heel aangenaam met genoeg whisky om de haggis op waardige manier te nuttigen.

Het was wel Schotland, dus veel regen en vocht. Het kapje had ik op de regen/parkeer stand gezet. De zijramen zitten dan onder de rand van de kap. Het werkt goed, zelfs bij heel veel regen. Bij vertrek was het interieur toch wel zo

vochtig, dat het twee uur duurde voordat de klamheid pas echt verdwenen was. Maar het was wel een bewijs dat het kachelkje het prima deed. Terugreis en terugvaart waren gewoon; niets bijzonders te melden. Wind achter en golven stukken lager. Over het rijgedrag van de Spartan had ik niets te klagen en dus ben ik eigenlijk wel weer een Happy Spartaneer.

Is er een moraal bij dit verhaal?
Jazeker!

‘Vluggertjes zijn aan te raden, maar zorg wel voor goed weer!’

10-02-2006 C. F.

Een Nat Rondje door de Highlands

In een vorige Uitlaatklep heeft U al kunnen lezen over mijn ‘Vluggertje naar Schotland’. Samen met Anneke, de Spartan en het caravannetje wilde ik het nog wel eens een keertje overdoen. Maar dan met een iets rustiger overtocht.

Voor een ander blad schreef ik het volgende verslag en misschien vinden jullie het ook wel het lezen waard.

Om diverse redenen is een tocht door Schotland altijd wel aan te bevelen. Prachtige natuur, adembenemende vergezichten, eindeloze heidevelden, stille binnenmeertjes, langgerekte Lochs, bijzondere bezienswaardigheden, veel cultuur, heerlijke whisky’s, fraaie kastelen en zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. Bovendien was mijn 11 jaar oude Spartan (een zelfgebakken Engelse Kitcar) nog nooit in John o’Groats geweest. Echtgenote Anneke en ons kleine caravannetje (een Italiaanse Graziëlla Levante, bouwjaar 1966) en ikzelf ook niet. Meer dan genoeg redenen dus om alles in orde te maken en met DFDS Seaways van Ymuiden naar Newcastle te varen. Een prima manier om over te steken. ’s Avonds om een uur of zes vertrekken en de volgende dag om ½ 10 aankomen. We hadden een ruime twee persoons hut en het eten was zeer goed. Het waren Noorse prijzen, geen wonder van een Noorse rederij maar de caravan mocht gratis mee, dus wat je ‘verdient’ aan de ene kant, geef je wel weer uit aan de andere.

Na een goede nachtrust en een stevig ontbijt konden we gaan spookrijden.

NewCastle - Dunkelt

Behalve naar Anneke luister ik ook naar Miep, de NavAss (elektronische

Navigatie Assistentie). Zij leidde ons feilloos door Newcastle en verder tot voorbij Perth. Onze bedoeling was langs de Oostkust naar het hoge Noorden te rijden. Dan de kustweg naar het Westen en weer naar beneden, nog even een slinger over Skye en weer naar huis. We vonden een Caravanpark in Dunkelt en het regende. Nu is dat in Schotland absoluut niets bijzonders. Daar zijn we wel achter gekomen. Ons caravannetje is wel klein, maar wel droog en erg gezellig. Genietend van de droogte binnen en een stevige Malt, kijkend naar de rest van het natte kampeerterein, zag ik een vochtige eenzame wandelaar aankomen. Hij zocht een plekje onder een boom, haalde een piepklein tentje uit zijn rugzakje, had het in drie minuten opgezet, kroop naar binnen en we hebben hem nooit meer terug gezien. Toen we de volgende morgen om 8 uur wakker werden, was hij alweer verdwenen. Het was een koele nacht geweest, maar met een extra plaid over de slaapzak was het prima warm te houden.

Dunkelt – Grantown-on-Spey

In het nabijgelegen stadje Birnam wat geld uit de muur getrokken en even naar de middeleeuwse ‘El’ gekeken, die daar

op een hoek van een huis ingemetseld is. Verkopers van stoffen konden daar hun eigen ellemaat ijken. In de lokale bakery/teashop/coffeeshop de koffie getest. Het viel ons weer op dat na jaren van droefenis op koffiëgebied, de Engelsen de schade nu behoorlijk aan het inhalen zijn. In de kleinste teashop in het kleinste gehucht staat heden ten dage wel een uiterst moderne koffie--machine waar ze heel goede cappuccino uit weten te halen. En dat is toch vooruitgang te noemen.

Het werd een natte tocht en echt warm was het ook niet. Maar er zit niet voor niets een kachel in een Spartan en het kapje houdt de meeste ellende wel buiten, dus viel het nog wel mee. Om het rijden zo leuk mogelijk te maken, zoeken we meestal de kleinste weggetjes uit, die op de kaart te vinden zijn. Van die mooie smalle éénbaans wegen met 'passing places' en zo nu en dan hellingen van 20%.

Best pittig, maar de Spartan heeft er zelfs met de minicaravan geen enkel probleem mee. Via Tomintoul (een geweldige Malt komt er vandaan) kwamen we in Grantown-on-Spey. Er was een fraaie, redelijk dure camping (£ 13.50 zonder elektriciteit maar met douche) en het regende ook (dat was gratis). Verder was het koud, dus was de plaid alleen niet voldoende en 's nachts bleven de sokken ook aan.

Grantown-on-Spey.

In de ochtend regende het niet meer, in plaats daarvan was het gewoon koud en was er veel wind. Na een lange hete douche zag de natte wereld er iets beter uit en een lekker ontbijt helpt ook altijd

wel. Ook bleek het voordeel van een minicaravan weer eens. Als je water kookt voor een kopje koffie is meteen het hele interieur warm.

Als je Schotland bent, moet je toch minstens één distilleerderij bezoeken.

Er zijn er plenty in deze buurt. De meeste ervan hebben 'guided tours' en vragen er een aantal ponden voor. Nu ben ik een echte Hollander en als ik iets voor gratis kan krijgen zal ik het niet links laten liggen. Het bekende

Glenlivet (niet direct mijn favoriet, maar je mag me er wel voor wakker maken) doet het wel gratis en zelfs de 'wee dram' aan het einde van de tour mag kosteloos genuttigd worden.

Voor de zoveelste keer was de rondleiding weer een belevenis. Het is te begrijpen dat de Schotten erg trots zijn op zoiets unieks, gemaakt van slechts drie simpele ingrediënten: water, rogge en bakkersgist. De gids vertelde iets, wat mij wel aansprak. Er is mij vaak verweten, dat als ik een goed glas

Single Malt drink er een beetje water of zelfs een ijsklontje in doe. Voor de Malt puristen is dat een doodzonde. Met een echte Malt doe je dat niet.

Nou, mooi wel dus. De gids (aan zijn neus te zien, was hij best een groot liefhebber) vertelde dat water (of ijs) de smaak losmaakt. Maar wil je het puur; ook goed. Ik kwam dus zeer tevreden de distilleerderij weer uit.

Het was droog (zo nu en dan) en de zon scheen (ook zo nu en dan) en de Brem stond in bloei. Als ik Brem zeg, bedoel ik veel Brem, heel veel Brem. Het doet bijna pijn aan je ogen. En om in de gele hoek te blijven. Het koolzaad! Altijd

gedacht dat Noord Frankrijk het monopolie van ontzettend grote velden oogverdovende gele koolzaadvelden had, maar de Schotten kunnen er ook wat van. Als je van geel houdt, kom naar Schotland als de Brem en het koolzaad bloeit. Het was prachtig!

Anneke houdt van plaatsens, die aan zee gelegen zijn. En als je dan op de kaart ziet staan: Portknockie, dan moet je er wel even gaan kijken. Al was het alleen maar om te zeggen dat je er geweest bent. De lucht boven de zee was ongehooflijk helder met sluiers van regen en daar tussen stukken azuurblauwe lucht in stralende zonneshijn. Heel, heel erg fraai. Omdat we toch in de buurt waren en de naam ons ook wel iets deed, hebben we ook de vissershaven

Lossiemouth bezocht. Op zichzelf niets bijzonders, maar wij zijn er mooi wel geweest. Het was dan wel droog, maar ook zeer fris, dus buiten zitten onder de caravanluifel zat er niet bij. Die hebben we dus maar droog opgevouwen en verder niet meer gebruikt. De caravan is wel heel klein, maar ook heel knus. Een paar kaarsjes aan, een glaasje wijn met een knabbeltje erbij en potje kaarten; lekker vakantie!

Grantown-on-Spey - Thurso

Een T-shirt met lange mouwen, plus een lange onderbroek, plus sokken kwamen we de koude nacht heel goed door. De tocht naar het Noorden voerde ons langs Inverness en verder via de Oostkust naar Thurso. Onderweg genoten we van de alom aanwezige brem, de natte periodes met stortbuien en de droge met stralende zon en de vele regenbogen. In een klein dorpje bij twee schattige oude

Schotse dames in hun teashop dronken we een perfecte cappuccino. Met drie zelfgebakken scones erbij en drie tweedehands boeken (hadden ze achter in de winkel liggen) kwam de totale prijs op £ 3.35. Van zulke dingen kan ik nog steeds een lekker gevoel krijgen.

Het caravan park in Thurso ligt aan de rand van het land op de kliffen, tien meter verder houdt de grond echt op en 20 meter lager breken de golven. Vol in het weer, met de onvermijdelijke regenbuien, maar ook met de zonneshijn ertussen. Aan de overkant van de straat was een vestiging van een bekende Duitse supermarkt keten. Voor een kampeerder zijn zulke winkels bijzonder prettig om in de buurt te hebben. Om nog meer in de Duitse sfeer te blijven, werden we bijna ingesloten door een groot aantal hele grote Hymer Mobielen.

Maar wij trokken ons daar niets van aan en stonden stevig met het kleine caravanetje + Spartan dwars tussen al die grote jongens een heel stuk leuker en origineler te wezen dan al super campers.

Vanuit de behaaglijk warme caravan keken we uit op zee en genoten van het grandioze uitzicht en de meeuwen (Sterntjes), die op zo'n 10 meter boven de golven scheerden. Zodra ze een prooi zagen, doken ze als duikbommenwerpers, met ingetrokken vleugels en een stevige plons het water in en meestal kwamen ze boven met iets vissigs. Zo'n schouwspel verveelt niet snel.

Thurso

We zaten zo hoog op de landkaart (58.6 Noord) dat het heel erg laat nog

heel erg licht was en heel vroeg in de ochtend al weer heel erg licht. Wij trokken ons daar niets van aan, gingen om 10 uur slapen en kwamen niet voor 8 uur de caravan uit. Voor de verandering waren de regenbuien ver weg, in de verte boven zee zag je 'God's Sluiers' hangen. We gokten er op dat ze daar zouden blijven en niet waar wij waren. Dus de kap eraf, gepaste kleding aan en hoofddeksels op om een beetje echt van Schotland te genieten. Nu heeft Anneke iets met landpunten, ook wel met taartpunten, maar dat is een geheel ander verhaal. Niet ver bij Thurso vandaan ligt het 'most northerly point of mainland Britain'. Dat mag je niet laten liggen zonder er geweest te zijn. Fraaie tocht om er te komen, prachtig om er te wezen en de hele grote misthoorn en vuurtoren (één van de zeven die de Noordelijke vaarroute om Engeland markeren) te bewonderen.

Het spel van licht en schaduw op de zee, het geluid van de branding en het gekrijs van de op de rotsen nestelende meeuwen, vergeet je niet snel. In het meest noordelijke weilandje liep een paard, dat graag wat aandacht wilde hebben. Even op haar hoofd gekrabbeld en met zijn drieën even stilgestaan bij het feit dat zij op dat moment het meest noordelijke paard het vaste land van de U.K was.

Okay, Anneke had haar landpunt en toen kreeg ik John o'Groats.

Het meest rechts boven liggende punt van het vasteland van de U.K. Waarom het zo speciaal voor me is, weet ik niet precies. Het is misschien de toch wel iets aparte naam en zeker heeft het iets

te maken met de heel bijzonder rally LeJog, die helemaal dwars door Engeland gaat van Land's End naar John o'Groats. Ik zal er hoogstwaarschijnlijk nooit aan meedoen, maar ik ben in ieder geval wel op het eindpunt geweest.

Wat de plek ook nog apart maakt voor Nederlanders, is het feit dat John o'Groats een Hollander was en gewoon Jan de Groot heette. Behalve boer met schapen bracht hij ook mensen heen en terug naar de Orkney eilanden. Er was zelfs een munt naar hem genoemd, de 'Groat'. Het verhaal gaat, dat hij zeven zonen had, die net zo stijfkoppig waren als hun vader. Ze wilden niet door dezelfde deur het huis binnen, dus bouwde Jan een huis met zeven voordeuren.

Ook wilden ze allemaal aan het hoofd van de tafel zitten bij het eten. Wat deed hij? Hij maakte een achtkantige tafel! Simpel en het werkte. Of het waar is? Wie weet, het is ieder een leuk stukje trivia.

'Topless' toerden we verder en wisten alle regenbuien te omzeilen. Op ééntje na! Nu heb ik voor het opzetten van het kapje twee à drie minuten en een beetje ruimte rond de auto nodig. En net voor die ene hele grote zware regenbui was er even geen plek langs de weg om te stoppen. Toen er wel ruimte was, waren wij al redelijk vochtig en sputterend reden we verder naar Wick. Daar was het weer droog en op de markt hadden ze een 'Continental Market'. Duitse Bratwurst, Pralines uit België, Fromages de France en jawel: Poffertjes uit Holland. Ze smaakten prima in het Schotse land. Voor het avondeten namen we een portie 'Paëlla Valencia'

mee, die met een glas Spaanse wijn van die andere Duitse supermarktketen prima naar binnen te werken was.

Thurso – Durness.

Thurso was grijs, maar droog. In het Westen (onze rijrichting) zagen we het al weer hangen: grijs, maar niet droog, Toch doorzetten, want we wilden naar Durness. Heel veel jaren geleden waren wij er al eens geweest in een gehuurd VW kampeerbuisje. Wij hebben daar toen op de camping heftig staan te ‘shaken’ in een stevige Noordwester storm. We wilden wel eens weten of we in de caravan net zo kon schudden als in dat busje. Maar de omstandigheden waren geheel anders. Toen stond er een droge storm en nu een zeer natte wind. Op mijn persoonlijke lijst van ‘heerlijke fijne en spannende routes op de wereld’, kon ik er weer ééntje toevoegen. De A838 van Bettyhill naar Durness. Het viel mij op dat ik regelmatig steeds langzamer ging rijden om te genieten van onbeschrijfbaar en adembenemende uitzichten. Wat het wel even kort iets minder mooi maakte, was een afgrijselijk fel gekleurde touringcar uit Duitsland. Wel goed voor de Schotse nering, maar zo lelijk in de Schotse Hooglanden.

Door het niet al te beste weer werd er door ons gelezen, nog eens gelezen, gegeten en gedronken en veel geslapen. Toen we om een uurtje of 9 maar gingen slapen, was het al 7 uur lang niet droog geweest. Het was een soort sluierregen, die horizontaal voorbij kwam.

Met veel verwondering, verbazing en groot respect heb ik weer naar de wandelaars, de fietsers en de

motorrijders gekeken. Om onder barre omstandigheden je tentje op te zetten en dan met je natte kleren op je knieën naar binnen te kruipen is wel erg Spartaans. Ik sprak met Engelse fietser, die zijn spullen aan het inpakken was. Echt vrolijk was hij niet, want zijn tentje was ’s nachts gescheurd en alles was nat. Toen ik opmerkte dat hij misschien beter in Spanje of Portugal zou kunnen gaan fietsen, zei hij:

‘It wouldn’t be the same, would it?’

Hij had gelijk: ‘It wouldn’t!’.

Ook hier weer genoten van de vogels. Deze keer geen meeuwen, maar gewone spreeuwen en mussen. Nog nooit eerder had ik gezien dat mussen vrolijk met spreeuwen mee huppelden als die aan het foerageren waren. Een spreeuw wil nog wel wat hard aan een worm trekken, die dan afbreekt. Om het andere stuk ook te pakken, moet de spreeuw het eerste stukje dan even neerleggen, wat dan razendsnel door een mus wordt ingepikt. Slimme vogeltjes, die Schotse mussen.

Dat de Engelsen spreeuwen ‘starlings’ noemen is tot daar aan toe, maar dat mussen ‘sparrows’ heten, is nogal verwarrend te noemen.

Durness – Ullapool.

The road to Ullapool is ook niet echt lelijk. We genoten van droge en natte perioden. Nat of droog, het maakte weinig tot geen verschil: de vista’s zijn allemaal magnifiek. Als je dan op een berghelling 4 grote herten ziet, wordt alles nog net iets mooier. In Ullapool weer eens ‘black pudding’ gegeten en het beviel nog steeds. Het is wat brosser dan Hollandse bloedworst en heeft ook geen witte stukjes spek. Een aardige

camping gelegen aan het water en de regenbuien waren gratis. Maar ze waren minder heftig dan de vorige dag. Toch maar wat rondgereden en toen we uiteindelijk de Summer Islands konden zien liggen brak zowaar de zon door. Dat vergoedde een beetje de benzineprijs: £ 1.05. De vele fietsers hier doen het een stuk goedkoper.

De Schotten moeten vroeger wel heel erg stout zijn geweest, dat ze door de Goden nu zo gestraft worden met het weer. En dat terwijl het land en de uitzichten zo mooi zijn. Dat onschuldige Hollandse toeristen meegestraft worden is niet eerlijk. U begrijpt het: het weer was weer bar en boos van nacht. Als dit in Frankrijk was gebeurd, had ik Spartan en caravan omgedraaid en was naar huis gereden. Maar morgen zou het beter worden. Dat hoorde in twee dagen geleden ook al. Nog niet éénmaal hadden we buiten kunnen zitten eten. Maar we klaagden niet, want we waren nu eenmaal in Schotland en daar kun en moet je zulke weersomstandigheden verwachten. Eigen schuld!

Ullapool – Portree.

Behalve met landpunten heeft Anneke ook iets met eilanden. Nu is Skye niet voor 100% een eiland meer, sinds de 'Skye Bridge' er ligt. Maar het moest maar. We werden begroet met regen en zon en omgekeerd. Het kampeerterrein in Portree lag er vochtig bij, maar er was plek zat en we vonden zelfs een redelijk droog gedeelte. De vorige nachten overnachten we op campings, die direct aan het water gelegen waren, maar nu was het uitzicht 360 graden berg. Ook fraai voor de verandering.

De camping lag op een helling en niet één tent stond echt horizontaal. Dus ofwel, de tentbewoners lagen 's morgens gezellig met z'n allen aan de lage kant, of ze lieten het bloed naar het hoofd of naar de voeten stromen.

Er waren opvallend veel echte wandelaars, die ook echt kampeerden en zelfs eten kookten op een echte ouderwetse petroleum Primus. Het was de goedkoopste camping, waar we geweest zijn. £ 3 pp/pn. En de douche was in de prijs inbegrepen. Het waren vooral fietsers en wandelaars, die erg lang heel veel genoten van de warme douches. Tot nu toe hadden we slechts één doedelzak gehoord en twee 'gekilte' Schotten gezien. Vanmiddag kwam er een kilt bij. Uitkijkend over de camping kwam er een wandelende Schot aan, die naast ons zijn tent opzette. Het was een heel laag tentje en het was spannend om te zien, hoe hij dat deed. En het is beslist waar wat men zegt over Schotten die een kilt dragen. U weet wel wat ik bedoel.

Portree.

We werden wakker door het vriendelijke getinkel van grote regendruppels op het caravan dak. Mijn vage hoop dat het in de bergen minder zou regenen en minder zou waaien, bleef precies dat: een vage hoop. Een rondje Skye past ook heel goed in mijn top 10 van fraaie routes. Zeker als de B885 van Bracadale naar Portree er bij zit. Een klein museum bezocht, waar we konden zien hoe men vroeger hier leefden. Met heel weinig en met inventief gebruik van lokale middelen zag men kans om te overleven. Zo maakten ze

van heidetakken een heel grof gevlochten soort touw, dat ze dan weer gebruikten om de dakbedekking op de plaats te houden, door er grote keien aan te hangen.

Tijdens de rit werd het weer iets beter en lukte het de zon heel fraaie regenbogen tevoorschijn te toveren. Ze waren allemaal dubbel en van een helderheid, die je zelden tegenkomt. Dat is dan weer het ‘voordeel’ van het regen ‘nadeel’.

Zonder regenbuien geen regenbogen.

Portree – Crianlarich

Voor de verandering werden we niet wakker met regen en/of wind, maar was het gewoon grijs. We moesten weer verder en waren toch wel blij met de brug. Toen we bij het mooie kasteel Eilean Donan kwamen was het weer plotseling heel wat prettiger geworden. Het kasteel is wel zo toeristisch dat er een doedelzak speler voor staat en er entree betaald moet worden. Maar met een beetje passen en meten is er nog best een foto van te maken zonder er een toerist op te krijgen.

Het weer werd steeds fraaier en de A82 van Fort William is behoorlijk spectaculair en zeer de moeite waard.

Voor het eerst een hele droge dag beleefd en konden we buiten voor de caravan het avondeten nuttigen.

Crianlarich – Stirling

We werden wakker door een luidruchtige koekkoek en met stralende zonnenschijn. ’t Kappie eraf en op naar Stirling. Het ligt aan de rivier the Forth en op de grens van de High- en de Lowlands. Echt een plek waar nogal wat afgeknokt is in de loop der tijden.

Stirling

Het heeft een mooi oud gedeelte, maar ook een hamburgertent, een kippentent, een Euromaster, stoplichten en file’s.

We waren weer helemaal terug in de ‘civilisatie’. Ik had het niet echt gemist, maar was plotseling wel blij met een bandenreparatiebedrijf. Zittend in het zonnetje op een prettige camping, tijdens de ‘dram’ voor het eten, viel mijn oog op een glinsterend ‘dingetje’ op de linker voorband van de Spartan. Het bleek een stevige Schotse spijker te zijn. De lokale QuickFit had het snel gerepareerd.

Richting LochLomond naar Alexandria gereden waar Anneke in het Antartex Village kon snuffelen tussen de sheepskins, de kilts, glasgeblazen snuisterijen, terwijl ik me lekker stond te maken in een whisky shop. De eigenaar vertelde me dat een scheut ‘water of life’ de porridge een stuk lekkerder maakte.

Dat snapte ik zelfs nog wel.

Verder naar het Zuiden en met een dag vol zonnenschijn, was de doos met poedersuiker boven Schotland uitgestrooid en stond de Meidoorn in bloei. De gele felheid van de Brem werd wat minder, maar als compensatie zagen we heuvels bedekt met de blauwe waas van Bluebells.

Het kasteel in Stirling is de moeite van een bezoek waard (vergeet de keukens niet).

Stirling is ook bekend door het National Wallace Monument.

William Wallace is één van de vele Schotse helden. In 1297 won het Schotse leger onder zijn leiding een beslissende slag tegen de Engelsen. Hij stond

bekend om het gemak waarmee hij een joekel van een tweehandig zwaard wist te hanteren.

De film 'Braveheart' is gebaseerd op deze held. Een lokale beeldhouwer heeft een beeld van Wallace gemaakt en hij lijkt verdacht veel op Mel Gibson. Vele Schotten vinden dat absoluut niet terecht. Er zijn al diverse 'aanslagen' op het beeld geweest en om het beeld te beschermen staat er nu een groot stevig hek om heen.

De volgende morgen werden we wakker door een blatend lam, dat z'n moeder kwijt was. Maar dat is ook Schotland. Door omstandigheden liep Anneke niet meer zo kwiek als een kwartel. Daarom waren de 'Hop on-Hop off Sightseeing Buses' een geweldige oplossing. Je laat je de eerste keer helemaal rondrijden, onthoud de leuke en interessante plekken en stapt daar tijdens de tweede ronde uit. Na gedane zaken pak je gewoon de volgende bus weer. Vanuit Stirling zijn zowel Glasgow als Edinburgh prima per trein te bereiken

en beide steden zijn zeer de moeite waard.

Stirling – Newcastle – Ymuiden – Huis

Helaas zat het er weer op. Een week of twee heerlijk helemaal anders.

Geen TV gezien, geen radio gehoord, geen krant gelezen, alleen maar boeken. Van die lekkere dikke pillen vol avonturen, schurken, helden en mooie vrouwen en/of mannen. Geen contact met het thuisfront, alleen ging het mobieltje iedere dag even aan van 16.00 tot 17.00 (lokale tijd). En dan alleen nog voor heel belangrijke dingen: geboortes, huwelijken, scheidingen en dergelijke.

En die verandering is heel goed voor de mens, iedereen zou het zo nu en dan moeten doen.

Wilt U ook een rondje Schotse Hooglanden, doe het dan als de Brem bloeit, voor de echte vakantieperiode en niet als de 'Midges' losgelaten worden.

C. F.

Spartan meeting september 2006

Wat waren het er veel!

Als ik wilde tellen, waren we aan het rijden en lukte het niet en als we stil stonden, dacht ik er niet aan.

Maar het was een prima opkomst. Zeer internationaal ook, door de gele Belgische banaan en de twee Britse rechtsstuurders. Over die twee Belgen, die het maar niet kunnen laten in een ander Engels automerk op de Spartan evenementen te komen, zal ik het even niet hebben. Zoveel auto's maal twee en dan heb je twee keer zoveel mensen.

Het mooie was dat ze het allemaal geweldig naar hun zin hebben gehad. En daar hebben ze behalve Onze Lieve Heer (voor het mooie weer) Marita en Mario (voor de rest) voor te danken. Die hadden een prima evenement in elkaar gedraaid. Bedankt, van harte! Het begon al in Urk (of is het op Urk?). Een geweldige grote parkeerruimte, die behalve bijna leeg ook helemaal gratis was. De koffie was op loopafstand en heel goed te drinken. Ik heb genoten van het geknutsel van velen met de Tom Poesen (of is het Tompouces?). Ik bedoel die dingen met het paarse glazuurversplinterende bovenlaagje. Als je er een vorkje op zet, spuit het (niet minder tandbedervende) zachte tussenspul er tussen uit. Ik heb het twee maal voorgedaan en zal het hier nog éénmaal uitleggen voor allen die het nog niet weten. Je draait het ding om, en pakt het, nu bovenliggende, onderste plakje eraf er verorbert het. Dit is namelijk het minst lekkere gedeelte van de edele Tompouce. Ben je hier doorheen, dan heb je een heerlijke zoete

bijtklare lekkernij over, die zonder probleem te nuttigen is. Dus niks geen vorkjes of mesjes, gewoon met de klauwtjes!

De rondleider bij de bijzonder dieronvriendelijk palingrokerij zou een cursus rondleidingen moeten volgen. Welwillend heb ik het droeve verhaal over z'n vader's pinkie aangehoord en wat zijn epilepsie met de paling in het algemeen te maken had, bleef onduidelijk. De video was zeer slaapverwekkend en na de eerste fuik ben ik weggedommeld en werd weer wakker toen één persoon begon te klappen. Als ik er achter kom, wie dat was, is hij/zij nog niet van mij af.

Toen werd het werken voor de Spartans. Met de M&M's voorop, over de kaarsrechte routes in het nieuwe land en de kronkelende wegen en dijken in het ouwe. Via prachtige stadjes, zoals Vollenhove en Blokzijl kwamen we in Giethoorn aan. 'En route' konden we genieten van een knabbelzak met broodjes, dranken en vruchten. Wat onderweg ook vermeldenswaard is, was de leuke band! Eén leuke band en een paar honderd meter kronkeldijk wordt bezet door Spartans. Het was een mooi gezicht. Het gezicht van de leuke band eigenaar zag er ietsje bezorgd uit, maar omdat er zoveel deskundige helpende handen waren, was het zo gefikst en kon er weer doorgetuft worden.

Giethoorn is altijd een belevenis. Met de leus 'het Venetië van het Noorden' ben ik het nooit eens geweest. Je gaat toch ook geen Spartans met Rolls Roycen vergelijken? Er kon gewandeld

worden en winkeltjes bezocht, waar bij- zonder nutteloze frutsels aangeschaft konden worden (en dat gebeurde dan ook). Persoonlijk kwam ik niet verder dan de tweede uitspanning, waar het bier goed was. Het was zeer prettig om als toerist alle andere toeristen voorbij te zien komen. Vooral het gekluns van de vele bootjes was een genot voor het oog. Daarna nog een korte rijtoer door het Beulakker en Belter Wiede gebied, waar ik in mijn jeugd van heel wat zeiluren heb mogen genieten en we waren in Zwartsluis.

Een Hollandse stad, waar nog genoeg kerken zijn, die ook nog redelijk vol zitten op zondag en kroegen en café's vroeg dicht gaan. Ook is het de stad waar de in Nederland wereldberoemde Buisman fabriek is gevestigd. De jongeren onder de lezers zullen niet weten wat ze daar maken en dat houden we zo, anders gaat iedereen het gebruiken en is de lol er weer af.

Het parkeergebeuren bij het hotel 'Zwarte Water' was heel goed geregeld. Nog nooit heb ik mijn ootje op een tapijt in zo'n grote ruimte mogen laten overnachten. Ook prettig was dat de auto's topless konden blijven. Toch was weer een team, dat de kap opzette. 'Macht der gewoonte', werd er bij gezegd. 't Zal wel, maar volgens mij was het gewoon een beetje uitsloven om te laten zien hoe snel zij dat wel voor elkaar konden krijgen.

De drankjes op het terras aan het water, met dommelende eenden, met ondergaande zon, smaakten best en het diner zal bij velen de weegschaal weer hebben doen doorslaan.

Na een warme nacht was iedereen goed op tijd bij het ontbijt. En dat was ook niet echt slecht. Je bleef gewoon heen en weer lopen. Dat was ook weer goed voor de weegschaal.

Toen kwam er een mooie tocht richting Drente. Ik had een tijdje het voorrecht voor één der Britse Spartans (die van Piet Bruin, in Engeland beter bekend als Pete Brown) te mogen rijden. Een goede chauffeur weet bijna altijd wat er achter hem gebeurd en moet dus veel in de spiegel kijken. Iedere keer werd mijn blik naar zijn linker voorwiel getrokken. Het stond schuin, behoorlijk schuin. Op het laatst durfde ik bijna niet meer te kijken, bang dat het achter mijn ogen om zou klappen. Bij een stop heb ik Pete toch maar eens even gevraagd of hij het wel wist dat hij er zo schuin bij reed. Ja, dat wist hij, alleen niet dat het zo erg was. Hij had wat zitten vogelen met de camber van zijn voorwielen en was waarschijnlijk links iets te enthousiast geweest met het afstellen. 'No problem'. Toch zorgde ik dat daarna een Spartan met recht opstaande wielen achter me reed.

En toen waren we in Veenhuizen. Het was te merken dat het gevangenis museum nog niet echt lang aan het draaien was. Mooi, goed en ruim opgezet, maar hier en daar waren er nog wat haperingen. Zo zit het me nog steeds dwars dat ik geen kroket heb kunnen bemachtigen. De gesplitste rondleiding was zeer de moeite waard en nog educatief ook. Het was interessant te zien, hoe straffen en gevangenschappen in de loop der eeuwen zijn veranderd. Niet dat het veel verschil maakt, want de

bajessen zitten nu ook nog barstens vol. Zelf had ik ook nog in Veenhuizen gezeten kunnen hebben. Toen ik in dienst moest (heeel lang geleden), wilde ik niet. Dan was er de keuze: 2 jaar Veenhuizen of varen bij de Nederlandse Koopvaardij. Nu wilde ik dat laatste toch al, dus heeft Veenhuizen mij moeten missen. Zeker en vast ga ik nog wel eens terug naar het museum om het allemaal nog eens rustig te bekijken. Voor de verandering hoefden wij nu

eens niet al te ver rijden om thuis te komen. We waren: 'Ohne Top' vertrokken en ondanks dat het weer aan het veranderen was, kwamen we ook zo weer thuis. Dat gebeurt niet vaak in Nederland. Afgezien van de epileptische rondleider (eigenlijk was hij toch wel leuk) en de gemiste kroket was het een geweldig Spartan weekend en laten we hopen dat er nog vele mogen volgen.

Sept. 2006 C.F.

Alweer een Schotse tocht, die niet helemaal droog bleef.

Toen we Friesland verlieten, regende het. Toen we over de sluizen in IJmuiden reden, regende het nog. Toen we diep in de King of Scandinavia stonden en het dus niets meer uitmaakte, werd het droog. Soms lachen de goden een Spartan niet toe. Wat wel meeviel, was de wind. Die was er bijna niet. Van de vorige overtochten wisten we nog dat drank en voedsel stevig aan de prijs waren aan boord. Om de Noorse (Deense?) eigenaren niet rijker te maken dan hoogst noodzakelijk, hadden we een pak thuis gebakken, gesneden en belegd bammetjes meegenomen. Voor de alcohol verslaving was het heupflesje whisky en een paar flesjes cola meer dan voldoende. Omdat niemand met een beetje normaal verstand begin Maart naar Schotland gaat, was de King alles behalve vol. Niet dat het iets uitmaakt; de schuit vaart er geen knoopje sneller door. In de twee persoons hut mocht ik in het bovenste klapbed slapen. Was goed te doen, alleen mankeerde er, volgens ons, iets aan de airco. Het was warm! Zeer warm zelfs. We hadden moeten klagen, maar helaas deden we het niet. Volgende keer pak ik ze. Deze maal hadden we wel voor het ontbijt geboekt (kostte wel dik • 13 pp). Nou, dat hebben ze geweten. Ik moest het er tenslotte wel uithalen. Eerst een Frans ontbijtje; wat yoghurt en een croissantje. Daarna een Engels ontbijt met 'bangers' (eigenlijk niet te

pruimen, die dingen), bacon, scrambled eggs, gebakken tomaat (ook niet echt lekker), etc. Toen een Continental ontbijt (wat dat dan ook mag betekenen). Daarna ben ik nog even terug gegaan, om alles te proeven, wat niet in één van de vorige ontbijten terecht was gekomen. Dit alles doorgespoeld met vele koppen thee (met melkie-melkie). *(Toe maar jongens; de beuk erin Red.)* Engeland lag te blinken in de zonneschijn. Met een beetje fantasie leken de witte gebouwen en huizen wel een beetje op 'White Cliffs'. Leuk om zo binnen te komen. Navigatiehulp, Tante Miep, bracht ons door, om en langs NewCastle. Zelfs de twee vlakbij na elkaar liggende roundabouts (die ik al twee maal eerder fout had gepakt) gingen deze maal probleemloos. Als Anglofiel en veelvuldige bezoeker van 'The British Isles' lukt het links rijden zonder enige moeite. Toch ben ik iedere keer blij er even aan te kunnen wennen door rustig door een stad te rijden met Miep als grote hulp. Het was weer goed onze vrienden te zien. Om het te vieren had onze gastvrouw een geweldige 'oxtail' klaargeemaakt. Het was jaren, jaren geleden dat ik het voor het laatst had gehad. Mijn moeder maakte het vroeger nog wel eens. Het bracht heerlijke nostalgische herinneringen naar boven. Het was een geheel droge dag geweest en laat de daarop volgende dag ook heel droog beginnen. Omdat het droog,

zonnig, edoch wel koud was, maakten we een tocht door de Scottish Borders naar Loch St. Mary. Langs een aantal reservoirs (voor drinkwatervoorziening) en over 'single lane' wegen, 20% omhoog/omlaag en 'unsuitable for coaches and caravans'. Het was het bekende Zuid Schotse landschap; mooie ronde heuvels, afgegraasd door zwart geneusede schapen met van die lieve schattige lammetjes, lekker hoor!. De lammetjes bedoel ik. Helaas reden we niet in de Spartan, maar in een Japanner. Ik moet onthouden dat dit gebied voor een uitgebreide rijtoer in een 'echte' auto ook zeer geschikt is. Zo vroeg in het jaar en zeker op een doordeweekse dag zijn er geen of weinig toeristen te ontdekken. Dat maakt het stoppen voor lunch in één van die kleine restaurants aan de kant van de weg zo plezierig. Je hoeft dan niet lang te wachten op je 'egg and haggis sandwich' en je koppie thee (weer met melkie-melkie).

Het bleef maar droog en we waren echt bang dat er iets fout was met Schotland. Maar tot onze grote opluchting begon het om 1700 hr te regenen en hard! Zelfs de lokale Schotten vonden deze regenval nogal heftig. Zeker toen het ook nog ging hagelen en sneeuwen. Na de natte nacht even binnen in de Spartan gesjeekt op eventuele wateroverlast. Helemaal niks te vinden, zo droog als een geheelonthouder. Nu had ik wel de kap over de zijruiten gedaan? en dat werkt wel. Uiteraard bleef het regenen. Dus was het een prima gelegenheid om vliegtuig video's te bekijken. Mijn vriend mag je rustig een vliegtuigfanaat noemen. Hij had net een

breedbeeld, HD ready, flatscreen LCD TV met surround sound aangeschaft. Het geluid van de Rolls Royce Merlin motoren van de Spitfires klonk zeer indrukwekkend. Omdat de dames een verzameling van iets ouds gingen bekijken, waren wij dus alleen thuis en kon het geluid dus luid, erg luid en zo hoort het ook. Na de ossenstaart van gister was de door mijn vriend eigenhandig gemaakte curry het tweede culinaire feest. Wie zegt dat je in Engeland niet goed kunt eten? Hij had zelfs een fles wijn gevonden, die er bij paste. Toen werd het Zaterdag en het bleek een perfecte Schotse dag. Grijs, regen en wind, gewoon gaaf. Lekker lang geontbeten en toen het even droog was, vlug de dakgoten van vrienden en burenschoongemaakt. Ze zijn allen iets ouder en niet zo handig meer. Toen was het Rugby op TV. Net als voetbal staat ook rugby niet echt hoog op mijn lijst van leuke dingen om naar te kijken. Maar om in Schotland, Schotland te zien verliezen van de Ieren is wel apart. Toen daarna Wales ook nog ingemaakt werd door het team van Bella Italia, hadden we wel een paar 'drams' van het lekkere vocht nodig om weer bij te komen.

De volgende dag was het weer veel beter. Er was geen wind!

Om dit heugelijke feit nog leuker te maken, was er meer Rugby. Engeland tegen Frankrijk. Toen de match in het Londonse Rugby Stadion 'Twickenham' afgelopen was, stond de hele tent op z'n kop. De Fransen konden met een geweldig pak op hun 'derrière' de Eurostar terug naar Parijs nemen. 26 tegen 18, niet slecht voor de Britten. Om de

overwinning te vieren, moest er weer ge'dram't worden, ook niet slecht. Om 1800 hr begon het echt lekker hard te regenen en dat deed het om 0200 hr 's nachts nog steeds. De schuin aflopende straat voor het huis leek wel een waternival. En de Spartan maar stil staan in de spetters. Bij het vertrek de volgende morgen, bleek er toch wel water naar binnen gekomen te zijn. Tijdens de bouw, 12 jaar geleden, had ik een inspectie luikje gemaakt boven de ruitenwissermotor om er wat makkelijker bij te komen. Het luik zit onder de achterste louvres van de motorkap. Bij een normale regenbui is het dicht genoeg, maar urenlang in werkelijk stromende regen is iets teveel. Het water druppelt dan gewoon tussen de pedalen door. Ik ga er maar wat ducttape overheen plakken, zeker als ik weer naar Schotland ga. Om op de terugtocht nog iets cultureels te doen, leek het ons wel een goed idee om Hadrian's Wall weer eens te bekijken. De parkeerplaats lag een stukje wandelen bij de muur vandaan. We wilden wel, maar hebben het toch niet gedaan. Er stonden een aantal auto's en in twee ervan zaten personen. En die deden niets, behalve stil zitten. Omdat de mogelijkheid aanwezig was, dat die personen misschien wel geïnteresseerd waren in de inhoud van onze auto, plus het gegeven dat een Spartan niet echt is af te sluiten, deed ons besluiten de 'Wall' de muur maar te laten. Een aantal mijlen verder was een

Romeins Fort te bezichtigen. Tegen betaling, dat wel, maar 't ootoetje kon recht tegen over de ingang staan en werd dus bewaakt. Iedere keer als ik zo'n fort bezichtig kom ik weer onder indruk van alles wat er zo'n twee duizend jaar geleden daar allemaal heeft plaats gevonden.

Ik probeer me dan altijd even te verplaatsen in die periode: de drukte in zo'n fort, de geluiden en de geuren. Er was een klein museum bij, waar een aantal interessante gebruiksvoorwerpen, wapens, amuletten en dergelijke te zien waren. Ook hingen er een aantal uiterst lelijke afbeeldingen, die lieten zien hoe die gasten er hebben uitgezien. Toch wel interessant.

In NewCastle viel mijn oog op een auto met een toch aparte tekst op de bumper. Vlug het cameraatje gepakt en een fotootje gemaakt, want hoe vaak zie je nu het woord

'plasmaandsatellite'?

Voor ons was het volkomen nieuw. Na een rustige overtocht, kwamen we met prachtig weer in Holland aan. Er zat een 'Touch of Spring' in de lucht en het was bijna topless weer.

Het was een prettig bezoek geweest, Wij hadden genoten, de Spartan was ook tevreden, op een klein plasje water na en we doen het nog wel eens over, denk ik.

Maar voor het weer hoeft je het niet te doen.

Maart 2007 C. F.

Gas d'erop en d'er overheen.

Vogezen 2007

Meestal doet mijn zoon mee aan verre sportieve autobezigheden. Maar het hebben van één vrouw (met baan), twee kleine kinderen en een aankomende verhuizing maakten zijn deelname onmogelijk.

Lang geleden had ik Lauw Meijers al eens gevraagd of hij misschien geïnteresseerd was om eventueel reserve navigator te zijn. Dat was hij en dus ging hij mee.

Twee Spartan eigenaren in één Spartan door de Vogezen. Daar moet rottigheid, geschreeuw, trammelant, ruzie en dergelijke van komen, zou je denken. Nou dat gebeurde mooi niet. Er is geen onvertogen woord gevallen.

Ik was de oudste (wijste en sterkste?) en we gingen in mijn auto. Ik was de driver en dus de baas. Bovendien was het prachtig weer, de Vogezen heel mooi en het werk niet al te heftig. Als extra passagier had ik Tante Miep en was het navigatie werk dus ook niet al te zwaar.

We kennen Lauw allemaal wel een beetje en we weten dat hij tegen alles aankletst als het maar lang genoeg stil staat. Zolang dat geklets over auto's en motoren gaat, zit je bij de deelnemers aan de Vogezen Rally wel goed. Want ze hebben net als wij wel 'iets' met auto's. En er waren weer plaatjes van wagens bij: MG's, Corvette's, Rolls Royce Silver Shadow's, een Ford Escort, een Donkervoort, maar om te

laten zien dat er absoluut niet gediscrimineerd wordt: er was ook een Golf Cabrio.

De dag voor vertrek had ik de 'geheime en zeer vertrouwelijke' gegevens ontvangen met alle controlepunten (met kleine situatieschetsen) op een zwart/wit kopie van de redelijk gedetailleerde Michelin kaart.

Zodoende wist ik waar de punten gelegen waren, waar wij moesten zijn om als BRT (Bemande Route Controle) stempels op controle kaarten van de deelnemers te zetten. Om helemaal zeker te zijn van de juiste posities, bekeek ik alles nog even op Google Earth. Ik zocht een dorp of stadje op in de buurt van het CP (controlepunt), zoomde in en kon zo werkelijk heel nauwkeurig de plek vinden. Even afdrukken en alles aan Tante Miep vertellen en klaar was ik. We konden zo overal naar toe rijden.

Iedereen vraagt zich nu natuurlijk af, waarom ik Lauw er dan nog bij moest hebben als navigator. Nou, voor de gezelligheid natuurlijk en zelfs met alle moderne hulpmiddelen is een menselijke kaartlezer echt nog wel nodig en het extra paar ogen is ook belangrijk.

Twee keer heb ik hem echt fysiek nodig gehad. Mijn Spartan heeft de nare gewoonte om als de motor goed warm is gewoon niet te starten. Veel heb ik er over nagedacht en veel ook gedaan, maar niets hielp. Ook nu volgde

er een grote stilte bij het indrukken van de startknop. In zo'n geval is een sterke duwer best wel handig. En duwen kan hij als de beste. (Moeten we onthouden voor volgende Spartan ontmoetingen).

Bij de rally organisatie is ook altijd een technische groep. Eén van die gasten is taxateur en reparateur van klassieke wagens en wat hij niet weet van auto's, moet nog uitgevonden worden. Toen hij hoorde van de startmoeilijkheden, vertelde hij dat het bij sommige Bosch starters een bekend probleem was. De startmotor zit redelijk dicht bij de uitlaat, die, zeker met een katalysator, behoorlijk heet wordt. En als de solenoïde goed warm is, zet de kern uit en blijft steken in de spoel en doet niets meer. Als alles is afgekoeld, kan er weer normaal zonder problemen gestart worden.

Toen ik na de rally de startmotor losmaakte, meende ik mij te herinneren dat er vroeger nog een hitteschild op geklemd zat. Dat was er niet meer, dus heb ik er maar ééntje gemaakt van een ouwe nummerplaat en een slangenklem. Het zal zeker niet schaden. Daarna heb ik de solenoïdekern gedemonteerd, in de kolomboormachine vast geklemd en met oplopende gradaties schuurpapier mooi glad gemaakt en gepolijst. En klaar was Kees.

Was Cees maar zo klaar geweest in 2006 tijdens de Alpen Tour Rally. Op de terugweg van Antibes naar Friesland (een dikke 1500 km, zo'n kleine 20 uur rijden) is de motor niet uit geweest, omdat we bang waren niet meer te kunnen starten. En dit euvel had

ik onderweg ook gemakkelijk kunnen klaren.

Maar dit stukkie gaat over de Vogezen rally en niet over mijn problemen met de starter.

Goed, de Vogezen. Wat valt er over te vertellen? Het is gewoon een mooi gebied. Vanaf een hotel bij Metz reed de karavaan via een aantal controlepunten naar Gerardmer. De rit er naar toe was genieten. Het gele koolzaad op de glooiende landerijen was over zijn grootste geligheid heen, maar nog steeds fraai. De frisse lichtgroene loofbladje tussen de donkere naaldbomen op de hellingen zagen er ook lekker uit. De strak blauwe koepel over alles heen maakte het plaatje compleet.

Wij hadden een leuk eerste controlepunt bij een meertje, vrij simpel eigenlijk. Wij stonden heel duidelijk zichtbaar op een oude slinger in de weg, waar je slechts van één kant in mocht rijden. Er stond een groot bord dat het duidelijk aangaf. De echte jongens hadden daar geen probleem mee, reden een stukje door en benaderden ons van de goede kant en kregen op de juiste plek op hun controle kaart een stempel. Degenen, die het bord negeerden en van de verkeerde kant kwamen kregen twee stempels (fout, 30 strafpunten). Na het uitdelen van de punten vroeg ik ze pas, waarom ze dat nou gedaan hadden. En nu maar hopen dat ze het nooit weer doen.

Het controlepunt de volgende dag was, wat wel een 'verneukpunt' genoemd wordt. Wij stonden duidelijk zichtbaar opgesteld en een BRC

(bemande route controle) gaat boven een ORC (onbemande route controle) maar een beetje navigator kon duidelijk zien dat wij niet op de juiste plaats (er is een speling van 50 meter) stonden. Honderdvijftig meter verderop was de goede plek (achter een Maria beeld) gemarkeerd met een oranje vlag met een letter. Als ze dus bij ons langs kwamen voor een stempeltje, konden ze het krijgen en hadden ze lekker dertig strafpunten aan hun broek hangen. En dat vonden wij leuk.

Bovendien stonden wij op een punt, waar we de deelnemers van verre konden zien aankomen. Ze moesten een weg oversteken, waar een stopbord stond. Als ze dat negeerden, kregen ze ook strafpunten en dat was ook weer leuk voor ons. Daar waren we voor ingehuurd.

De titel van dit stukkie komt ook bij dat punt vandaan. Een nogal snelle auto had een tijd achter drie deelnemers, die samen reden, gehangen. Kronkelwegje, geen kans om in te halen, frustratie en dan staan de voorgangers nog stil ook bij een kruising. En dat is een grote 'no-no' bij het rallyen. Een goed navigator weet voor de kruising al welke kant op gereden moet worden. Toen kwam dus de kreet: "Gas erop en er overheen." Gelukkig nam de chauffeur slechts de eerste helft van de opdracht letterlijk en stooft erlangs i.p.v. er overheen. Wel kregen ze strafpunten, omdat ze niet gestopt waren.

Lauw is zijn werkend leven begonnen in de elektro techniek. Hij

kan dan ook lyrisch worden van hoog- en laagspanning leidingen, die hier en daar het landschap verpesten (vind ik, Lauw niet). Hij volgt voor de gein een fotografie cursus en loopt daarom constant met z'n camera in aanslag te zoeken naar de schoonheid van elektriciteitspaalverdeelkasten en andere fraaie objecten.

Moet je even voorstellen. Je rijdt als niets vermoedende Franse boer door het fraaie heuvelachtige land en ziet daar op een weggetje tussen het lente groen een antiek uitzierend autootje staan (onopvallend groen) met een piknik tafeltje, stoeltjes, één zittend figuur (met een stempeltje) en een ander mannetje staat met een vette camera een verdeelkast bovenin een telefoonpaal te fotograferen. Dan denk je toch wel: 'Ils sont fous, les Hollandais!'

De volgende dag hadden we ook weer een prachtig 'instink' controlepunt. We waren, uiteraard, ruim op tijd ter plekke en moesten daarom ook redelijk lang wachten tot we de eerste stempels konden uitdelen.

Het blijft leuk: komt een sportief wagentje aanrijden, stopt, en dan zie je van die vragende blikken op beider gezichten. Je ziet ze denken: is dit nou wel het goede punt of staan die twee gasten me nu weer te belazeren? En wij maar weten van helemaal niks niets: wij zijn slechts officials. Leuk hoor, voor ons.

Helaas waren er ook een aantal ongevallen. Een Triumph raakte rechts van de weg, iets te heftig tegen gestuurd met te hoge snelheid, schoot over de

weg en rolde een paar maal om aan de andere kant van de weg. De navigator had niets, de bestuurder werd in het ziekenhuis van alle kanten gefotografeerd en had wel hier en daar een scheurtje, maar niets gebroken. De voiture moest wel op de trailer terug.

Dan was er nog de Ford Escort, die bij een laag hangende zon en een vuile voorruit op een weg met haarspeldbochten even een speld miste en een auto met een Belgisch echtpaar in de flank raakte. Er was alleen maar blikshade en er kon doorgereden worden.

En dan was er nog de Porsche, die even niet verder kon. Nu kan ik mij over Porsche's nooit erg druk maken. Voor mij blijven het toch min of meer iets platgedrukte Volkswagen Kevers. De bestuurder van deze supersnelle VW zag de afslag naar de piknik iets te laat en dacht dat hij het nog wel kon halen. Vol rechtsaf, vol op de rem en dan mag je ABS, ESP, GPV, ANWB en wat nog meer hebben, op een grindpad doe je dan echt niet veel meer. En dus schoof het ding van de weg af. Op zich niet erg, alleen stond er net op die plek een elektrische verdeelkast. En die lag wel mooi plat te wezen onder die super VW. Niemand durfde er echt dicht bij te komen, want stel je voor dat er 380 Volt

op stond. Het bleek ook wel mee te vallen, het was een 24 volt verdeelkast voor een telefoonnet. Dit ootje moest ook op de trailer richting Holland.

Verder werden alle kleine en grote problemen opgelost en gerepareerd door de uitermate kundige technische hulpafdeling. Eén vrouw, één lekke band en er stonden minstens 5 man klaar om te helpen. Een Rolls werd geholpen aan wiellager met iets teveel speling om nog leuk mee te kunnen rijden. Zelfs voor een Triumph met een afgebroken wielbout was er redding. Er wordt gewoon van een niet passende bout een passende gemaakt. Goed van die gasten, hoor!

De laatste avond was bij iedereen de spanning eraf en werd het echt gezellig. We lagen pas om een uurtje of drie in bed en om zeven uur liep de wekker al weer af, omdat het toch wel een redelijk stuk rijden was naar het Hooge Noorden.

We waren bloot weggereden, waren tijdens de rally bloot geweest en kwamen bloot weer thuis. De auto was nog heel, wij ook en hadden het nog eens prima naar het zin gehad ook.

Wat wil een Spartan eigenaar nog meer?

Mei 2007 C. F.

Dorsten 2007

Het was een moeilijke keuze:

Newark of Dorsten.

Newark en Engeland blijven **vette** trekpleisters.

Maar de kosten blijven **vette** minpunten.

Dus werd het DORSTEN.

Tweemaal eerder werd het stadje en de vliegshow al door een aantal Spartanen bezocht. Zij vonden het toen erg leuk en van de Dorstenaren mochten we terug komen.

Ondanks grijs weer en regendreiging was het 'ohne top' weg uit Fryslân. Het bleef droog, maar éénmaal in Duitsland werd de 'natte' dreiging wel erg groot.

Op de Autobahn stooft een Spartan met grote snelheid aan ons voorbij.

Uiteraard was het Ron Bijl met dochter Jessica. Wat hij kan, kan ik ook vast wel, dacht ik, dus: gas op de plank en bij 148 km/uur (digitaal) kreeg ik het idee dat we iets op ze inliepen. Dat was over en voorbij toen een bestuurder van een auto met Nederlands kenteken hoog nodig 5 vrachtwagens moest inhalen.

Deze landgenoot deed het uiteraard met Hollandse (dus zuinige) economische snelheid. Toen zijn inhalen verleden tijd was, was de 'Bijl Bolide' al zo ver in de verte verdwenen, dat bijblijven, laat staan inhalen, onmogelijk was.

Dus reden wij ook maar economisch (111 km/uur) verder en werden ingehaald door Pauline en Rogier. Wat zullen zij een plezier hebben gehad met 't kappie dicht. Het begon namelijk te regenen. Het was zo'n bekende lekkere zomerse plensbui: druppels van

ongeveer een kwart liter en recht naar beneden.

Binnen twee minuten was de Autobahn een soortement rivier geworden, zelfs de alloctonen reduceerden hun snelheid tot een slakkengangetje van 60 km. En dat wil wat zeggen bij de Oosterburen. Wij begonnen al snel goed nat te worden. Stoppen op de vluchtstrook is gevaarlijk, mag niet en dat deden we dus ook niet.

Snelheid maken was bij deze waterval onmogelijk. De meeste Spartans lijdten aan het probleem dat ze regendruppels aan beide zijden van de voorruit deponeren. En met wissers slechts aan de buitenkant werd het zicht snel heel slecht. Toen we eindelijk een P-Platz op konden rijden, waren wij nat, zeer nat zelfs. Het enige wat nog droog was in de auto waren de stoelzittingen. Tegen de tijd dat we, weliswaar, razend snel het kappie erop hadden, waren die zittingen ook zeiknat. Het gevolg daarvan was weer, dat onze derrière's, (tot nu toe droog) bij het verder rijden ook nat werden.

Equipe Bijl had een viaduct gevonden om te schuilen en Pauline en Roger hielden hun haar droog omdat ze, als watjes, dicht waren vertrokken.

Enfin, kachel vol aan, steamy windows, zwetend en zuchtend en dampend arriveerden we bij Gasthof Freudenberg, waar reeds aanwezig waren: Coby, Eugene, Rianne, Joop, de M&M's, Pauline en Roger. Na ons kwamen, na hun schuilbeurt, Jessica en Ron er nog bij. Er stonden dus zes

?fraaie? voorbeelden van English Design/Dutch Construction skills bij elkaar. In colonne reden we naar het vliegveld(je), waar zelfs op zaterdag al van allerhande vliegtoestanden gebeurden. Het bleef regenachtig en dus zaten we gezellig tussen de droogtes door op stoeltjes onder de plu's. Het was weer leuk om met een ploegje bij elkaar te zijn. Er werd weer behoorlijk wat afgekletst.

Anneke en ik voelden ons wel even gediscrimineerd, buitengesloten en voorbijgepasseerd, toen bleek dat Rogier alle bagage naar het hotel had gebracht. En wij waren daar niet in gekend.

Express? Toevallig? De excuses waren groot, maar het kwaad was al geschied. Echt erg was het niet, want toen de anderen naar het hotel gingen lopen, moesten wij wel met de auto. En het zag er zo regenachtig uit, dat de kans dat de wandelaars een tuchtige Duitse regenbui zouden ontmoeten groot was. Helaas, ze hielden het droog.

Het hotel, door Rogier uitgekozen, was prima. We zijn allen benieuwd of dit hotel over twee jaar nog bestaat. De vorige hotels, waar we ooit logeerden, zijn na het Spartaanse bezoek opgehouden met bestaan.

Hotelkamers goed, bier goed, eten overdadig en goed, wijn goed en de conversatie ook best goed. Alleen moet je met Rianne altijd oppassen. Ze had, volgens mij, net een assertiviteitscursus achter de rug. Gaf je één klein bekje, kreeg er minstens twee grote bekken voor terug.

Er werden diepgaande gesprekken gevoerd tot diep in de nacht. Ik heb

daar niet aan mee gedaan. In mijn jeugd heb ik een zeer Kristelijke opvoeding genoten en heb dus wel genoeg geleden. Na een, voor bijna iedereen, goede nachtrust, stond er een geweldig ontbijt klaar. Wilden we nog meer Brötchen, dan ging de ietwat nicherige ober de straat over om bij de Bäckerei een nieuwe lading te halen.

Om te laten zien, dat Anneke en ik totaal geen wrok koesterden betreffende de ons aangedane ongerechtigheid van gister, namen wij alle bagage mee naar het vliegveld, waar de andere auto's de nacht hadden doorgebracht. Zo zijn we dan ook wel weer.

Fam. Veurman had thuis gepit, maar kwam die Zondagmorgen weer terug met een verrassing. Omdat het Vaderdag was, kregen alle aanwezige Spartanvaders een stopdas, een witte met het Spartan logo erop. Hartstikke blits en Joop kan geweldige dubbele knopen maken. Ik ga deze strop met trots dragen tijdens het slotdiner van de volgende rally waar ik bij zal zijn. *(Is reeds gebeurd en de strop maakte indruk. Heb naast een Bentley das gestaan en ik vond de mijne mooier)*

Nu nog even over vliegtuigen, want het is wel een vliegshow daar in Dorsten. Dus waren er legio propeller vliegtuigen. Er waren veel demonstraties, zoals: parachute springen (ook tandem), zweefkunstvluchten (de piloot vloog pas drie jaar, was 19 jaar oud en deed het geweldig), formatievluchten van 5 Stampe dubbeldekkers en een zeer luidruchtige tweezits Harvard deed heel moeilijke dingen in de lucht. Wat die man aan luchtvervuiling heeft

bijgedragen in 1 dag, halen alle Spartans in 5 jaar niet bij elkaar.

Vervuilende vliegshows zouden eigenlijk verboden moeten worden. Maar als je dan logisch door gaat, zouden zeer vervuilende oorlogen ook verboden moeten worden. Dat zal wel nooit lukken, maar het zou best helpen.

Ook was er weer de Antonov, 's werelds grootste propeller aangedreven dubbeldekker voor personenvervoer. Er kunnen rondvluchten mee gemaakt worden. Marita en Mario wilden dat graag

een keertje doen en deden het ook. In het kader van Vaderdag mocht Mario voor een tientje extra naast de piloot zitten. Hij heeft zich ingehouden en nergens aangezet, dus kwamen ze na een minuutje of 20 weer veilig, bezweet en wel, aan de grond.

Er was nog veel meer fraais te zien en horen, dus kom over twee jaar ook eens mee naar Dorsten. Hopelijk kan Rogier dan nog een hotel vinden, dat niet failliet is gegaan.

07-07-2007 C. F.

deze e-mail ontving ik van Cees op 21 September 2007

Hi Rogier,

Hierbij mijn stukkie over Groningen.

Het is misschien niet het beste wat ik geschreven heb, maar het zou mijn zwanenzang wel kunnen zijn.

Ik weet niet goed hoe ik het zeggen moet.

Dus gewoon maar recht voor z'n raap.

Ik heb Alvleesklier kanker met stevige metastasen in de lever.

Het valt niet te genezen, en ik ben deze week begonnen met een palliative behandeling.

Echt ziek ben ik nog niet, maar honderd % zou ik me ook niet kunnen noemen.

Anneke en ik hebben genoten van de rit door Groningen en je begrijpt dat we het tegen niemand wilden en konden zeggen.

Ik hoop dat jij de rest van de Spartan familie op de hoogte wilt brengen.

Niet bellen, maar als ze mij willen e-mailen, is dat okay, maar ik zal niets terug zenden.

Met de verhuizing en familie en vrienden op de hoogte te houden heb ik het al druk genoeg.

Sorry, dat ik dit klote bericht moet sturen, ik had het zelf ook graag anders gehad willen hebben.

Het allerbeste,

Cees

Spartans in Groningen 2007

Maanden van te voren waren we al bestookt met toeristische tips en historische achtergronden betreffende het Groningse Land.

Ik vond het wel leuk, want ik heb wel wat met Groningen. Als mijn vaders geboortehuis twee honderd meter oostelijker had gelegen, had ik nu Duits gesproken en was geen Spartan Owner geweest.

Een paar dagen voor het grote evenement wilde ik alle nieuwsbrieven nog eens rustig nalezen om me geestelijk grondig voor te bereiden.

Ik had ze allemaal uitgeprint, zelfs in kleur. Dit kostte me wel twee kleuren cartridges (ik stuur de rekening wel door) en het zag er zeer fraai uit. Maar waar ik ook zocht, ik kon ze niet meer vinden. Nu heb ik het excuus dat we aan het verhuizen zijn en 90% van ons hebben en houden in dozen zit. Hoogst waarschijnlijk zit het lijvige boekwerk in een doos met stapels ouwe remblokken, rubber bussen en dergelijke.

Tja, wat moet ik eigenlijk vertellen over het weekend?

De Organisatie? Perfect! Het voorspel, het Grote Gebeuren zelf en zelfs het naspel was geweldig.

Het Weer? Perfect! Twee droge, zonnige, volmaakte Spartan dagen precies op de juiste tijd. Knap hoor!

De introductie van de rally schilden lijkt mij een goed idee. Ik kan me voorstellen dat over een jaar of 50, als alle Spartans echte klassiekers zijn geworden de verkoopwaarde behoorlijk

zal stijgen als er een origineel schild bij geleverd wordt.

Omdat Anneke en ik gewend zijn altijd uren te moeten rijden voor we bij een Spartan evenement zijn, waren we nu ongeveer een uur te vroeg. Niet erg, want het was heerlijk Cabrio weer. Wat ons opviel toen de rest binnen kwam druppelen, het eigenlijk allemaal watjes zijn. Wij waren de enigen (geloof ik), die al topless begonnen waren. En dan de excuses om met de kap op te rijden! Belachelijk gewoon. 'Ik reed 135 km/h.' Ja nou, en? Ten eerste mag dat niet en ten tweede zet je dan gewoon je petje een beetje vaster op 't koppie.

Ook een goeie was: 'het mistte'. Ja, en als het kappie er op zit, mist het niet?

We waren weer internationaal. De Belgische Gele Banaan was er en ook die twee Belgische heren, die maar blijven meedoen met dat andere, zeer dure, Engelse automerk. Altijd excuses. Ze houden al jaren lang vol dat hun Spartan nog steeds niet echt goed is. En toch heb ik ze ooit, met het lustrum, in een Spartan gezien. Het kan dus wel en ik kan bijna niet geloven dat er in Vlaanderen niet één mecanicien te vinden is, die dat ding wel gezond kan maken.

En dan was er het pechgeval Veurman. Na drie kwartier op pad naar Groningen in de Spartan, brak de gaskabelbeugel. Hinkend weer terug naar huis en voor de tweede maal Noordwaarts, nu met een Ford. Alle Mk II's hebben wel wat met Ford, dus kon dat wel.

Na veel gekus, handgeschut, veel geklets en koffie en wat erbij, konden we dan eindelijk serieus beginnen. Met een prima routeboek werd een mooie tocht gereden. Als er geen kas-teel was, dan was er wel een slinger-tuin of een riante herenboerderij. Persoonlijk heb ik genoten van de diverse bijzonder fraaie aardgasaftap-punten. Al die pijpen en afsluiters, daar wordt een mens toch lyrisch van? Gevaren werd er op een nieuw onder-gelopen stuk Groningen en er waren broodjes en er was koffie. We voeren een stukkie heen en hetzelfde stukkie terug. Dit terwijl de bolides bewaakt werden door familieleden van de organisatoren. De kapitein zat tijdens de vaart tekst en uitleg te geven van het nut / of niet van de Blauwe stad. Als er zoveel Spartanen bij elkaar zijn, kun je wel kletsen, maar luisteren doen ze toch niet. Ze hebben zelf zoveel te vertellen. Eén ding is wel bij mij blijven hangen. Onze koningin schijnt het eerste water er binnen gelaten te hebben. Ik probeer me steeds daar iets bij voor te stellen. Daarna volgde er weer een prachttocht langs vette herenhuizen en fraai geres-taureerde boerderijen naar Ouweschans. Een tip van de organisatoren was dat bij mooi weer het aangenaam verpozen was op een terras. Klopte helemaal. Maar toen alle rondwandelande Spartanen het terras begonnen te verbouwen en het steeds meer op een kippenhok begon te lijken, was een wandeling weer erg prettig. Albert en Nel hadden de wijnproefelij ontdekt en het bekende gezegde: 'Kijke, Kijke, niet Kope', iets veranderd in:

'Proefe, Proefe, niet Kope'. Dankzij diezelfde Nel heb ik geen foto kunnen maken van de tour. In Paterswolde, net toen ik het toestel uit mijn zak haalde, stond ze plotseling voor me. Ik schrok zo enorm, dat het ding uit mijn handen gleed en nu alleen nog maar 'Lens Error' laat zien. Ik heb dus geen foto gemaakt, maar gelukkig heeft Rianne een soort foto virus en klikt links en recht een slag in de rondte. Uit betrouwbare bron heb ik vernomen, dat zij in de familiekring 'Oma Flits' wordt genoemd. Na Ouweschans kwam er weer een geweldige tocht in nog steeds perfect Cabrio weer. Ook op deze rit viel het iedereen op, hoe rijk en welvarend alles er uit zag. Nu begrijp ik best dat je als organisator deze parade van Neder-landse Knutselkunst niet door de getto's en achterstandwijken van Bellingwolde of Lutjeloo laat rijden. Het gevolg hiervan is wel, dat alle deelnemers nu een zwaar vertekend beeld van Groningen hebben. Hoezo Groningen een arme provincie? Ze hebben hier zoveel land, dat ze gewoon een stuk onder laten lopen en er dan weer stukkie land in leggen om riante woningen op te kunnen bouwen. Waar ter wereld worden nog kastelen gebouwd? Juist ja, Groningen! En toen kwamen Grada en Jan met een geintje. Auto wilde niet meer. Er waren genoeg technuten aanwezig om zich er mee te gaan bemoeien en de rest mocht doorrijden. Dat pech voor de één vaak voordeel voor de ander kan zijn, werd hier bewezen. Bij de Burcht, in Wedde, werden we verrast door de autobewa-

kers van de Blauwe stad, die hier aan alle deelnemers een koffiemok en een versnapering uitdeelden. Even een hartig knabbeltje voor tussendoor en droge Groningse worst is daar zeer geschikt voor. Omdat veel deelnemers hier niet bij waren, waren er dus meer dan genoeg knabbeltjes. Ze zaten allemaal op een prikkertje en bij het schoonmaken van de auto vond ik er tien. Gelukkig kon het Schepers probleem opgelost worden, los contact / slechte draad / fout contact of zoiets bij de brandstofpomp.

En toen kwamen de Pekela's, alle drie en wat zijn ze dan lang, die lintdorpen, maar machtig interessant.

Iedereen was toen wel toe aan het hotel in Gieten. Wat een rust en stilte daar. Tijdens de hele tour was het me weer opgevallen dat er altijd wel iets te zeuren is. Wat de één geweldig vindt, vindt de ander maar niks. Je kunt het nooit en te nimmer voor iedereen helemaal goed maken. Ik ben de enige uitzondering. Ik vond het allemaal geweldig.

Een korte bloemlezing van 'gezeur':
Het hunebed was niet opgemaakt.

De zon stond te laag.

De rit was te lang.

De rit was te kort.

De verwarming in het hotel stond te hoog (dit kwam van dames met 'hot flashes').

De Pekela's waren te lang.

De weg was te hobbelig.

Het ijs na het diner smolt te snel.

500 meter zandpad was te lang.

Het zandpad was niet lang genoeg.

Veel gezeur dus, maar over het diner

werd niet geklaagd. Het was veel en erg lekker. Het was een drie gangen diner, maar velen dachten dat het voorgerecht het enige was en op goed Hollandse wijze werd het bord dus stevig opgehoopt en volgestouwd. Aan al het gereedschap dat naast en boven de borden lag had men kunnen zien, dat er meer aan zou komen. Er werd stevig doorgebunkerd, zelfs Lauw kwam aan zijn trekken, en die kan wat wegzetten, neem dat maar van mij aan. Het aantal Rennies, die hij de volgende dag nodig had, gawe wel aan, dat hij iets te veel had verstouwd. Hij zal niet de enige zijn geweest en velen zullen na het weekend Sonja Bakker weer hebben moeten aanbidden.

Het toetje was ook niet misselijk. Het zag er heel even naar uit dat er iets over zou blijven. Gelukkig hebben we daar Eugène voor. Met een razendsnelle opschep actie redde hij laatste twee bolletjes ijs van een zekere smeltingsdood. Bravo!

Jan Schepers was zo blij met zijn weer rijdende voiture, dat hij een rondje aan bood. Lang Leve Slechte Contacten!

Iedere keer als we ergens stopten, deed Lauw Meijers het kapje dicht. En waarom dan wel? Omdat sommigen Spartanen hem ooit verteld hadden, dat je dat altijd moet doen, want je weet maar nooit. Ik vraag me af of we hem nog meer van dit soort dingen kunnen laten doen. Suggesties zijn welkom.

Uit betrouwbare bron vernam ik nog dat je op moet passen met Vlamingen.

Zodra er in de bar even geen bediening is, staan ze zelf illegaal te tappen

Er heerste een grote rust in het hotel

's nachts. De kerkklok sloeg rustig en discreet de uurtjes weg en de dag begon rood stralend vanuit naburig Duitsland. Na een rustig ontbijt volgde er al weer een mooie tocht. Omdat we in een relatief dun bevolkt gebied van het land reden, kon er ook echt gereden worden. Niks geen begrafenissen snelheden, gewoon lekker doorrijden. Totdat Jan en Grada weer stil stonden. Zoals ik al eerder vermeldde, kan pech van de één best leuk zijn voor de ander.

De hele karavaan stopte om op ze wachten (weer het zelfde probleem en snel opgelost) en laten wij nu net voor de oprit van een prachtig huisje tussen de bomen staan. De garagedeuren wijd open en daar op een grote garagekriek stond een Porsche. Ik kon het niet laten om de trotse eigenaar op zijn ziel te trappen door het een platgeslagen VW te noemen. Toen we weer verder reden heb ik nog wel even gezegd, dat het maar een geintje was. (Meende ik niet echt)

Toen kwam er eens stukje zandpad met een kuiltje hier en daar. Leuk, alleen zag Roger kans om de steunen van zijn uitlaat kapot te rijden. Het was een pracht plek om pech te hebben. Drie, vier man onder de auto op dekens,

lakens, kneepads en de hulp bleef maar komen: een te kleine overal, te grote handschoenen, een bemoeial, etc. IJzerdraad was gewoon de oplossing en hij kan er nog jaren mee doorrijden. Ondanks de fraaie plek hoorde ik ook hier weer 'gezeur'. De dames konden er niet plassen. Snapte ik niet, er was ruimte zat en de brandnetels stonden bijna twee meter hoog.

In het fraaie Bourtange mochten we binnen de wallen parkeren er werd koffie geleut, gewandeld en een broodmaaltijd genuttigd.

Tijdens de voorjaarsrit 2007 had ik een stevige tik gekregen. Tijdens de broodmaaltijd daar in het gevangenis museum kwamen er kroketten voorbij. Voor mij letterlijk: ik heb ze alleen maar gezien. Laten er in Bourtange nu ook weer 'kreketten' op het menu staan en ik was al weer bang dat deze oude wond open gerukt zou worden. Maar gelukkig deze keer ging het wel goed, Marita kwam er zelfs twee extra brengen.

Van dat trauma heb ik nu dus voorgoed afscheid genomen.

Cees Flink

Eind september 2007