

Van een jong haasje naar een 'oude haas'!



(Anekdote Ducati 40 jaar geleden, 1978)

In Duitsland noemen ze een ervaren motorrijder "ein alter Hase", maar jonge haasjes kennen ze niet. Dat zijn dan Anfänger of Halbstarcken. Tot u spreekt een levenslange "Motorrad"-lezer.

DOOR HENK CLOOSTERMAN

Toen ik zomer 1976 (25 jaar oud reeds) mijn eerste motorfiets kocht, was ik uiteraard een totaal onervaren motorrijder en klant in de toenmalige motorbranche. Een echte jonge haas dus nog. Ik moest zelfs nog mijn motorrijbewijs halen. Naast mijn rijlessen op een Honda CB 250 parallel-twin reed ik, met een oefenvergunning en een grote blauwe 'L', ook al op mijn reeds nieuw gekochte JAWA 350 mijn eerste solo oefen-kilometers.

Ik ruilde al na een paar maanden (bij km stand 2.500) mijn voor f 2.800,- nieuw gekochte JAWA (met clignoteurs, valbeugel, bagagerek en spiegel!) in voor een gebruikte drie jaar oude Ducati Scrambler (zonder clignoteurs en spiegel!) met 16.900 km op de teller en moest maar liefst f 500,- bijbetalen. Die Ducati Scrambler heeft me dus eigenlijk f 3.300,- gekost! Nieuwprijs 350 Scrambler (Motor Magazine '73 - '74) was f 3.695,-. Dat was toen best wel een ongunstige start, want voor een paar honderdjes meer had ik beter meteen een hele nieuwe Duc kunnen kopen. Maar ja, zoals gezegd was ik een rookie en wist van toeten noch blazen. Dat de vorige eigenaar er een Desmo-kop op had gezet, bleek later een niet onbelangrijke bijkomstigheid. Ik heb er een mooie hobby naast het motorrijden aan over gehouden.

Een reden voor het switchen van merk was dat dealer Piek Motors in Oosterbeek de JAWA niet volgens het door de fabriek voorgeschreven protocol had afgeleverd. De voorvering sloeg door, want te weinig voorvorkolie nagevuld, en daar ging men totaal verkeerd mee



Ducati Scrambler 250/350/450



- 01 De JAWA 350.
- 02 Ducati Scrambler 350, nieuwprijs destijds ca. 3700 gulden.



om. Feitelijk had men hierdoor de fabrieksgarantie verspeeld, maar daar kwam ik pas een paar jaar geleden achter. Ook de accu kookte over en de accu-ontluchtings slang spetterde het zuur over het mooie chromen van de uitlaten met desastreuze gevolgen. We hebben het hier dus wel over 40 jaar geleden. Consumentenprogramma's als 'Kassa' e.d. bestonden toen nog niet. Ik wist totaal niet wat mijn rechten in dezen waren en was het trieste effect van deze onwetendheid. Misschien was ik ook wel wat sub-assertief en vooral te goed van vertrouwen. Maar de belangrijkste reden dat ik de JAWA wilde inruilen, was vanwege een foto die ik eerder zag in Motor Magazine 1975/1976, wat 'liefde op het eerste gezicht' betekende.

Uitgerekend deze motor stond tussen de occasions bij Piek Motors toen ik met second thoughts mijn JAWA na de 2.500 km beurt kwam ophalen. Weliswaar een 350 cc in gele uitvoering, maar toch. Liefde maakt blind en berooft je van het verstand. Die ene die daar stond, die moest het dus meteen worden. Geen geduld om nog verder rond te neuzen en te oriënteren, om over de prijs, garantie en aflevering (beurt) te onderhandelen nog maar te zwijgen. Piek Motors was niet blij met een zo snel ingeruilde Jawa en achteraf bleek de

Rob had in de werkplaats een soort top 10 van stukgelopen big-ends hangen. De mijne hoorde zeker in de top 5 thuis (...)



Scrambler bij aflevering niet eens een oliewissel gegend te zijn. Daar kwam ik helaas al te gauw achter, want na de winterstop en al na een paar flinke ritten gebeurde HET. Om precies te zijn merkte ik al iets aan het begin van de Zevenheuvelenweg in Berg & Dal. Aan het eind van deze mooie weg naar Groesbeek had (ook) ik een big-end trauma opgelopen, om nooit meer kwijt te raken. En dat ik er toen niet direct aan wilde geloven, getuigen de foto's van de nog altijd bewaarde big-end pen. Want ondanks het gedreun en gebonk "down under" bleef deze Ducati debutant gewoon nog een tijdje aan het gas hangen. Ik heb de motor bij een tankstation achter gelaten en ben lopend naar huis teruggegaan. Nee we hadden nog geen mobieltje en al helemaal geen mobiliteitsgarantie. Ik had geen idee hoe dit probleem aan te pakken (N.B. er was toen nog geen Ducaticlub en al helemaal nog geen internet). Een buurman uit de straat adviseerde mij de Nijmeegse motorzaak Siezenis. Die heeft de motor opgehaald en de opdracht om te kijken wat het probleem was uitgevoerd. Toen ik na een paar dagen informeerde, bleek inderdaad het big-end naar de gallemeizen. Maar ik had me in de meantime georiënteerd en was erachter gekomen dat

Rob Noorlander DE specialist was voor Ducati revisies en dat ik er goed aan deed om daar het blok naar toe te brengen. Siezenis had het begroot op zo'n f 1.000,- en Rob voor de helft. Ze hadden (voor f 192,-) het blok uit elkaar getrokken en waren daar not amused dat ik de spullen terug kwam halen. "Als je het niet kunt betalen, moet je geen motor gaan rijden", kreeg ik nog nageroepen. Siezenis bleek veel te veel, en voor de revisie totaal onnodige zaken, gedemonteerd te hebben. Rob later in het verhaal: "Als ze op dezelfde condities dat blok weer in elkaar hadden moeten zetten, had je dat een vermogen gekost; allemaal Maffia!"

Rob had in de werkplaats een soort top 10 van stukgelopen big-ends hangen. De mijne hoorde zeker in de top 5 thuis, maar ik wilde het mee naar huis nemen. De reden van het stuk lopen lag waarschijnlijk in gebrek aan onderhoud. De zgn. sludge-trap in de krukaswang bleek helemaal dichtgeslibd. In het instructieboekje staat keurig beschreven hoe dit

- 03 Een 'jong haasje'.
- 04 Scrambler blokrevisie
- 05 Top 5 klassering voor dit stukgelopen big-end
- 06 Big-endpen
- 07 Werking centrifugaal oliefilter
- 08-09 Will(emijntje) op de 860GT en exact 40 jaar terug op de Scrambler. Zonder haar (financiële en morele ondersteuning) had ik waarschijnlijk nu nog op een tweedehands Jawaatje rondgereden. Altijd trouw 'gesupport', haalde en bracht me meer dan geregeld, en ging bovendien overal mee naar toe.



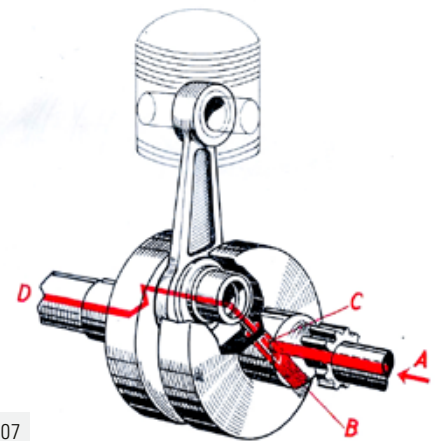


06

centrifugaal oliefilter werkt en dat elke 10.000 km de ruimte achter plug B moet worden schoongemaakt. Maar om bij die plug te kunnen komen moest je wel de cilinderkop en cilinder demonteren. Dat hoorde er toen, naast bijvoorbeeld om de 2.000 km olie verversen, nu eenmaal bij.

Voor de revisie ging ik twee keer naar Gouderak. De eerste keer met de 2CV (lelijke eend) om het blok te brengen en de tweede keer met een gehuurde Ford Transit bus (f 104,-) om

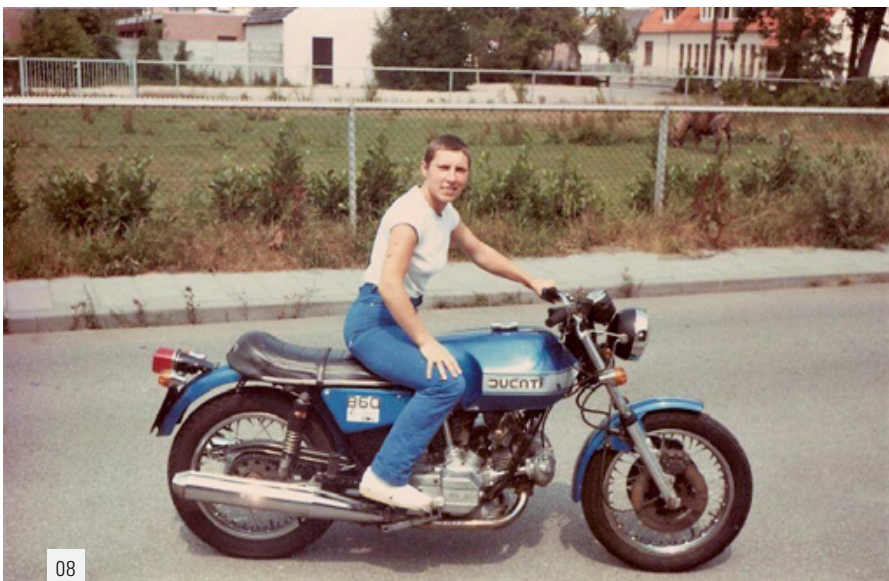
CENTRIFUGAL OIL FILTER INSERTED IN THE MAIN SHAFT



07

Ja mannen, dat waren nog eens tijden. Als je het onderhoud volgens het boekje uitvoerde, had je al regelmatig je handen vol en was het 1 uur sleutelen op misschien 10 uur rijden.

het rijwielgedeelte te brengen en het blok in te laten bouwen. Néé, het dealernetwerk was nog niet zoals nu. En nog een keer néé, Rob was toen in geen velden of wegen te bekennen. Die zat ergens in Spanje om lange afstands races te rijden (Montjuich bij Barcelona). Een knul (stagiair) van een jaar of 18 (of jonger?) werd met de klus belast en ik hield mijn hart vast toen hij ging proefrijden. Ja mannen, dat waren nog eens tijden. Als je het onderhoud volgens het boekje uitvoerde, had je al regelmatig je handen vol en was het 1 uur sleutelen op misschien 10 uur rijden, maar "Ducati stuk gaat-ie". Op een gegeven moment werd het zo'n beetje 1 uur sleutelen op 1 uur rijden en dat werd me toch wel wat al te gortig. En ik wilde ook wel kunnen toeren met mijn vriendin Will achterop. Ik kocht bij Tijnagel een 860 GTS die als winkeldochter al een hele tijd op een koper had staan wachten. Het vertrouwen was dus toch nog niet helemaal geschonden. Hoewel deze beefy twin tijdens een vakantie naar Bologna toch ook weer een big-end revisie nodig had. Daarover schreef ik in jrg. 2 nr. 2a (1979) het stuk: 'Reisverhaal: Bologna en een big-end revisie à la Aldrovandi', maar die anekdote vertrouw ik graag aan de vergetelheid toe. <<



08



09