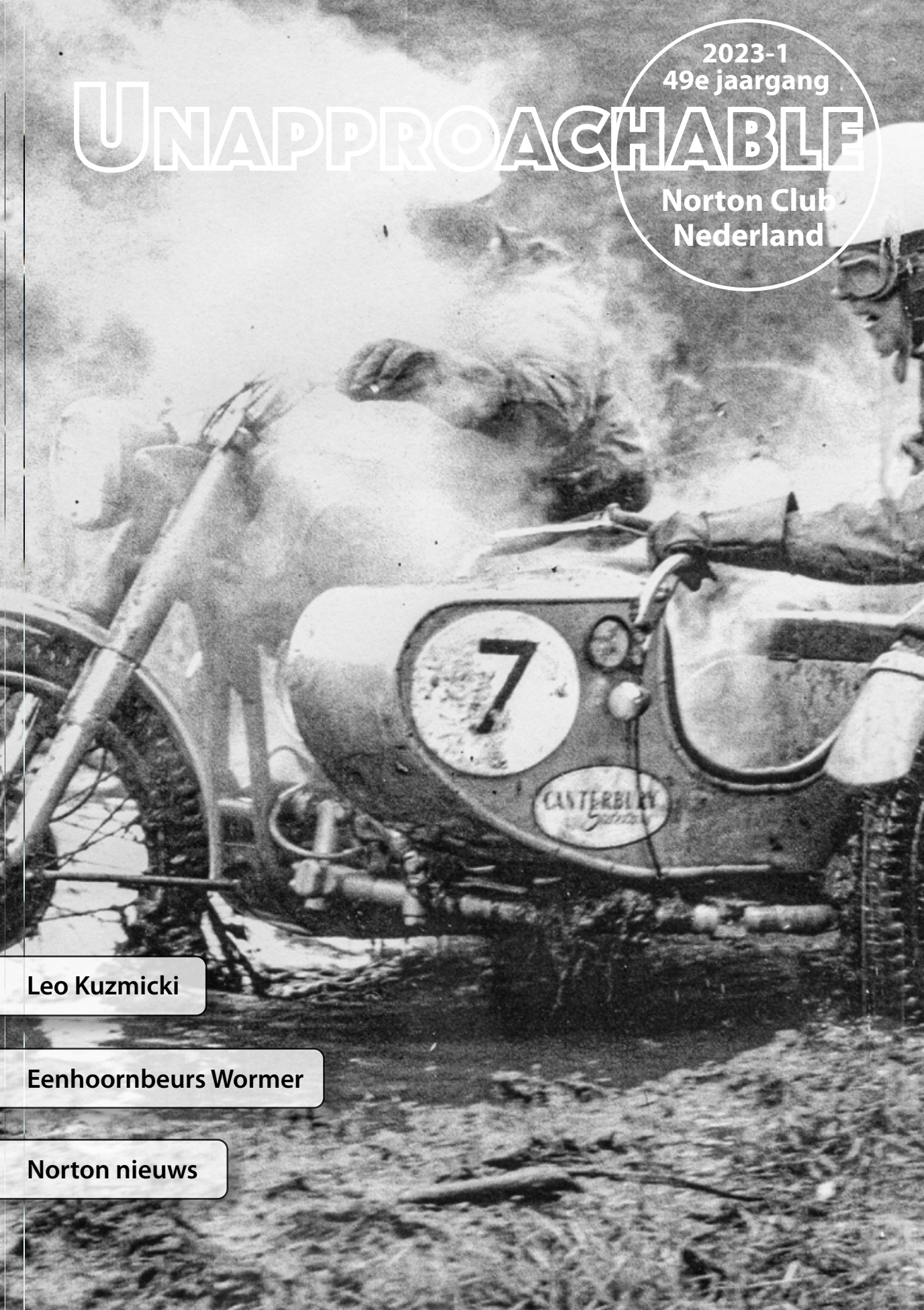


UNAPPROACHABLE



2023-1
49e jaargang

Norton Club
Nederland

Leo Kuzmicki

Eenhoornbeurs Wormer

Norton nieuws

VOOR(ZITTERS)WOORD

Voor het jaar 2023 wens ik, mede namens het bestuur, alle leden van de Norton Club Nederland een gelukkig en gezond jaar. Naar gelang de dag dat het eerste clubblad op de mat valt, hebben wij elkaar vermoedelijk gezien op de Nieuwjaarsborrel. Zeker is dat wij elkaar gaan zien op de ALV in maart.

In 2022 hebben wij de Nortons de sporen kunnen geven naar diverse clubactiviteiten in den lande. Na corona was dat in zekere zin een opluchting. Zie de bijdrage van Bert als kersverse toercommissaris in clubblad nummer 6-2022.

Echter de activiteiten vallen en staan met de inzet van de leden. Vanaf deze plaats wil ik de beroemde spreuk van John F. Kennedy gebruiken om een tandje meer inzet te vragen van jullie. Hij was het immers die zei tegen zijn mede-Amerikanen: *"Vraag niet wat uw land voor u kan doen, maar vraag wat u voor uw land kunt doen."*

Kort door de bocht geredeneerd is dit een vraag om je aan te melden als secretaris, penningmeester of SEF-vertegenwoordiger. De Norton Club Nederland heeft jullie nodig. Bedenk even het scenario voor dit jaar. Je kunt zelf uitrekenen dat het bestuur dan bestaat uit: Anouk, Klaas en ondergetekende.

Het behoeft geen betoog dat het binnen verenigingsland een trend is, dat steeds minder mensen zich willen inspannen voor gezamenlijke activiteiten. Je ziet het niet alleen binnen onze club. De Triumph Owners Club Nederland met minstens 600 leden, telt op een ALV hooguit 30 man/vrouw. Deze leden organiseren, begeleiden, besturen, maken het clubblad, onderhouden de website enz. Blijven vissen in dezelfde vijver (een ALV) voor functies is ook een keer eindig.

Mijn voorspelling is dat als er in 2023 niet voorzien wordt in de openstaande vacatures, er weinig overblijft van de structuur van de Norton Club. Wat op de laatste bladzijde van ons veelgeprezen clubblad te lezen is in de colofon, is de fundering van de club. De leden zijn het cement. Beide zaken zijn onafscheidelijk en als dat niet samen kan gaan, valt het als een kaartenhuis in elkaar. Laat het 50-jarig clubbestaan niet de laatste activiteit zijn.

Inmiddels hebben we ons wel opgegeven voor de INR in Zweden. Volg het voorbeeld van uw voorzitter.

Ride on folks!
Johan Swieringa

WHO'S ABSENT?



Is it you?



INHOUD

- 1 Norton Inter zijspancombi (foto: HM)
- 2 Voorzitterswoord / Collage
- 4 Redactioneel
- 6 Vacature redactie
- 7 Einde van een tijdperk
- 8 Barneveld 90
- 10 Onderdelenbeurs Wormer
- 12 Leo Kuzmicki
- 17 Stilstand is achteruitgang
- 18 N15 zijspancombi (foto: HM)
- 24 Norton nieuws
- 26 Spechtenborst
- 28 NCN 50 jaar
- 29 Info ALV
- 30 Jaarverslag 2022
- 32 Notulen bestuursvergadering
- 34 Te koop: 'MotorCycle' magazines
- 47 Agenda / Colofon
- 48 Nieuwjaarswens (foto: HM)



NIEUWE LEDEN NCN

Wij heten het volgende clublid welkom:

Bram Noppert uit Hallum



REDACTIONEEL

Redactiebijeenkomst

Net zoals de organisatie van de Eenhoornbeurs in Wormer na twee jaar pauze de draad weer gewoon heeft opgepakt, hebben wij dat ook gedaan voor de - al bijna traditionele - redactiebijeenkomst op diezelfde dag (foto). Omdat we het zowel leuk als belangrijk vinden om als 'lotgenoten' van gedachten te wisselen over allerlei redactieperikelen en ook: om van elkaar te leren. De bijeenkomst telt ditmaal leden van drie Een-

hoornclubs, waarbij de BSA-club het ruimst is vertegenwoordigd. Bij BSA hebben ze de luxe van drie redactieleden plus daarnaast - waar nodig - de ondersteuning van professionals Rob en Annet.



Uit de kast

Onlangs kregen we van Edwin Brands enkele pagina's 'motor-correspondentie' in de vorm van antwoorden van de A.J.S & Matchless Owners Club op vragen die Edwin in 1985 en

1986 stelde aan de Engelse club. Bijgevoegd zaten lijsten met framenummers van Matchlessen met Atlas blok.

Van een van de N15's hadden we al ernstig het vermoeden, maar in deze lijsten stond het echt zwart op wit: allebei onze N15's blijken geboren als Matchless G15 CS. Transgenders zou je kunnen zeggen. Daarnaast bleken ze ook al-



Boven: Ook buiten redactiebijeenkomsten is het clubblad onderwerp van gesprek.

lebei uit dezelfde batch afkomstig. Ook leuk om te weten. Op basis van de vraag werd indertijd bij USA-importeur Berliner op eenvoudige wijze een Matchless getransformeerd naar Norton. Waarbij vooral de badge het verschil maakte.

Dit nummer

Al een tijdje stond het op m'n lijstje: een artikel over Leo Kuzmicki.

In de eerste helft van de jaren vijftig een niet onbelangrijk man bij Norton. Onbedoeld ook een stukje met een link naar de actualiteit van heden, want: vanwege de oorlog vluchtte hij ooit uit zijn land. Uit een gebied dat toen Pools was, maar

door een verschuiving van grenzen anno nu in Oekraïne ligt. En daarna moest Leo nogmaals op de vlucht: uit Rusland.

Hoewel evengoed een artikel van twee pagina's, is Jan Wolfert duidelijk over het gehalte Norton nieuws: "bar weinig".

Verder staat onze transgender met zijspan weer glimmend en roestvrij op de wielen en maakte Hans



G15, 31 (cont. A.E.C. unimod), N15 & P11's									
Numbers	Date	Total							
start	finish	approx	McII	CS	G15	GN			
G15's									
Main batches									
107388	107587	Nov. 1963	197		192	5			
107730	107808	Dec. 19	60		60				
108679	108742	Jan. 1964	22		22				
108941	109088	April	139	31	102	6			
109769	109862	May	94	93					
109865	109962	May	100	5	97				
110775	110874	July	100	100					
112126	112225	Feb. 1965	100	58					
112476	112543	March	374	263	25	42			
113176	113300	May	125	125					
113501	113600	June	98		33				
114170	114269	July	98		98				
114416	114514	Aug.	100	4	100	7			
115200	115319	Nov.	98		8				
116110	116146	March 1966	42						
116621	116734	March	92	91		1			
118952	118951	July	100	90					
119253	119403	Nov.	149	76	25				
120560	120561	Feb. 1967	197	45					
123366	123602	July	230	120					
123973	124371	Nov.	300	190					
parts of other batches									
		Feb. 1964	2	1	1				
		Dec.	1		1				
		March 1965	1		2	1			
		June	2		4				
		Nov.	4		2				
		March 1966	2		1				
		Oct. 1967	1		1				
120965	124004	'CS	1070	1276	62	439	158		
G15's									
Main batches									
112074	112125	Feb. 1965	50	50	12	11			
112690	112675	March	24	1					
parts of other batches									
		June 1965	3		2	1			
		Nov.	2		1				
		March 1966	7		1				
		Nov.	1		1				
		Feb. 1967	90	56	22	15			
N15's									
Main batches									
110000	110099	June 1964	100	44		56			
111926	112025	Feb. 1965	100			100			
115401	115415	June	13			13			
114070	114169	Sep.	100			100			
114870	115019	Nov.	144	15		95			
115980	116090	Jan. 1966	109	16		184			
116735	116900	March	184			98			
118152	118251	July	98						
118652	118751	Sep.	100	100		24			
119152	119250	Oct.	100	76		100			
120605	120904	Feb. 1967	100			178			
108743	108940	Feb. 1964	178						

125605	125972	Oct.	337			337			
parts of other batches									
		Dec. 1964	2			2			
		July 1965	1			1			
		March 1966	19			18			
		Nov.	1		1				
			1666	252	1	1435			
P11's etc.									
batches									
121222x	121322	March 1965x			P11	P11A			
121007	121306	March							
121508	121707	April			500				
122513	123012	June			200				
124572	125007	Dec.			500				
125066	126124	March 1966			716				
126446	129145	Oct.			probably P11A				
					1712				
						254			
						500			
						754			

Echter, aan het netjes opgestelde plan blijkt een eigen draai gegeven wat procedure en tijdsduur betreft.

Zomaar 'out of the blue', overhaast en onzorgvuldig wordt nu een en ander gepresenteerd. Zonder overleg. Deels in het clubblad, de rest als het goed is later op de site. Een niet goed door-dachte actie om vóór de ALV snel nog even wat stappen te maken.

De emmer loopt over. Negatieve energie bereikt (te) grote hoogten. De verstandigste keuze voor onszelf: het lidmaatschap opzeggen en stoppen met de redactie. En dat doen we. Hoewel we het heel jammer vinden voor onszelf, voor de kopijleveranciers en voor de lezers.

Nancy & Hans

een fotoverslag met tekst.

De druppel

Op 2 oktober jl. zaten we op ons verzoek om tafel met het bestuur en, als neutrale partij, Huib Quist. Reden: er was onvrede, de redactie zat met een flink gevulde emmer, het bestuur moest aan de bak. Huib schreef vervolgens een projectplan voor het bestuur met verschillende kernpunten (zie clubblad 2022-6).



RADEMAKERSTRAAT 113
3769 LA SOESTERBERG
TEL: 0346 - 352536

OPEN:
DI 19.00 - 21.30 UUR
ZA 10.00 - 17.00 UUR
OVERIGE DAGEN OF TIJDEN:
OP AFSpraak

DE ENGELSE MOTORWINKEL

AJS - BSA - MATCHLESS - NORTON - TRIUMPH 3TA



ALGEMENE OF UNIVERSELE ONDERDELEN:
ZIE ONDERDELEN CATALOGUS OP ONZE WEBSITE
REPARATIE EN ONDERHOUD

U kunt zelf bij ons uw onderdelen stralen
Bijvoorbeeld uw cilinderkop weer als nieuw maken met glaspapel

WWW.DEENGELSE.COM

VACATURE

Redactie Unapproachable

De NCN is per direct op zoek naar één of meerdere leden die deze uitdagende functie op zich willen nemen. Een functie die de huidige redactie altijd met veel plezier heeft gedaan.

Functieomschrijving / nadere info:

- ▶ De redactie zorgt dat zes maal per jaar het clubblad Unapproachable uitkomt.
- ▶ De redactie plaatst door bestuur en clubleden aangeleverde kopij (tekst en foto's).
- ▶ De redactie zorgt dat de kopij grammaticaal / taalkundig wordt gecorrigeerd.
- ▶ De redactie houdt de deadline van het blad in de gaten en stuurt in verband hiermee bestuur en vaste kopijleveranciers tijdig een reminder.
- ▶ De huidige redactie maakt het blad op in Indesign, fotocorrectie geschiedt in Photoshop en Lightroom.
- ▶ Er wordt gewerkt met privé computers en een privé gehuurd softwarepakket van Adobe. Huur van dit pakket wordt deels vergoed door de NCN.
- ▶ Geschatte tijd (uitgaande van de huidige redactie): minimaal 50 uur per editie.

Gegadigden kunnen contact opnemen met het bestuur (zie colofon).

Einde van een tijdperk

Wij hebben besloten om te stoppen met de redactie van het clubblad. De balans slaat bij ons nu bijna continu door, ver in het rood. Naar negatieve energie. Helaas, want met veel plezier maakten we altijd het clubblad. Dat gaan we zeker missen, net als de leuke contacten met leden, collega-redacties en anderen.

Deze Unapproachable is - zo leert een kleine rekensom - de 92ste die we maakten. Als altijd compromisloos, kritisch en met veel passie en drive. Eigenschappen waar je veel aan kunt hebben, maar die zich ook tegen je kunnen keren.

Bijvoorbeeld dat je lastig gevonden wordt. En het daarom makkelijker is om in plaats van met je te praten, over je te praten. Iets dat zich uiteindelijk wrekt. Daarnaast heeft verschil van inzicht en inzet, de manier waarop het bestuur opteert, communiceert (of juist niet communiceert) ervoor gezorgd dat de relatie verder op scherp is gezet.

Op één voorbeeld na, waaruit duidelijk verschil van (financieel) inzicht blijkt, treden we niet in detail. Dat doen we in een brief aan het bestuur.*

Voorbeeld

Verschillende malen waren er problemen over de kwaliteit van het drukwerk. Gelukkig zijn deze steeds opgelost, maar op voorhand vroegen we bij verschillende (Eenhornclub)-drukkers een offerte. En leerden dat de meerprijs 2.500 tot 3.000 euro per jaar zou zijn. Het bestuur oordeelde hierover volmondig: dat is veel te veel. Kan niet, punt! Tijdens de laatste ALV richtte Hans zich tot de leden om aan hen een mandaat te vragen hiervoor. Door het bestuur werd hij helaas direct bruto afgekeurd.

In schril contrast hiermee staat dat in de komende ALV het bestuur een akkoord gaat vragen voor 16.000 euro t.b.v. het jubileumjaar. Naast de reeds geaccordeerde 4.000 euro, totaal dus 20.000 euro. Iets wat wij beslist niet kunnen rijmen. Ook al niet omdat er tijdens de afgelopen ALV meerdere leden aangaven een totaal van 16.000 al erg (te)veel te vinden.

Deo Volente gaan we na deze Unapproachable nog één nummer maken. Vol leuke Norton gerelateerde onderwerpen. Van en voor leden, zoals het hoort. Kom dus maar op met die verhalen!

Wij bedanken onze taalcorrector Henk van 't Veen en verder alle vaste kopijleveranciers, met name Jan Wolfert die ons elk nummer van kopij voorzag.

** In het kader van transparant bestuur, is de brief aan het bestuur openbaar voor leden en kan worden opgevraagd bij de redactie (nancy.koorn@planet.nl).*

Nancy Koorn & Hans Mijnders



En het was ook nog prima weer voor een stukje op de motor ...



TRIBSAparts

In- en verkoop Engelse motorfiets onderdelen
Gespecialiseerd in Norton, BSA en Triumph

DE KAPELSTRJITTE 9
8742 KN BURGWERD
06 - 53737278
info@tribsaparts.com

GEOPEND:
zaterdag, zondag, maandag
alleen na telefonische afspraak

OP ZOEK NAAR EEN BEPAALD ONDERDEEL:
bel even, er is veel op voorraad maar
nog niet alles staat op de website

WWW.TRIBSAPARTS.COM

BRAM Motoren



GEOPEND:
kijk op de site

OP AFSPRAAK:
06 - 51080629
brammotoren@kpnmail.nl

BEURZEN:
kijk op de site

ZUIDERWEG NAAST NR. 100
2289 BR RIJSWIJK ZUID

RIJ DOOR HET WITTE HEK NAAR LOODS 10
AFSLAG DELFT NOORD / RIJSWIJK OP DE A13

www.brammotoren.nl

NUBO MOTORS HIPPOLYTUSHOEF

- Handel, onderhoud, reparatie
- Onderdelen, nieuw en gebruikt voor BMW, Engelse en Japanse klassieke motoren
- Motormuseumje

Molenveld 9, 1777 HN Hippolytushoef
Tel. 0227 - 593 690 / 06 - 2544 8565
ma-di gesloten
info@nubomotors.nl www.nubomotors.nl



Mister Jim Motoren British Bike Specialist



Mister Jim Motoren

Castricum Werf 53
1901 RV Castricum NL

Tel: 0251 - 679 017 Fax: 0251 - 679 243

Openingstijden:

dinsdag t/m vrijdag 9.00 - 18.00 uur
donderdagavond: 19.00 - 21.00 uur
zaterdag: 10.00 - 17.00 uur

NUMMER 1 VOOR:

TRIUMPH EN Norton



Buiten komen we gelijk al paar Nortons tegen. Een 16H te koop aangeboden en twee mannen die de motor hebben gepakt om naar Wormer te rijden.

Later zal Paul van Trigt zijn 16H ook nog parkeren bij de sporthal, waarmee hij nog wat kilometers voegt bij zijn eerste plaats in de toercompetitie. Binnen is het vrijwel als vanouds. Bijna geen lege tafels en een hoop bekenden. **Redactie**



Leo Kuzmicki



Tot op heden is er weinig geschreven over Leo Kuzmicki en wat er op papier is verschenen, blijkt vaak niet juist, zo schrijft Mick Walker in zijn herziene versie van 'The Manx Norton'. Een vernieuwde uitgave waarin vooral een hoofdstuk aan toe is gevoegd over een man die begin jaren vijftig een belangrijke rol heeft gespeeld binnen het bedrijf: Norton's 'Man of Mystery' Leo Kuzmicki.

Leo Kuzmicki wordt op 25 oktober 1910 geboren als tweede van in totaal vier jongens. Vader Stanislaw is dokter en heeft daarnaast de rang van generaal in Poolse krijgsmacht, terwijl moeder Maria als muzieklerares werkt op de universiteit van Warschau. Dat het bij Leo niet alleen blijft bij de lagere school in z'n woonplaats is daarom niet verwonderlijk. Hij leert verder en van 1933 tot 1938 studeert hij



Links: De enige foto van Leo Kuzmicki in de tijd dat hij bij Norton werkt, genietend van Reg Armstrong's overwinning in de 1952 Senior TT. Van links naar rechts: Joe Craig, Norton-baas Gilbert Smith, Reg Armstrong, Leo Kuzmicki en Rex McCandless. (foto van internet / Classic Bike)

Mechanical Engineering aan de universiteit van Lviv. Tot aan de uitbraak van de Tweede Wereldoorlog in 1939 is hij R&D Engineer, gespecialiseerd in dieselmotoren. Hij heeft dan inmiddels al een mastertitel als werktuigbouwkundig ingenieur.

Als Duitsland Polen binnenvalt in 1939 wordt Kuzmicki opgeroepen voor actieve dienst als boordwerktuigkundige bij de Poolse luchtmacht. Geen onbekend terrein want als dienstplichtige diende hij eerder twee jaar lang bij diezelfde Poolse Luchtmacht.

Maar, net als veel andere dienstplichtigen, realiseert Leo zich dat verzet in Polen eigenlijk zinloos is en probeert hij de grens over te komen. Helaas loopt hij hierbij in een Russische hinderlaag. Het lot van veel collega-dienstplichtigen die hetzelfde deden is hem gelukkig niet beschoren. Na de oorlog zal blijken dat het leven van velen tragisch eindigde met een kogel in de rug.

Boven: Reg Armstrong in Ramsey, op weg naar de overwinning in de 1952 Senior TT. Zijn gemiddelde snelheid in de 264 mijl lange race is 92.97 mph (ruim 150 km/uur).



Leo wordt overgebracht naar Moskou, opgesloten, verhoord en gehersenspoeld door de KGB. Vervolgens wordt hij op transport gezet naar een werkkamp ergens bij de poolcirkel, maar hij weet te ontsnappen en onderneemt een voetreis van een paar duizend mijl naar Bombay. Als hij er onderweg bijna aan onderdoort dreigt te gaan gaat, wordt hij opgemerkt door een Russische verpleegster die hem verzorgt en weer helemaal op de been helpt. Maar dan wordt ontdekt dat Leo

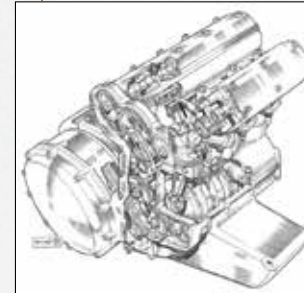
niet Russisch maar Pools is. Gelukkig ziet hij wederom kans om te ontsnappen, waarbij z'n kennis van het Russisch, Oekraïens en een beetje Duits hem goed van pas komt. Uiteindelijk bereikt hij zijn doel, alleen heeft de lange reis door honger en uitputting wat gezondheid betreft wel z'n tol geëist.

Vanuit de golf van Bombay reist hij per boot naar Engeland. Aan het hoofd van een bonte groep mannen die net als hij bezig is met een vlucht naar Engeland. In juni 1942 komt Leo aan in Liverpool en heeft hij een vreugdevolle hereniging met z'n oudere broer Mieczyslaw, die al vanaf 1940 in Engeland is en bij de RAF vliegt als luitenant-vliegenier. Gelukkig hebben beide mannen nog tijd om de nodige ervaringen met elkaar te delen voordat Mieczyslaw in januari 1944 wordt neergeschoten boven Italië.

Leo is zelf in actieve dienst bij de RAF als boordwerktuigbouwkundige van 1942 tot aan z'n demobilisatie in 1947. In die tijd bij de RAF is hij bevriend geraakt met Jackie Ball, die na de oorlog AJW Motorcycles aankoopt. In het voorjaar van 1947 gaat Leo bij deze goede vriend in het bedrijf werken dat in die tijd gevestigd is in Southbourne, vlakbij het Zuid-Engelse Bournemouth. In zijn functie als directeur en hoofd van de

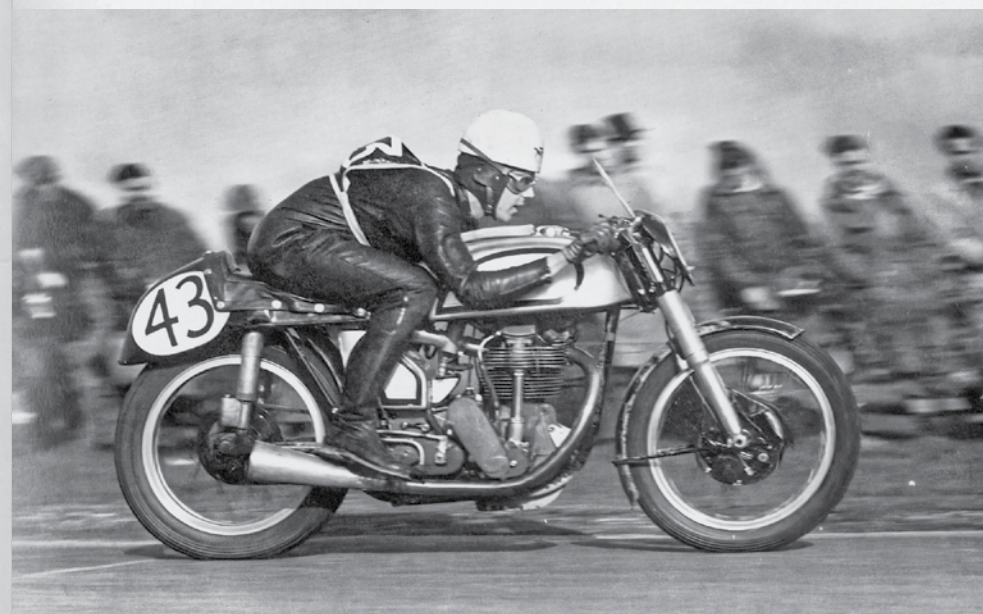
Links: een portret van Leo Kuzmicki uit de tijd dat hij in dienst was bij de RAF.

Links onder: Geoff Duke in 1950, z'n eerste jaar in het Norton team. Op weg naar de overwinning in de 500 cc race op Blandford.



In 1990 vertelt Geoff Duke aan Mick Woollett over het viercilinder racer-project: "rond 1952 begon het vorm te krijgen. BRM (British Racing Motors) had een aantal fouten gemaakt in het ontwerp. Om te beginnen was er geen voorziening om het blok in een motorfiets te bouwen! Uiteindelijk was Norton wel klaar met BRM en nam het project over. In 1952 werd er ook een hoop werk verzet op de tekenafdeling bij Norton. Ik was enthousiast door het vooruitzicht dat -vooral- Leo Kuzmicki hierbij betrokken was. Zoals hij de eencilinders had getransformeerd, en dan vooral de 350 cc. Ik had groot respect voor hem."

Ook monteur Charlie Edwards van de fabrieks-raceafdeling zegt later over Leo Kuzmicki dat hij briljant was als het ging om nokkenasprofielen, het bepalen van de vorm van de verbrandingskamer, kleptiming. In alles eigenlijk.





1



2

ontwerpafdeling is hij verantwoordelijk voor het ontwerp van twee modellen, de Grey Fox en de Speed Fox. De eerste voorzien van een 494cc zijklep JAP-tweecilinder motor, de andere uitgerust met het beroemde 500 cc JAP-kopklep speedway motorblok.

De volgende stap in Leo's carri-

ère is een baan als chief engineer bij Norton Motors Ltd, in welke functie hij verantwoordelijk wordt voor ontwerp en ontwikkeling. Het sollicitatiegesprek met Norton-baas Gilbert Smith dat hieraan voorafgaat, vindt in het geheim plaats in het Birmingham City Centre Hotel.

En ook later, bij Norton, blijft

SQUISH

Kuzmicki's 'ding' was squish. Iets dat vooral belangrijk werd in de na-oorlogse jaren, toen men ging racen met de toen verkrijgbare lage 75-octaan brandstof.

Squish werd al tientallen jaren gebruikt in zijklepmotoren, Kuzmicki voorzag op dezelfde wijze de eerste kopkleppers van het squish effect.

Wikipedia zegt over squish:

Squish is een effect in verbrandingsmotoren dat plotselinge turbulentie veroorzaakt in het lucht-brandstofmengsel wanneer de zuiger het bovenste dode punt (BDP) nadert. In een motor die is ontworpen om het squish-effect te gebruiken, komt de zuigerkroon in het bovenste dode punt heel dicht (meestal minder dan 1 mm) bij de cilinderkop. De gassen worden plotseling 'geperst' in de verbrandingskamer, waardoor turbulentie ontstaat die een grondige lucht-brandstofmenging bevordert, een factor die gunstig is voor een efficiënte verbranding.

Turbulentie in de verbrandingskamer als gevolg van deze squish helpt bij het mengen van lucht en brandstof, warmteoverdracht van de cilinderwand, thermische efficiëntie en algehele motorprestaties.

1. Vanwall raceauto.
2. Stirling Moss en Tony Vandervell (li).
3. Drie maal 'teardrop' Vanwall tijdens de Franse GP in Rouen, 1957.



3

1. Prachtig in scene gezette foto. Rechts, direct achter het Imp motorblok staat Leo Kuzmicki.
2. Hillman Imp.
3. Leo Kuzmicki thuis, ergen in de jaren zeventig.

veel over de nieuwe man en diens functie gehuld in geheimzinnigheid. Iets dat beide partijen goed uitkomt. Zowel Kuzmicki's directe chef Joe Craig, die met de eer van Leo's werk kan strijken, als hijzelf. Door zijn eerdere ervaring met de KGB en het feit dat hij na de oorlog eigenlijk terug had moeten keren naar zijn land, blijft hij heel lang bang ontdekt te worden door de Russische geheime dienst.

Vanwege deze gecreëerde dek-

mantel werd bij Norton alleen nogal eens gedacht dat Leo slechts een amateuristische tuner was of zelfs een gewone schoonmaker waarvan later werd ontdekt dat hij meer kon dan de werkplaats aanvegen. Iets dat werd ingegeven door het feit dat Leo hield van een opgeruimde werkplek en om die reden zelf nogal eens de bezem ter



2



3

hand nam. Maar uiteindelijk, na bijna een kwart eeuw, kon Kuzmicki's werkelijke rol binnen Norton worden prijsgegeven. En kon worden onthuld dat het niet Joe Craig was die in de periode tussen 1949 en begin 1954 verantwoordelijk was geweest voor de substantiële vermogenstoename van de dohc Manx racemachines maar Leo Kuzmicki.

Aan het eind van 1953 treedt Leo in dienst bij Vandervell Products van Tony Vandervell, die tevens de belangrijkste aandeelhouder is van Norton en om die reden ook onderdeel van de Norton directie. Hij gaat er werken als chief engineer op de raceafdeling van



1

Vanwall, dat ook eigendom is van Vandervell. Hier worden raceauto's gebouwd en er is een gelijknamig raceteam dat in de jaren vijftig actief is in de Formule 1.

De bedrijfsnaam is een samenvoeging van Vandervell en de door Tony Vandervell gepatenteerde Thinwall lagers.

De eerste echte Vanwall Specials worden gebouwd volgens de nieuwe Formule 1 voorschriften uit 1954. Het chassis is ontworpen door Owen Maddock en gebouwd bij de Cooper Car Company, de tweeliter motor is hoofdzakelijk het ontwerp van Leo Kuzmicki en bestaat uit vier Manx Norton motorblokken in rij, gemonteerd op de krukas van een viercilinder Rolls Royce B40. Een motor gebouwd voor militaire doeleinden. Gedurende de jaren 1954 en 1955 wordt de motor verder doorontwikkeld en de inhoud vergroot naar 2.5 liter.

Aan het eind van 1955 is het zeker dat de motor oké is, het chassis hoeft alleen wel verbetering. Hiervoor wordt een dan nog jong en opkomend talent ingehuurd in de persoon van Colin Chapman, die later Lotus op zal richten. De verbeterde Vanwall toont voldoende potentie om Sterling Moss te verleiden voor het team te rijden, hoewel hij al een contract heeft bij Maserati.

In 1957 komt Moss officieel bij het Vanwall team en er volgt een periode van groot succes. Iets dat ervoor zorgt dat ze in 1958 het

eerste team ooit zijn die het F1 Constructors Championship winnen. Tegen die tijd levert de dohc viercilinder in lijn 285 bhp bij 7.400 toeren op alcohol brandstof.

Maar Kuzmicki kijkt verder en verhuist in 1956 naar Humber Ltd waar hij, nadat Humber onderdeel is geworden van de Rootes Group. Aanvankelijk als plaatsvervangend chief engineer en later als chief engineer werkt hij er aan het Imp project. Vanaf 1963 is hij verantwoordelijk voor het ontwerp en de ontwikkeling van de Hillman Imp serie, het antwoord van Rootes op de BMC Mini. Helaas is de timing, vier jaar na de introductie van de Mini, niet goed. Technisch is de Imp interessant maar helaas krijgt de auto de naam onbetrouwbaar te zijn. Dit laatste is het gevolg van interne productieproblemen. De lichtmetalen 875cc viercilinder ohc motor van de Imp heeft tuningpotentie en onder de Sunbeam-naam wordt er door de Rootes Group een auto met een getuned motorblok uitgebracht. Verder wordt de krachtbron ook toegepast in menige zijspanracer.

Hiernaast: Line-up van de 1950 Senior TT-winnaars. Van links naar rechts: Johnny Lockett, Geoff Duke en Artie Bell.

Tijdens de North West 200 in mei 1951, de traditionele try-out voor de TT, zet Geoff Duke in de 350 cc klasse met de nieuwste Kuzmicki motor een ronderecord neer van 89.19 mph. Een record dat die van de oude 500 cc overtreft.

De 1951 works machines zijn behoorlijk gewijzigd. Onder ander boring en slag zijn veranderd, en het vermogen is dankzij Kuzmicki toegenomen van 30 bhp naar bijna 36 bhp.

In 1965, op 65-jarige leeftijd, wordt Leo engineering manager bij The Octel Company, een bedrijf dat zich onder andere bezighoudt met brandstof additieven. Nog later, in 1981, verricht hij werkzaamheden als senior consultant bij de Hesketh Group Ltd. Een van zijn taken is het oplossen van problemen bij de nieuwe V1000 Hesketh Superbike, maar dit redt hij niet meer. In 1982 overlijdt Leo Kuzmicki. Zijn doodsoorzaak heeft te maken met de gezondheidsproblemen die hij opliep tijdens zijn wereldreis.

Na een flinke zoektocht komt Mick Walker in 2003 Nancy Kuzmicki op het spoor, de vrouw met wie Leo in 1952 trouwde. Inmiddels ergens midden in de tachtig, is er bij haar nog steeds de nodige angst dat haar identiteit of woonplaats wordt ontdekt. Maar van mevrouw Kuzmicki krijgt Mick Walker wel de nodige hulp en aanmoediging om Leo z'n verhaal te vertellen.

Samengesteld en vertaald door:
Nancy Koorn

Bronvermelding tekst en foto's:
Als leidraad ben ik uitgegaan van de info 'The Manx Norton' van Mick Walker, met wat 'uitstapjes' naar andere bronnen. Tenminste, als ze het verhaal van Mick Walker niet in de weg stonden. Waar Kuzmicki geboren is en opgegroeide staat in het boek niet vermeld.

Verdere info komt uit 'Norton' van Mick Woollett en van internet, waar ik o.a. één pagina vond van een artikel van Max Oxley uit 'Classic Bike' van juli 2020.

In dit artikel is onder andere te lezen dat de familie Kuzmicki in Rusland woonde en, nadat de communisten in 1917 de macht hadden overgenomen, vluchtten. Leo zou zijn opgegroeid in Dubno, een plaats die vanaf 1918 Pools was, vanaf 1944 Russisch en na de val van de USSR behoorde tot Oekraïne. Op Traces of War is te vinden dat Leo z'n oudere broer Mieczyslaw in 1904 in Rusland werd geboren.

Foto's Vanwall: goodwood.com, Imp en Kuzmicki: imps4ever.info.



Het is voorjaar 2016 als ik na de winter het N15 zijspan wil pakken voor een eerste rondje. Bij het openen van de garagedeur zag ik al gelijk dat het vochtige klimaat in de schuur flinke sporen had achtergelaten op het span. Het eens zo mooie span had in één winter een groot deel van zijn glans verloren.

Om dit op te lossen moest wel eerst de oorzaak weggenomen worden. Dit laatste werd gevonden in een verwarmde garage/werkplaats met een respectabel aantal m2. Maar eerst moest die nog opgeknapt worden. Met een kleine vertraging van vijf jaar ziet het er nu naar uit dat we in de lente van 2023 weer kunnen scheuren met een in topconditie verkerende driewieler.



Stilstand is achteruitgang

Tankbouten

De voorste tankophanging (zie pijl) van de Matchless competition tank is een eenvoudig knelsysteem met rubberproppen. De bouten die speciaal voor dat doel te koop zijn, waren veel te kort om de tank in een juiste positie te monteren. Homemade exemplaren boden uitkomst.



Motorblok:

Werkzaamheden aan het motorblok zijn uitbesteed. Aan het blok is wel het meeste gedaan: reinigen sludge kanaal krukas, dynamisch balanceren krukas, nieuwe overmaat zuigers en drijfstangen, black diamond kleppen en nieuwe klepgeleiders, tuimelaaras-afdekplaatjes, nieuwe bigend en lagerschalen, 2x superbend lagers, revisie oliepompe, magnetische aftapplug, nieuwe aandrijfketting ontsteking, diverse rvs bouten moeren enz. enz. Een hele waslijst, waaruit je kunt concluderen dat slijtage van een motorblok bij een zijspancombi sneller gaat dan bij sologebruik.





Nieuwe biezen voor het zijspan.



Het was de bedoeling om de zijanten van de bak te marmoreren (ook wel 'engine turning' genoemd, of in de volksmond 'zonnetjes'). Na verschillende proeven, heb ik het plan voorlopig toch maar in de koelkast geparkeerd.



Zijspanbok

Om aan motoren te werken heb ik verschillende verrijdbare in hoogte te verstellen bokken. Voor het span heb ik van een pallet een verrijdbaar werkplatform gemaakt.



1. In tegenstelling tot de Norton primaire kasten, zit bij deze Matchless kast de stator in de buitendeksel en dus moet de uitlijning t.o.v elkaar gelijk blijven.

Om de positie van de verschillende gaten goed over te nemen heb ik gebruikgemaakt van zelfgemaakte boorgeleiders.

Deze geleiders zijn niets anders als een 1/4 x 26 tpi schroefbouts voor de afdichtbouts en stukje staf, beide voorzien van een gecentreerd gat.

2. Het aluminium is kort-spanig laat zich met het juiste decoupeerzaagblad makkelijk op maat zagen.

3. De aluminium spacer is met hulp van een carrosserijvlj precies op maat gemaakt.

4. Het eindresultaat.

5. Reden om de kast te verbreden was om in plaats van een 20 mm belt een 25 mm belt toe te passen, die een stukje langer meegaat.



Cees van Schaik bood me een paar originele Norton zijspankroonplaten te koop aan. Door de naloopverkorting moet de combi makkelijker gaan sturen.

Omdat de primaire kast breder is geworden moet het rempedaal ook iets opschuiven. Hiervoor zijn twee oplossingen. Een snelle met volgplaten en een iets lastigere.

Deze laatste vergemakkelijkt het afstellen van de terugslagveer en lost eventuele speling tussen as en rempedaal op.

Op de foto de nieuwe as met opgesoldeerde aanslag voor de terugslagveer (voorste van de twee) en de nieuwe borgbout (voorste van de twee).



Tellers

De tellers zijn volledig gereviseerd. Daarboven de Garmin TX met fantastisch helder beeld.



Stuurgewichten.

Naarmate de leeftijd vordert krijg ik steeds meer last van dode vingers door de trillingen in het stuur. Om deze te reduceren heb ik twee stuurgewichten toegepast. Aan de rechterkant fungeert het gewicht tevens als gasrem.



De gereedschapskist, olietank en benzinetank zijn opnieuw gespoten en voorzien van handgetrokken biezen. De laatste naar een voorbeeld van een N15 prototype. Omtrek en positie van de biezen zijn met hulp van een mal precies hetzelfde gemaakt als die van de andere, zilverkleurige N15.



Elektra

Het elektra heeft ook nog een update gehad in de vorm van een nieuwe spanningsregelaar en ontsteking, gemonteerd op een subframe.

Verder zijn er ledlampen toegepast en aanpassingen gedaan in de draadboom, zoals het vervangen van de doorvoertules door messing wartels en/of de krimpkous t.h.v. de stuurclips.



Carburateurs

Deze zijn vervangen door twee Premium versies. Het luchtfilter wordt later gemonteerd, na de 'first kick'.

Zadel

Het zadel is voorzien van een nieuwe hoes, een hardere vulling en de bevestiging achter is veranderd in een éénbout-systeem.



Versnellingsbak

De standaard AMC vierbak had wat moeite met de extra balast van het zijspan. Het Quaife five-speed cluster dat er nu in zit gemonteerd zou dit moeten verhelpen. Tevens zijn er oliekeerringen in de deksel geplaatst en nieuwe lagers gemonteerd.

De koppeling

De koppeling is voorzien van een Easypull systeem en een set Barnett koppelingsplaten.



Zitting en bagageruimte

1. De bagageruimte is bekleed met schoonloopmatten.
2. De zitting heeft een leren bekleding die is behandeld met een middel dat de kleur ophaalt

Toespoor

3. Om het toespoor van het span beter te kunnen afstellen is er een referentiemerk (rode streep op buis) aangebracht.



Tenslotte nog een foto van de N15 (r.) uit 2006, voordat er een zijspan aan gemonteerd werd. Gebroederlijk naast een Matchless G15 CS op de International Jampot Rally (AJS-M).

Tekst en foto's: Hans Mijnders



Natuurlijk keek ik reikhalzend uit naar de EICMA in Milaan, de grootste motorbeurs in Europa.

Dr. Robert Hentschel, CEO van Norton Motorcycles, had eerder verklaard dat daar eventueel nieuwe Nortonmodellen zouden worden getoond. De lijst met exposanten wordt doorgenomen: Norton schittert door afwezigheid. Vreemd.

Zou Norton dan tijdens Motorcycle Live in Birmingham uit de band springen? De Norton Motorcycle website en het Twitter account leveren weinig nieuws op. Wachten op een verrassing?

Norton maakt bekend dat er tijdens Motorcycle Live een fotocompetitie georganiseerd wordt waarmee je een fabriekstoer voor vier personen kunt winnen.

Drie dagen voordat de show opent verschijnen er een paar foto's uit 2021 van de V4SV met de vermelding dat Norton in hal 4 van het NEC (National Exhibition Center) te vinden is. Een week eerder verscheen er al een filmpje over de nieuwe Commando, één van Nortons iconische namen. De TVS Norton Commando is namelijk weer te bestellen, in een sport- en café racer uitvoering.

Stuart Garner heeft zeker zeer grote fouten begaan maar over publiciteit hoefde men hem niets leren. Direct na aanvang van diezelfde show, verschenen er destijds op diverse sociale media foto's van de stand, het publiek en de Nortons.

Youtube, Twitter etc. worden nu door mij afgestruind: er verschijnen een paar foto's van de Nortons. Het houdt niet over, maar dat is te begrijpen want dezelfde motoren die in 2021 te zien waren worden weer tentoongesteld.



De V4SV staat er in beide uitvoeringen: Carbon en Manx. Bij de Manx-uitvoering en de V4CR café racer grijpt Norton met kleine details terug naar het verleden. Bij de V4SV vind je de zwarte en rode strepen terug op de kuip, deze strepen kleurden menige velg bij diverse Norton modellen.

De Café racer in grijze uitvoering is voorzien van een oranje zitje. De eerste Norton Commando die in 1967 op Motocyclorama in Londen tentoongesteld werd, had ook een oranje zadel en grijs bodywork. De 'N' is terug te vinden in het verticale stuk van het zitje.

Alle motoren zien er zeer gelikt uit. Dat mag ook wel wanneer je (Norton) bij het premium segment van de motormarkt wilt gaan behoren.

De nieuwe 961 in SP-versie kost £ 16.499

en als café racer zelfs nog £ 500 meer. De nieuwe 961 is op maar liefst 350 punten gewijzigd. Zo zijn de nokkenas en kleppentrein aangepast en worden er betere materialen toegepast. Ook heeft de motor een uitvoerig testprogramma ondergaan. Het balhoofd van het frame is verstevigd maar er zijn geen wijzigingen aan de geometrie. Afgezien van ABS vind je niets van nieuwe toeters en bellen terug bij deze motoren. Het vermogen is afgenomen van 80 naar 76,8 bhp en het gewicht is toegenomen van 188 kg droog naar 230 kg. De inhoud van de benzinetank is 15 liter. 188 en 15 is 203 kg. Dan zou de motor dus 27 kg zwaarder zijn dan de Garner uitvoering.

Verder is geen van de motoren voor Europa gehomologeerd. Ze leren heel langzaam bij Norton.

Stond er bij een Garner V4 nog 'Unappro-

achable' bij het rempompje vermeld, deze slogan ontbreekt nu gelukkig. Gelukkig, want het nieuwe Norton Motorcycles heeft met motoren nog niets bewezen.

De concurrentie tapt uit een ander vaatje, qua prijzen, vermogen en gewicht! Zie onderstaande voorbeelden.

Triumph Thruxton RS

Prijs: £ 13.595

vermogen/koppel: 104 bhp/82.6 lb-ft
gewicht: 197 kg (dry)

Kawasaki Z900RS

prijs: £ 11.229

vermogen/koppel: 110bhp/72.6 lb-ft
gewicht: 215kg

Yamaha XSR900

prijs: £ 10.200

vermogen/koppel: 117bhp/68.6 lb-ft
gewicht: 193kg

Conclusie: De Nortons zijn veel te duur voor hetgeen ze bieden. Alle andere merken springen in op de 650cc markt maar hier haalt Norton zijn neus voor op. Volgens de beleidsmakers is eV (elektrisch) de toekomst, wat door mij zeer betwijfeld wordt.

Tekst: Jan Wolfert

Foto's: Carole Nash en internet

PS: Wil je een uitgebreide test zien van de nieuwe Norton Commando's ga dan naar: [Bennetts.co.uk](https://www.bennetts.co.uk/bikes/social/reviews/bikes/norton/)

([bikesocial/reviews/bikes/Norton](https://www.bikesocial.com/reviews/bikes/norton/)).



MET DE MOTOR AAN DE HAND

Rawhide: *Thick leather treated in a special way to make it tough and elastic. Twisted rawhide was used for transmission belts on many veteran (pre 1914) machines, it is now used for soft hammer heads.*

Rawhide, rawhide, rawhide. Dat waren toch die televisiecowboys met veel droogte, zand en zweet, waarbij aan het slot als het stof was neergedaald er altijd ene Wishbone klaarstond met een stevig bord bonen voor Rowdy Yates en Gil Favor?! En waarbij Frankie Lane met een stem als een zweepslag het opgedreven vee vanuit Texas over de prairie voortranselde richting slachthuis in Missouri?! De klappen van de rawhide zweep daalden onbarmhartig neer op de ruggen van de Texaanse longhorns. Het leer van deze knallende karwats is niet alleen hard en meedogenloos, maar kan ook een bui regen verdragen, het zuigt het water niet op, en mede daardoor bijzonder geschikt als aandrijfriem voor het motorachterwiel.

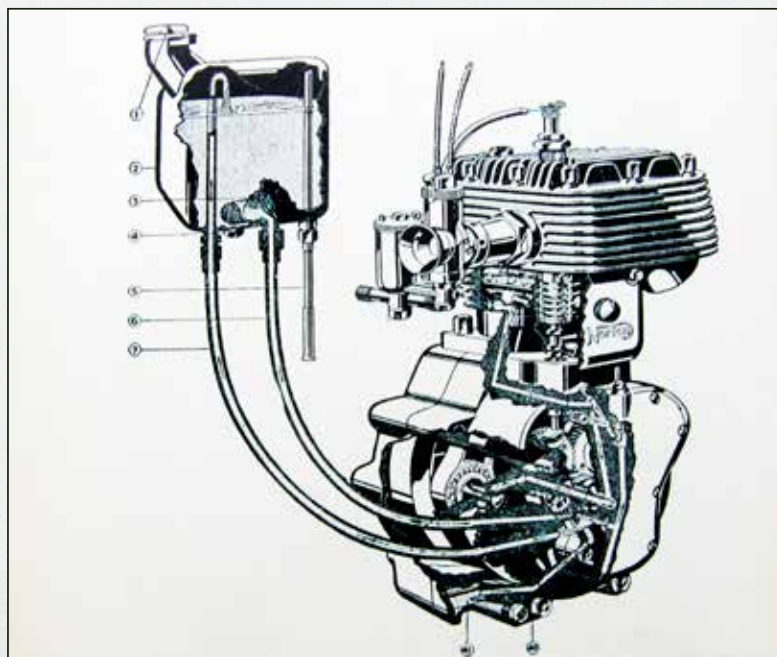
Rawhide is ongelooide dierenhuid, vergelijkbaar met perkament, en lichter van kleur dan gelooide leer. Bij mijn zoektocht naar plastische voorbeelden van zo'n riem kom ik niet alleen illustraties tegen van hondenkluiven en vriendelijke hamers, maar ook van zweepen waarmee mensen elkaar iets aandoen. Tot wederzijds genoegen. Als het goed is.

Moeten we nou via een motoren-cyclopedie dan meteen maar de sm-kamer binnenwandelen, hoor



ik u klagen. Even de tanden op elkaar, dan leg ik het uit. Want laten we wel wezen, er zit natuurlijk in meer of mindere mate een sm-randje aan ons, Engelse-motorrijders. De m voert de boventoon. Het gemolesteerd worden door je eigen slecht afgeveerde vervoermiddel, geen probleem. Het wekelijkse portie klappen dat je van de kickstarter krijgt, we dragen het manmoedig. De geseling door onbarmhartige regen- en hagelbuien. Kom maar

door met die regen. (En dan vooral tegen buitenstaanders op een verjaardag zeggen dat het echt allemaal wel meevalt. Mijn favoriet is 'o vergis je niet, in Engeland regent het natuurlijk ook wel eens, maar de buitjes duren heel kort en de zon schijnt er echt vaker dan dat het regent, je moet er echt eens heen!') Maar we delen ook klappen uit. Letterlijk. Dan gooien we ons donderend geraas tegen de half-ingezakte bakstenen muurtjes van een onschuldig Frans dorpje. En we slaan erop los met hinder. Hinder die we anderen bezorgen als we over de dijken janken en kronkelen of op een polderweggetje voorbijscheuren langs een fietser met een paard aan de hand. En ja, het moet gezegd worden, ook onze uitmonstering brengt sommigen misschien wel eens op andere gedachten: gegoten in het



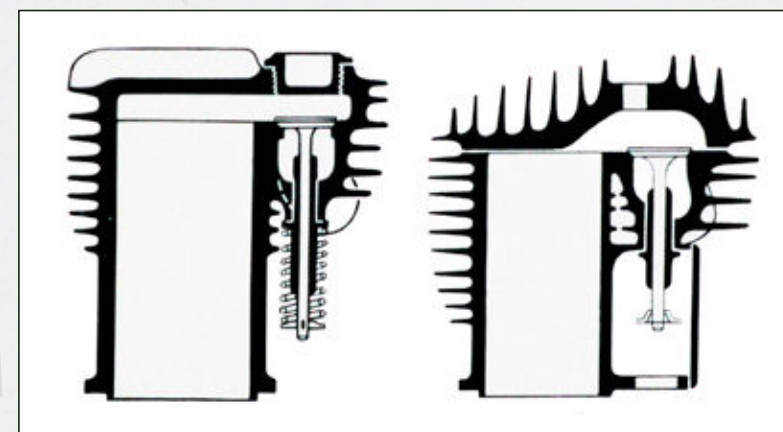
wandelend door Marshall Cavendish's RoadBike

leer alsof je net het sm-hok hebt verlaten. Maar dan wel in soepel leer, geen rawhide.

Recuperation: *The process in which hydraulic fluid from a wheel cylinder returns to the master cylinder. This occurs rather more slowly than the return of the operating lever and is important for safe braking.*

Het was me al vaker opgevallen hoe circulair we eigenlijk bezig zijn. De motorfiets is een machine volgestouwd met rondpompprocessen. Denk alleen al aan de circulatie van olie en elektriciteit die in de ideale uitvoering bijna eeuwig kan doorgaan. En ik sluit me dan ook heel graag aan bij de heerlijke gedachte van de Nederlandse petrochemicus Willy van der Weide die concludeert dat olieverversen - mits je de juiste zuurgraad bewaakt - eigenlijk helemaal niet nodig is; het aanbreken van de zoveelste fles olie dient vooral om de zakken van oliebaronnen te spekken.

Bij sommige processen verloopt de kringloop ideaal, bij andere moeten we er nog iets op verzinnen. Zo zou ik het persoonlijk heel erg op prijs stellen als onze brandstof die nu nog de snelste weg naar de uitgang kiest, na gebruik weer terug zou vloeien in de tank. En ja, zou het misschien ook kunnen dat aan bougies en lampjes het eeuwig leven wordt geschonken. Zouden die - sorry, de enigszins complachtige gedachte van Van der Weide volgend - ook niet veel langer meekunnen? En laten we dan meteen maar doorpakken en



spoeiernaalden, kettingen, kabels, banden en remblokken onder de loep nemen.

Ricardo Combustion Chamber: *Sidevalve engine design in which the clearance between the cylinder head and the piston at TDC is very small, with the combustion chamber concentrated over the valves. This gives good combustion and freedom from detonation. Almost all successful sidevalve engines were so fitted from about 1920.*

Het is nogal wat als er een ruimte naar je wordt vernoemd. En eigenlijk helemaal als het een motorgedeelte is dat je eigenlijk niet kunt vasthouden, als je ervan uitgaat dat ruimte 'een niets' is. Ja de wanden eromheen kun je vastpakken maar de bovenkamer zelf van de cilinder is nul, niets, nada. Hooguit een zich met gas, vonken en explosies vullend heelal op microformaat. Een phillipsschroef (Henry F. Phillips, 1936) of een bowdenkabel (Ernest Monnington Bowden, 1896) kun je vasthouden, een ruimte, in dit geval de ver-

brandingsruimte van een zijklep-cilinder, niet.

De motorwereld moet ondanks dit 'niets' in 1919 opgelucht hebben gereageerd op een vondst van de Engelse ingenieur Sir Harry Ricardo waarmee hij het onder zware druk staande leven van de zijklepmotor nog met enige tientallen jaren wist te verlengen. Daarvoor was het nodig dat er een totaal andere constructie van de zijklepper ontstond. Niet alleen ontwierp Ricardo een cilinder met een kortere afstand bougie-zuiger, waardoor minder pingelneiging optrad. Ook verbeterde hij de gasstroom door meer ruimte in de kop te creëren.

De zijklepmotor bleek een gevoelige constructie als het om kloppen gaat en zou uiteindelijk door de kopklepmotor uit de markt worden geduwd. Dat geklop of gepingel hangt samen met de compressieverhouding. Hoe hoger hoe meer gepingel.

De Ricardo Combustion Chamber mag je beschouwen als een erehal, zeg maar de Anton Philipszaal van de zijklepper.

Engelbert Spechtenborst jr.

NORTON CLUB NEDERLAND 50 JAAR

In 2024 bestaat de NCN 50 jaar. Dat is een feestje waard.

Bij de ALV van maart 2022 zijn wij als jubileumcommissie benoemd. Bij het maken van het jubileumprogramma hebben we twee hoofdlijnen aangehouden:

- * de leden betrekken bij het maken van de plannen;
- * een programma over het hele jaar gespreid maken dat zoveel mogelijk leden aanspreekt.

Met het betrekken van de leden loop het nog niet echt storm. In een vorig blad publiceerden we een lijstje met ideeën voor het programma, als ook een oproep voor nieuwe ideeën. Naast de ideeën van Hans Mijnders (Unapproachable 2022-6) kwamen er geen nieuwe ideeën binnen. Maar, dat kan alsnog. Dus, heb je diep van binnen een onrustig gevoel waar je wat mee wil: laat het weten.

Het programma ziet er nu zo uit:

- Jubileumboekje. Het idee van een apart boekje is omgezet in extra dikke uitgaven van Unapproachable. Daarin komt dan de 50-jarige geschiedenis van de club aan bod.
- Nieuwjaarsborrel. Aftrap van het jubileumjaar. We denken naast de traditionele erwtensoep met roggebrood en spek o.a. aan fotowanden met foto's van de laatste 50 jaar. Iedereen die in zijn boekenkast of fotoalbum nog leuke herinneringen tegenkomt over de afgelopen 50 jaar: stuur (een kopie) op! Zelf heb ik een batterij dia's van Eenhoorn 1976 in Zeeland (NB). Helaas staan daar alleen maar mooie motoren op (hoezo helaas?), van de mensen alleen de benen. Heb je leukere foto's, bijvoorbeeld met mensen erop? De foto's kunnen ook dienen voor de extra dikke Unapproachables. Verder weten we het nog niet precies, inspiratie is welkom;
- Voor de toerritten per provincie hebben we voldoende organisatoren gevonden. Het is de bedoeling deze over het seizoen te spreiden en zo min mogelijk met elkaar te overlappen, dit i.v.m. de toercompetitie. Maar uitgesloten is dat niet;
- ALV van februari/maart 2024. Gezien de recente turbulentie rond het bestuur hebben we hier nog geen invulling aan gegeven. Kan nog komen.
- Jubileumtreffen. Dit wordt gehouden op het laatste of één na laatste weekend in juni. We mikken op het terrein en accommodatie van de KWC in Kampen, dat is bij de IRC 2019 uitstekend bevallen. Geen last van klagende burens (ook niet achteraf zoals bij het laatste Trumpettreffen);
- Opstapdag. Mensen die nog geen motorrijden of op een ander merk, enthousiast maken voor het rijden op een Norton. Is nog in ontwikkeling, als je ideeën hebt: spui ze!
- Technische dag. Die staat voor 30 maart 2024 in Harmelen op het programma. We hebben plannen voor eencilinders, zijkleppers, Commando's, magneetontsteking en een onderdelenmarkt. Meer ideeën? Kom maar op!
- De Unapproachable Evening lukt waarschijnlijk niet, omdat dat te duur wordt. Afwijkende mening? Kom maar op!

We hebben van dit programma een realistische begroting gemaakt. Als we geen bijdragen aan deelnemers vragen (wat toch wel een optie is) komt die uit op € 20.250.

Dit is momenteel de stand van zaken, in het volgende blad gaan we weer een stapje verder.

De Jubileumcommissie

Bert van der Burg, Sjaak Nugter, Aris Schellinkhout, Jan Wolfert.

Ideeën, commentaar etc. graag sturen aan: aris@casema.nl
of bellen 0624 760 875



Algemene Ledenvergadering

Gebruikelijk is dat bij de aankondiging van de ALV niet alleen de agenda, maar ook de cijfers worden gepubliceerd. Wij weten in ieder geval niet beter.

Ditmaal zullen de cijfers op een (veel) later tijdstip op de website

worden geplaatst. Net als de aangepaste concept statuten.

Meer info hierover en over andere onderwerpen die te maken hebben cq kunnen hebben met de ALV zijn te vinden in het navolgende jaarverslag 2022 en de notulen van de laatste bestuursvergadering

daarop volgend.

Onder de punten in de besluitenlijst lezen we dat de redactie verschillende oproepen zou moeten plaatsen (zie hieronder).

Redactie

Mededelingen t.b.v. de ALV:

OPROEP 1:

Voor de aangekondigde statutenwijziging kan slechts worden besloten met een meerderheid van 2/3 van de uitgebrachte stemmen.

► Voorwaarde hierbij is wel dat tenminste 10% van de leden op de ALV aanwezig zijn (dat zijn ca. 34 leden, incl. bestuur). KOM DUS NAAR DE ALV.

Daarnaast zal er een stemming zijn voor een reservering van 16.000,= voor het jubileumjaar (dat inclusief het in 2020 reeds geaccordeerde bedrag van 4.000,=). KOM DUS NAAR DE ALV.

Tijd en locatie:

8 maart 2023, aanvang vergadering: 14.00 uur, 'De Moespot', Achterveld



OPROEP 2:

T.b.v. de komende ALV zijn we nog op zoek naar een kascommissielid en - mogelijk - een notulist.

Agenda ALV 8 maart 2023

1. Opening en nagedachtenis: Jan Gaarhuis, Evert van Hemert en Piet Korthuis - Johan, 1 minuut stilte.
 2. Toelichting agenda - Johan
 3. Ingekomen stukken - Johan
 4. Goedkeuring notulen ALV (clubblad 2022-nr. 4 v.a. blz.36) - Johan
 5. Jaarverslag secretaris ad interim - Johan
 6. Mededelingen penningmeester (begroting 2023) - Cor
 7. Reservering Jubileum - Cor Roelofs
 8. Uitleg stand van zaken commissie 50 jaar NCN - Aris
 9. Verslag kascommissie (Rob de Bas en ...) - Rob
 10. Goedkeuring financieel jaarverslag 2022 - Johan
 11. Website - Anouk
 12. Aanpassing statuten i.v.m. WBTR - Cor
 13. Uitleg en toelichting projectplan NCN-bestuur/toekomstvisie - Johan en Cor
 14. Stemming 16.000 euro i.v.m. 50 jaar Norton club - leden
 15. Verkiezing, herverkiezing aftredende bestuursleden - Johan
- Pauze**
16. Jubilarissen - Klaas
 17. Verslag redactie - Hans en Nancy
 18. Verkiezing kascommissie - Cor
 19. Uitreiking prijzen toercompetitie - Bert
 20. Uitleg toercompetitie ritten e.d. 2024 - Bert
 21. Mededelingen archivaris - Heije
 22. Mededelingen clubwinkel - Klaas
 23. Rondvraag leden
 24. Sluiting Johan

Aftredend en niet herkiesbaar: Cor Roelofs (penningmeester en ledenadministratie).

Gezocht: secretaris (m/v) en penningmeester (m/v).

Eenhoornafgevaardigde aftredend en niet herkiesbaar: Rob de Bas.

Kandidaten kunnen zich tot aanvang vergadering melden bij de voorzitter.

Johan Swieringa

JAARVERSLAG 2022 NORTON CLUB NEDERLAND

Een richtlijn m.b.t. overlijden van clubleden werd gemaakt in 2022. Duidelijk is nog niet of er leden kunnen/mogen aanzitten bij een bestuursvergadering. Er zullen wel verslagen van bestuursvergaderingen worden gepubliceerd. Navraag zou worden gedaan bij de Engelse Norton Ownersclub of wij een liaison officer mochten benoemen. Wij zijn namelijk geen branche. Dat is tijdens de ALV door **Bert van der Burg** bespreekbaar gemaakt. Navraag doen heeft geen zin, omdat wij niet voldoen aan het criterium van de NOC was de conclusie.

In het eerste nummer van ons veel geprezen clubblad werd gevraagd of er animo zou zijn voor een gratis jubileumboek voor leden. Bij voldoende animo zou hier vervolgens nog over gestemd moeten worden tijdens de ALV. Er kwam echter nauwelijks respons en het idee is daarom afgeblazen. De redactie heeft in een later stadium, in overleg met de jubileumcommissie, voorgesteld om in het jubileumjaar zes extra dikke edities van het clubblad te maken.

Er werd tevens een vervanger gevraagd voor de clubstand. Na het overlijden van **Gerbrand Jongejans** wordt die alleen bemand door **Klaas Aafjes**. In het afgelopen jaar werd onze club zo goed en kwaad door Klaas bij de gebruikelijke evenementen vertegenwoordigd.

Op de ALV d.d. 10 april 2022 werd uitvoerig gesproken over de huidige stand van zaken van onze club. De notulen van die vergadering zijn gepubliceerd. **Bert van der Burg** werd de opvolger van ons onvolprezen clublid/ex-toercommissaris **Heije Meinders**, die staande de vergadering bedankt werd voor zijn jarenlange inzet. Er werd t.b.v. het 50-jarig clubbestaan een commissie benoemd.

Voor naw-gegevens van clubleden wordt u gevraagd contact op te nemen met de penningmeester. Dit in plaats van publicatie van een ledenlijst. Opmerkelijk was m.b.t. de aanwezigheid van nieuwe leden dat 'Golden Oldie' **Fred van Voorst** weer lid werd van de club.

Op 15 juni 2022 werd door Norton TVS op Mallory Park een nieuwe Norton V4SV superbike gelanceerd. Hoewel geen clubnieuws wel een hoogtepunt van de opgepoetste Norton fabriek in Solihull. **Jan Wolfert**, schreef er in elk geval weer een mooi stuk over.

In de zomer ook dankwoorden van Liane van der Veen m.b.t. het overlijden van **Marcel**. Hetzelfde gold voor John Reijers van Buuren, waar dochter **Maaïke** en zoon **Wouter** een mooi stuk herdenking aanleverden in de vorm van kopij voor het clubblad. In die periode moesten wij afscheid nemen van **Jan Gaarhuis**, **Piet Korthuis** en **Evert van Hemert**. Conform de richtlijn werd op een waardige manier door de club aandacht besteed aan het overlijden van deze drie leden.

De Engelse Motorwinkel heeft de onderdelen van wijlen **Marten Morren** overgenomen en heeft onderdelen genoeg.

In clubblad nummer 6/2022 wordt kortheidshalve verwezen naar het verslag van Bert van der Burg. Terug te vinden op bladzijdenummer 22/23 onder de kop 'Van

uw toercommissaris'. In het kort werd het volgende georganiseerd meetellend voor de toercompetitie: Frieslandtreffen (NCN), In-door Eenhoorntreffen (SEF), Metworsttreffen (NCN), INR-Tsjechië (NOC), AMC Turftreffen (AJS Matchless), Begonia Rally (Flanders Branche), Nationaal Veteraan Treffen, Vlaai-entreffen (NCN) en Wormer (SEF).

Het Norton Museum in Best bestond dit jaar op 1 oktober 2022, 20 jaar. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, werd niet namens de club, maar door **Hans** en **Nancy** privé, een cadeau overhandigd in de vorm van een homemade plaquette, die op advies van **Francien Scheele** boven de deur hangt in het museum.

Vervolgens werd onder leiding van mediator **Huib Quist** op 2 oktober 2022 bij **Hans** en **Nancy** thuis een gesprek georganiseerd tussen hen, de voorzitter en de penningmeester. Dit onder andere n.a.v. de ALV 2022, die tumultueus verliep en n.a.v. geluiden van individuele clubleden. Kortheidshalve wordt verwezen naar het projectplan NCN-bestuur op blz. 41 van clubblad nr.6/2022.

Het belangrijkste punt uit het projectplan is de WBTR. Die wet dwingt ons tot actie en daarvoor is een begin gemaakt door de penningmeester. Die heeft de statuten bij een notariskantoor aangeleverd voor aanpassing.

Het notariskantoor heeft het bestuur verteld, dat zij voor sluitingsdatum kopij van het clubblad (10-12- 2022) de zaken niet rond krijgen. Door de bestuursleden moeten nog diverse formulieren worden ondertekend en dat kost tijd. Vandaar ons voorstel aan de notaris het ons aan te leveren zodra men klaar is. Hierna zullen wij het plaatsen op het afgeschermd deel van de website (alleen toegankelijk voor leden) en dat zal half februari 2023 het geval zijn. Volgens de notaris is dit toegestaan.

De penningmeester heeft laten weten alle stukken t.b.v. zijn overzicht nog niet allemaal binnen te hebben. Hij zal het financiële overzicht half januari 2023 op de website plaatsen.

Vervolgens zal door het bestuur bepaald worden in welke volgorde de andere punten worden behandeld. Deze worden in een actieplan gezet, die vervolgens op de ALV 2023 worden besproken. Door middel van een toelichting van het bestuur zal verteld worden waarom wij die punten gekozen hebben en aan de leden vragen wie over welk punt wil meedenken of daaraan mee wil werken. Deze punten voor het bestuur zijn in respectievelijke volgorde: WBTR, functieomschrijving bestuur vaststellen, vastleggen hoe leden zaken kunnen inbrengen enz., een visie opstellen gericht op de toekomst van de club, ledenlijst publicatie. Verwezen wordt in dezen naar clubblad 6/2022, blz. 41. De overige punten, zoals meer contacten gaan leggen met de leden, naast de meerdaagse rally's enz., een overzicht maken van partners en contacten, onderzoeken wat de (bestuurs) leden willen als het over (bestuurs) vergaderingen gaat enz. en een plan voor werving nieuwe bestuursleden lijkt ons meer een taak voor de leden van de Norton club.

Last but not least heeft onze club met volledige bemanning de stand van de Eenhoornbeurs in Wormer bemand. Voor de Eenhoornfederatie dient onze club een penningmeester (m/v) te leveren.

Johan Swieringa

Verslag van een bestuursvergadering van de Norton Club Nederland
op 19 november 2022 om 14.00 uur bij Cor Roelofs, Kuipersstraat 4 te Oeffelt.

Aanwezig: Klaas Aafjes, Cor Roelofs, Huib Quist (gast) en Johan Swieringa.
Afwegig met bericht Anouk van der Burg.

1. Opening en vaststelling agenda.
Aan de agenda werden geen punten toegevoegd en zodoende werd zij ongewijzigd vastgesteld.
2. Bespreken Projectplan door gast Huib Quist. (zie clubblad nr 6/2022 blz. 41.)

Op de oproep in het clubblad bovengenoemd hadden drie (3) leden gereageerd, die met voorstellen en suggesties waren gekomen. Er was een lid (1) bij die zijn lidmaatschap heeft beëindigd. Hamvraag van dit onderwerp was hoe wij dit projectplan gaan uitwerken. Dat zal inhouden dat door het bestuur de *Kernpunten van dit projectplan* (zie clubblad) punt voor punt zullen moeten worden uitgewerkt.

Het eerste punt van dit plan gaat over de WBTR.

3. WBTR
Cor had in dit geval er voor zorg gedragen, dat hij de benodigde stukken naar een notaris gestuurd heeft. Dezelfde notaris had dit alvast voor de AJS/Matchless club geregeld. Cor heeft deze notaris gevraagd, dit zo mogelijk voor 10 december a.s. terug te sturen. Die datum is de deadline voor het eerste clubblad van 2023. De bedoeling is dat de uitwerking van dit onderwerp, inclusief statutenwijziging (door de notaris), in dat clubblad geplaatst kan worden. Voor de ALV van 5 maart 2023 kan een ieder clublid dit vervolgens lezen.

Huib had ons op 18 november 2022 een e-mail gestuurd met een opzetje over hoe een projectplan er uit zou kunnen zien. Hij had zaken uit ons vorige overleg, reacties en stukken van enkele leden, plus aan hem persoonlijk gemaakte reacties, verwerkt. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen. Deze inbreng van Huib werd doorgenomen en puntgewijs besproken.

Aan met name de cursief gedrukte tekst van de leden zal extra aandacht aan moeten worden besteed. **Zie voetnoot.**

Als resultaat van dit overleg werd later, op 21 november j.l. een stuk uit 2008 doorgestuurd dat de profielen omschrijft van de bestuursleden van onze club. Dit had achteraf op de ALV van 2008 ingevoerd kunnen worden, maar dat is niet gebeurd. Door invoering van de WBTR dient dit alsnog te gebeuren.

Op basis van de regelgeving omtrent de WBTR komt waarschijnlijk van het notaris-kantoor een persoon op de ALV die de vergadering notuleert. Cor onderzoek dit en maakt hier een afspraak over.

Als plan B zal door de ad interimsecretaris (Johan) aan de redactie een oproep gestuurd worden. In die oproep zal de levering van een notulist gevraagd worden. Dat hoeft niet per se een clublid te zijn.

Statutenwijziging

De redactie zal ook aangeschreven worden om de leden te bewegen naar de ALV te komen, omdat vanwege de WBTR de statuten dienen te worden gewijzigd. Dat houdt in dat minstens tien (10) procent van de leden aanwezig moeten zijn. Concreet komt het erop neer dat er minstens 34 leden inclusief bestuur aanwezig moeten zijn.

De overige kernpunten die in deze vergadering werden besproken waren o.a. het contact met de leden verbeteren. Maar hoe doen wij dat. De invoering van een liaison officer werd besproken. Vervolgens de functieomschrijving van de bestuursleden.

Opmerking notulist: Het nagestuurde e-mailbericht van Huib uit 2008 lijkt m.i. voldoende. De rol van een webmaster dient nog wel omschreven te worden.

De statuten van de redactie (zie bijlage Huib d.d. 21/11/2022), daarvan lijkt die van de roeivereniging het meest toepasselijk voor onze eigen redactie.

Vervolgens werd gesteld dat de notulen van een bestuursvergadering ook op de website

geplaatst kunnen worden. Aangezien het nog niet in het clubblad geplaatst wordt tot nu toe, lijkt de vergadering het verstandig om dit op de ALV in stemming te brengen. Waar de ALV over ingelicht moet worden is de besteding van 16.000 euro voor het 50-jarig bestaan. Volgens Cor had Rob de Bas dit niet juist weergegeven en zal er opnieuw over gestemd moet worden. M.a.w. wij houden het bij vier keer vierduizend euro reserveren gerekend over vier jaar. Dat is de huidige situatie. Of vanaf 2023 dat weg stemmen en aanvangen met een keer 4000 in 2023 en een keer 4000 in 2024.

Voetnoot: aanvullingen tijdens de vergadering waren verder: taxatiedagen organiseren, wat het bestuur zoal doet vertellen in het clubblad (reactie **Tijmen den Besten**), de inbreng van de leden meenemen. Echter bij dit punt is de praktijk dat welwillende leden die iets organiseren afhaken. Als voorbeeld worden Almen en Schoorl genoemd. Over de ledenlijst heeft **Hans Mijnders** informatie opgevraagd. De vraag mag de vereniging haar ledenlijst online publiceren. Het antwoord is:

Voor een vergadering is het publiceren van een ledenlijst in principe toegestaan, maar het is verstandig om de algemene ledenvergadering daarmee vooraf in te laten stemmen. Wil je behalve namen ook contactgegevens in de lijst opnemen, kaart dit dan expliciet aan gedurende de ALV. Geef leden bovendien, net zoals bij het verstrekken van adresgegevens aan sponsors, vooraf gelegenheid om zich tegen publicatie te verzetten. Let erop dat uitsluitend leden toegang hebben tot de gepubliceerde ledenlijst. **Bron KNMV**

Om 15.30 verliet Huib de vergadering.

Opmerking notulist volledig op eigen titel. **Bij deze bedankt voor je inzet als neutrale partij tussen ons en de redactie Huib. Toegezegd is dat de punten voor het projectplan aan hem moeten worden doorgegeven en liefst voor de sluitingsdatum 10 december a.s.**

Door Cor werd medegedeeld, dat er 14.000 euro "weg" is uit de clubkas. Cor vertelde, dat hij een Robeco spaarrekening beheert

namens de club. Men had hem benaderd om hier een beleggingsrekening van te maken. Dit zo vertelde Cor heeft hij geweigerd. Vervolgens werd deze rekening overgedragen aan de Rabobank. De Rabobank is tot op heden niet bij machte gebleken het geld te traceren, omdat het IBAN-nummer er niet is.

4. Behandeling notulen d.d. 15 januari 2022 bij Klaas in Assendelft.
Het overlijdensprotocol dat er is, lijkt voldoende te werken. Het is handelen naar omstandigheden. M.b.t. de ledenlijst werd door Cor opgemerkt dat Bennie Hulshof was gestart met op basis van het alfabet de leden te nummeren in de ledenlijst. Maar hij heeft die lijst niet afgemaakt en is ook geen lid meer. Cor borduurt voort op zijn manier en vertelde dat van overnemen van een persoonlijk clublidnummer geen sprake kan zijn. Het eindigt namelijk bij overlijden.

Het punt m.b.t. de declaratie van de redactie vertelde Cor dat dit afgehandeld is.

M.b.t. de clubwinkel vertelde Klaas dat er kosten zijn geweest voor Kootwijkerbroek, Woerden, Wormer en in december 2022 zal dat zijn voor Houten. Ik heb genoteerd Woerden 30 euro en Cor 30 euro is dubbel en Klaas lost het op. (Mij niet helemaal duidelijk, sorry)

Jubilarissen: Cor gaat uitzoeken wie er nog zgn. schildjes moeten hebben. Op de toekomstige ALV zijn er zeker 25 jubilarissen. Cor meldt dit bij Klaas, die deelt ze uit op de ALV en bij afwezigheid zal hij ze nasturen. Inmiddels is een schildje van **Theo Houterman** nagestuurd.

Begroting 50 jaar bestaan club: De redactie had niet gereageerd om een kostenbegroting te maken voor een jubileumuitgave. Vervelend was wel dat vervolgens die "fout" bij het bestuur werd gelegd. **De commissie 50 jaar NCN** neemt nu dit onderwerp mee in hun aanpak.

Vervolgens werden de notulen aangenomen en goedgekeurd.

5. Invulling Nieuwjaarsborrel 15 januari en afspraken met de Moespot.

Cor heeft dit gepland. Vertelde dat de huidige leiding van de Moespot er wat zakelijker in staat. Op de gebruikelijke manier die voor corona nog werkte kan het niet meer. M.a.w. Klaas en Marian plus de toercommissaris gaan hiervoor in overleg.

6. Invulling ALV. 5 maart 2023 en afspraak met de Moespot.
Cor heeft dit ook gepland. Om 11.00 uur is er een bestuursvergadering.

7. Notulist ALV (in behandeling)

8. Jaaroverzicht/punten.
De notulist stelt voor dat het jaaroverzicht van Bert de toercommissaris in clubblad 2022/6 geheel voldoet aan de verwachting. Daar zal naar verwezen worden en aanvullingen zoals de vermelding van deze vergadering, maar ook het noemen van de overleden clubleden zal genoemd worden.

9. W.v.t.t. (wat verder ter tafel komt)
1 minuut stilte ALV overleden clubleden in dit geval Jan Gaarhuis en Evert van Hemert

Uit clubblad 2021/6 werd de agenda van de ALV nagelopen. Rob de Bas was benoemd voor de kascommissie. Voor Jan Gaarhuis zal staande de vergadering iemand op moeten staan, dan wel een oproep moeten komen in het clubblad. Dat zal door de notulist worden gedaan, richting redactie.

Aftredend en niet herkiesbaar is Cor. Agendapunt is jubileumcommissie./Mobiël register

Stemming over de reeds genoemde 4000 euro t.b.v. Jubileum.

In het algemeen. Voor Gerbrand zou Martin Boer mogelijk de juiste opvolger kunnen zijn. Jan Wolfert als Eenhoorn afgevaardigde (is idee notulist).

Harlingen, 22 november 2022.
Voorzitter/ad interimsecretaris/notulist.
Johan Swieringa

Besluitenlijst bestuursvergadering d.d. 19 november 2022.

1. Cor regelt notulist van het notariskantoor t.b.v. de ALV. Voor deadline clubblad 10/12/2022.
2. Johan laat oproep notulist plaatsen t.b.v. de ALV als pt. 1 mislukt.
3. Johan laat oproep plaatsen om leden op te roepen voor de ALV. Dit i.v.m. het vereiste dat 10 procent van de clubleden aanwezig moet zijn t.b.v. statutenwijziging Norton n.a.v. de invoering van de WBTR.
4. Over de 16.000 euro t.b.v. het 50-jarig bestaan van de club zal opnieuw gestemd worden.
5. Cor en Klaas regelen de schildjes t.b.v. de ALV.
6. Commissie 50-jarig bestaan NCN regelt de kostenbegroting
7. Nieuwjaarsborrel regelt Klaas met Bert van der Burg
8. ALV wordt voorafgegaan door een bestuursvergadering om 11.00 uur.
9. Voor aanvang ALV zal 1 minuut stilte worden gehouden voor de ALV.
10. Aangezien Jan Gaarhuis is overleden zal naast Rob de Bas een oproep worden geplaatst in clubblad 1/2023 voor een kascommissielid.



TE KOOP



234 magazines van het Britse 'The MotorCycle' magazine van 1946 tot en met 1967. Bevat veel Norton artikelen: race & TT, roadtests, advertising, etc. Eventueel ruilen voor andere 'The MotorCycle' of 'MotorCycling' magazines.
Contact: jan.kerckhof@telenet.be

KALENDER

JANUARI

14-15 **Oldtimerbeurs Motoren, Bromfietsen, Fietsen**
Autotron Rosmalen
www.autotron.nl

15 **Nieuwjaarsborrel, 'De Moespot', Achterveld** CT
Vanaf 14.00 uur

FEBRUARI

3-5 **Bremen Classic Motorshow, Messe Bremen (D)**
www.classicmotorshow.de

MAART

5 **Algemene Ledenvergadering, 'De Moespot', Achterveld** CT
Inloop vanaf 13.00 uur, ALV 14.00 uur
meer info in dit nummer

APRIL

22-23 **Classic Bike Show, County Showground, Stafford (UK)**
www.staffordclassicbikeshows.com

JUNI

16-18 **Heuvelrun weekend**
www.heuvelrun.nl

AUGUSTUS

16-18 **Toertocht Zuid-Limburg**
www.heuvelrun.nl

Met C gemerkte evenementen zijn NCN Clubevenementen
De T is meetellend voor de toercompetitie

HET WACHTWOORD VOOR HET LEDEN GEDEELTE VAN DE WEBSITE:

Sluitingsdatum nummer 2: 10 februari 2023

COLOFON

De NCN is opgericht april 1974, geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer V595.426, aangesloten bij de Stichting Eenhoornfederatie en de KNMV. Clubblad Unapproachable verschijnt 6 maal per jaar. De contributie bedraagt 34,50 euro per jaar, bij machtiging 29,50 euro. Eenmalige kosten inschrijving: 2 euro. Het lidmaatschap voor een gezinslid bedraagt 6 euro per jaar. Betaling geschiedt door overmaking op IBAN NL68INGB0003161093 t.n.v. Norton Club Nederland, Oeffelt. Adreswijzigingen moeten worden doorgegeven aan de ledenadministratie. Bestuur en medewerkers dragen geen verantwoordelijkheid voor ingezonden artikelen en advertenties.

BESTUUR

VOORZITTER:

Johan Swieringa, Grote Kerkstraat 12, 8861 EJ Harlingen
0517-234253 / johan.swieringa@gmail.com

SECRETARIS:

- VACANT -

PENNINGMEESTER / LEDENADMINISTRATIE:

Cor Roelofs, Kuipersstraat 4, 5441 XL Oeffelt
0485 - 361834 / corroelofs@hotmail.com

ALGEMEEN BESTUURSLID / PROMOTIETEAM:

Klaas Aafjes, Dorpsstraat 133 B, 1566 AE Assendelft
075 - 6874583 / mariangroenenberg@hotmail.com

ALGEMEEN BESTUURSLID / WEBMASTER:

Anouk van der Burg, Van Bossestraat 16, 2613 CR Delft
06 - 42509612 / nortonownersnl@gmail.com

MEDEWERKERS

REDACTIE CLUBBLAD:

Hans Mijnders en Nancy Koorn, Kweekweg 31,
7315 AP Apeldoorn, 055 - 5761311 / nancy.koorn@planet.nl

TOERCOÖRDINATOR:

Bert van der Burg, Uitterlier 9, 2678 TZ De Lier
gcmvanderburg@gmail.com

ARCHIVARIS:

Heije Meinders, Condorhorst 6, 9502 HN Stadskanaal
0599 - 612666 / hmeinders@planet.nl

EENHOORNAFGEVAARDIGDE:

- VACANT -

TECHNISCHE INFO

EENCILINDER

Jelle Bethlehem, tel: 072 - 5154975
e-mail: jellebethlehem@hotmail.com

DOMINATOR

Constant Trossel, tel: 0252 - 523040
e-mail: constanttrossel@gmail.com

COMMANDO

Constant Trossel, tel: 0252 - 523040
Willem Sleutel, tel: 0314 - 643218 van 20.00 - 22.00 uur

ELEKTRISCH

Peter de Wit, tel: 06 - 51276044
e-mail: ph.dewit@hccnet.nl



WWW.NORTONCLUBNEDERLAND.NL



Holland Norton Works
Norton twin specialist

Industrieterrein Treslongpark
Satellietbaan 31d
2181 MG Hillegom
tel: 0252 - 376641
06 - 51282160
info@hollandnortonworks.eu

Openingstijden:
bel of mail als je langs wilt komen

- Norton twin specialist
- Fabricage van de Perfect Commando
- Reparaties en restauraties
- In- en verkoop van Norton twins
- Levering van originele Andover Norton onderdelen en speciale Commando producten



Exclusief dealer van Colorado Norton Works onderdelen
Kijk voor afbeeldingen en prijzen op onze website

www.hollandnortonworks.eu



**EEN TOOST OP
2023**