



BULLETIN

2024-5 JAARGANG 45 UITGAVE 163 ROYAL ENFIELD CLUB NEDERLAND



COLOFON

De **Royal Enfield Club Nederland** is opgericht op 15 september 1979, staat geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Rotterdam onder nummer V40347044 en is aangesloten bij de Stichting Eenhoornfederatie. Clubblad Bulletin verschijnt 5 maal per jaar. De contributie bedraagt € 20,00 per jaar. Leden in het buitenland betalen € 25,00 per jaar. Eenmalig kosten inschrijving: € 3,50. Betaling (o.v.v. lidnummer) geschiedt door overmaking op IBAN NL05 INGB 0000 4390 49 t.n.v. Royal Enfield Club Nederland (BIC Code: INGBNL2A). Adreswijzigingen moeten worden gemeld aan de leden-administratie. Opzegging van het lidmaatschap dient te geschieden voor 1 oktober. Bestuur en medewerkers dragen geen verantwoordelijkheid voor ingezonden artikelen en advertenties.

BESTUUR

VOORZITTER:

Arend Kleinpaste

voorzitter@royalenfieldclub.nl

SECRETARIS :

Claes Dick de Jong

secretaris@royalenfieldclub.nl

ALGEMENE BESTUURSLEDEN:

Leen Kortekaas
bestuurslid1@royalenfieldclub.nl

Peter Tromp Meesters
bestuurslid2@royalenfieldclub.nl

PENNINGMEESTER :

Douwe Smink

penning@royalenfieldclub.nl

VASTE MEDEWERKERS:

LEDENADMINISTRATIE:

Douwe Smink
leden@royalenfieldclub.nl

ARCHIEF:

Hilbert Bakker
archief@royalenfieldclub.nl

WEBSITE & FACEBOOK:

Hilbert Bakker
web@royalenfieldclub.nl

EENHOORNAFGEVAARDIGDE:

Peter Tromp Meesters
eenhoorn@royalenfieldclub.nl

REDACTIE CLUBBLAD:

Nancy Koorn en Hans Mijnders

redactie@royalenfieldclub.nl

taalcorrectie: Henk van 't Veen



INHOUD

- 1** Historisch WO-II Kampement
foto: Hans Mijnders
- 2** Colofon / collage inhoud
- 4** Voor(zitters)woord
- 4** Nieuwe leden
- 5** Redactioneel
- 6** Sleuteldag
- 8** In beeld: oprichters RECN
- 13** RE Interceptor, deel 1
- 16** The Magical Classics
- 17** One Ride 2024
- 21** Gebroeders van Doorn Motoren
- 21** Nieuws in het kort
- 22** Historisch WO-II kampement
- 24** Pientere pookje RE
- 27** Zeeland Brouwersdam
- 28** Twintig pk en 'n veulentje
- 29** Najaarstreffen
- 32** Enfield en de onthouding
- 33** Contributie 2025
- 34** Te koop
- 34** Agenda en colofon
- 36** One Ride 2024
foto: Hans Mijnders

BIJ DE VOORPLAAT

Historisch WO-II Kampement,
Leopoldsburg.

COLLAGE INHOUD

Combinatie Historisch WO-II
Kampement en One Ride.

BIJ DE ACHTERPLAAT

One Ride, IJsselstein.

VOOR(ZITTERS)WOORD

Herfst!

Het begint alweer koud en nat te worden, de blaadjes aan de bomen kleuren weer prachtig rood en geel en bij sommigen staat de Enfield reeds gezellig naast het snorrend kacheltje, de tijd van het grote poetsen is begonnen voor een aantal van ons.

Maar het hoeft niet! Doe een extra jasje aan en geniet van het fantastische herfstlandschap, het lage zonlicht dat over de beukenbladeren strijkt in de Veluwe bossen en al die kleine weggetjes langs de weilanden die helemaal bedekt zijn met spinnenwebben die ook weer beschenen worden door die laagstaande najaarszon.

Daar zit ook de aantrekkelijke kant van dit jaargetijde, het prachtige licht en toch niet al te koud. Bovendien kan ik iedereen aanraden om onderweg nog even een café aan te doen, altijd gezellig.

Dus ik zou zeggen: zolang er geen zout op de weg ligt, stap op je motor en geniet.

Voor iedereen alvast fijne feestdagen en een goede jaarwisseling gewenst.

En tot ziens in Zelhem!

Arend Kleinpaste

Arend Kleinpaste



WIJ HETEN DE VOLGENDE NIEUWE LEDEN WELKOM:

- 1058 Willem van der Valk uit Vlaardingen
- 1059 John van Dijk uit Berkel-Enschot
- 1060 Yannick van der Herik uit Pernis
- 1061 Sipke Berend Bathoorn uit Hoogeveen
- 1062 Rob Persoon uit Amsterdam
- 1063 Pascal Vaes uit Helmond
- 1064 Dane Dalmeijer uit Hoogkarspel
- 1065 Wim Bartels uit Sint Annaparochie
- 1066 Daan Geist uit Arnhem
- 1067 Dirk de Visscher uit Scheldewindeke (België)
- 1068 Mike Edwards uit Zevenaar
- 1069 André Hetem uit Driebergen-Rijsenburg
- 1070 Jan-Willem Bikkelaar uit Gaanderen
- 1071 Age de Vries uit Ermelo
- 1072 Rob Beumer uit Olst



1



2



3



4

1. Indian summer.
2. Gerard en Gerrie bekrachtigen hun huwelijk en gaan opnieuw hun wittebroodsweken in.
3. Het follow up-systeem werkt - bij uitzondering - helemaal goed.
4. Swifties bij het kampvuur.

Deze QR-code leidt naar meer foto's en informatie op Polarsteps.

Berrie Stam



REDACTIONEEL

Een jaar later

Ten tijde van ons eerste redactioneel, een jaar geleden, was Hans z'n Interceptor ontdaan van z'n 'kippenschuurpatina' en had ie weer z'n oorspronkelijke glans terug. Vanwege wat motorische problemen had hij de motor toen even terzijde geschoven, om na enige tijd met hernieuwde energie de zaak nogmaals te bekijken. Met als gevolg dat de oliedruk nu oké is en ook dat rare geluid is getraceerd en verdwenen. Wat dan daarna rest is vertrouwen krijgen in de motor. Na ettelijke rondjes binnen en net buiten de gemeentegrens van Apeldoorn, ging de twin daarna in de motortrailer mee naar een Belgisch treffen. Na een probleemloze toerit door de Belgische Kempen, kon de Interceptor zich een paar weken later in IJsselstein voegen bij z'n veel jongere merkgenoten.

Leopoldsborg

Vlakbij het Belgisch treffen ligt Leopoldsborg, waar zich in datzelfde weekend een scala aan WO-II voertuigen en hun bemanning heeft verzameld en hun bivak opgeslagen. Bijzonder is dat de voertuigen allemaal van Britse origine zijn. Doorgaans zie je bij WO-II evenementen vrijwel alleen Amerikaans spul, maar dit toch anders. In het algemeen wat ouderwets aandoend. Bij de vierwielers is veel Bedford en Morris Commercial en bij de motoren een meer dan gemiddeld aantal Royal Enfields. Wat erg prettig is, is dat het niet echt druk is. Je kunt gewoon je motor vlakbij parkeren, relaxt rondlopen, alles goed bekijken, plaatjes schieten en makkelijk een praatje maken. Een cadeautje.



One Ride

Voor ons is het de eerste keer. Geen idee hoe laat het begint, dus denk ik dat het mooi is als we er tegen elf uur zijn. Het blijkt te vroeg, maar dat is geen probleem. Er is koffie en het is heerlijk weer. Vanaf 12 uur beginnen de groepjes Enfield-rijders binnen te komen en dat gaat door totdat er zich zo'n 160 deelnemers rond het pand van MotoMondo hebben verzameld.

De meesten zijn via een toeristische route vanaf een van de RE-dealers komen rijden. Wij reden, samen met John van Steijn, gedrieën toeristisch vanaf ons huis naar IJsselstein.



Leeftijdverschil Interceptors: zo'n 50 jaar.

Op de terugweg houden we nog even een stop bij een Triumph-bijeenkomst op Museumwerf Vreeswijk in Nieuwegein, waar de nadruk ligt op de oudere generatie Triumphs. Qua bouwjaar liggen de Norton en de Interceptor wat dichterbij de Triumphs dan bij de Enfields in IJsselstein.

Met een ijsje als afsluiting, kijken we aan het eind van de middag terug op een leuke dag motorrijden en 'brommers kieke'.

Tekst: Nancy Koorn



Triumphs op Museumwerf Vreeswijk.



SLEUTELDAG

De start van de dag verliep zoals ik de eerste twee keer reeds heb mogen meemaken ... Koffie loopt, dit keer in een zeven liter percolator kan! "Mooi dat je er bent! wees welkom, neem plaats en "hoe gaat het?!" Hierop wisselen Jan en Adriana Achterkamp als organisatoren en ik de eerste opmerkelijke zaken, gelardeerd met koffie en koekjes in de gezellige ambiance van de tuinserre in afwachting van clubgenoten.

In een gestaag tempo begroeten we: Douwe, Hans, Nancy, Sipke, Klaas, Jeroen, Hilbert, Arend en vroeg in de middag sluit Frank nog aan. Sipke had van tevoren aangekondigd vragen te hebben over zijn Bullet 2017 C5 met betrekking tot topsnelheid en een mogelijk beter tandwiel dan zijn huidige 19-tands. Heb zelf geen aandeel gehad in aanbevelingen hieromtrent maar ik kreeg het idee dat er door meerdere aanwezigen met Sipke over gesproken is.



1

We concludeerden dat de (gebruikte) Amal samengesteld was uit meerdere verschillende componenten. Ik had mij voorbereid door een nieuwe Wassell 928 (Amal copie) mee te nemen naar de Sleuteldag. Zo gezegd, zo gedaan. Dit betekende echter dat de buitenkabels t.b.v. choke en gasschuif aangepast/ingekort moesten worden teneinde een langere binnenkabel te genereren. Dit is door Douwe op een wijze gedaan die normaliter niet zou ontstaan aan de kant van de weg. Lees: improviseren met een zijbektang de buitenkabel inkorten ... Tsja, als de hiervoor benodigde onderdelen niet voorhanden zijn dan moet je wat. Kost natuurlijk de nodige tijd en de sleutelochtend bleek inmiddels te zijn opgesoupeerd ...

Inmiddels was de catering reeds op gang gekomen zonder dat ik hier kennis van had (sleutelconcentratie), gelukkig kon ik bijtijds 'aanspraak maken' op de nieuwe lichting BBQ-worsten ..., dus ten behoeve van de inwendige mens werd een kleine pauze ingelast!

De middag werd tot en met het sluiten van de dag gevuld met carburatieperikelen (afstelling van ...) en aansluitend de controle van speling van de stoterstangen. Na alles gecontroleerd en uitgeprobeerd te hebben, werd de focus verlegd naar de bougie die volgens Jeroen en Douwe een veel te kleine vonk produceert.

Eerst werd de werking van de bobine gecontroleerd met hulp van een bypass draad (deze bleek oké te zijn) om vervolgens het contactpunten-deel van de ontsteking onder de loep te nemen. Jeroen, die blijkbaar



1. Omwisselen van de carburateur. Links op het zadel de Wassell, rechts delen van de samengestelde Amal.
2. Kleine pauze voor een broodje worst.
3. Jan grillt worsten op z'n zelfgemaakte BBQ.

over een scherp zicht beschikt, merkte op dat het lijkt alsof de punten niet echt openen. De door Jan aangeleverde schuifmaat waarmee het hoogteverschil van de ontstekingsnok gemeten werd, gaf het volgende resultaat: de afgestelde contactpuntafstand was niet in overeenstemming met de gemeten waarde, met als gevolg dat de bobine geen of een slechte vonk opwekte. Na wat gepruts door Jeroen aan het afstelmechanisme van de contacten, verzocht ik Hans, die zich op dat moment aan kickstartzijde bevond, eens een poging te wagen en kwam er zowaar leven in de machine. Daarvoor had 'ie alleen

nog maar gekucht en gevlamd (uit de kelk van de open carburateur). De eigen draden werden i.p.v. de bypass weer aangebracht en nadien startte de bull meerdere keren redelijk vlot na de Enfield startprocedure. Inmiddels was de eindtijd (plusminus 15.00 uur) gepasseerd en werd het tijd om op te ruimen en clubleden uit te zwaaien ... Na nog een koffie en een drankje genuttigd te hebben werd het 500 project op de trailer geladen en was het tijd om zelf hartelijk afscheid te nemen van de gastvrije Adriana en Jan!

Nogmaals dank voor het gebruik van locatie Kuilsburgerweg te Steenderen, dank aan aanwezige Enfielders voor de gezelligheid, technische advisering/ondersteuning gedurende de dag, en in het bijzonder 'onze' Douwe die met ijzerdraad (zo lijkt) de meeste reparaties gedaan kreeg. Hans bedankt voor de gemaakte pixels, ik hoop dat jij er enkele van wilt plaatsen bij mijn verslag in Bulletin!

Tot volgend jaar luitjes.

Tekst: Bert Moesker
Foto's: Hans Mijnders





Het is 17 september 2024, een heerlijke dag om motor te rijden en ik ben samen met Hans en John (van S.) op weg naar Austerlitz. In het dorps huis aldaar gaan we de drie oprichters van onze club ontmoeten. We hebben de taken voor dit interview verdeeld. John interviewt, Hans maakt foto's en ik schrijf. We zijn benieuwd naar de interactie tussen deze mannen die aan de wieg stonden van de REC.N.



We hebben een afspraak in 'Hart van Austerlitz' in de gelijknamige plaats, 45 jaar na de oprichtingsdatum die op 15 september 1979 plaatsvond. Niet ver van de plek waar de oprichtingsvergadering plaatsvond. Dit was destijds in het overbekende café-restaurant 'Flora' in Doorn.

Cees van Herpen, John van Ravenswaaij en Bert Seewald zijn de mannen waar het om gaat. John komt met z'n Continental GT van om de hoek, Cees is met z'n nieuwe Interceptor uit Bergschenhoek gekomen en Bert reisde met het openbaar vervoer vanuit Bergen. Laatgenoemde was lastiger te traceren omdat hij al langere tijd geen

REC.N-lid meer is. Clublid Frank Zijp wist gelukkig het contact met Bert te bewerkstelligen.

Onder het genot van een kop koffie wordt het eerste halfuur besteed aan het ophalen van herinneringen. John (van S.) heeft zich op het interview voorbereid maar het valt het niet mee om antwoord te krijgen op zijn brandende vragen; regelmatig gaat het gesprek alle kanten op met allerlei verhalen die afdwalen van het onderwerp waarvoor we bij elkaar zijn. Vooral Bert, met een geheugen als een ijzeren pot, dist de ene na de andere anekdote op die hij vervolgens stevast eindigt met "maar daar

kom ik later nog op terug". De eerste vraag is natuurlijk "Hoe zijn jullie aan elkaar gekomen?" John (van R.) vertelt hierover dat hij ergens in de jaren zeventig op de sprintstrip in Drachten het typerende fluitende geluid hoorde van een RE Interceptor. Zo'n motor had hij zelf ook. John, die op de strip aanwezig was als monteur van 'Team Obsession', ging op het uitlaatgeluid af. Hij vond Cees van Herpen die op zijn Interceptor als toeschouwer aanwezig was bij de sprintwedstrijd. De twintigers van toen raakten met elkaar in gesprek. Ze hielden contact, waarbij ze op enig moment op het idee kwamen om een Royal Enfield club op te richten. Hoe dit verder tot stand



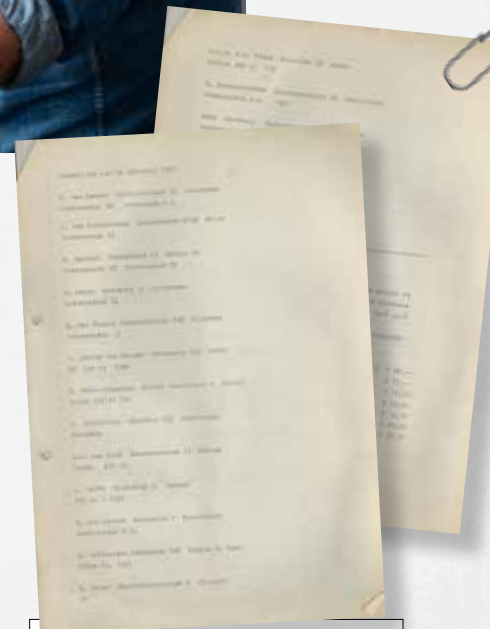
Van links naar rechts:
Cees van Herpen,
John van Ravenswaaij,
Bert Seewald.

kwam blijft een beetje in nevelen gehuld. Was er een advertentie in 'Motor' geweest of was het idee verder gerijpt tijdens een Indoor Eenhoorn Treffen? Dit waren de eendaagse bijeenkomsten die vanaf maart 1979 tweemaal per jaar bij 'Flora' in Doorn werden gehouden. En een belangrijke ontmoetings-

plek voor liefhebbers van Engelse motoren. In zijn artikel 'Geschiedenis Stichting Eenhoorn Federatie 1975-1994' schrijft Ad van Boheemen: "In april 1979 werden belangstellenden gezocht om te komen tot de oprichting van een Royal Enfield Club." Op welke



Op de foto de Interceptor van Bert voor het pand van RE-dealer Gander & Gray in Londen, 1977. In Nederland was er voor RE niets te krijgen en bestellen in Engeland was, in vergelijking met nu, redelijk omslachtig. Vandaar dat RE-rijders in die tijd nog wel eens bezoeken brachten aan bijvoorbeeld Gander & Gray in Londen of L&D Motors in Bristol. Om onderdelen voor eigen gebruik te kopen en soms ook om spullen voor andere mee te nemen.



De ledenlijst zoals gepubliceerd in de tweede nieuwsbrief lijkt op volgorde van aanmelding te zijn gemaakt. Logisch is om, als er lidnummers aan worden gehangen, deze volgorde te handhaven. Als er later door Marjolein van Rosendaal een ledenlijst wordt gemaakt met lidnummers, krijgen Cees van Herpen en John van Ravenswaaij in plaats van de nummers 1 en 2, respectievelijk lidnummer 24 en 25 toebedeeld. Iets dat John toch nog steeds wel steekt.

wijze wordt niet vermeld. Uit het gesprek wordt wel duidelijk dat de binding in eerste instantie de passie voor de Interceptor is.

De eerste nieuwsbrief van 15 oktober 1979 vermeldt over de



Vanaf het voorjaar van 1979 werd bij 'Flora' tweemaal per jaar een drukbezocht eendaags treffen gehouden: het Indoor Eenhoorn Treffen. Tot aan begin jaren negentig, toen de belangstelling dusdanig was teruggelopen, dat het treffen een stille dood stierf.



In 2011 wordt er nieuw leven geblazen in de voorjaarseditie van



het Eenhoorn evenement. Niet meer bij 'Flora', dat bestond niet meer, maar - in eerste instantie - bij café 'De Krim' in Driebergen. Een café met voldoende 'Flora-gehalte', alleen niet met voldoende



parkeergelegenheid. Vandaar dat er enkele jaren later wordt verhuisd naar Austerlitz, vlakbij het dorps huis 'Hart van Austerlitz'.



1. Drukte bij 'Flora' bij een najaarseditie in de begindagen van het treffen.
2. Continental GT bij 'Flora'.
3. Interceptor bij 'Flora'.
4. John van Ravenswaaij is ook van de partij bij de herstart in 2011 in Driebergen.
5. Peter Tromp Meesters heeft nog een oud Eenhoorn Treffen bord dat hij in 2011 meeneemt naar Driebergen.

oprichtingsvergadering: "Er waren ondanks de wat late berichtgevingen toch nog zo'n twintig liefhebbers, waarvan acht eigenaren van Royal Enfields naar Doorn gekomen, zodat de club in ieder geval een hoopvolle start had". Er is nog niet direct een echt bestuur, maar Cees, Bert en John zijn de contactpersonen.

De ledenlijst in de tweede nieuwsbrief doorlopend, weet John (van R.) nog precies te vertellen welk model de acht RE-eigenaren bezaten en wat voor motor de resterende twaalf leden hadden. Net als nu, stond de club ook toen al open voor leden met minimaal een 'warm hart' voor het merk Royal Enfield.

In deze nieuwsbrief wordt ook gemeld dat er tweemaandelijks een clubmiddag wordt gehouden, ook alweer in 'Flora'. Voor de verdere ontmoetingen met rijders van het Britse ijzer zijn er de evenementen van de Eenhoornfederatie. Cees schrijft te verwachten dat het clubje van twintig eigenaren en liefhebbers het komende jaar naar verwachting zal verdubbelen en dat het daarbij wel zal blijven. Maar hoe anders zou dat uiteindelijk uitkomen.

We zitten met z'n zessen in een hoek van het dorps huis. Na een tweede kop koffie komt met name Bert flink op stoom. Terwijl Hans foto's neemt, trekt Bert het ene na het andere meegenomen arti-

kel uit zijn tas. Maar niet alleen dat. Ook het ene na het andere verhaal rolt over de tafel en John (van S.) doet pogingen om enige structuur in het gesprek te houden. Natuurlijk gaat het tussen de vragen door ook over technische zaken, waarbij de stelling voorbijkomt dat, als een motor goed loopt, je er gewoon vanaf moet blijven. Iets dat Bert de uitspraak doet ontlokken richting John (van R.): "Maar jij was ook altijd de boel uit elkaar aan het slopen".

Wat John (van S.) ook heel graag wil weten is hoe er deze mannen van het eerste uur, met hun gedeelde passie voor de Interceptor, wordt aangekeken naar de verandering van de club door de opmars van de Indiase Enfields.

Cees merkt bij zichzelf toch wel een zekere afstand en vindt dat de club door de jaren is "overgenomen door de Bullets".

John ziet het anders en is eigenlijk blij dat India er is. Die oldtimers, daarvoor moet je toch wel van sleutelen houden. Hij ziet dat de jongeren van nu dat toch niet meer zo doen.

Ook een logisch vraag is natuurlijk: "Waarom Royal Enfield?"

Bij Cees is dat toeval geweest. Iemand in de buurt was gevallen met z'n motor en durfde er niet meer op te rijden. Voor onder de 1.000 gulden kon Cees daarvoor een Interceptor Stage 1 kopen, die ook nog eens heel goed bleek te bevallen en veel lekkerder reed dan bijvoorbeeld een Triumph.

Bert z'n gemotoriseerde leven begon met Puch bromfietsen, gevolgd door verschillende Puch dubbelzuiger motoren. Na een proefrit bij een motorzaak in Alkmaar op een Interceptor Stage 2 was hij verkocht en wilde hij niets anders meer. Net als bij Cees was ook John z'n eerste motor een Matchless. Al kort daarna kocht hij twee



Eenhoorn demo-races in 1984 op Zandvoort. Doorgaans werd er bij deze races uit praktische overwegingen 'meegelift' met een andere organisatie, zoals de HARC (Historische Auto Ren Club).



1. Cees van Herpen op z'n Interceptor.
2. André van London op z'n Continental GT 250.
3. Bert wordt bijgestaan door 'Enfield professor' Peter om de koppeling weer tijdig voor de volgende rit (of de thuisreis) in werking te krijgen.
4. De 1968'er Stage 2 Interceptor die Bert in Amerika kocht.



1. Zijn moderne Interceptor past beter bij de leeftijd dan de snelle Ducati's en de Voxan die hij daarvoor reed, vindt Cees.
2. Cees heeft een ongebruikte Continental GT in z'n woonkamer staan die hij destijds met blanco kenteken van de importeur betrok.
3. Bert heeft een scala aan folders en artikelen en reclames uit 'Motor' meegebracht, wat ook weer de nodige verhalen oplevert.



Wat betreft het clubgebeuren wordt er op enig moment een bestuur gevormd, waarbij Cees voorzitter wordt en Bert de rol van secretaris en penningmeester op zich neemt. Een redacteur is er gevonden in de persoon van Marjolein Roosendaal. Na twee nieuwsbrieven komen er heuse clubbladen en assisteert Bert bij de productie van deze bladen.

In 1992 transformeert de club tot een officiële vereniging en worden er statuten gedeponneerd. Cees treedt af als voorzitter en ook Bert, die toch een zekere afkeer van regeltjes en formaliteiten heeft, legt z'n functies neer en verlaat zelfs de club. Cees van Herpen blijft wel actief binnen de Eenhoornfederatie. Vooral omdat hij ook jarenlang Eenhoorn demoraces organiseert en rijdt.

Teruggaand naar het heden hebben Cees, John en Bert - alle drie inmiddels rond de zeventig - nog altijd een of meer Interceptors in bezit. Bert een 1968'er Stage 2, Cees zowel een Engelse als een (nieuwe) Indiase en John heeft twee oude, een Stage 1A en een Stage 2 (zie in beeld, Bulletin 160).

Aansluitend op de bijeenkomst genieten we van een lekkere lunch waarbij nog diverse verhalen over de tafel rollen. En daarna moeten er natuurlijk nog foto's gemaakt worden bij de motoren. Als fotomodellen dienen de Continental GT van John (van R.), de nieuwe Meteor 350 van John (van S.) en de moderne Interceptor van Cees.

Tekst: **Nancy Koorn** en **John van Steijn**
Foto's: **Hans Mijnders** en **diverse bronnen**

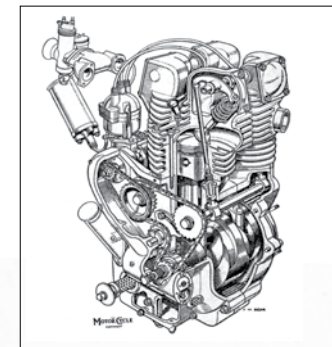
Interceptors, die hij nog steeds heeft. Alle drie hebben ze lovende woorden voor het soepele motorblok, het vermogen en de prettige rijeigenschappen van de Interceptor.

ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR

soepel, sterk en snel

In de jaren '50 en '60 was de staande twin het handelsmerk van de Engelse motorindustrie. Er was veel keuze want naast de 'Grote Drie' (BSA, Triumph en Norton) bouwden ook Ariel, AJS/Matchless en Royal Enfield staande tweecilinders. Hoewel al deze motoren veel gemeenschappelijke kenmerken hadden, verschilden ze op veel punten van elkaar. Het meest eigenzinnige merk was misschien wel Royal Enfield.

Die eigenzinnigheid zien we vooral terug in de techniek en aangezien alle Royal Enfield twins zijn afgeleid van de eerste 500 twin, kijken we eerst hoe dit model was opgebouwd. Deze motor, die in 1949 werd gepresenteerd, was voorzien van een



Onder: De 500 twin van 1949.
Links: tekening van het 500cc blok.



aantal opmerkelijke constructies. Terwijl alle andere merken een opgebouwde krukas hadden, bestond de krukas van de Royal Enfield uit een, uit één geheel, gegoten krukas. Deze draaide op een kogellager en een rollager. De big-ends waren uitgevoerd als glijlagers maar de small-ends waren niet gelagerd; de pistonpen draaide rechtstreeks in het aluminium van de drijfstaang. Heel opmerkelijk is dat, terwijl bij alle andere fabrieken (uitgezonderd AJS/Matchless), de twee cilinders deel uitmaken van één cilinderblok, de Royal Enfield twee losse cilinders en twee losse aluminium koppen had. De twee nokkenassen werden door een ketting aangedreven. De stoterstangen van de 'Koninklijke' twin liepen door vier tunnels op de hoeken van het cilinderblok. Een slimme constructie was dat men aan de linkerkant van het motorblok twee afsluitplaatjes kon verwijderen en daarna de nokken-

Dit artikel is geschreven door Ad van Boheemen en verscheen eerder in Het MotorRijwiel 179. Met toestemming nemen we het over. In dit nummer deel 1. De afbeeldingen zijn aangevuld met foldermateriaal van Bert Seewald. Ter info: Voor de twee typen Interceptor wordt zowel de term 'Stage' als 'Series' 1 of 2 gebruikt.

assen eruit kon halen, zonder het carter te hoeven open maken. Ook op het gebied van de smering hadden de ingenieurs uit Redditch hun eigen ideeën want hun 500 twin was de enige Engelse tweecilinder met dry-sump smering, waarbij de olie werd meegevoerd in een afgesloten deel van het carter. De olie werd rondgepompt door een dubbelwerkende plunjerpomp. In het carter was een verwisselbaar filter van vilt opgenomen. De vierversnellingsbak was van Albion en was vastgebout aan het carter waardoor een semi-unit constructie ontstond. Ook het rijwielgedeelte was afwijkend want terwijl de andere merken een wiegframe toepasten, had de Enfield twin een open (diamond) frame, zonder onderbuizen, waarbij het motorblok een dragend deel van de constructie vormde. Deze frameconstructie bleef gehandhaafd tot de laatste 750cc Interceptor in 1970.

Interceptor

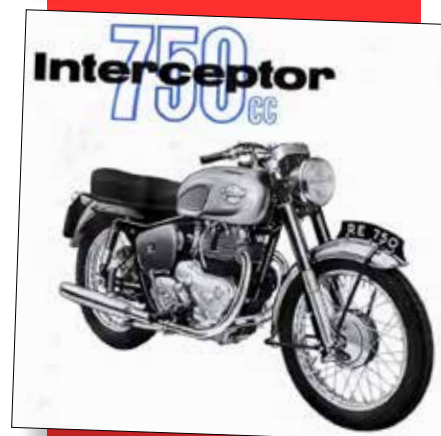
In 1960 verscheen de 692cc Interceptor. Dit was een getuneerde versie van de Constellation en werd alleen verkocht in de USA en Canada. Alle motornummers begonnen met de code "VAX" waardoor zij de VAX-Interceptors worden genoemd maar in de USA werden ze ook wel de Super Constellation genoemd. De exportmodellen van de Constellation hadden de code "VA", de extra letter "X" van de Interceptor gaf aan dat dit een experimenteel model was. Hij was uitgevoerd

met een lichter gemaakte en gebalanceerde krukas, een Lucas racemagneet met handvervroeging en diverse andere modificaties waarmee gewicht werd bespaard. Toen Royal Enfield er niet in slaagde om voldoende Interceptors in trialuitvoering te verkopen, werd er ook een 'S' model (Sports) uitgebracht in wegituitvoering, voorzien van o.a. 'quick detachable (QD) lights'. Tussen december 1959 en juli 1961 zijn niet meer dan 170 (een andere bron noemt 211 stuks) VAX-Interceptors gebouwd.

Series 1

In 1962 werd een nieuw model aangekondigd (voor modeljaar 1963) in de vorm van de 736cc Interceptor Series 1. De boring was met 1mm vergroot tot 71mm en de slag was met 3mm gegroeid naar 93mm. Hiermee kon Royal Enfield de strijd aan gaan met de Norton Atlas die 745cc telde en een jaar eerder was gepresenteerd.

Hoewel het motorblok vrijwel gelijk was aan dat van zijn voorganger, was er vrijwel niet één onderdeel dat niet was aangepast of verbeterd. De cilinders waren symmetrisch en onderling verwisselbaar. Cross-rings (metalen O-ringen met een driehoekige doorsnede) waren in de plaats gekomen van de onbetrouwbare koppakkingen en de koppeling was vernieuwd. Het carter was versterkt om het toegenomen koppel aan te kunnen en aan de achterkant van het versnellingsbakhuis was een extra motorbevestiging gemaakt om vervorming tegen te gaan. Doordat de krukas (van nodulair gietijzer) door de fabriek dynamisch is gebalanceerd, was



Van boven naar beneden:
Series 1 uit 1964 met nacelle
Series 1 uit 1965 met losse koplamp
Series 2



de Interceptor de soepelste Britse twin. De Series 1 modellen waren voorzien van een magneet met automatische vervroeger en een nieuwe buddyzit. Het uiterlijk was nauwelijks veranderd waardoor de Interceptor nauwelijks te onderscheiden is van de Constellation. De Interceptor leverde 52pk, de trekkracht was enorm en de redactie van het Amerikaanse blad Cycle World haalde een topsnelheid van 190 km/u.

De Armstrong achterschokbrekers werden in de loop van 1963 vervangen door schokbrekers van Girling.

Vanaf november 1963 werden de 'hetere' R-nokkenassen (sports cams W3534415) gemonteerd. Het eerste blok dat hiermee was uitgerust had motornummer YB15468.

In 1964 kreeg de Interceptor een 12 volt wisselstroomdynamo en een jaar later een losse koplamp met een instrumentenpaneel op de bovenste kroonplaat. De ampèremeter was gemonteerd in de koplamp maar was vanaf het zadel niet zichtbaar.

Vanaf september 1964 werd een langere achtersvork gemonteerd waardoor de wielbasis werd verlengd van 54 naar 57 inch.

Hierdoor was de rechthoekige stabiliteit toegenomen maar moest de motor bewuster de bocht worden ingestuurd. De financiële situatie was niet rooskleurig en in 1966 en 1967 lag de productie vrijwel stil. Het gevolg was dat alleen nog enkele Amerikaanse modellen werden gemaakt en de Series 1 Interceptor verdween uit de Britse catalogus.

In 1967 nam Norton-Villiers Royal Enfield over en sloot de fabriek in Redditch.

Het goede nieuws was dat de nieuwe Series 1A Interceptor gebouwd zou worden in de fabriek van Enfield Precision Engineering in Bradford-on-Avon. De nieuwe motor was gebaseerd op de Amerikaanse uitvoering van het vorige model en had het uiterlijk van een street scrambler gekregen. Deze Interceptor was voorzien van accu-bobine ontsteking waardoor de magneet kwam te vervallen. De Amerikaanse modellen kregen een kleinere, verchromde tank, een nieuw zadel, een nieuw instrumentenpaneel met een losse koplamp, een hoog en breed stuur, verchromde spatborden, opgebogen uitlaten en koelringen op de voorremtrommel. Ook waren zij uitgerust met Amal Concentric carburateurs.

Series 2

Een jaar later zag de Series 2 Interceptor het daglicht. Dit model was gebaseerd op de 1A maar was opnieuw ontworpen. Het motorblok had wet-sump smering gekregen en een nieuwe oliepomp, waardoor de olietoevoer naar de krukas werd verbeterd en het probleem met de carterventilatie definitief was opgelost. De contactpunten waren verhuisd naar het uiteinde van de uitlaat-nokkenas. Als gevolg daarvan was het ti-

mingdeksel aangepast en had een driehoekige vorm gekregen. De grote vultuit voor de motorolie was verdwenen en het oliefilter was verticaal gemonteerd tussen het motorblok en de versnellingsbak. Bovendien had hij een Norton Roadholder voorvork en de 8 inch voorrem van de Norton Atlas gekregen. Een oliekoeler en een handgreep voor de passagier, die tot dan toe als extra leverbaar waren, behoorden nu tot de standaarduitrusting. Net voor het sluiten van de fabriek in 1970, presenteerde Royal Enfield het prototype van de Series 3 Interceptor. Bij deze motor was de boring vergroot tot 73mm waardoor de cilinderinhoud uitkwam op 778cc. Hij werd daarom de Interceptor 800 genoemd. Er is slechts één complete motorfiets plus twee extra motorblokken gebouwd. Na de overname door Norton-Villiers, dat ook al de merken AJS en Matchless in bezit had, leek het directeur Dennis Poore niet verstandig om in eigen huis een concurrent voor

de zojuist verschenen Norton Commando te hebben en besloot daarom de productie van de Royal Enfield-modellen stop te zetten.

Aantallen

De toenmalige 'Dating Officer' van de Royal Enfield Owners Club kwam, na



Deze pagina:
Series 1 A

bestudering van de originele Royal Enfield fabrieksregisters, tot de volgende aantallen:

Interceptor 1: vanaf 4 maart 1962 tot eind 1965, totaal 979 complete motorfietsen geproduceerd.

Interceptor 1A: vanaf april 1967 tot oktober 1968, totaal 759 complete motorfietsen geproduceerd.

Interceptor 2: vanaf oktober 1968 tot einde productie/sluiting fabriek in januari 1970, 1.122 complete motorfietsen geproduceerd. Daarnaast is er een onbekend aantal losse motorblokken gemaakt.

Wordt vervolgd



The Magical Classics

Wij zijn een viertal Royal Enfield-rijders met een gemiddelde leeftijd van 75,5 jaar die pogen van begin april tot eind oktober eenmaal per week een ritje te rijden van circa 200 km. Twee van ons hebben een cv van meer dan 50 jaar motard en rijden met een Classic 500, eentje circa 15 jaar ervaring met een Meteor 350 en eentje is neofiet met een Classic 350. Via het WhatsApp groepje 'The Magical Classics' spreken we met elkaar af.

Onze bestemmingen liggen overwegend ten zuiden en ten westen van Brussel.

Op 3 oktober hebben we afgesproken in café Den Belleman, een oude bruine kroeg aan de oevers van de Dender in Ninove. Binnendoor rijden we naar Geraardsbergen via de Bosberg, gekend van onder andere de Ronde van Vlaanderen. In Geraardsbergen drinken we op de Vesten een kopje koffie in het naarszonnetje. De mythische Muur is al lang verboden voor moto's en auto's. Langs de achterkant

geraak je op de 110 meter hoge Oudenberg, een prachtlocatie voor een panorama over de Vlaamse Ardennen. Decennialang was de Muur de voorlaatste

en vaak beslissende helling van de Ronde, tot ze bij de hertekening van het parcours in 2012 uit de Ronde werd geschrapt. In 2017 kwam de Muur weer in het parcours terecht, maar niet meer in de finale en dus een echte hoofdrol kreeg ze niet langer toebedeeld. Onze route brengt ons verder langs een hele reeks hellingen en kas-seistroken over kleine slingerende wegen. De bekendste hiervan zijn de Foreest, de Berendries en de Haaghoek.

In Sint-Blasius-Boekel eten we onze boterhammen op met de soep van de dag in taverne 't Hol van Pluto.

De route brengt ons verder naar de rand van Oudenaarde. Deze keer hebben we de stad links laten liggen maar voor de liefhebbers

van de koers is een bezoek aan museum Centrum Ronde van Vlaanderen op de Markt zeker een aanrader.

In Elst houden we halt om een lokale specialiteit te eten in café 't Hoekske, een geuteling. Een aanrader.

Onze tocht eindigen we in café Winnik Ploj naast de kerk in Denderwindeke met een streekbiertje. Van hieruit rijden we ieder onze richting uit, Scheldewindeke, Strijmeers, Lennik en Vlezenbeek. Hopelijk brengt het najaar ons nog enkele zonnige dagen zodat we nog op stap kunnen gaan.

Tekst en foto's:
Gilbert van Grimbergen



Om de onderlinge verbondenheid van de berijders van dit merk te verhogen initieert Royal Enfield een wereldwijde merkendag. Dat lukt m.i. boven verwachting steengoed: 41.730 deelnemers uit 66 landen gaven er gehoor aan. Wauw! Prachtige marketing! Voor het tweede jaar was ik één van de deelnemers. Diverse dealers van ons edele merk organiseren deze dag een toertocht met als eindbestemming de RE-importeur MotoMondo in IJsselstein. Voor deelname was ik uitgenodigd door Gebr. van Doorn motoren.

Het bezoek aan de winkel in Ammerzoden kreeg een speciaal accent omdat het tevens een afscheid was van hun klantenbestand. Gezondheidsprobleem van één van 'de gebroeders' doet hun continuïteit geweld aan. Gerrit en

Jolanda wilden en konden zo niet verder. Sympathiek, en voor hun typerend, boden ze hun klanten serieus forse uitverkoopkortingen aan. Vele, vele tientallen Royal Enfield rijders namen afscheid met koffie en cake. Dat vond ik wel tragisch symbolisch ... Het ga jullie goed!!

De toertocht ging dit jaar langs en over de grote rivieren. Maas, Waal, Rijn en Lek waren wisselend aan mijn linker- en rechter stuurhandvat. Ongeveer twee uur later arriveerden we bij MotoMondo waar als welkom patat en een drankje kon worden genuttigd met gelijkgestemden aan picknicktafels. Het werd zonnig en warm, mede daarvoor was het heerlijk genieten van het geronk en geplof van vele oude en nieuwe Royal Enfields.

Ook nog een leuk plaatje kunnen maken van de oorspronkelijke (tot

1970) en de huidige Interceptor samen, beide fraai. Ik vond het wel enigszins jammer dat de importeur niet de nieuwste modellen zoals de Guerrilla kon tonen. Evenals typische merk-reliëkwien. Wel was er kleding maar die was niet geprijsd. Het was m.i. handiger geweest als je deze kon passen/kopen/bestellen en bij je dealer kon afhalen.

Het was een leuke merkendag, met een bruikbaar collector's item als give-away. Met een glimlach in de helm naar huis gereden.

Groet & Geniet.

Tekst: **Clemens Löwenstein**
Foto's: **Hans Mijnders**



1. Met regelmaat komen er groepen aanrijden die via een 'toeristische route' vanaf een van de deelnemende RE-dealers zijn komen rijden.

2. RE Flying Flea in dropkooi in de showroom van MotoMondo.

3. Gerrit van Doorn (l.) samen met Marc Hoegee (r.). Met ingang van 1 oktober jl. is het RE-dealerschap van Gebroeders van Doorn Moto-ren overgegaan naar Hoegee Suzuki Center in Afferden.



Uit België, Brazilië, Engeland, de Filipijnen. Op YouTube zijn filmpjes te vinden van de One Ride 2024 uit verschillende landen.



ROYAL ENFIELD ONTDEK ALLE ACCESSOIRES



MIY
MAKE IT YOURS.



Gebroeders van Doorn Motoren

Volkomen onverwachts voor mij als recente klant sinds januari dit jaar, ontving ik - en met mij ongetwijfeld ook anderen van de club -, het bericht dat per 1 oktober 2024 het bedrijf stopt als Royal Enfield dealer en als motorreparateur. Nou, ik viel nog net niet van mijn stoel.

Eindelijk, in mijn inmiddels 23 jaar motorrijervaring met meer dan 240.000 kilometer in de wielen van de vier motoren die ik gehad heb, had ik een dealer gevonden naar mijn zin met de aanschaf van mijn huidige Super Meteor. Bij drie Yamaha-dealers ben ik lang als goede klant van dienst geweest, maar dan toch word je teleurgesteld. Gerrit en Jolanda hebben zeer goede en vriendelijke service verleend. Hulde. Graag ging ik even langs en ik nam dan altijd een pakje stroopwafels mee, daar hadden klanten ook profijt van. De kleinere bedrijven gun ik graag omzet en dat vertaalt zich terug in goede service en aandacht . . . doorgaans. Zeker bij Gerrit en Jolanda in ieder geval. Geen vraag was te gek en adviezen kwamen er altijd, zowel op motor- als op kledinggebied.

Ammerzoden was toch altijd een stukje rijden, vijf kwartier over de minst populaire snelwegen zoals de A4 en A15. Zelfs buiten de spits had je er last van files. Ik nam dat op de koop toe omdat ik wist wat ik er in Ammerzoden voor service en vriendelijkheid voor terug kreeg. Uiteraard ben ik in de week vóór 1 oktober 'even' naar Gerrit en Jolanda toegerezen om ze persoonlijk te bedanken voor alles, gedag te zeggen en te horen hoe de plannen voor de toekomst erbij staan. Ik wens ze veel geluk en goede gezondheid toe.

En nu? Tja, Afferden . . . dat is weer een stukje verder voor mij. In Rotterdam is een RE-dealerschap bij Motoport aanwezig en dat is dichterbij. Enfin, zodra het weer (en de agenda) het toelaat dan zal ik eens gaan kijken in Afferden, vooralsnog zal ik naar Rotterdam gaan voor de servicebeurten.

Tja, en dan van de gelegenheid gebruikmakend binnendoor via de tripper terug naar Rijswijk in iets van drie uur tijd. Het was na een regenperiode een droge dag. Prima om je gedachten even te laten gaan en om eens een mooi plaatje te schieten.

Tekst en foto: **Ton van de Coevering**



NIEUWS IN HET KORT

Op 5 november jl. lanceerde Royal Enfield tijdens de EICMA in Milaan de nieuwe **Bear 650** (foto) en de nieuwe **Classic 650**. In het volgende nummer meer over deze nieuwe modellen.



Berrie Stam is weer op reis, ditmaal naar Sri Lanka.

Om hem te volgen, scan de QR-code.



80 JAAR BEVRIJDING LEOPOLDSBURG

GARDEN 80 HISTORISCH WO-II KAMPMENT



In september jl. was het tachtig jaar geleden dat België werd bevrijd.

In het Belgische Leopoldsburg bevindt zich sinds 1835 het grootste legerkamp van het land en het was hier dat de Britse veldmaarschalk Montgomery Operatie Market Garden lanceerde richting Nederland.

Van 10 tot en met 13 september jl. verzamelden zich meer dan 350 Britse WO-II voertuigen op een oud legerterrein, om op 14 september in colonne naar Arnhem te rijden.

Veel van deze voertuigen werden, net als 80 jaar geleden, met overzetboten vanuit Engeland naar het vasteland gebracht.

Uit: Infoboekje Leopoldsburg





Het pientere pookje van de Royal Enfield

In Bulletin 159 heb ik mij voorgesteld en uitgelegd hoe ik aan het Royal Enfield virus gekomen ben. Inmiddels heb ik mijn RE, model G van 1953, al behoorlijk technisch in orde gemaakt.

Hij remt aardig (in vergelijking met mijn vroegere H-D van 1943, die remde niet, maar liep een beetje aan), de bedrading is vernieuwd, alle Bowden kabels zijn compleet (behalve voor de kleplichter), de ontsteking werkt en zelfs de Smiths snelheidsmeter doet het perfect. Zowel de magneetontsteking als de snelheidsmeter zijn wel door deskundigen gewikkeld en gerepareerd. Beide specialisten wonen in Twente, fijn dicht bij mijn woonplaats in Zenderen. En dan heb ik ook nog het Enfieldherstellingssoord onder handbereik.



Het pientere pookje van deze RE vind ik geweldig. Jawel, niet alleen de Daffodil van Van Doorne's Automobielfabriek N.V. heeft het, maar ook mijn G'tje van 1953. Als ik met mijn H-D voor een verkeerslicht moet wachten en de versnelling in z'n vrij wil hebben, is daar een bepaald ritueel voor nodig. Met stapvoets rijden in de twee en dan met een kort tikje op de versnellingshandel krijg je hem vaak wel in de vrijstand. Door de natte plakkende koppeling lukt het

op een andere manier niet. Maar met deze Royal Enfield zet je hem met één trap met je hak op het pientere pookje in z'n vrij. Super!

Toen ik alleen nog kon dromen van een Engelse motor hoorde ik regelmatig: "Dat Engelse spul lekt altijd olie". En grappen zoals: "In alle Britse schuurtjes kan je zo weer naar olie boren" konden mij niet van mijn Engelse droom afbrengen. Maar het klopt, hij lekt als de beste! De versnellingsbak lijkt wel dicht. Toen ik na aankoop de primaire kast eraf haalde, kwam er een golf water uit en een beetje olie. In de tijd van stilstand (zeker 10 jaar) is de kast wel waterdicht gebleken (olie drijft op water). Bij dit type moet de speling voor

de primaire ketting ingesteld worden door de versnellingsbak in het frame te verschuiven. Dat betekent dat zo'n primaire kast per definitie nooit oliedicht kan zijn.

Het blok is niet uit elkaar geweest (alleen de koppakking is vernieuwd). Een flinke oliebek in mijn garage is wel nodig. Een onduidelijk ontluichtingsgat in de achterste olietank maakte mij wel wat ongerust. Als ik het oliepeil boven de merkstreep van de peilstok heb, gutst er uit dat vreemde gat bij het starten een sloot olie uit. Eigenlijk jeuken mijn vingers om het blok uit elkaar te halen. Maar misschien een klusje voor de winter. Je wilt toch weten van het waarom en hoe. Maar hij loopt goed en rijdt leuk. Met alleen korte ritjes heb ik er al bijna 2000 km opzitten. Het betrouwbaar-

heidsgevoel stijgt nog steeds.

De kleplichter deed het een keer niet meer (lam handeltje). Ik schroefde het dekseltje eraf en schrok. De nippel was van de binnenkabel gebroken en lag in de olie vlak naast een olie-retour gat.

Wat was er gebeurd als deze in het blok gevallen was? Wat voor schade zou het veroorzaakt hebben? Geen idee, maar het zou voor mij wel een reden zijn geweest om het blok direct uit elkaar te halen. Een originele kabel van Hitchcocks zal hopelijk niet snel breken neem ik aan, maar vervanging ervan komt nog wel. Nu maar even verder zonder kleplichter. Zonder dat

ding krijg ik de motor ook wel uit.

Het is een feest om door een stad te rijden met heel veel verkeerslichten. Die gaan bijna altijd op rood als ik eraan kom. Dan kan ik weer dankbaar gebruik maken van het pientere pookje van mijn Royal Enfield.

Tekst en foto's: Leo van Gemert



Enfieldherstellingssoord Groot Agelo voor Enfields van 1907-2007

O.a. reparatie, blokrevisie, bedrading, diverse nuttige onderdelen, je gedemonteerde blok op tafel leggen en advies met koffie of een korte cursus onderhoud.

Alweer 40 jaar clublid en spelen met Engelse en Indiase Bullets, WD/CO en Interceptor II achter de rug. Daarom lukt het meestal wel andere Enfieldrijders op weg te helpen met een verworven of weer overleden bromtuutfiets.

Bellen: bij voorkeur 's avonds en op vrijdag of zaterdag, tel. 06 - 25 28 27 90

Mailen: enfieldpeter59@gmail.com

Bezoek: op afspraak

... In repareren zit 3x RE ...

TRAVEL 2 EXPLORE

Motorreizen op de Royal Enfield

Het tempo van al onze motorreizen wordt niet bepaald door het aantal pk's van de motor of de beschikbaarheid van een warme douche, maar door het ritme van het land en de drang naar avontuur van de huidige motorreiziger.



WWW.TRAVEL2EXPLORE.NL



ZEELAND BROUWERSDAM

Een geliefde plek onder de Fiat 500 Abarth Facebook groepen. Leuk voor foto's. Een route werd voorgesteld, maar ik vond dat ik deze route maar eens met de motor moest doen. MyRoute app kan ik op mijn motor aan mijn stuur via de gsm volgen en de aanwijzingen via mijn helmspeakers. Een vernuftig door Gerrit van Doorn onder mijn koppeling bevestigde USB-poort en een snel Ali kabeltje van korte lengte werken perfect om de gsm niet leeg te laten lopen.

Ik was niet voornemens om de rit als roadcaptain, tussen de auto's of als laatste rijder mee te rijden. Half 11 verzamelen en om 11 uur rijden was de afspraak. Van deze

FB-groep ken ik niet veel mensen, maar twee bekenden zouden ook komen. Tien voor elf reed ik weg, beide bekenden waren er nog niet en zijn volgens mij achteraf niet gekomen. Prima.

Het was heerlijk weer ... aan het begin. Later zou de zon achter een dun wolkendek verdwijnen. Prima, handvatverwarming moest ik toch wel gebruiken. De route varieerde van smalle binnenwegen, tot af en toe 60 km en 80 km wegen. Ik ben er niet vies van, de motor rijdt bij al die snelheden perfect. Heerlijk! Na wat foto's op de Brouwersdam te hebben gemaakt zette ik mijn Garmin gps op binnendoor naar huis. Dat zou via de pont bij Maassluis zijn, maar dat is niet erg. De Sleipnir lag op zijn rustplaats, altijd leuk voor een foto.

De Sleipnir is een halfafzinkbaar kraanschip van Heerema Marine Contractors dat in 2019 werd gebouwd door Sembcorp in Singapore. De naam is afgeleid van het achtbenige paard Sleipnir uit de Noordse mythologie. Het ontwerp van GVA bestaat uit twee parallelle pontons met elk vier kolommen met daarop het werkdek. Het is het grootste kraanschip ter wereld. Zie voor meer informatie Wikipedia.

Tekst en foto's:
Ton van de Coevering





TWINTIG PAARDENKRACHTEN EN 'N VEULENTJE

Op de laatste dag van augustus laat ik mij naar Lowlands Biker Store in Zwolle brengen. Daar staat mijn splinternieuwe Royal Enfield Meteor 350 klaar. Uitgevoerd in de prachtige tweekleuren uitvoering en voorzien van wat luxe, zoals een windscherm, een rugsteuntje, Tripper-navigatie etc. Betaling en verzekering geregeld. Vergezeld van een paar simpele inrij-instructies rijd ik langs de IJssel en wat omwegen weer terug naar huis.

Na 150 kilometer

Ik zit er met mijn lengte van 1.93 m. buiten verwachting goed op. Het houdt een beetje het midden tussen een 'normale' zitpositie en die van een cruiser. Grote voordeel... ik kan daardoor m'n lange benen 'n beetje kwijt. Heb niet zo'n kleine hoek in de benen... Misschien nog een paar risers, maar misschien ook niet. Er staat nu 150 km op de teller, maar het blokje loopt heel smeug en het schakelt reuze makkelijk. Ben nog niet boven de 70 geweest, maar weet van de twee proefritten dat een top van 120 gehaald kan worden. Ik ben heel nieuwsgierig naar de komende honderden kilometers tot z'n eerste servicebeurt op 500 km.

Na 550 kilometer

Vijf dagen na ingebruikname, tikt de kilometerteller de 550 eerste kilometers aan. De vering doet zijn werk, maar niet meer dan dat. Kleine oneffenheden worden goed weggewerkt, maar voor de wat grotere, bijvoorbeeld verkeersdrempels, is vooral de achtervering, zelfs in de meest comfortabele stand, erg hard/stug. Het lampje en de benzinemeter geven aan dat ik moet tanken. Dat is bij een verbruik van de eerste 9,5 liter (Euro 95) van de 15 liter totale tankinhoud. Mijn eerste tankbeurt geeft een verbruik aan van 1:35,5. Ik ga er daarbij vanuit dat Lowlands Biker Store de tank echt vol gevuld heeft meegegeven. Anders komt 't nog zuiniger uit. Dit lage verbruik is echt om je rot te lachen.

Bij het inrijden worden er overigens maximale snelheden per versnelling geadviseerd (20, 30, 40, 55 en 70 km p/u). Ik houd me daar niet precies aan, maar zorg vooral met wisselende snelheden en niet boven de 80 km p/u te rijden. Op gevoel de motor niet zwaar belasten is het advies dat ik een week geleden in Zwolle meekreeg. Het geluid dat de uitlaat produceert is echt heerlijk. Een lekker roffeltje en vooral buiten-gewoon leuke plofjes bij het terugschroeven van het gas. Op internet las ik ergens dat

ze niet snapt dat RE deze motor met dit geluid door de hedendaagse keuring had gekregen! Hij (of is het zij) is in deze uitvoering ook gewoon mooi om te zien. In de tweekleurige uitvoering 'Aurora' (= godin van de ochtend), levert hij onderweg ook best wat nek-kendraaijerij op. Ik ontdek ook een USB-aansluiting aan de onderzijde van de bedieningsknoppen op de linker stuurhelft. Belangrijk om je mobiel op aan te sluiten bij gebruik van het eenvoudige navigatiesysteem, Tripper genaamd. Ik heb met mijn mobiel wel connectie weten te maken, maar het werkt nog niet. In Zwolle maar eens wat hulp vragen. Slechts twee pij-

len, één voor de eerste afslag en één voor de afslag daarna vertellen je hoe je moet rijden. Verder wordt nog de afstand in meters tot die afslag én tot het in je mobiel ingegeven doel aangegeven. Als het werkt, lijkt 't me simpel en doeltreffend. Je moet in je mobiel een app downloaden en nogal wat gegevens invoeren en vervolgens connectie maken via bluetooth. De hak van de hak-teen schakeling voor het opschakelen naar 2, 3, 4, en 5 gebruik ik (nog) niet. Komt nog wel. Even wachten nu op de afspraak voor de 1e servicebeurt (500 km). Al met al een tot nu toe heel plezierige ervaring met deze Royal Enfield.

Na 1.750 km

Eind september. Het prachtige weer in de maand september in combinatie met het verslavende motorrijden op deze 'fiets' doet de km-stand in de afgelopen vier weken snel oplopen. Tijdens de eerste 500 km-servicebeurt (bij 744 km) worden in Zwolle o.a. motorolie vervast, kleppen gesteld, verblindende koplamp wat lager gezet en alles nagecheckt. Geen verdere bijzonderheden. De Tripper-navigatie wordt opnieuw geïnstalleerd, maar tijdens een stop op de terugreis naar Epse krijg ik

wéér geen connectie met mijn iPhone. Als het werkt, heb ik ondertussen ervaren, is het een simpele en doelmatige toevoeging op deze motor, maar voor nu kijk ik 't nog maar eens aan. Tijdens de volgende 1000 km wordt het rijden op deze 20,2 pk sterke motorfiets steeds vertrouwer. Mede door het relatief lichte gewicht en het toenemen van het vertrouwen wordt het 'bochtjes pakken' steeds leuker. Ik laat tijdens deze inrijperiode (tot 2.000 km) langzamerhand de teugels vieren tot 90 km max. en vermijd langdurige ritten op de autosnelweg. Door het prettige koppel hoef



Op de Holterberg

je je zeker niet te schamen bij het wegtrekken bij een verkeerslicht. Heel plezierig voor de portemonnee blijft het lage brandstofgebruik. Laatste tankbeurt 1 : 36,2!!!!

Tekst en foto's: John van Steijn

Bij Lowlands Biker Store ontdek ik nog een paar licht gebruikte Indian koffers, die ik voor een heel redelijke prijs van € 99,- kan aanschaffen en bestel nog een set valbeugels. Binnenkort wordt e.e.a. gemonteerd en zal dit mijn Meteor 350 verfraaien. Conclusie: buiten het gebruik van de Tripper, heel tevreden en veel waar voor je geld.

NAJAARSTREFFEN ZELHEM

Onmundig mooi

Een vertrouwde plek, camping Bosland in Zelhem. Het is een heerlijke basale groepscamping. Heel populair bij verenigingen en motorclubs. Alles wat je nodig hebt is aanwezig, van douches tot forse fornuizen. Ook heel belangrijk: flinke koelkasten.

In de grote zaal is er, naast beschutting tegen weersomstandigheden, een heerlijke ruimte om je sociale kwaliteiten te etaleren. Gezelligheid en gelegenheid om over datgene te praten wat ons als club verbindt. Mooi om (motor-)avonturen, -techniek, -ervaringen en -belevingen van anderen te horen. En te zien op foto's en videofilmpjes. Gezelligheid kent geen tijd en dat kwam goed uit want op de vrijdagnacht daalde de buitentemperatuur tot dicht bij het vriespunt op maaiveldhoogte. De jongere garde trotseerde deze kou d.m.v. een fors kampvuur. Mooi dat de Royal Enfield

Club niet alleen de oudere jongere maar ook de echt jeugdigen weet te enthousiasmeren. Die diversiteit is er ook in de leeftijd van de motoren. Ik heb niets geteld ofzo, maar schatte in dat de helft op de klassieke Bullet 350/500 reed en de andere helft op de recent gebouwde een- en tweecilinders. De Himalaya was het best vertegenwoordigd. Grappig dat daarvan de meeste exemplaren arriveerden op aanhangwagens of achterop campers.

De door Hilbert uitgezette toerit door het meest oostelijke deel van de provincie Gelderland was werkelijk onmundig mooi. Vrijwel geen verkeers (lees: stop-) lichten. Een licht glooiend landschap. Veel landgoederen, buitenplaatsen en kastelen. Niet één heb ik er gezien, maar de bruine toeristen verwijzingsbordjes waren talrijk. Het bestaat nog: het coulissenlandschap met door hagen omzoomde grote tuinen van eeuwenoude

hoeves. Weiden en akkers zonder grensloten maar wel bossen en rivieren. Onverharde wegen, baileybruggen en spoorlijnen zonder bovenleiding. Je gaat je verbeelden dat er nog stoomtreinen rijden. We werden verwend door een zonnetje wat de herfstkleuren in alle fraaie tinten deden uitblinken. Bedenk daarbij ook de talrijke roofvogels die we zagen plus de roodbonte koeien waardoor deze man, uit een Noord-Hollandse polder, intens zat te genieten.

Het was een heerlijk weekend! Dank REC.N!

Ronkende groet,
Clemens Löwenstein



1. Aan de ene kant van het veld de campers en auto's, aan de andere kant de tentjes.

De ongeveer acht clubleden die er al vanaf woensdag waren hadden tot en met donderdagmiddag zware regen te doorstaan.

2. Iedereen zorgt op z'n eigen manier voor de avondmaaltijd. Gerard en Gerrie, 78 jaar oud, eten lekker voor hun tent.

3. Op vrijdagde reden we een rit met Hilbert en namen samen een lunch.

4. De financiële administratie. Douwe kwam nog even langs vanuit Den Oever. Chapeau om namens het bestuur even aanwezig te zijn.

5. Op weg naar de pizzeria.

6. Met de toerit op zaterdag reden 35 motoren mee.

Foto's:
Jos Roelofs

Enfield en onthouding

Door A.A. Marijnissen

Als Brabander, komend uit een gezin met zeven kinderen weet ik natuurlijk wel wat onthouding is. In de katholieke gezinnen was de vrijdag de dag van vasten en onthouding. We aten op zo'n dag geen vlees maar kregen ei en als ik dan aan mijn ouders vroeg wat de onthouding inhield, kreeg ik een vaag antwoord.

Later begreep ik dat dat inhield dat er geen seks mocht plaatsvinden op een onthoudingsdag, of moet ik zeggen dankzij de onthouding, waren de gezinnen in het katholieke zuiden, groot.

Deze vreemde associatie kreeg ik toen ik mijn accu aan het afkoppelen was. Het is herfst en de motor krijgt van mij de wintercontrole. De benzinetank wordt tot de nok gevuld tegen het roesten. Ik loop de banden na en controleer of er al een vervanging nodig is. Olie oké? Banden? Ketting? Mooie gelegenheid om reparaties uit te (laten) voeren. Zo'n periode van onthouden doet het vuur steviger branden. Het verlangen om weer te rijden wordt vergroot.

Neemt niet weg dat als er weer mooie dagen komen de motor alsnog van stal wordt gehaald. Dat hoort bij de onthouding. Het is geen verbod! Het is geen zonde, om in dezelfde bewoording te blijven.



En als ik enkele zelfgemaakte foto's van Nijmegen aan u deel, dan snapt iedereen dat.

De stad aan de rivier, met uitzicht over de Ooypolder. Zelfs de Romeinen wisten dat. Tja, ze waren niet gek, die Romeinen.

De stad op de heuvels tegen de stuwwal, gevormd in de ijstijd, aan. Dat maakt Nijmegen tot de oudste stad in Nederland.

Dat maakt een ballonvaart ook zo de moeite waard. De Ooypolder is mede door talloze overstromingen van de Waal, vormgegeven. En van de afzettingen (de klei) werden de stenen gebakken. Langs de Waal kon je, aan de schoorstenen, de steenfabrieken zien staan. En in die vruchtbare Ooypolder staan ook nog de restanten van de 'veldovens'. Dan konden de stenen ter plekke worden gebakken en pas daarna, kant en klaar, via smalspoor naar de fabriek vervoerd.

Door de overstromingen ontstonden ook de talloze 'kolken', zeg maar meren en meertjes. Goed voor de vele vogels van witte reigers tot ooievaars.

Daarom is er altijd veel te zien vanaf de motor. En te ruiken.

Persoonlijk vind ik de geuren net zo lekker als het zicht. De geur van de kruiden of gemaaid gras, de gerooide uien, of zelfs de zonnebrand van de fietsers in het voorjaar. Maar ook de geur van rottend blad in het najaar is bijzonder. En vaak, bij de fabrieken, de rijen arbeidershuisjes. Nu een gewild object, maar vroeger 'armoe' voor de harde werkers. En via de Ooypolder gaat mijn tocht meestal door naar Duitsland. En via Groesbeek (ook geen verkeerd landschap) naar Berg en Dal. Want zo'n Zevenheuvelenweg is ook een heerlijk gevoel als je met 80 km per uur door de diepe dalen gaat. Wat dat betreft bof ik toch.



Contributie 2025

NEDERLANDSE LEDEN

Tijdens de afgelopen ALV is er akkoord gegaan met de contributieverhoging naar

€ 20,00 per jaar m.i.v. 2025. Dat is het bedrag voor Nederlandse leden.

Het gezinslidmaatschap à € 1,00 per jaar is komen te vervallen.

BUITENLANDSE LEDEN

Buitenlandse leden betalen € 5,00 per jaar extra als bijdrage in de extra portokosten. Het contributiebedrag voor buitenlandse leden komt hierbij op **€ 25,00 per jaar**.

NEDERLANDSE EN BUITENLANDSE LEDEN

- Voor allen geldt: **betaal op tijd!**
Het liefst per omgaande, uiterlijk vóór 15-1.
- Mocht u uw lidmaatschap niet meer willen continueren: geef dat dan per omgaande door aan **leden@royalfieldclub.nl**
Dat scheelt veel extra werk.

Als reminder is er - als het goed is - voor clubleden een algemene factuur bijgesloten bij deze Bulletin.

In het volgende clubblad volgt nog eenmaal een algemene betalingsherinnering.

Bij niet betalen wordt u daarna uitgeschreven als clublid en ontvangt u geen clubblad meer.

Contribution 2025

DUTCH MEMBERS

During the last AGM, it was agreed to increase the contribution to € 20.00 per year from 2025 onwards.

That is the amount for Dutch members.

The family membership of € 1,00 per year has been discontinued.

FOREIGN MEMBERS

Foreign members pay an extra € 5.00 per year as a contribution to the extra postage costs. The contribution amount for foreign members amounts to **€ 25.00 per year**.

DUTCH AND FOREIGN MEMBERS

- The following applies to everyone: **pay on time!**
Preferably immediately, no later than 15/1.
- If you no longer wish to continue your membership, please inform **leden@royalfieldclub.nl** immediately.
That saves a lot of extra work.

As a reminder, there is - if all goes well - a general invoice for club members included in this Bulletin.

A general payment reminder will follow in the next club magazine.

If you do not pay, you will then be deregistered as a club member and you will no longer receive a club magazine.





Ik wil mijn Enfield verkopen

500cc uit 1997. Eerste eigenaar. Pas beurt gehad in Egmond door Rob Schol. Nieuwe banden. Tandwiel in bak vervangen.

Vraagprijs € 3.450,00

Guus Kluiwstra, Bussum. Tel: 06 -22577985 / E-mail: guusadolf@hotmail.nl



Te koop

Wegens gezondheidsredenen mijn uitstekend onderhouden Royal Enfield Bullet Classic 500
Bouwjaar 2015, vanuit Engeland ingevoerd dus een mijlenteller, 7.700 mijlen gereden.

Met diverse onderdelen. Eventueel inclusief motorbrug.

Vraagprijs: € 3.000,00

Douwe Velink, Haskerdijken

E-mail: info@velink.nl

Tel. 06 -22402903



REC N CLUBMIDDAGEN:

EETCAFÉ 'DE POSTHOORN'

Achthoven Oost 28, 3417 PD Montfoort:

- 2de zondag in januari, maart, juli, september en november
- 3de zondag in mei

International Rally REOC

Baskerville Hall Hotel

Hay-on-Wye

Powys (Wales) HR35LE

www.baskervillehall.co.uk

met camping op 30 meter van het hotel

15 t/m 17 augustus

REC N

ZOMERTREFFEN

22 t/m 24 augustus



meer info volgt

DEADLINES CLUBBLAD:

- 1 15 februari
- 2 15 april
- 3 15 juni
- 4 25 augustus
- 5 15 november

NB: Er kan natuurlijk altijd iets tussen komen. Check daarom voor het eerstvolgende nummer ook altijd even de deadline onderaan pagina 35.

AGENDA

JANUARI

11-12 **Motovelo**, Autotron, Rosmalen
info: www.autotron.nl

18-19 **27e editie Dé Noordelijke Motorbeurs**, Flowerdome, Eelde
info: www.denoordelijkenmotorbeurs.nl

24-26 **48ste Hot Rod Rally** (BSA), Clubhuis Motorclub Genemuiden
Hasselterdijk 13b, Genemuiden
info: Martijn & Frans Hendriks, 06 - 48465113

FEBRUARI

8-9 **Moto Retro Wieze**, Oktoberhallen, Wieze (B)
info: www.oktoberhallen.be

20-23 **MOTORbeurs Utrecht**, Jaarbeurshal, Utrecht
info: www.motorbeursutrecht.nl

MAART

1-2 **Classic motor- & bromfietsbeurs**, Sportcentrum Leek
info: www.classicmotor-bromfietsbeurs.nl

APRIL

13 **Outdoor Eenhoorn Treffen**, Dorpshuis, Schoolweg 2, Austerlitz
organiserende club: Triumph Owners Club (TOCN)

MEI

9-11 **VOORJAARSTREFFEN (inclusief ALV)**
'Het Bosland', Meeneweg 29, 7021 HP Zelhem
Meer info volgt

JUNI

27-29 **Legermotorentreffen**, Camping De Notenwei
Zeendamseweg (geen nr) 7468 RX Enter
meer info volgt

AUGUSTUS

15-17 **International Rally REOC**, Wales (UK)
zie info hiernaast

22-24 **ZOMERTREFFEN**, Minicamping Tussen de Dijken, Tiel
Inundatiedijk Zuid 3, 4006 PD Tiel
www.minicamping-tussendedijken-tiel.nl

NB: 1 WEEK LATER DAN GEBRUIKELIJK

Bij evenementen en ritten die onder auspiciën van de REC N georganiseerd worden (weergegeven in hoofdletters), is deelname geheel voor eigen risico en vrijwaart men de REC N en de organisatie van elke aansprakelijkheid.

Website: www.royalfieldclub.nl

Inloggegevens alleen-leden:

gebruikersnaam: **bulletin163**

wachtwoord: **Himalayan411**



Sluitingsdatum nummer 164: 15 februari 2025

