



Red Hunter



Clubblad NAC Nr.

1

december - januari- 2025





De **Nederlandse Ariel Club** is opgericht op 24 mei 1966 en ingeschreven bij de K.v.K. Amsterdam onder nr. 40532956
De **contributie** is € 35,00 per jaar, betaling via automatische incasso (eind januari) - Gezinsleden € 15,00 per jaar.
Contributie dient **vóór 1 maart** te zijn voldaan.
IBAN: NL79 INGB 0002 6709 48 - BIC: INGBNL2A
De Red Hunter verschijnt 5x per jaar. Website: www.arielclub.nl



Bestuur* en overige functies

Voorzitter:

Marco Boelis*
Kantbeugel 48,
1648 HW De Goorn,
tel: 0229 543 715; 06 4670 6293
voorzitter@arielclub.nl

Penningmeester & ledenadministratie:

Roland Kruijsman*
Jaagpad 24
2034 JM Haarlem.
tel: 06 20732553
penningmeester@arielclub.nl

Secretaris: Rein Heerkens*
Pastoor Lathouwersstraat 22,
5473 GR Heeswijk-Dinther,
tel: 06 5497 1485
secretaris@arielclub.nl

Toercommissaris

Erik Melis*
Rijksweg Zuid 44
6071 HW Swalmen
tel 06-19447624
erik.melis@planet.nl

Public Relations & Rally Coördinator:

Marius Heijboer*
Scarpe Eelaan 36
4694 EM Scherpenisse
tel: 06 18107615
mariusheijboer@gmail.com

Webmaster:

Paul Montanus
Kavelingen 30,
7876 TE Valthormond
tel: 06-39553764.
paul.montanus@outlook.com

Redactie & opmaak clubblad:

Aad Versteeg
Roswinkelerstraat 35
7895 AL Roswinkel
tel. 06 2333 0229
redactie@arielclub.nl

Technisch adviseur:

Paul Slootheer
Vooruitgangstraat 167
2032 RK Haarlem
tel. 06 48213970
technischadviseur@arielclub.nl

Fehac vertegenwoordiger/ Beheerder Nederlands Ariel Register:

Ardy Notenboom,
Druivengarde 34
3992 KR Houten.
tel: 06 1139 8009
fehac@arielclub.nl

De N.A.C. is lid van de Eenhoornfederatie

Zie website:
www.eenhoornfederatie.nl/agenda

De NAC heeft 4 ereleden:

Jean-Marie Debonneville
Willem Molenaar
Marijn de Jong
Dolf Witte.



Uw partner
in **print & sign**

- Advies en inventarisatie
- Montage op locatie
- Raambelletering
- Wanddecoratie
- Gevelreclame
- Fotobehang
- Visuele communicatie op papier, flexibele en harde materialen

Voor meer informatie mail naar
info@bizzprint.nl of bel naar
033 750 35 85 en vraag naar Lourens.

www.bizzprint.nl



Niet alleen op papier de beste



Van de redactie

In de vorige Red Hunter plaatste ik een oproep om foto's voor ons jubileumboek Ariel Club 2006-2016. **Overweldigend** was de stroom foto's die mij op allerlei manieren bereikte. Met de honderden foto's kan ik een prachtig boek opmaken dat een goed beeld geeft van 20 jaar clubleven. Iedereen, die stuurde: **grote dank!**

Net voor het naar de drukker sturen van de laatste Red Hunter van 2024 kon ik melden dat de Rally van 2025 in Uffelte (Dr.) gehouden wordt. Inmiddels is de hele organisatie rond. Het thema is STEENGOED: de plaat bovenaan blz 7 met dit thema is door mij gemaakt. Andere jaren maakte Anke Nobel een prachtig professioneel logo, maar dit jaar moeten we het met 't resultaat van mijn knutselen doen... Maar, Arie en ik verwachten een echt mooie rally 9-11 mei as. **Vanaf nu kun je je aanmelden: zie blz 7.**

Intussen was er een Algemene Leden Vergadering in ons vertrouwde honk in Everdingen. Zie de voorplaat. Ik telde 36 clubleden, een mooie opkomst. Prachtig om zo het jaar te beginnen. Een tweede bijeenkomst is al gepland: MB bij Fred. Zie de agenda, volgende bladzijde. Een Ariel brengt je soms op bijzondere plekken: In het Drentse Schoonebeek gaat in april de tentoonstelling *80 jaar bevrijding* open. Aandacht wordt ook besteed aan het verzet in de Tweede Wereldoorlog.

Daarbij speelde een Ariel een hoofdrol op 29 juli 1943. Twee verzetstrijders planden een aanslag op die dag op het gemeentehuis van Schoonebeek, maar dat liep anders dan gepland. Bij een schotenwisseling vielen doden. Ze ontkwamen dank zij hun snelle motor.

In het politierapport staat een omschrijving van de overvallers: *Signalement eerste persoon: ongeveer 1.80 m, slank postuur, ingevallen wangen met bleke gelaatskleur, dun hoofdhaar, kort zwart kneveltje, donkere hoornen bril, lange beige regenjas met beige ceintuur. Signalement tweede persoon: ongeveer 1.75 m, gezet postuur, rond gezicht, zwart leren motorjas, manchester broek, type werkmans of monteur.*

Deze personen gebruikten een zo goed als nieuw motorrijwiel vermoedelijk merk Ariel.

De organisatoren van de tentoonstelling namen contact op met Rein voor een Ariel van vlak voor de oorlog. Rein dacht aan een Ariel dicht bij Schoonebeek: mijn Colt van 1937 staat op de tentoonstelling met twee poppen er op, aangekleed volgens de beschrijving uit het politierapport. In een volgend nummer vertel ik meer over deze aanslag.



In dit nummer:

3

Van de redactie

4

Agenda 2025

5

Van de Voorzitter

6

Toercompetitie 2024

7

Rally 2025

8

De Buitenlandrit

9

De Binnenlandrit

10

Op bezoek bij Chiel Boon

12

Slowaakse Ariel Rally 2024

16

Square Four in Roswinkel

19

Vragen en antwoorden RDW

21

Nico's Ariel fiets

22

De geschiedenis van mijn Ariel HS 500 (deel 2)

27

Advertenties

28

Tip van Jan Bloemena

Plaat voorpagina:

We zagen elkaar weer op de Algemene Leden Vergadering, 25 januari jl.



Agenda 2025

Maart

- 1-2 **Classic Motor en Bromfietsbeurs Leek.** Sportcentrum Leek, de Schelp 35, 9351 NV Leek. Za + zo 9.00 - 17.00 uur. www.classicmotor-bromfietsbeurs.nl.
- 23 **MB** vanaf 12.00 u. bij Fred Buter, Anna van Burenlaan 128, 1934 GW Egmond a/d Hoef; tel. 06 1106 8356.

April

- 5 **Motormarkt Balkbrug.** Manege De Diamanthal, Hoogeveenseweg 48, 7707 CH Balkbrug. Informatie Elske Groen, 06 3946 5055 (ma-vr 15.00-17.00 u).
- 13 **Outdoor Eenhoorn Treffen.** Dorpshuis 'Hart van Austerlitz', Schoolweg 2, Austerlitz 11.00 - 14.30 uur.

Mei

- 9-11 **Nederlandse Ariel Club Rally.** Camping De Blauwe Haan, Weg achter de Es 12, 7973 PZ Uffelte; <https://www.blauwehaan.nl>. Zie voor meer informatie: blz. 7.
- 18-22 **Duitse Ariel Club Rally** in Hotel Bierenbacher Hof 51588 Nümbrecht. Boeken via c.mutke@gmx.de of 049 157 729 707 27.

Juni

- 20-22 **Buitenlandrit Ned. Ariel Club.** Camping Baalse Hei, Roodhuisstraat 10, 2300 Turnhout, België. Voor meer informatie: blz. 8.

Augustus

- 15-17 **Binnenlandrit Ned. Ariel Club.** Minicamping Den Oorsprong, Eindhoveneweg 47, 5083 RA Boxtel. Voor meer informatie: blz. 9.

September

- 11-13 **Borken Toren Tour**, voor veteraan/klassieke motoren vóór 1958, door Noord en Oost Nederland. Start in Westerbork. Meer info: Johan Rutgerink, borkertt@outlook.com.
- 13 **Langeafstandsrit (LAR) Ned. Ariel Club.** Meer informatie volgt.
- 13 **Nationaal Veteraan Treffen Woerden.** Exercitieveld - Oostsingel, Woerden Zie: www.nationaalveteraantreffen.nl.

November

- 12 **Eenhoorn Onderdelenbeurs.** 9.30 – 16.00 u. Spatterstraat 21, 1531 DA Wormer. Entree € 7. Info: organisator Klaas Wezel +31 619349944 klaas.wezel@gmail.co

December

- 20-21 **Central Classics.** Expo Houten, Meidoornkade 24, 3992 AE Houten. Voor meer informatie: www.centralclassics.nl.

.....

Sluitingsdatum kopij Red Hunter 2025-2:
Zondag 18 mei 2025.

Van de Voorzitter



Beste leden,

De kerstdagen en de jaarwisseling ben ik weer goed doorgekomen. Die vallen allemaal in de kerstvakantie dus dat is best te doen. Ik ben in de kerstvakantie lekker aan het rijden geweest met de vrachtwagen. Deze vakantie stond in het teken van mijn bekwaamheid verkrijgen voor het rijden met trekker met oplegger in de winkeldistributie voor Albert Heijn.

Je zou denken dat je daarmee wel kunt rijden als je rijbewijs CE hebt, maar daar denkt mijn werkgever Simon Loos anders over. Het motto is zelfs dat ze zeker weten dat ik een keer schade ga rijden maar ze willen dat zo lang mogelijk uitstellen. Naast rijden komen ook randzaken aan de orde die ik moet aanleren. Niet alles staat in een boekje. Preventief beleid is belangrijk. Bij winkelcentra en via smalle wegen naar een winkelcentrum rijden wordt mij niet altijd makkelijk gemaakt. Overal staan auto's geparkeerd en soms moet je wachten tot een auto weg gaat omdat je er domweg niet door kunt. Als beginner heb ik heel wat keren moeten uitstappen om echt te zien of het past. Na 5 dagen vonden de mentoren mijn rijvaardigheid voldoende en werd ik losgelaten in het grote wilde supermarktbos. Dat heb ik toch maar weer geklaard.

Op Ariel gebied is niet zoveel te beleven. De 4F staat lekker bij de radiator naast de 6-cilinder BMW.

De K1600 heb ik goed onderhanden genomen. Na 13 jaar onderhoud bij de dealer wordt niet alles onderhouden en schoongemaakt. De laatste beurt van 90.000 km is overgeslagen en daar zitten precies de meest arbeidsintensieve (en dure) onderhoudspunten in. Het is een complexe motor maar wel geweldig ontwikkeld. Voorbeeld: om de bougies na 30.000 km te vervangen moet de radiateur weggenomen worden. Dat is ook meteen het moment de klepspel van 24 kleppen te controleren. Zonder speciaal gereedschap krijg je de bougiekappen met ingebouwde bobine er nauwelijks af.



Het is een geweldig leerobject om mee te sleutelen.

Wel duur. De klepdekselpakking kost meer dan €100! Wie groot leeft ...

De ALV was het belangrijkste evenement in januari. Het is altijd weer fijn de vele leden te ontmoeten en de hand te schudden. Naast de verplichte agendapunten is er elk jaar ook een spreker. Deze keer had Marius het woord. Hij kan eindeloos vertellen over de WNG en had enorm zijn best gedaan er een beknopte versie van te maken met veel wetenswaardigheden. Als je er niet was heb je wat gemist!

Mijn laatste jaar als voorzitter is aangebroken. Het is het jaar met alle voorbereidingen voor het 60 jarig jubileum in 2026. Dat is in volle gang en ik heb er vertrouwen in dat het goed komt. De rally in mei gaat na enige horten en stoten gelukkig wel door. Het ziet er goed uit. De jaaragenda is doorgenomen en daarvan wordt alles in de agenda van het clubblad en van de website vermeld. Het wordt weer een interessant jaar.

Dit jaar staat in het teken van opruimen. De begerenswaardige BMW onderdelen vlogen de deur uit in december. Ik heb de smaak te pakken en er moet ook op Ariel gebied eea weg. De eerder besproken NH350 moet weg en er liggen op de zolder in de berging van mijn moeder nog een frame en onderdelen van motorblokken en versnellingsbakken. Komende voorjaarsvakantie ga ik dat inventariseren. Wordt vervolgd.

Grt. Marco Boelis

Toercompetitie 2024

door Paul Montanus, ex-toercommissaris

Dit jaar is er weer heel wat afgereden door de clubleden. Vijftien clubleden hebben in totaal 40.496 km opgegeven. Vergeleken met vorig jaar is dat 21.583 km minder (62.079 km).

Ook tijdens deze toercompetitie zijn er veel buitenlandse Ariel bijeenkomsten bezocht door onze clubleden. Niet alleen in Engeland, maar ook in Duitsland, Oostenrijk, Slowakije. We worden steeds internationaler.

Ook dit jaar spannen Ben en Jenny weer de kroon met hun vele reizen op de motor naar diverse Rally's en bijeenkomsten. Zoals de Sloper Rally in Duitsland, Ariel Rally in Slowakije, Heuvel Run, VIM ritten, diverse MB's en uiteraard de Ritten van de Nederlandse Ariel Club zelf.

Maar als het goed is hebben jullie de verslagen van Jenny allemaal kunnen lezen in de Red Hunter.

Gelukkig hebben we nog meer reislustige leden die verre ritten maken naar het buitenland, zoals Hans Verhagen.

Hij is een nieuwe rijzende ster in de Toercompetitie, staat op de derde plaats en wie weet waar hij volgend jaar staat.

Hij heeft zijn oog al op de Toer bokaal laten vallen dit toer seizoen.

Afgelopen jaar heeft hij met zijn Ariels al vele prijzen in binnen- en buitenland binnen weten te harken. Hij is op de Duitse, Oostenrijkse, Slowaakse, Engelse en Nederlandse Ariel Rally geweest.

Daarnaast heeft hij ook nog de Zuid Limburgse Heuvel Run, Oudijzer Rit Os, Windmill Rally Hengelo, Borker Toren Rit, Rund Um Badmunster Eifel Rit en de LAR.

Rein heeft ook dit jaar weer niet stil gezeten. Hij heeft ook de Engelse Ariel Rally bezocht maar daarnaast ook de Sloper Rally in Duitsland, Pioneer Run London naar Brighton samen met zijn twee zoons, Banbury Run in Engeland, Kelper-Oler rit, Ariel Rally in Limburg, diverse MB's en de LAR in Zwartsluis.

Uiteraard hebben ook andere leden heel wat km's opgegeven, totaal 15 leden.

Dan nu het overzicht van de Toercompetitie 2024:

1)	Ben Hopman	896,4
2)	Jenny de Boer	885,6
3)	Hans Verhagen	608,3
4)	Arie Kuiper	479,9
5)	Eric Melis	352,8
6)	Fred Buter	329,8
7)	Paul Montanus	244,3
8)	Jan Bloemena	211,3
9)	Rein Heerkens	196,7
10)	Marcus Bruining	164,0
11)	Herman Noort	135,3
12)	Marco Boelis	86,1
13)	Aad Versteeg	77,5
14)	Marjo Ubachs	30,0
15)	Rob Schol	6,9

Ongetwijfeld zullen er meer Arielclub leden zijn die toertochten hebben gereden maar die niet in de toercompetitie staan. Dit komt doordat ze niet hun km's door hebben gegeven aan mij.

Dit gaat heel eenvoudig via de email: toercommissaris@arielclub.nl.

We hebben weer een geheel nieuw jaar voor ons, dus nieuwe ronde nieuwe kansen.

Nieuwe kansen zijn er zeker, we hebben dit jaar een nieuwe toercommissaris, namelijk Eric Melis. We zijn benieuwd wat hij uit zijn toercompetitie-hoge-hoed gaat toveren.

Helaas is het motorjaar 2024 niet zo goed afgesloten, Marcus is door een automobilist die de snelheid van de Ariel niet kent, van zijn motor afgereden.

Gelukkig is het voor Marcus zelf redelijk goed afgelopen op blauwe en beurse plekken na. Echter voor zijn KH is het wat minder goed afgelopen. Die heeft de grootste klap opgevangen en die ligt nu met een kreupele voorvork, stuur en aanverwante deuken en schaafplekken op de *intensief care*. Maar Marcus kennende komt het wel weer goed met zijn KH.

Dan wens ik iedereen weer een heel fijn toer jaar toe, de km's en de verhalen ziet Eric graag tegemoet.

door Arie Kuiper en Aad Versteeg

* Clubleden met een Museumjaarkaart of een VIP-kaart Vriendenloterij korting! Kaart meenemen op 10 mei!

Kampeerveld Kraaikop

Gebouw voor zaterdagavond activiteiten

De Buitenlandrit

door Marjo Ubachs

Plaats: Camping Baalse Hei, Roodhuisstraat 10, 2300 Turnhout, België.

Website: www.baalsehei.be.

Data: vrijdag 20 t/m zondag 22 juni 2025.

Er zijn alvast 9 kampeerplaatsen geblokkeerd voor ons, 6 voor de camper/caravanplaatsen en 3 voor de tentjes. Eén tweepersoonstent en 6 eenpersoonstentjes (er kunnen 3 éénpersoonstentjes op 1 kampeerplaats opgezet worden).

De bedoeling is dat iedereen zelf de camping reserveert en betaalt !!

Aanmelden: groups@ardenparks.com met vermelding oldtimer weekeinde juni/ Marjo Ubachs.

Ze willen graag weten: tent/camper/caravan, welke voertuigen en aantal personen, eventueel huisdier.

Daarnaast ook graag aan mij laten weten wie er komen! Zodat ik weet met hoeveel mensen we zijn voor de rit, tussenstops, eten e.d.

Op vrijdagmiddag een korte rit en op zaterdag een gewone rit.

Op zondag op het gemakje weer naar huis.

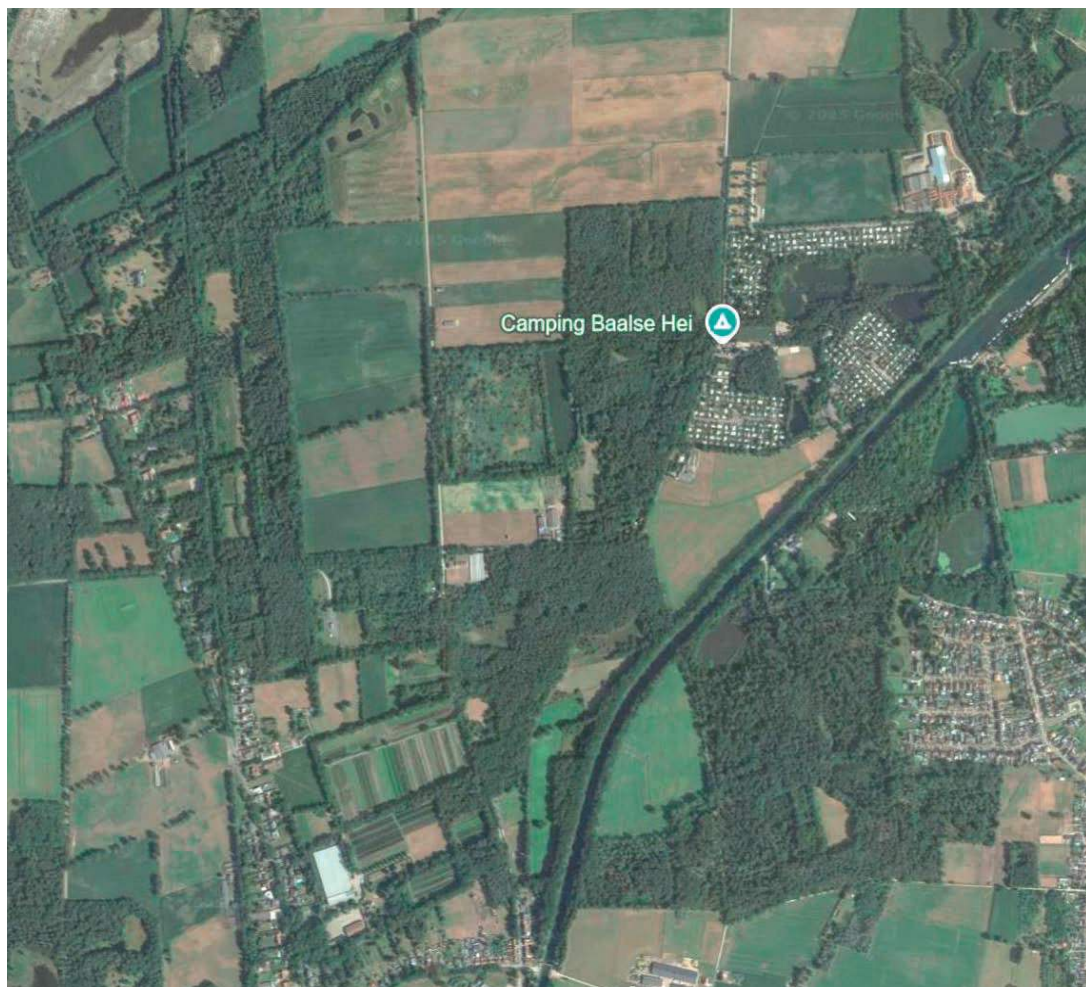
Er is horeca aanwezig op de camping.

Mocht je nog vragen hebben, mail of app me gerust.

Marjo

06 4246 4660

marjo.ubachs64@gmail.com



Camping De Baalse Hei ligt prachtig in het groen.

De Binnenlandrit

door Hans van der Linden

Plaats: MiniCamping Den Oorsprong
Eindhovenseweg 47 5083 RA Boxtel.
tel 06-15483739.

Data: vrijdag 15 t/m zondag 17 augustus.

Boeken van dit alles tot 28 febr. 2025
onder de naam ARIELCLUB.

Als je op het laatste moment niet kunt komen zijn daar geen kosten aan verbonden. Het is niet te regelen om zomaar aan te komen rijden. Die tijd is voorbij.

Je dient jezelf aan te melden bij de camping onder de naam Arielclub.

Er zijn 8 kampeerplekken gereserveerd voor ons: campers en tentjes waar uitbreiding mogelijk is.

Er zijn voor ons ook een pipowagen en twee huisjes gereserveerd. Er zijn nog meerdere huisjes.

We staan allen bij elkaar bij een Tipi tent waar we kunnen zitten en ons vermaken en een vuurtje kunnen maken.

Dit kost een kleine huur die ik voorschiet en door het aantal deelnemers zal delen. Dat bedrag zal ik bij jullie contant komen ophalen.

Er is onder voorbehoud een frietwagen zaterdag op de camping.

Vrijdag 15 augustus heb ik bij restaurant Montimar, Bosscheweg 133, 5282 WV Boxtel gereserveerd voor 15 personen 's avonds om 6 uur.

Dit adres is door de camping aanbevolen om goed en niet te duur te eten. Deze reservering kan te allen tijde worden opgezegd als er niemand mee zou gaan. Men dient met eigen vervoer er naar toe te gaan. Dit restaurant is ongeveer 4 kilometer van de camping.

Nogmaals: boeken van de camping vóór 28 februari 2025 en ook het restaurant bij mij Hans van der Linden, ook voor 28 februari 2025 tel 06-10036566.

Niets is verplicht.



Luchtfoto van Camping Den Oorsprong in Boxtel

Op bezoek bij Chiel Boon, lid van het eerste uur.

door Aad Versteeg

Op 10 januari, in de vrieskou kom ik met een stralende zon aan in Rekken, waar Chiel en vriendin Paulien wonen in een zelfgebouwd huis. Midden in de glooiende natuur van het grensgebied met Duitsland. Met uitzicht op de Berkel, een riviertje achter het huis. Een ruim huis met zelfgelaste stalen balken en spanten die het huis dragen met veel glas ertussen. Een droomhuis in een droomomgeving.

Om te beginnen: eind zestiger jaren waren drie broers Boon lid van de Ariel Club: Chiel, Leen en Wijbrand. Leen en Wijbrand waren beiden bestuurslid in die tijd. Leen is in 2017 weer lid geworden nadat hij een NH had gekocht. Die heeft hij weer verkocht en hij bracht mij met de koper, clublid Ron de Vos, in contact (RH 2021-5). Chiel vertelt me dat Leen inmiddels overleden is. Daar ben ik even stil van...

Chiel is een technicus *pur sang* of het nu huizen of motoren betreft. Hij is geschoold als electrotechnicus, heeft onder andere aan elektrische installaties van schepen in de Rotterdamse haven gewerkt en is later docent electrotechniek en informatica aan een Hogere Beroepsopleiding geworden. Hij memoreert dat hij op een Amerikaans schip in de Rotterdamse haven met een machinist heeft gewerkt, die zei, toen iets constructief echt beroerd in elkaar zat: *it must be British...*

Chiel's eerste Ariel was een 350 cc. Daarna kwam, in 1965, een HS, ja een heuse Ariel crossmotor, een 500 cc éénpitter met 34 pk af-fabriek. Ik laat Chiel zelf aan het woord: *In 1965 kocht ik bij Willy van Gent (een grote motorzaak in Rotterdam) een HS zonder er goed naar te kijken voor f 400,-. Het was een crossmotor maar het ging mij vooral om het blok en ik dacht dat ik hem wel kon ombouwen om ermee op de*

weg te gaan rijden. Er was niet veel goeds meer aan: de kleptuimelaar was door het tuimelaarhuis geslagen en de krukas was verdraaid. Het big-end, de krukaslagers, de nokkenas en de nokkenaslagers waren versleten. De versnellingsbak had sterke slijtage. Het frame, de spatborden, de velgen en de buddyseat hadden deuken, waren krom en/of gescheurd. Wat ik hiervan geleerd heb: koop nooit een oude crosser om daarmee op de weg te gaan rijden.

Chiel wilde in 1966 naar Scandinavië met de motor, maar het blok was zo kapot dat dat niet ging. Daarom zette hij het blok van de 350 er in, monteerde een zijspan voor de bagage en vertrok. Daarvan doet hij in de Red Hunter (2024-5 en volgende) verslag.

In de afgelopen 60 jaar heeft hij de HS helemaal in orde gemaakt en ook aangepast aan de eisen van het moderne verkeer: zo heeft hij in het voorwiel een Ceriani four-leading-shoe voorrem - die hij ooit van Dolf Witte overnam - gemonteerd: *die rem doet niet onder voor een moderne schijfrem.*

Chiel is al even de 80 gepasseerd maar hij gebruikt de HS nog steeds voor dagelijks vervoer: *als de temperatuur boven de 10 graden komt dan rij ik op de motor.*

Chiel is in 1966 direct lid van de Ariel Club geworden en M. Boon staat in alle ledenlijsten. Daarmee is hij uniek in de club.

Ook heeft hij nog de Ariel die hij had in 1966 bij de oprichting van de club.

Naast de HS staat er nog een motor in de ruime, professioneel ingerichte garage, een EM = Electric Motion, een Franse elektrische trialmotor. Daarmee rijdt Chiel trials van de Zelhemse Auto en Motor Club" (ZAMC). Een derde motor in de garage is van Paulien.

Chiel heeft een groot artikel over 60 jaar



Chiel bij zijn HS in wegwitvoering in zijn ruim voorziene garage. Volgens Roy Bacon's boek (1983) heeft een HS een aluminium cilinder en kop, een andere zuiger (9:1), nokkenas, kleppen en carburator dan een VH. Volgens fabrieksopgave levert een HS van 1956 34 pk bij 6000 t/min. Inzet linksonder: het bijzondere motornummer.

HS-belevenissen gestuurd, na mijn oproep om kopij in de Red Hunter 2024-4.

Hij belooft over de aanpassingen, die hij aan de motor deed, per onderwerp, een artikel voor de Red Hunter te schrijven. Hij vindt het noodzakelijk de motor van betere remmen en verlichting - inclusief knipperlichten - te voorzien om veilig deel te nemen aan het verkeer in de 21e eeuw. Ook andere verbeteringen heeft hij doorgevoerd: hij rijdt al 40 jaar met een tandriem om de magdyno aan te drijven, hij stelt zijn carburator af met AFR meting (Air-Fuel-Ratio), hij heeft naaldlagers in de achtervork gezet en nog veel meer dat niet standaard is op een 1956 Ariel.

Tot slot:

Wanneer ik terug rij naar huis, beseft ik weer wat voor bijzondere leden de Ariel Club heeft.

Chiel zien we niet op iedere bijeenkomst van de club. We stellen vast dat we elkaar bij de uitvaart van Dolf Witte in januari 2023 al tegenkwamen: de HS stond daar naast mijn Colt (RH 2023-1, blz 8).

Deze bescheiden *pur sang* technicus heeft,

- in 60 jaar bezit - zijn bijzondere HS tot zijn ideale motor gebouwd. Het motornummer is MH 101: de eerste HS die in het bouwjaar 1956 gebouwd is!

Chiel is niet alleen een technicus *pur sang*, maar ook een doorzetter: de bouw van het ideale huis kostte 10 jaar en de bouw van een ideale wegmotor op basis van het HS wrak duurde vele tientallen jaren.

Wat mooi dat Chiel 60-jarig HS-avontuur en de verbeteringen daaraan met ons deelt en zal delen in de komende Red Hunters. Ik benoem hoe bijzonder het is dat Chiel vanaf de oprichting van de club lid is. Ik realiseer me dat onze club kan bestaan - bv dat we een clubblad kunnen laten drukken en versturen - door leden die al tientallen jaren, in dit geval 60 jaar, contributie betalen. En natuurlijk hoe bijzonder het is - ja, volstrekt uniek - dat de motor waarmee hij lid werd in blaken-de welstand in zijn garage staat. En dat die nog vaak bereden wordt.

Chiel zegt toe dat hij - bij leven en welzijn - met zijn HS naar de jubileumrally van de Nederlandse Ariel Club in mei 2026 komt.

Slowaakse Ariel Rally 2024 in Námestovo

door Jenny (van Ben)

Zaterdag 27 juli stonden de motoren klaar voor onze trip naar Slowakije. Wat zouden we nu allemaal weer gaan beleven?

De trip was uitgestippeld. De eerste en tweede dag een prachtige route door Duitsland. En natuurlijk weer de heuvels, dalen en bochten gereden.

Bij de eerste echte scherpe bocht is het effe denken van hoe gaan we dit doen. Maar gelukkig verloor je dat rijden niet.

Maandag hadden we de overnachting in Pilsen in Tsjechië. Mooie wegen en mooie omgeving om te rijden.

Dinsdag 30 juli op weg naar Svítavy. Na het ontbijt nog even de mail checken. Er was een mail van het pension waar wij die avond zouden overnachten. Ik zei nog tegen Ben: *zeker een welkom mail net als de vorige dag*. Maar tot onze grote verbazing was het een mail dat ze de reservering moesten afmelden. Het systeem had een foutje gemaakt. Ze hadden ons gister verwacht en nu zaten ze vol. Er stond een adres van een ander pension in.

We moesten maar proberen om daar een kamer te boeken. Ben zei: *en nu?*

Normaal gesproken zou ik in paniek raken maar ik zei tegen Ben: *we rijden er gewoon heen*. Ik heb de reservering op vandaag staan en we zien wel als we daar komen.

Weer een prachtige rit gereden. Het pension moesten we wel even zoeken. Het lag aan een afgelegen weg met weinig huizen. Een paar keer gevraagd en we kwamen goed aan. Motoren voor een poort gezet en ik ging een bruggetje over naar het pension. Het was wel een heel mooi pension. Wij zouden het een luxe hotel noemen. Ik de trap op naar de receptie.

Er stond een vriendelijk meisje die gelukkig goed Engels sprak. Ik zei dat we een kamer gereserveerd hadden. Ze pakte een lijst en ze vroeg m'n naam. Zij zoeken op de lijst. Toen vroeg ze of ik m'n naam op wilde schrijven. Zij weer zoeken maar zei toen dat ze de baas even moest bellen.

Dat ging in het Tsjechisch dus dat kon ik niet volgen. Het gesprek duurde wel effe maar daarna pakte ze een sleutel en zei welke kamer we hadden. Ik zei dat we met 2 motoren waren en waar we die konden parkeren. Ze zei dat we even moesten doorrijden en dan een pad in en langs het zwembad naar het terras voor onze kamer. Ik bedankte haar vriendelijk en liep stralend naar Ben met een sleutel in m'n hand. We hadden gelukkig een kamer. Wij met de motoren langs het zwembad naar het terras. Nou mooier kon het niet!

En we hadden een prachtige kamer. Het gekke was dat er kamers waren die niet bezet waren. We snapten niet waarom we die mail hadden gehad.

Spulletjes weer uitgepakt en lekker gebadderd. We konden bij het restaurant eten. We zaten lekker buiten op het terras. Het vriendelijke meisje bediende daar ook. Toen we de drankjes hadden kregen we de menukaart in het Tsjechisch. Naast ons zat een echtpaar dat ons niet kon uitleggen wat voor gerechten erop stonden. Ik liep met de kaart naar binnen om aan het meisje te vragen wat het menu was. Toen ik binnen kwam gaf ze me meteen een blaadje en zei dat ze het even in het Engels had opgeschreven. Dat was toch echt wel service. Na het eten nog een wandeling gemaakt door de grote tuin met een mooi verlicht zwembad. Heerlijk geslapen en de volgende morgen een super verzorgd ontbijt.

Waarom we de afmelding kregen kwamen we na het ontbijt achter (denken we). Want toen we moesten afrekenen kwam de vrouw van de eigenaar zeer moeilijk aanlopen op 2 krukken. Wij denken dat ze daarom de afmelding hebben gedaan. Maar zeker weten doen we dat niet. Wij hebben in ieder geval een super overnachting en eten gehad.

Vandaag woensdag 31 juli op weg naar Námestovo, de rally plaats. Na de tassen



De ontvangst-blokhut van de Rally, op 31 juli 2024. "Ben Bluesman en Jenny Nordkap" sliepen daar de eerste nacht in Námestovo.

weer opgepakt te hebben reden we bij het hotel vandaan. Maar voordat we het dorp uit waren moesten we een mooi bosweggetje in. Even verderop stond er een bord dat na 5 kilometer de weg dood liep. De TomTom gaf aan dat we na 4,5 kilometer linksaf moesten dus dat zou moeten lukken. Nou dus mooi niet.

Voordat wij linksaf moesten afslaan was er gewoon geen weg meer. De weg was gewoon weggegraven. Een diep gat zat in de weg. Precies tot de afslag die wij zouden moeten hebben. Gekeken of we ergens een paadje konden vinden maar dat lukte gewoon niet. Dus het weggetje terug gereden. Maar er waren verderop wegafsluitingen wegens werkzaamheden. Lang verhaal kort: we zijn wel vier keer langs het hotel gereden om het dorp uit te komen. Opeens zag Ben een heel klein oranje pijltje. Die maar gevolgd en jawel we kwamen weer goed uit. Dus weer blij op weg naar Námestovo.

Bij het hotel aangekomen zagen we meteen al de 'ontvangst' blokhut. Die was versierd met slingers en er hingen vlaggen over het weggetje. Motoren aan de kant gezet en we werden welkom geheten door Pavel. Effe staan babbelen en toen vroeg Pavel waar we gingen overnachten. Ik zei: *nou hier in het hotel.*

Hij zei dat dat niet kon want het hotel was

vol geboekt en pas morgen voor de 'Ariel' mensen. Ik zei: *nee hoor Karol heeft voor vandaag een kamer voor ons geboekt.*

Nou wij naar de receptie en inderdaad er was geen kamer voor ons voor die nacht. Oh jeetje.. en nu? Pavel ging Karol bellen en het enige wat ik van dat gesprek kon volgen was dat hij tegen Karol *Ben Bluesman en Jenny Nordkap* zei.

Dat was wel grappig. Na het gesprek moesten we mee naar binnen lopen in de 'ontvangst' blokhut. Daar was beneden een 2 persoonskamer en een douche en toilet. Daar mochten wij die nacht slapen en dan de volgende dag naar de kamer in het hotel. Wat waren wij blij dat het zo geregeld was! Dus spullen in de hut en lekker douchen. En daarna lekker buiten zitten in het zonnetje.

Intussen waren Lex en Sandra ook aan komen wandelen. Die waren daar al eerder gearriveerd. Zij stonden op de camping aan het water. Was een gezellige middag zo. En we hebben heerlijk geslapen!

Donderdag na het ontbijt kregen wij de sleutel van onze kamer. Nou het was een heel ruime kamer dus we konden onze spullen mooi in de kasten opbergen. Ik wilde een was draaien dus ik met de tas met was naar de receptie om te vragen waar ik dat kon doen. De tas pakte de mevrouw van me aan en stak haar duim



Gezellig samen eten op 1 augustus.

omhoog. Ik bleef nog een beetje stom staan van *moet ik niets doen?*

Maar ik werd vriendelijk lachend weg gewuifd. Toen ik een uurtje later iets van de kamer moest halen kwam er net een mevrouw aanlopen met de tas met de schone was. Helemaal super. Er stond een groot wasrek op het balkon dus de was kon mooi drogen.

Die dag kwamen er nog heel wat mensen aan. Wij hadden begrepen dat er 133 inschrijvingen waren. Van de club kwamen Henny en Rein en Francien en Hans aan die dag.

Wij zijn die dag met Sandra en Lex naar het dorp gewandeld. Daar was een motorzaak. Ben is op de heenweg zijn niergordel verloren. Dus wij op zoek naar een nieuwe. Gelukkig heeft ie daar een nieuwe kunnen kopen. Het was een heel gezellige dag en er werd heel wat gebabbeld.

Vrijdag na het ontbijt was er een *rituitleg*. We hadden al gezien dat de route op een grote plattegrond was opgehangen. Maar oh jee hoe moesten we die rijden?

Maar ze hadden een heel mooie oplossing voor de uitgezette route. De route stond met lichtgevende pijlen op de weg aangegeven. Voor de vrijdag hadden ze lichtgroene pijlen gezet en voor de zaterdag donkergroene pijlen.

Na de uitleg gingen we van start. Hans en Francien zouden voorop gaan rijden. Rein

kon jammer genoeg niet met de motor meerijden vanwege een blessure. Maar Rein en Henny werden onze volgwagen. Wij op pad met 9 man sterk. Er reden 3 Engelsen met ons mee. Twee van de groep zijn we kwijt geraakt maar die hebben gelukkig de route later kunnen volgen. Die dag reden we de langste met een lus door Polen heen. De route bracht ons naar heel mooie plekjes.

Na de middag begon het licht te regenen. Dat werd de regenbroek aan. Tot die dag hadden wij alleen maar mooi weer...

We hebben zo ook de zaterdagrit gereden. Alleen toen moesten we bij de start al ons regenpak aan. Gelukkig geen hoosbuien maar gewoon een miezerregen die effe niet meer stopte. We hebben die dag ook een heel mooie rit gereden.

Na de rit was de afsluiting van de rally. Na nog een heerlijk buffet en gezellige avond onze bedjes opgezocht.

Zondag 4 augustus gingen wij weer op de terugweg. Vandaag de overnachting in Skutec. Was weer een mooie droge dag. Maar toen we Skutec inreden werd de lucht wel heel erg donker en op een gegeven moment zelfs zwart. En we moesten nog maar 100 meter... en opeens brak de lucht. Niet te geloven: het hoosde.

Dan ben je blij dat je een TomTom hebt die precies aangeeft hoe je moet rijden. We reden bijna de receptie van het hotel

in. Motoren neergezet en meteen naar binnen gestapt. Er was niemand binnen dus we bleven in de hal even uitdruipen. Het was best wel snel weer droog en toen we naar buiten liepen kwam er een mevrouw van het terras aanlopen en vroeg wat we kwamen doen. Ik zei dat we een kamer hadden gereserveerd. Ze vroeg m'n naam en liep naar binnen. Toen ze terugkwam zei ze dat ze de boeking niet kon vinden en dat er nog een kamer schoon gemaakt moest worden. Dat vonden wij geen probleem. We wilden wel even wachten. We gingen lekker op het terras zitten en kregen een drankje aangeboden. Even later naar de kamer die prima in orde was. S 'Avonds

lekker op het terras een hapje gegeten. Maandag daar weer vertrokken en via Dresden (waar we in een oude kasteeltuin logeerden) kwamen we dinsdag in Goslar aan. We sliepen weer in het motorhotel waar we al eerder hadden gelogeerd. Heel leuk om daar weer te logeren.

Woensdag reden we daar weer weg op weg naar Damme. Onze koffiestop zouden we doen bij Tonenburg in Hörter. Daar hebben we al een paar keer een Duitse rally gehad. Maar helaas: toen we aankwamen gingen ze net sluiten. En er werd geen koffie meer gezet, jammer genoeg. Even een pauze gehouden en verder gereden. We kwamen bij het hotel aan in Damme en konden de motoren in een schuur parkeren. We waren net terug in de kamer toen het noodweer even losbarstte. Gelukkig de volgende dag weer stralend mooi weer.

Nu, donderdag 8 augustus, op weg naar Burdaard in Friesland. We reden die dag de grens over van Duitsland naar Nederland via een brug. In Burdaard een hotelletje aan het water.



Vertrek uit Námestovo op 4 augustus.

Na lekker gebadderd te hebben liepen we onze kamer uit om naar beneden te gaan. Er kwam net een stel naar boven lopen en we keken allemaal heel verbaasd: *wat doen jullie hier?* Het was een stel uit Egmond die daar ook logeerden. We hebben gezellig op het terras gezeten en lekker gegeten. Heerlijk geslapen en de volgende morgen een lekker ontbijtje. Na het ontbijt gingen wij de spullen weer opbinden want we moesten naar de haven van Holwert rijden. Daar aangekomen konden we meteen de boot (naar Ameland) op rijden. Daar aangekomen werden we welkom geheten door mijn dochter en twee kleindochters. Wat een feestje was dat! We hebben heerlijk een relax weekje op Ameland doorgebracht. Het was weer een super mooi avontuur. En we hebben het onwijs goed getroffen met het weer.

Als jullie dit lezen zal vast het nieuwe jaar al begonnen zijn. Wie weet wat we dan weer gaan beleven. De plannen zijn er al! Ik wens iedereen een super leuk motorjaar 2025 toe!

Square Four

een swingframe *Four-Piper* in Roswinkel

door Jan van de Bospoort

Lyrisch kan hij vertellen. Uw redacteur Aad, over zijn groene Coltjes. Hij heeft er zelfs zo'n glossy motor-magazine mee gehaald. Die 's' achter Coltjes kunnen we inmiddels gevoeglijk weglaten, zoals we in de vorige Red Hunter hebben kunnen lezen.

Van de groene is er één recent verkocht! Máár, hij heeft ook nog een onvergelykbaar andere, prachtige vóóroorlogse Colt. Dat wel. Toch moest er ruimte gemaakt worden in de schuur.

Want ja, zo'n zware is toch je ware....

Er moest plaats gemaakt worden voor, jawel, hét paradepaardje van het merk: de allerzwaarste Ariel. Zo'n Square Four, 'Four-Piper'.

En het moet gezegd, dat is nu eens geen bevlieging op de oude dag. Want ooit begon Aad zijn Ariel motor carrière op zo'n Square Four. Een heuse zijspancombinatie zelfs.

En het sentiment naar die tijd bracht hem kort geleden opnieuw tot de aanschaf van zo'n Square.

Eentje uit Noord-Holland (tja, waar anders kun je ook zeggen).

En als kers op de taart kan hij op een ander adres, maar vanzelfsprekend in dezelfde provincie, óók nog een zwaar Hollandia zijspan overnemen.

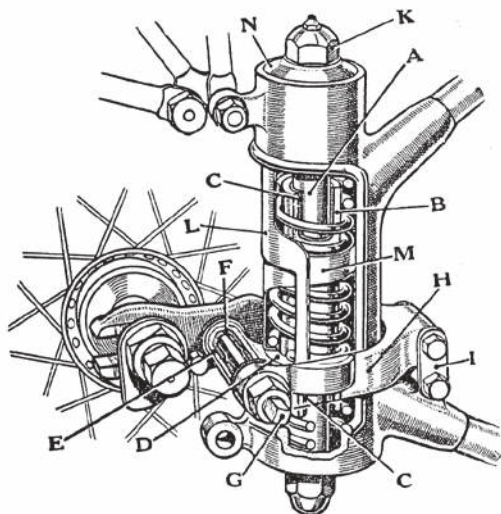
Het bijzondere aan deze solo 'Four-Piper' is de ophanging in een swingarm-frame.

Het hoe en waarom kom ik zo op.

Alle vroege Squares hebben stijf-frame maar vanaf 1939 werden ze optioneel (!) ook met plunjervering uitgerust.

En dat met een ingenieuze vinding van hoofdontwerper Frank Anstey; de naar hemzelf vernoemde 'Anstey-Link' constructie (zie platen hieronder).

Het idee achter zijn ontwerp is dat de kettingspanning constant blijft.



Links doorsnede van de Anstey link vering, zoals afgebeeld in de Waller boeken. Rechts een Square Four met zijspan met deze vering.

Bij plunjervering gaat het achterwiel normaal in rechte lijn op en neer, waardoor de kettingspanning nogal varieert (iets waar ik zelf overigens nooit een probleem mee heb gehad op mijn BSA C11-plunjer, maar dat ter zijde).

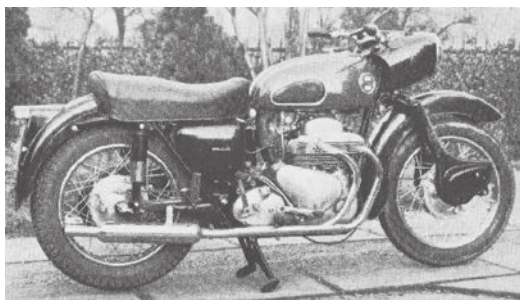
De 'Anstey-Link' constructie zorgt ervoor dat de achteras een kleine boog maakt, waardoor de kettingspanning vrijwel gelijk blijft.

Dat dan weer wél tegen een behoorlijke complexiteit, navenante kosten en speling op de draaipunten. Pas vanaf 1953 worden alle Square's met plunjervering uitgerust. Zo'n luxe en dure motor zonder vering is écht niet meer bij de tijd. Tegelijkertijd komt in de jaren '50 ook de swingarm-vering in zwang.

Met dat principe is het verschil in kettingspanning al minder dan bij plunjer. Idealiter zou het kettingtandwiel in het swingarm draaipunt moeten zitten (en bij sommige crossmotoren is dat zelfs ook toegepast), maar de speling is bij swingarm aanvaardbaar klein. En niet onbelangrijk: veel goedkoper.

Ja, vooral die kostprijs zal de doorslag gegeven hebben bij het noodlijdend Ariel-concern, om te zien of het Square blok niet in het masaal voor de Twins ontworpen swingframe opgehangen kan worden.

Frank Anstey verliet al in 1939 het Ariel-concern en zal die discussie en ontwikkeling alleen op afstand vernemen. Een ontwikkeling die 'zijn' ontwerp op de



Een wat mistige persfoto uit 1959 van een Square Four-Piper met swingframe en.... een schommelarm voorvork!

hoop zou gooien. En toch zal het niet zover komen.

Dat de directie na de oorlog weinig toekomst gericht en daadkrachtig opereert, is bekend.



De FH Swingframe constructie bij Aad zijn Square. De pijlen wijzen naar de joekel van een schetsplaat (!) en de hydraulische rem pomp.



Zie die Aad eens glunderen. Bij de Yamaha (sic) voorvork constructie. Een wegrace-waardige doorontwikkeling van deze Square. Laat dat maar aan Aad en Arie over. Die mannen!

En dit is daar zo'n sprekend voorbeeld van: de Square-swingarm heeft het tot slechts één prototype gebracht (die staat nu in het Birmingham Motorcycle Museum).

Hoezo stond het water hen aan de lippen? Er is echt serieus overwogen de Square's met een schommelarm vork (ongeveer als die van de Léader) te leveren!

Dat geloof je toch niet. Zo'n loeizware viercilinder uitrusten met zo'n hopeloos instabiele schommelarm voorvering! Tja.

Squarielisten in Engeland, maar later ook in ons land, zijn dat Square blok in een swingframe na gaan bouwen.

In de jaren '90 is er in Engeland zelfs een kleine serie van een stuk of 8 op stapel gezet.

Je moest dan een eigen Square-blok inbrengen en na enkele maanden werd je een complete Square-Swingframe motor geleverd.

Road tests van die exemplaren leverden verslagen op in superlatieven. En dat zal ongetwijfeld weer het fabriceren van replica's gestimuleerd hebben. Ook bij ons. En ja, natuurlijk ook in Noord-Holland.

Eerst van al worden steviger, zeg maar gerust jókels van schetsplaten gemaakt. Voor de voorvork wordt een beroep gedaan op Japanse (sic!) Yamaha-techniek.**

De huisvlijt rondom deze Square krijgt zo ongekende proporties voor het *A-team*.

Want een hydraulische schijfrem mag natuurlijk ook niet ontbreken....

En het zijspan dan? denkt van de Bospoort stiekem.

Moet die dan wellicht óók geremd worden?

Hydraulisch geremd?

Heerlijk om zo met de motor aan de slag te zijn. En het samen ontwikkelen, zoeken, meten en aanpassen geeft zo ongelooflijk veel voldoening.

Als het project klaar is heb ik weer een gerechtvaardigd excuus voor een mooie toertocht naar Roswinkel.

Ook al is sleutelen aan een Square Four-misschien nog mooier dan het er mee rijden.

Mooi werk mannen!

** grappig in dit verband: ondergetekende heeft juist een Yamaha-V twin Éngelse onderdelen gedoneerd, waardoor die JAP een meer Éngels aanzien heeft gekregen...

Vragen en antwoorden RDW

door Vincent van Ginneke en Ardy Notenboom

Vincent was zo opletten om een klein maar interessant artikel te spotten in de nieuwste uitgave van 'Auto Motor Klas-siek' over zelfbouw motoren en de RDW: *Een Laverda-rijwielgedeelte is aangepast met een Yamaha TR1-blok. Het geheel heeft de zegen van de RDW gekregen. En maakte de taxateur vrij nerveus. Een realistische taxatiewaarde is namelijk het bedrag dat nodig is om op afzienbare termijn een vergelijkbare motor te kopen.*

Wat betekent dit voor zelfbouw en aanpassingen van onze Ariels is de vraag. Wat gebeurt er als je een frame van een ander merk zou gebruiken voor een Ariel motorblok?

Wordt dat dan een Ariel op het kenteken? Aad bouwde een 4-cilinder SQ4 blok in het (aangepaste) frame van een 2-cilinder, en kreeg fiat van de RDW.

Was dat een *recht* of trof Aad toevallig een aardige keurmeester?

Wij hebben e.e.a. nagevraagd bij de RDW. Hieronder de vragen en hun (formele) reacties:

Vraag: Mag het vermogen van een motor vergroot worden in een bestaande motorfiets? Is na deze aanpassing een keuring door de RDW noodzakelijk?

Antwoord: *Ja, dat kan/mag gewijzigd worden en hiervoor moet het voertuig door de RDW worden gekeurd. Zie de uitleg hieronder.*

Vraag: Mag een motor met meer cilinders in een bestaande motorfiets worden ingebouwd?

Het aantal cilinders is immers op het kentekenbewijs vermeld.

Antwoord: *Zie ook de uitleg hieronder*

Vraag: Als je in een Ariel frame een Norton motor inbouwt van vergelijkbaar vermogen en cilinderaantal, dient er dan een keuring door de RDW plaats te vinden?

Wordt deze motor geregistreerd als een Ariel of als een Norton?

Antwoord: *ja, zie de uitleg hieronder.*

De RDW verwijst naar artikel 6.3 van de Regeling Voertuigen op de website *wetten.overheid.nl*.

Hierin wordt als algemeenheid gesteld: *Bij wijziging in de bouw of inrichting van een voertuig waardoor de onderstaande voertuiggegevens wijzigen en na deze wijziging niet meer overeenstemmen met het kentekenregister, moet het voertuig voldoen aan de in hoofdstuk voor het betrokken voertuig opgenomen eisen, voor zover die eisen verband houden met de aangebrachte wijziging.*

Hieronder valt alles wat op het kentekenbewijs is vastgelegd.

Onder meer: het aantal wielen, het aantal assen, de wielbasis, de cilinderinhoud, het vermogen, de brandstofsoort. Totaal meer dan 26 items (a t/m z en zelfs aa en meer). Het motorvermogen mag 20% afwijken, de wielbasis 6%.

Tot zover het formele antwoord van de RDW.

Onze ervaringen in de Ariel Club tellen natuurlijk ook mee, en zijn misschien nog van groter belang.

De RDW van tegenwoordig is klantvriendelijk en heeft oog voor mobiel historisch erfgoed.

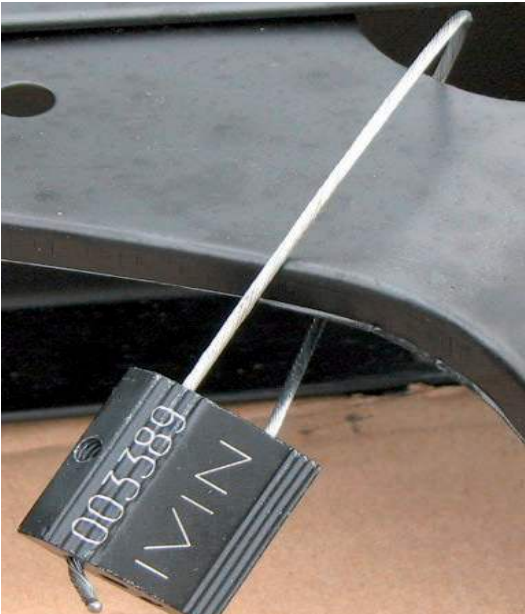
De keuringen worden uitgevoerd door technenuten, die als de technische staat van onze Ariels in orde is, graag een goedkeuring verlenen. De technenuten hebben echter een allergie voor voertuigen waarvan de identiteit twijfelachtig is. Dus als er twijfel is over de documenten, de herkomst, het eigendom, of de ingeslagen nummers, is een goedkeuring niet vanzelfsprekend.

De *koninklijke* weg bij twijfelgevallen is eerst langsgaan met de afzonderlijke onderdelen en documenten, en laat de RDW de identiteit vaststellen.

Soms worden de onderdelen van een tijdelijk VIN-label voorzien.

Daarna ga je aan de slag met het (af)bouwen. Vervolgens weer een bezoek aan de RDW voor de uiteindelijke keuring.

PS
Bij de keuring van mijn Square Four in een Huntmaster frame ben ik erg geholpen door het rapport dat de FEHAC-deskundige over deze motor had opgesteld.
Dat heb ik laten opstellen dank zij adviezen van Ardy Notenboom.
De keurmeester heeft langer in dit rapport gelezen dan dat hij naar de motor gekeken heeft.
Hij vroeg ook of hij de uitgeprinte versie (erg mooi door een printshop geprint!) aan het dossier mocht toevoegen... Ja, natuurlijk!
Ik adviseer iedereen die een motor, die niet standaard is, wil laten keuren, met een Fehac rapport in de hand ter keuring te gaan.
Als het rapport niet positief is, kun je het altijd thuis laten...
Zo'n rapport op laten maken kost 25 euro voor leden van de Ariel Club (Red.)



Links:
Soms worden de onderdelen van een tijdelijk VIN-label voorzien.
Onder:
RDW- open data-zelfbouw.



← Terug naar overzicht ➡ Schakel over naar rasterweergave

Tt Kenteken kenteken	Tt Voertuigsoort voertuigsoort	Tt Merk merk	Tt Handelsbenaming handelsbenaming
12MJTX	Motorfiets	ZELFBOUW	HD FAT BOY
12MKDL	Motorfiets	ZELFBOUW	STRAIGHT FOUR
13MBGB	Motorfiets	ZELFBOUW	CLASSIC & CUSTOM
13MDXT	Motorfiets	ZELFBOUW	TOONTJE
13MGSK	Motorfiets	ZELFBOUW	SHINKA CHOPPER
14MBXP	Motorfiets	ZELFBOUW	SOFTAIL
15MBKK	Motorfiets	ZELFBOUW	SMITS
15MBZH	Motorfiets	ZELFBOUW	BEETLEMANIA
16MBJD	Motorfiets	ZELFBOUW	V-ROD

Nico's Ariel fiets

door Aad Versteeg

Nico komt al enige tijd op zijn Ariel fiets naar clubmeetings, oa naar de Buitenlandrally in het Belgische Amel en ook naar de Binnenlandrit en naar MB's in 2024.

De fiets de trein in en naar het dichtstbij gelegen station. Naar de hierboven vermelde eindbestemmingen is het steeds een flinke fietstocht. Naar de rallies zeker, met bagage in de fietstassen en op de rug. Mijn vraag aan Nico tijdens de Binnenlandrit: hoe kom je aan deze fiets?

Nico vertelt: *Adrie de Graaff had deze Ariel fiets en hij heeft me die gegeven in ruil voor een tank van een heel vroege Ariel motor. Dat was in ca 1986... Deze fiets heeft een drieversnellings Sturmey Archer naaf en knijpvelgremmen. Hij is bijna helemaal origineel. Alleen deze spatborden zijn niet origineel. Ik heb de originele maar die zijn erg verroest. Verder heb ik er een bagagerekje en een slot op gemonteerd. Ariel maakte fietsen van 1896 tot 1932 en deze is van 1926.*



*Boven: Nico bij vertrek bij de Binnenlandrit in Siebengewald op 1 september 2024 op zijn bijna 100-jarige fiets. Bagage in de fietstassen, op de bagagedrager en op de rug.
Onder: details, oa van de knijpvelgremmen, bediend door stangenselsels.*



De geschiedenis van mijn Ariel HS 500 (deel 2)

door Chiel Boon

Inmiddels, in 1980, waren onze beide kinderen 12 en 10 jaar oud en ze konden wel veilig achterop zitten.

Ik op de Ariel met de HS motor en mijn vrouw op de SP370. Als proef gingen we dat jaar door Nederland, een paar campings en langs familie.

Het is heel goed bevallen, de kinderen genoten ervan.

Het HS blok liep prima. Op de grote weg kwam het tot groot vermaak van de kinderen wel eens tot "wedstrijdjes" en de Ariel liep zelfs iets harder dan de SP370. We kregen er vertrouwen in dat we wel een langere tocht konden gaan maken.

Het jaar daarop kwam het er niet van maar het volgende jaar, 1982, werd besloten er

een echte motorvakantie van te maken en de tocht ging naar Engeland. Ik had achter op de Ariel een rek gebouwd waarin twee wasmanden met deksel pasten die er op de camping uit getild konden worden. Met ook nog een rol achterop de Ariel en een tas achterop de SP370 kon alles mee.

Zoals gezegd, de Ariel liep prima maar er waren wel een paar problemen. De aandrijving van de km teller ging al gauw stuk en de aansluiting op de versnellingsbak lekte flink. Dan maar zonder km teller en de aansluiting heb ik afgedicht. De carburateur was niet goed afgesteld. De naaldsproeier was door hoger of lager hangen wel goed af te stellen maar de hoofdsproeier was duidelijk te rijk. De juiste



Boven: vakantie in Nederland in 1980. Onder: vakantie in Engeland, 1982.



hoofdsproeier kun je vinden door enkele minuten op topsnelheid te rijden, dan snel stoppen en de bougie er uit draaien waaraan je dan kan zien of de hoofdsproeier te rijk of te arm is. Dat is niet zo eenvoudig met een motor die ruim boven de 120 km/uur rijdt. Erger was dat de motor bij vol gas uit de carburateur terug blies. Na een stukje vol gas droop de olietank van de benzine. Waarschijnlijk was door het tussenstuk de aanzuigbuis te lang geworden. Maar daar was allemaal wel mee te leven. Erger was dat na een natte nacht op een camping (komt veel voor in Engeland) bij de eerste keer remmen de achterrem vast sloeg. Door een lichte roestvorming was de wrijvingscoëfficiënt zo ver verhoogd dat de oplopende remschoen vast sloeg. Het probleem heb ik verholpen door een deel van de voering van de oplopende remschoen af te halen. Daarna heb ik elke ochtend bij het weggrijden heel voorzichtig de remmen droog geremd. Later herhaalde het probleem zich bij de voorrem. Gelukkig was ik nu gewaarschuwd en zijn er geen ongelukken gebeurd. Ook bij de voorrem is dat probleem op dezelfde manier verholpen. Maar daarbij was de remcapaciteit weer op "normaal" niveau terug.

Het volgende jaar, 1983, hadden we weer motorvakantie, en weer in Engeland. Daarna is het van motorvakanties niet meer gekomen. De Ariel werd weer op zolder gezet.

Ik had de SP370 voor het woon-werk

verkeer en met de gebrekkige remmen van de Ariel voelde ik mij niet veilig in het verkeer. De Ariel is in Duiven pas bij de verhuizing weer van de zolder gekomen en daarbij gelijk in de kelder van ons nieuwe huis verdwenen.

In 2002 ging ik met

In 2019, 36 jaar nadat ik er voor het laatst op gereden had, werd de Ariel weer uit de kelder getakeld.

vervroegd pensioen (FPU). Omdat mijn vriendin een grotere tuin wilde en ik een grotere schuur werd besloten een ander huis in het buitengebied te zoeken. In Rekken konden wij een stuk grond kopen naast een boerderij waarop door een speciale regeling een huis gebouwd mocht worden. Omdat er op het erf een windmolen stond mochten (moesten) we het huis ook nog een stuk van de boerderij af zetten.

Met hulp van een architect, een oud collega van mij, werd een huis ontworpen. De bouw begon in 2004. Een jaar later was de fundering af en stonden de binnenmuren er. Daarna hebben we bijna alles zelf gedaan. Stalen dakconstructie gelast en dakplaten er op gelegd. De dakpannen hebben we laten leggen. Daarna de buitenmuur gemetseld en kozijnen er in gezet. Toen het zover af was zijn we naar een hoekje in de toekomstige schuur verhuisd. In de kelder werd alle overige huisraad uit Duiven op geslagen. Daarna konden we het huis binnen afwerken, elektrische installatie, ventilatie (WTW), vloerverwarming, dekvloeren, tegels, keuken en wat er allemaal nog meer bij komt kijken. In 2016 was het huis af. Daarna allerlei hobbyprojecten met elektronica en microprocessoren.

In 2019, 36 jaar na de laatste keer dat ik er op gereden had, werd de Ariel weer uit de kelder getakeld.



Toen begon de grote revisie. Eerst de voorkant. De Ceriani voorvork heb ik uit elkaar gehaald, grondig schoongemaakt en weer in elkaar gezet.

De keerringen vervangen en de verdroogde doppen vervangen door moderne vuilafstrijkers.



Links en hierboven: de keerringen vervangen en de verdroogde doppen vervangen door moderne vuilafstrijkers

Van Dolf Witte kocht ik een Ceriani 230mm 4 leading shoe voornaaf (compleet met wiel). Aan de velg had ik niets, dus de naaf heb ik uitgespaakt.

Een nieuwe aluminium velg en rvs spaken kocht ik bij Massink Scooters en Bromfiet-sen in Toldijk. Daar staat een een ARIEL3 in de etalage, als je er in de buurt komt neem eens een kijkje.

De velg ingespaakt en een nieuwe band er op. De naaf heeft aan beide kanten een ankerplaat met twee voorlopende remschoenen. Ik moest dus twee nieuwe trekstangen maken, van rvs, en een ingewikkelde constructie bedenken om beide remmen tegelijk aan te trekken met dezelfde trekkracht. De bowdenkabels heb ik gemaakt



Ceriani 230mm 4 leading shoe voornaaf rechter- en linkerkant. Daarboven: de remkabel geleiding.



Boven: de km teller



Rechts: de lambda sonde

van teflon gevoerde buitenkabels met rvs binnenkabels. Ook alle andere kabels heb ik bij deze gelegenheid vervangen. Het rem probleem is hiermee opgelost. De Ceriani remt even goed als een moderne schijfrem.

De km teller werd vervangen door een GPS teller. Ideaal, zo'n GPS teller, geen kabel nodig en altijd exacte snelheidsaanduiding. Alleen als je door een tunnel rijdt scheidt hij er even mee uit.

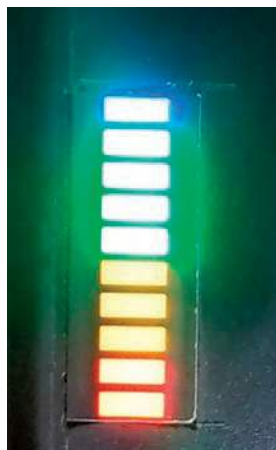
Het volgende probleem was de carburateur. Maar nu zijn de mogelijkheden anders dan in 1983. In China zijn prima carburateurs te koop in alle soorten en maten voor een paar tientjes. Ik kocht bij AliExpress voor 13,- euro een Keihin PZ30. Voor 3,- euro kreeg ik er ook nog 6 verschillende maten hoofdsproeiers bij. Deze carburateur is 30 mm en heeft een flens die bijna op de Ariel past. Alleen de steek is 48 mm en de Ariel heeft een

steek van 2" = 50,8 mm. Ik heb tapbouten gedraaid met aan de ene kant 5/16" WW en aan de andere kant M6 draad. De beide einden zijn 1,4 mm verzet. De tapbouten zijn met loctite in de cilinder gelijmd en door ze iets te draaien voor de loctite vast werd kon de carburateur precies uitgelijnd worden. Het fiber tussenstuk heb ik nog wat uit gevijld om een vloeiende overgang tussen carburateur en cilinder te maken. Een schuimfilter zorgt er voor dat er schone lucht binnen komt.

Ook voor het afstellen had de techniek inmiddels een oplossing. Een lambda sonde meet de hoeveel zuurstof die in de uitlaatgassen aanwezig is, en is daarmee een indicatie van de lucht-brandstof verhouding (Air Fuel Ratio). Feitelijk is een lambda sonde een O₂ sensor. Ik heb een gat geboord in de uitlaat, een busje van rvs met M12x1,5 binnendraad er op laten lassen er daar past dan een lambda sonde in



Keihin PZ30 carburator + 6 sproeiers = 16 euro!



AFR meter aan

van een motorfiets.

De lambda sonde heb ik op een motorsloop gekocht. Een O₂ sensor geeft bij de juiste lucht-brandstof verhouding een spanning af van 0,1 tot 0,9 Volt.

Ik heb een eenvoudig metertje gemaakt dat de spanning weer

geeft van de O2 sensor. Het is gemaakt met 1 chip, de LM3914, een gekleurde 10 Led bar-graph en twee weerstanden. Het geheel past mooi in een klein kastje. De Led-bar heeft onderaan 2 rode streepjes, daarboven 3 oranje, dan 4 groene en boven 1 blauwe. Bij de juiste lucht-brandstof verhouding branden 2 of 3 groene streepjes (en alle daaronder). Vier groene of blauw is te rijk en oranje is te arm. Het afstellen van de carburateur is hiermee een fluitje van één cent. Eerst een stukje vol gas, branden er meer dan 3 groene dan moet er een kleinere hoofdspoeier in en bij minder dan 2 een grotere. Als alleen oranje brandt zal de motor inhouden bij vol gas, doe dat niet te lang. Na de hoofdspoeier kan de naaldspoeier ingesteld worden door hem lager of hoger te hangen. Ten slotte kan de stationair sproeier ingesteld worden. Ik heb de AFR meter een vaste plek gegeven, leuk om in de gaten te houden. Als ik de choke vergeet zie ik dat onmiddellijk. Ook kun je zien dat de luchtdruk en vochtigheidsgraad invloed hebben op de verbranding. In lage toerentallen liep de Ariel met deze nieuwe carburateur zoals hij nog nooit gelopen heeft, de enorme trekkracht was weer terug. Alleen bij een hoger toerental, boven 4300/min = 100 km/h, begon hij duidelijk in te houden, terwijl het maximum koppel bij 5600/min hoort te liggen. Na het "bewerken" van de uitlaatdemper

werd het wat beter maar bij een iets hoger toerental kwam het probleem weer terug. Maar een ander probleem diende zich toen aan, de spanningsregelaar gaf de geest. Bij inspectie bleek dat de contactpunten van beide relais totaal versleten waren. Ook hier moest de moderne techniek de oplossing brengen. Er zijn genoeg elektronische spanningsregelaars te koop, maar het is natuurlijk leuker om zoiets zelf te maken.

Eerst heb ik een spanningsregelaar gemaakt voor 6 V, gebaseerd op een microprocessor. In het kort werkt dat zo: in stilstand staat het veld via een relaiscontact parallel met de rotor (anker). Als de rotor gaat draaien bouwt de spanning zich op en als de spanning boven de accuspanning komt gaat de dynamo stroom leveren via een diode. Komt de spanning boven 7,1 V, dan opent het relaiscontact en wordt de veldstroom elektronisch zo geregeld dat de spanning 7,1 V blijft. Voor de technici: de spanningsregeling is PI en de regeling van de veldstroom werkt met een FET, aangestuurd vanuit de processor met PWM op 30 kHz. De stroom wordt ook gemeten en als die boven de 8 A komt daalt de spanning abrupt zo dat de stroom niet boven de 8 A komt.

Om de regelaar te kunnen testen heb ik een testbank gebouwd met een wasmachinemotor als aandrijving. Het toerental van de Magdyno kan ik regelen van 0 – 3000 / min.

Wordt vervolgd



Om de regelaar te kunnen testen heb ik een testbank gebouwd met een wasmachinemotor als aandrijving.

Draganfly Motorcycles



Specialists in classic motorcycle spares for over 45 years

It's that time of year!



Stuck for a gift?

We do gift vouchers!

Get an extra 10% on gift vouchers bought in December and redeemed in the New Year!

draganfly.co.uk/gifts



Please note: we're closing on 24th December, and reopening on 2nd January 2025.



Struggling to find something?



Check our website or contact us!



Worldwide shipping from £3.50



Same day dispatch option



ARIEL

BSA

TRIUMPH

www.draganfly.co.uk 01986 894798

facebook.com/DraganflyMotorcycles



Deze mij onbekende sticker vond ik in een doosje boekjes uit de nalatenschap van Willem Molenaar. Bea weet niet of Willem - of wie?? - deze heeft laten maken wanneer?
Wie weet het wel? Graag bericht aan Aad Versteeg, redactie@arielclub.nl.



**Tip van Jan Bloemena:**

Ik vond op Youtube een Engelsman die een handige manier toont om de plunjervering weer in elkaar te zetten na demontage. Bij het monteren is het nodig de veren in te drukken opdat de centrale bout in zijn moer kan worden gedraaid.

Met een paar planken en wat draadeind was het een fluitje van een cent. In de bovenste plank zaagde ik twee gaten zodat er een dopsleutel op de bout kan. De foto's spreken voor zich, denk ik.

Groet Jan

