

Na de geweldige ervaringen van vorig jaar kon ik het mezelf niet aandoen dit jaar niet weer mee te gaan met de Luik-Nancy-Luik. Mei en juni gingen voorbij terwijl ik aan het popelen was om het inschrijfformulier, dat dan eindelijk in juli kwam. Het Excell-formulier dat per email kwam ging snel ingevuld retour en zo was ik verzekerd van mijn plekje in de rally.

Het team was dit jaar wat anders dan vorig jaar. Kilometervreter Aad was pas net terug van enkele duizenden mijlen USA met zijn Indian en de Indian-club. Hij had op zich nog wel zin in een ommetje naar Nancy maar



moest ook met het thuisfront rekening houden, dus helaas. Vaste deelnemer Ed liet verstek gaan vanwege vakantie en miste zo zijn 8^e keer. Rob 'WD16H' ging ook niet mee maar zal misschien volgend jaar de gelederen weer komen versterken.

Daarvoor in de plaats hadden we echter twee nieuwe en jeugdige deelnemers; Oscar met een Matchless G3 (1940) en Jork op Triumph 3SW. Edwin, die vorig jaar wat problemen had met zijn 3SW maar dankzij een fles tweetaktolie de rit toch nog wist uit te rijden, was het net niet gelukt zijn Triumph op tijd klaar te krijgen. Vorig jaar verbaasden we ons over het aluminiumslijpsel dat we achter de kleppendeksel aantreffen, waarvoor

Bij de eerste stempelpost.

Edwin de verklaring vond toen hij de cilinder demonteerde. Blijkbaar had een van de pistonpenveertjes een heuse Houdini-verdwijntruc uitgevoerd en zo de pistonpen de mogelijkheid gegeven zich uit zijn benarde positie te bevrijden, enkel gehinderd door de cilinderwand. Geduldig als pistonpennen plegen te zijn had deze al een moedig begin gemaakt met het wegschrappen van deze laatste barrière.

Na het nodige zoekwerk naar en vinden van een goede cilinder en overmaat zuiger was de wederopbouw van het blok bijna voltooid, maar zoals gezegd net niet op tijd voor de L-N-L. Daarom reed Edwin dit keer op de Norton WD16H van Arnold, die zelf dit jaar eens op zijn Rudge Special van 1936 mee ging. Ikzelf reed weer mee op ook Norton WD16H.

Vrijdagmiddag kwamen Arnold, Edwin en Jork op hun machines vanuit het noorden richting Maastricht. Ik reed ze tegemoet om hen de handigste route door Limburg naar het zuiden te tonen. Die kan erg lastig zijn als je de snelweg wilt mijden. Het weer was guur, grijs, koud en nat, dat belooft wat voor het weekend! Ik kwam ze bij de Maasplassen net na Maasbracht tegen. We zijn vlot richting Maastricht doorgereden. Bij Oscar in Itteren wachtte ons een heerlijke kop warme soep op die weer wat kleur en beweging in onze verkleumde ledematen terug bracht. Na wat gezellig bijkletsen zijn we in de auto gestapt en naar het 'musee des transports' in Luik gereden om onze inschrijfpapieren, genummerde hesjes, nummerbordjes voor op de motor enz. op te halen. Voor deelnemers die van ver komen is er prima accommodatie geregeld in Luik. Dit was voor ons echter niet nodig, dus na het bewonderen van de reeds aanwezige motoren die de nacht in het museum zouden doorbrengen zijn we weer terug naar Maastricht gereden om aldaar de nodige hoeveelheid slaap te nuttigen.

De volgende dag vroeg uit de veren om alles klaar te maken voor vertrek. We moesten om half acht in Luik vertrekken, dus goed half zeven waren we op pad. De regenbroeken al aan. Ook al regende het niet, het was toch koud en vochtig weer. De zon kwam toch al her en der door dus het zag er verder wel positief uit. De Triumph van Jork had toch wat moeite om bij te blijven op de lange stukken langs de Maas die ons naar Luik voerde. Hij 'floot' nogal wat een koppakkingbreuk of lek deed vermoeden. Aangekomen in Luik ging die kop er snel af want Jork bleek een reservekoppakking bij te hebben! (wat een voorzienigheid!) De pakking bleek inderdaad doorgebrand op een plaats. Met wat licht verbrandde vingertoppen zat de kop en nieuwe pakking er binnen

enkele minuten weer op. Meteen werd ook de sproeiernaald wat hoger gezet want het mengsel was echt te arm gezien het erg bleke voorkomen van de verbrandingskamer en de verdere symptomen.

Jork had de motor eigenlijk nog maar pas in elkaar gezet na het nodige revisiewerk en was nog niet echt aan goed afstellen toegekomen, maar dat bleek dus wel hard nodig!

De geplande vertrektijd werd met 15 minuten vertraging gehaald en na enkele kilometers bebouwing reden we de prachtige natuur in. Vanaf nu tot aan Noord-Frankrijk was het een komen en gaan van klimmen en afdalingen over krappe kronkelige wegen, Waalse stijl. We probeerden er een gang van zo'n 60 á 70 km/uur in te houden want dat bleek vorig jaar een goed gemiddelde op te leveren. We hadden zo'n 350 kilometer te gaan dit jaar. Het aantal deelnemers was dit jaar weer groter; ruim 150. Op zo'n afstand en vanwege het op tijd rijden verspreid zicht dat goed uit. Je komt zo nu en dan iemand of een groepje tegen (vaak steeds dezelfde) en alleen bij de grote stop halverwege zie je pas wat voor 'n enorme hoeveelheid antiek op weg is (de motors bedoel ik dan). Een groot deel van Belgische makelij (zo'n 50 stuks, toch een aanzienlijk aandeel!). Sarolea's, Gillets en FN's in overvloed. Prachtige motoren vind ik dat, stuk voor stuk. Tamme zijkleppers waarmee je zo door naar Wladiwostok toekelt en sportieve kopkleppers die in ieder geval klinken alsof ze zo van Spa-Francorchamps afkomen (oh wat houden ze daar van open uitlaten!). Engels is er ook volop aanwezig en natuurlijk het Amerikaanse segment dat zich altijd goed leent voor lang rechtuit.

Maar terug naar de rit.

Het weer hield zich goed. Geen regen, wel fris, goed genoeg! Het was genieten met volle teugen. Bergop bleef Jork wat achter met z'n Triumph. Met nog wat stelwerk (ontsteking, rijker mengsel) ging de Triumph het wel steeds beter doen en kwam hij uiteindelijk prima mee. Tijdens de lunchstop 's middags (met warm eten, goed verzorgd) meldde Arnold dat er een raar geluid uit de versnellingsbak van zijn Rudge kwam. Was het de koppeling? Of iets in de bak? Het klonk in ieder geval niet goed. In de derde versnelling was er echter geen herrie... Besloten werd om verder te rijden en het goed in de gaten te houden.

We kwamen Noord-Frankrijk binnen en weidse uitzichten werden ons deel. Prachtige wegen meanderend door het landschap brachten plezier en voldoening onder de gelederen. We hadden goed gereden tot nog toe, vrij consequent volgens de planning langs alle tussenstoppen en stempelposten.

Bij een tankstop, een uur of twee van Nancy verwijderd, besloot Arnold dat het welletjes was. Dat geluid uit die bak kon niet goed zijn en wie weet wat je kapot maakt met verder rijden? Rudge 500 versnellingsbakonderdelen vind je ook niet meer zo 1-2-3. Het begon te regenen en we besloten tijdens het schuilen onder het afdak van het tankstation maar eens de primaire kast van de Rudge af te halen.. Dat leverde niet veel op. Ondanks wat speling op de as leek er niet echt iets mis met de koppeling. De bak openmaken zou wat erg veel werk worden. De bezemwagen was al in aantocht en Arnold nam het trieste doch verstandige besluit de Rudge dan maar in te laden. Helaas!



Geen lol zonder vettige klauwen!

Arnold reed verder mee met de bezemwagen, dus bleven wij met zijn vieren over.

De laatste 80 km. voor Nancy werden verder probleemloos voltooid. In een hectisch druk Nancy wisten we de route naar het grote Simenon plein midden in het centrum van de stad te vinden, alwaar alle motoren geparkeerd konden worden. In het prachtige gemeentehuis ertegenover was dan een officieel onthaal door de burgemeester inclusief een drankje en een hapje.

Zeer welkom! Na het praatje en wat bijkomen zijn we weer opgestapt om het laatste stukje te rijden naar het hotel net buiten het centrum. Achterom het hotel is een grote parkeerplaats speciaal voor alle deelnemende

motoren. Daar stonden dan een 150 motoren van vóór 1945, een indrukwekkend gezicht. Een ideaal moment om eens te kijken wat er allemaal voor moois meerijdt in de rally en dat valt niet tegen! Er zijn toch altijd veel bijzondere motoren die meedoen, zoals een Indian viercilinder, een FN viercilinder uit 1914 (die met een passagier de hele rit probleemloos uitreed) en ook een Ariel Square four. Een Norton Inter is ook altijd een mooi gezicht. Dan het 1921 tweetakt Gilletje van Werner Geyselaers. Hij had het weer gehaald maar de volgende dag had nog wat voor hem in petto! En wat te denken van die Triumph uit 1908 die de hele tocht ook zo maar even uitreed binnen de tijd. Dan durf je toch niet meer te klagen met je luxueuze jaren dertig of veertig bolide!



1914 viercilinder FN

In het hotel haalden we de sleutel voor onze kamer op bij de receptie. Het was weer allemaal prima verzorgd en erg netjes. Na een verfrissende warme douche en een half uurtje relaxeren was het al weer tijd om richting het gezamenlijke avondeten te gaan. De grote zaal waar dit zou plaatsvinden liep gestaag vol met deelnemers. Het was een herrie van jewelste zo veel werd er afgekletst. Het duurde dan ook even voordat hoofdorganisator Henry Bovy de zaal stil had om zijn zegje te doen over de afgelopen dag en de komende (in het Frans en het Nederlands). Er werden wat huishoudelijke mededelingen gedaan, wat grappen en er werden nog wat trofeeën uitgereikt. Na dit alles kwam een prima verzorgd diner. Tegen twaalf begon de zaal behoorlijk leeg te lopen en ging ik ook eens mijn bed opzoeken.

De volgende dag moesten we weer om half acht vertrekken. Vroeg op dus, even ontbijten, inpakken en opzadelen. De bagage werd weer terug naar Luik gereden door een vrachtwagen van de organisatie, dus op de motor hoef je alleen maar mee te nemen wat je onderweg denkt nodig te hebben.

Het was weer behoorlijk fris dus ik trok zoveel mogelijk aan. Het regende niet maar 't was weer erg vochtig. Na Nancy doken we de bossen in en dat leverde prachtige beelden op. Mist die in flarden over een meertje hangt, als geesten. Een prachtige weg slingerde door de groene en mistige bossen, langzaam stijgend het dal uit. Op een gegeven moment waren we bovenaan en reden we het bos uit. Een prachtig glooiend landschap ontvouwde zich voor ons, kraakheldere blauwe lucht en een asfalttapijtje dat tot ver in de einder voortkronkelde. Een onbeschrijfelijk gevoel maakte zich van ons meester. Dit was de climax van het hele weekend, misschien wel van een heel motorjaar! Wat een genot! Jeugdigen als wij zijn ging de gaskraan tot vol open, een onbeheersbare reflex op zo'n moment en met zo'n uitzicht. Met de kin op de tankdop scheurden we tientallen andere deelnemers voorbij die ons werkelijk voor een stel malloten moeten hebben uitgemaakt. De kilometers asfalt van deze weg bleven maar komen. Oh, wat was dat een mooi moment!

Ik weet zeker dat de Norton het ook geweldig vond om al die concurrente als vanouds weer eens finaal het licht uit de ogen te rijden (haha!).

Maar goed. Uiteindelijk kwam een T-splitsing en was de 'race' voorbij. We moesten even hergroeperen en bij het uitwisselen van lofbetuigingen over het net afgelegde stukje parcours reden de tientallen ingehaalde deelnemers ons weer voorbij. Zo lagen we dus weer mooi op schema.

Door Frankrijk volgden nog diverse doortochtjes door pittoreske dorpjes en over smalle landweggetjes, een enkele keer zelfs onverhard: leuk! Dan bedenk je toch wel wat een werk het moet zijn om zo'n mooie route uit te zetten en dan ook nog met ieder jaar wat afwisseling erin. Respect!

Vorig jaar aten we ons middagmaal op dezelfde plek als op de heenrit maar dit jaar niet. Nu gingen we door Luxemburg, zeker geen straf! In Luxemburg weten ze wel hoe ze de wegen een beetje aantrekkelijk kunnen maken voor de gemiddelde motortoerist. Vlak voor de middaglunchstop was de weg plots afgezet. Een automobilist was van de weg geraakt en de auto waren ze net uit de greppel aan het takelen. Medewerkers van de organisatie waren al ter plekke om aan te geven hoe we moesten omrijden en even later kwamen we dan bij de grote wijnhandel Wellenstein. Het was niet te missen gezien de enorme rij motorfietsen die netjes naast elkaar aan de beide kanten van de weg stonden opgesteld. Binnen was weer de prima verzorgde warme lunch waar we Arnold ook weer tegen kwamen. Arnold reed, in tegenstelling tot zijn Rudge, niet mee met de bezemwagen. Hij reed mee achterop de (moderne) BMW motorfiets van de mecanicien van Werner op de 1921 Gillet die nogal regelmatig wat aandacht nodig had zo vertelde Arnold. Werkelijk alles bleek los te trillen: spatborden, benzinetanks, voorwielen... Geen bezwaar voor Werner om al enkele jaren achter elkaar toch steeds mee te rijden op deze motor!



De lunchstop op zondag.

Na de lunch gingen we weer op weg voor de laatste helft van de tocht. Luxemburg werd achtergelaten en door de uitlopers van de Ardennen naderden we Luik. Spannende momenten nog op een steile afdaling met haarspeldbochten een dal in. Op onze betrommelremde dertiger en veertiger jaren machines ging dat nog wel, maar met de velg- of poulierremmetjes van sommige twintigerjaren machines leek me dat toch een hachelijke onderneming! Op sommige wegen werd ook weer op een pijnlijke manier het gebrek aan achtervering bewust gemaakt middels gaten in de weg of vierkant afgeronde drempels.

Op een gegeven moment was er dan de laatste afdaling het Maasdal in en we reden Luik binnen. Over het niet al te overzichtelijke wegennetwerk van deze stad was het even zoeken naar de juiste afslagen die ons terug naar het 'musee des transports' moesten leiden, wat uiteindelijk gelukte. Aldaar werden we officieel onthaald en moest iedereen even over het podium waar we de vorige dag en 700 kilometer eerder vertrokken waren.



Terug in Luik

In de kantine van het museum konden we ons dan met voldoening op een stoel neervlijen om nog wat met elkaar en de andere deelnemers na te genieten en te kletsen. Wachten moesten we ook nog op Arnold. Toen deze uiteindelijk aan kwam zonder de Werner en Gillet was er duidelijk iets aan de haak. Arnold vertelde dat Werner uiteindelijk vlak voor Luik toch maar had opgegeven. Nadat de Gillet ergens op een weg door het

bos tijdens het rijden in brand gevlogen was wegens een lekkende benzinetank had Werner de motor snel de lager naast de weg gelegen sloot ingestuurd. Een moedige actie! De brand was toen snel geblust, maar dit was toch wel de druppel voor Werner. Zo belandde de Gillet dus in de bezemwagen, helaas.

Toen de bezemwagen arriveerde konden we de Rudge van Arnold eruit halen. We zijn met vieren snel terug naar Maastricht gereden omdat het snel donker aan het worden was. Oscar's broer was gelukkig bereid om met zijn bus en ons even snel terug naar Luik te rijden om Edwin, die achter gebleven was, en de Rudge op te halen.

De volgende dag heb ik Jork, Edwin en Arnold en de motors naar Woerden gebracht zodat het uiteindelijk voor hen ook een 'samen uit, samen thuis' was.

En zo werd een geweldig weekend afgesloten. Helaas met pech voor Arnold. Uiteindelijk bleek het probleem met de versnellingsbak een volledig gebrek aan olie te zijn. Vooraf aan de rally was dit wel nog gecontroleerd maar het was dus toch ergens allemaal verdwenen na zo'n 250 kilometer. De bak zit ondertussen alweer gereviseerd en wel in elkaar en de Rudge zal ongetwijfeld volgend jaar weer met Arnold van de partij zijn.

Ik zal er dan zeker ook weer bij zijn.

Organisatie en alle medewerkers: weerom bedankt en tot volgend jaar!

Olav



V.l.n.r.
Olaf,
Edwin,
Arnold,
Jorken
Olav.



De groene Gillet K750 uit 1937 hebben we ook al eens met zijspan gezien



Triumph 1908



Gillet 600cc 1933

Indian vier-in-lijn (1939)



Ariel vierkante-vier (1938)



Schitterende FN mgo uit 1931