

# 'WE MOETEN DIE LICHTE MOTORFIETSJES KOESTEREN'

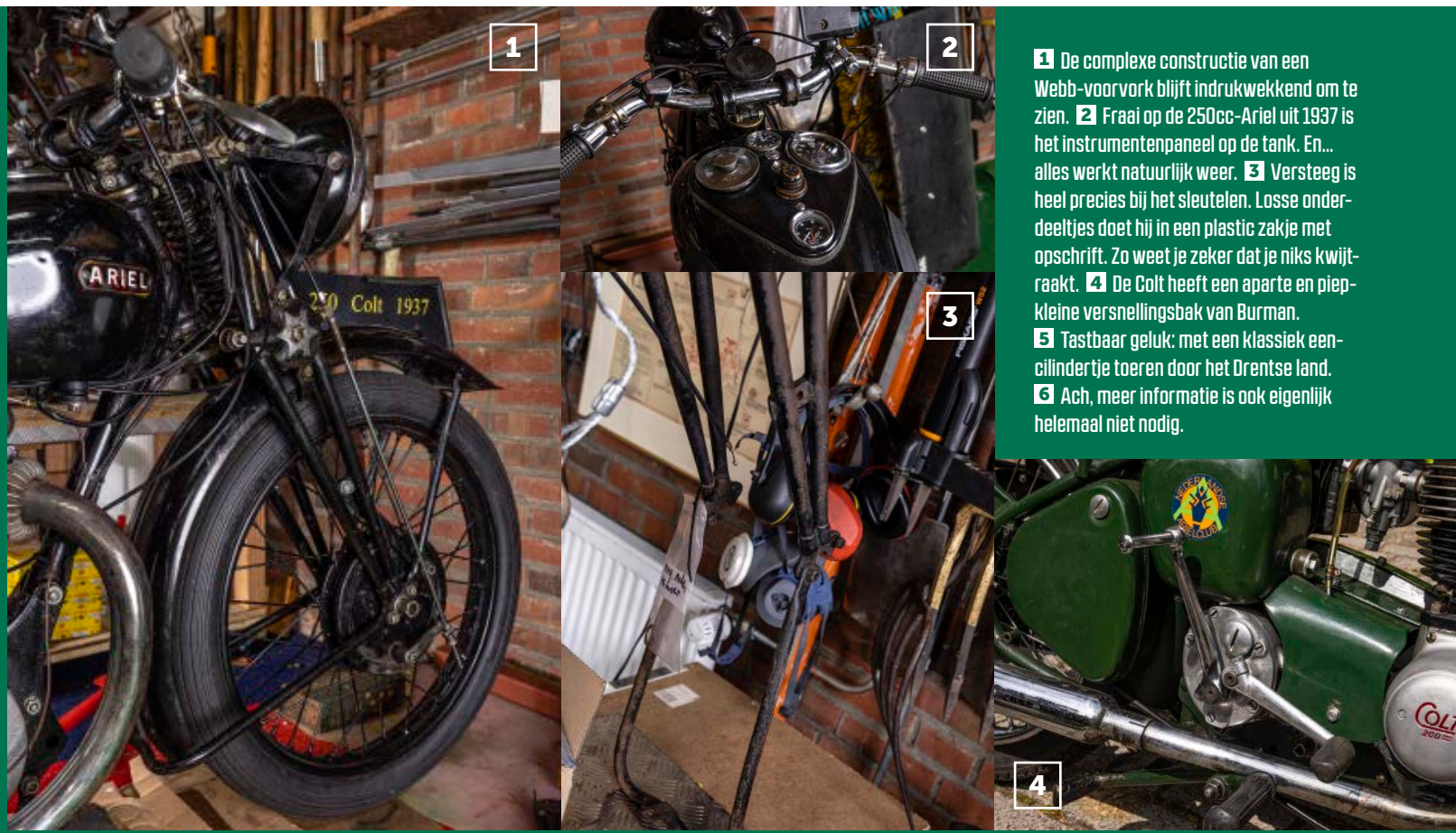


Aad Versteeg rijdt als prille twintiger in mei 1966 naar de oprichtingsvergadering van de Ariel Club Nederland. Op een Ariel Square Four, de befaamde viercilinder. Inmiddels zijn we 55 jaar verder. Nog altijd is hij verknocht aan het Engelse merk, maar de waardering richt zich nu op de lichte modellen. In zijn werkplaats staan drie gebruiksklare Ariels, een 250cc-Colt LG uit 1937 en twee Colts uit de jaren vijftig. Het zijn eencilinders van slechts 197 cc: 'Van die naoorlogse Colt zijn er tussen 1954 en 1959 zo'n tienduizend gemaakt, maar die zijn bijna allemaal op de schroothoop beland. Die paar die er nu nog zijn, moeten behouden blijven.'

Zijn beide 'Coltjes' uit de jaren vijftig staan er fraai bij in de ruime werkplaats in het Drentse plaatsje Roswinkel. De 76-jarige Aad legt even een hand op een zweefzadel. De band tussen man en machines is duidelijk... Opvallend is hun uiterlijk. Ze zijn na de aankoop door Versteeg schoongemaakt en technisch rijklaar gemaakt. Dus niet tot in perfectie gerestaureerd en daarmee ontdaan van hun karakter. Het zijn lichte motorfietsjes in een mooie groene jas. Op de tank gedistingeerde gouden biezen en aan weerszijden twee chromen vlakken. Fraai is ook de aluminium band aan de bovenkant van de tank. 'Die dient niet om de boel vast te klemmen, maar zit er om beschadigingen te voorkomen.' Uiteraard ontbreken de tankrubbers niet. Bedoeld om je bij hogere snelheden en harde wind letterlijk aan de motor vast te klemmen.

De twee eencilinders hebben een cilinderinhoud van 197 cc. Het vermogen is bescheiden: 10 pk bij 5.600 tpm. Ze hebben geen blokmotor, er is sprake van een gescheiden vierversnellingsbak. 'Van fabrikant Burman. Het is echt een piepklein bakje, speciaal voor dit model ontworpen.' Tussen de bak en het carter is een metalen afdekplaat aangebracht. In dezelfde groene kleur als de rest van de motor. Het blokje is een kopklepper. Opvallend zijn de gladde cilinderkop en het korte kelkje van de carburateur: geen gesloten verbinding met een inwendig luchtfilter, maar een open toevoer. Dat zal wel eens 'slikken' zijn geweest in een forse regenbui.

De vering heeft feitelijk twee gezichten. Aan de voorzijde zit al wel een moderne telescoopvoork, maar de achterkant moet het nog doen met



**1** De complexe constructie van een Webb-voorvork blijft indrukwekkend om te zien. **2** Fraai op de 250cc-Ariel uit 1937 is het instrumentenpaneel op de tank. En... alles werkt natuurlijk weer. **3** Versteeg is heel precies bij het sleutelen. Losse onderdeeljes doet hij in een plastic zakje met opschrift. Zo weet je zeker dat je niks kwijt raakt. **4** De Colt heeft een aparte en piepkleine versnellingsbak van Burman. **5** Tastbaar geluk: met een klassiek eencilindertje toeren door het Drentse land. **6** Ach, meer informatie is ook eigenlijk helemaal niet nodig.

de ouderwetse plunjervering. Gedrongen elementen met een beperkte veeruitslag. In de wielen zitten halve remnaven. Klein van diameter, maar een 120 kilo wegend motorfietsje heeft natuurlijk ook niet zoveel massa. Prachtig is de traditionele zitpositie. Een gerieflijk zweefzadel met twee lange, gekrulde veren. Breed uitgevoerd voor zelfs de grootste kont. Apart bij de Colts is de cockpit boven de koplamp. Die bestaat uit de vertrouwde, ronde ampèremeter en een bijzonder gevormde Smiths-snelheidsmeter: 'Alleen voor snelheid en ODO, een tripmeter ontbreekt. Vanwege de vorm noemen ze hem een halve-maanteller.' Over de schakelaars, verlichting en de 'elektriciteit' weet Versteeg nog wel iets boeiends te vertellen. Ze zijn namelijk niet van het bekende merk Lucas, maar van Wipac. 'De verklaring daarvoor is simpel. De onderdelen van Wipac waren aanzienlijk goedkoper en Ariel wilde de prijs van de motor zo concurrerend mogelijk maken.'

#### UIT ZWARTSLUIS

De Colts zijn uit 1954 en 1956, en dragen beide brede valbeugels, in die tijd een accessoire. Bij de aankoop door Versteeg ontbraken ze nog. Hij wilde ze echter graag hebben. 'Met het oog op een eventuele valpartij. Zonder is de schade aan de

motorfiets vaak groot, met verkreukelt alleen maar de beugel.' Het zijn vrijwel identieke motoren. Het meest in het oog springende verschil zijn de twee zijkoffers op het jongste model. Ook de lichtschakelaar is later door de fabriek veranderd. 'De eerste modellen hadden een kwetsbare combinatie-schakelaar. Ariel heeft dat later verbeterd.' Versteeg kocht de 1954'er bij JV Motors in Zwartsluis. De karaktervolle motorzaak van Joost Voeten is gespecialiseerd in klassiekers. Ben je er nog nooit geweest? Zeker een keer heengaan, al was het alleen maar om de sfeer te proeven... De aankoop was volgens Versteeg toeval: 'Ik wilde

## 'ZE VOELEN ZICH HET MEEST OP HUN GEMAK BIJ 65 TOT 70 KM/U.'

wel een lichte Ariel, maar welk model stond nog niet vast. Toen ik die Colt zag, kon ik die knoop meteen doorhakken.' Z'n tweede Colt – uit 1956 – volgde een jaar later. Een lid van de Ariel Club Nederland bood hem aan en Versteeg hapte toe: 'Eén om te rijden en

### NEDERLANDSE ARIEL CLUB

Ariel is een befaamd Engels merk, dat echter altijd in de schaduw stond van de grote drie: Triumph, Norton en BSA. Ariel spreekt nog altijd tot de verbeelding. Dat bewijzen de 220 leden van de in 1966 opgerichte NAC, de Nederlandse Ariel Club. De actieve vereniging organiseert diverse activiteiten, zoals een jaarlijkse rally in mei rond de oprichtingsdatum, meerdaagse binnen- en buitenlandritten en maandelijkse bijeenkomsten bij een clublid thuis. Vijf tot zes keer per jaar komt het clubblad uit: de Red Hunter, vernoemd naar een zeer populaire Ariel. Aad Versteeg is redacteur. De meest voorkomende modellen binnen de club zijn de 350cc -en 500cc-eencilinders, gevolgd door de viercilinder. En de Colt dan? 'Wel, daar zijn er enkele van in de club, maar deze drie hier zijn de enige die ik heb zien rijden, naast één uit 1939 die begin dit jaar – prachtig gerestaureerd – uit Engeland is geïmporteerd.' Voor meer info: [www.arielclub.nl](http://www.arielclub.nl).

één om te sleutelen. Je weet dan zeker dat je er altijd één klaar hebt staan.' Beide Colts verkeerden bij de aankoop in redelijke staat. Uiteraard met wat gebruikssporen, maar dat hoort bij motoren van zo'n 65 jaar oud.

Versteeg gebruikt de beide Ariels voor clubritjes en ontspannen toertochtes in z'n 'achtertuin': het fraaie Drentse land. Over het rijkarakter is hij zeer te spreken. De machientjes sturen strak. Uiteraard is het motorvermogen beperkt. 'De TomTom heeft wel eens 95 km/u aangegeven, maar ze voelen zich het meest op hun gemak bij 65 tot 70 km/u. Het zijn gewoon lekkere tuffertjes.' En is het piepkleine Burman-versnellingsbakje nog een beetje betrouwbaar? Het antwoord is bondig en helder: 'Je trapt de versnellingen moeiteloos op en af, maar van binnen is en blijft het een kwetsbaar bakje.'

#### START OP SPARTA

Versteeg heeft de beide Colts nog maar een jaar of zes, zeven in z'n bezit. Denk echter niet dat hij toen pas met motorrijden begon. Integendeel, al op z'n acht-tiende – kort na het behalen van z'n motorrijbewijs – verschijnt er een 250cc-Sparta in de schuur. Uiteraard een tweedehands. De motor staat hem na 58 jaar nog helder voor de geest, want grijnzend klinkt het: 'Hij had Girling-veerelementen achter, voor een betere wegligging.' Met de Sparta stort hij zich meteen in het avontuur: een vakant-



tie van zes weken naar Griekenland. 'Ik heb er de vele oudheden en tempels bewonderd.' De reis blijft niet zonder gevolgen. Versteeg neemt daarna gedecideerd het besluit om een studie archeologie in Leiden te gaan doen. Omdat hij toch liever een viertakt heeft, wordt de Sparta na enige tijd ingeruild voor een 350cc-

AJS, een stampende eenpitter. Diens opvolger is ook weer een typisch Engelse motorfiets: een Velocette MAC, ook 350 cc zwaar. 'Gekocht bij Gerrit Moeijes in Hoorn. Die knapte in die tijd klassieke motorfietsen op.' Bij dezelfde restaurateur valt hij later als een blok voor een indrukwekkende Ariel uit 1953, een viercilinder. Jarenlang zullen hij en de Ariel vrienden blijven. 'Ik ben er op 24 mei 1966 ook mee naar de oprichtingsvergadering van de Ariel Club Nederland gereden.' Uiteraard wordt hij meteen lid. Ja, hij neemt ook direct plaats in het bestuur. Het merk Ariel zit dan in z'n hart, al moet de viercilinder enkele jaren later wel het veld ruimen. Hij verkoopt 'm uit angst voor een mogelijk kostbaar 'bedrijfsongeval': 'Het kwam wel eens voor dat door slijtage de drijfstang door het carter sloeg. Een schadepost van ruim duizend gulden, die ik als student onmogelijk zou kunnen ophoesten.' De Ariel maakt dan plaats voor een BMW R67 met zijspan. Een korte relatie, want spoedig ruilt hij de combinatie voor een Engelse Panther 650, ook met zijspan. 'Met prachtige Brooklands-vissenstaartuitlaten. De motorfiets is zeker zo'n twintig jaar in de familie gebleven, want na mij heeft mijn broer 'm ook lang gehad.'

#### DNEPR IN PARIMARIBO

In 1972 vertrekt hij voor zijn werk naar Suriname. Het lidmaatschap van de Ariel Club is opgezegd. Zijn motorische metgezel is dan een Ural Dnepr met zijspan. Die gaat vanuit Nederland mee. 'Gekocht bij motorhome Henk Vink in Maasland.' Overbodig te zeggen is dat zijn Ural de enige van dat merk in Suriname is. Veel kilometers maakt hij





Kijk maar eens goed, want een Ariel Colt kom je nog maar heel, heel zelden tegen. Let trouwens ook even op de uiterst lage zitpositie.

niet met de combinatie: 'Een motor met een open zijspan is er geen gelukkige keuze. Je kunt wel raden wat er dan gebeurt tijdens een enorme tropische regenbui.' Hij verblijft acht jaar in de voormalige Nederlandse kolonie en werkt er onder andere als archeoloog in het museum Fort Zeelandia. Weer terug in Nederland werkt Versteeg bij de Leidse universiteit. De motorfietsen staan dan lang op een laag, ja zelfs zeer laag pitje. 'Een paar jaar reed ik nog wel wat op een 250cc-Honda-eencilinder, maar daarna vijftien jaar helemaal niets.'

### OUDE LIEFDE

Een hernieuwde kennismaking met z'n oude liefde Ariel vindt plaats in 2006 bij het veertigjarig jubileum van de vereniging. Versteeg bezoekt de bijeenkomst, op z'n inmiddels aangekochte Yamaha XZ550. Hij belooft de aanwezigen op het vijftigjarig

jubileum – dus in 2016 – weer aanwezig te zijn in gezelschap van een eigen Ariel. En dat gebeurt, een van z'n Colts is er de trekpleister. Na de aankoop en het rijdend maken van die beide Colts is z'n belangstelling voor Ariel weer helemaal opgelaaid. Een vooroorlogse Colt vindt

## DE ARIEL COLTS BELANDDEN MASSAAL OP DE SCHROOTHOOP.



hij dan ook wel leuk om te hebben. In zekere zin is dat de voorloper van de naoorlogse Colt, al is hij wel 250 cc. Die motor werd gemaakt tussen 1934 en 1940, uitgerust met een blok met voetschake-

### FAMOUS VAL

Het naoorlogse model Colt is ontwikkeld door de befaamde constructeur Val Page. Die ontwierp het blok in 1938 voor BSA – waar hij toen in dienst was – zowel in zijklep- als in een kopklepuitvoering, de C10 en de C11. In 1939 komt hij voor de tweede keer op de loonlijst van Ariel te staan en in 1953 verzoekt de directie hem een lichte dienstfiets te ontwerpen, die kan concurreren met de populaire Cub van Triumph. Page valt daarbij terug op het door hem ontworpen BSA-blok. Wel moderniseert hij de krachtbron met een aluminium kop en komt er een wisselstroomdynamo op. Het blokje hangt hij in het rijwielgedeelte van een BSA Bantam. Een begrijpelijke keuze, want BSA en Ariel behoren inmiddels tot hetzelfde concern. Het resultaat is de nieuwe Colt. Een goedkope motorfiets voor Jan met de pet om mee naar het werk te gaan. Ariel heeft de Colt tussen 1954 en 1959 op het programma staan. De modelnaam verwijst trouwens niet naar de bekende revolver van Amerikaanse makelij, maar is Engels voor een jong veulen. Het model is met tienduizend gebouwde exemplaren best succesvol. Niet verwonderlijk, want de Colt is een ideale fiets voor woon-werkverkeer. De eencilinder haalt gemakkelijk een kruissnelheid van zo'n 65 km/u en is een zeer bescheiden drinker. Eén liter benzine is goed voor veertig kilometer. Maar toch beëindigt de fabriek in 1959 de productie. Om zich financieel staande te houden, stopt Ariel met viertakten en richt al z'n pijlen op de nieuwe tweetaktmodellen Leader – voorzien van rijkelijk plaatwerk – en later Arrow, een 'kale Leader'. Bepaald geen succesvolle switch in de wegwijnende motormarkt. Ariel moddert nog een aantal jaren door, maar aan het einde van de jaren zestig is het merk – helaas – verleden tijd.

ling. 'In twee modellen. De LG is de toerversie en de LH de sportuitvoering.' Er zijn er in die jaren rond de 24.000 van gemaakt, maar nu zijn er nog een handjevol van over. 'Het is hetzelfde verhaal als met de latere Colt. Massaal belandden ze op de schroothoop. Liefhebbers hadden alleen oog voor zwaardere machines.' Zeldzaam of niet, Versteeg vindt in juni 2020 weldegelijk een exem-



Versteeg is, behalve apetrots, ook zuinig op z'n beide Colts. Vandaar dat ze op hoogpolig tapijt staan.

plaar. Hij is uit het bouwjaar 1937. De motor heeft zeker dertig jaar stil gestaan en is toe aan een grondige opknabbeurt. Het blok, de versnellingsbak en de magneet heeft hij door een specialist laten reviseren. 'Door een clublid met gouden handjes. Bij hem weet je dat het perfect gebeurt.' In minder dan een jaar bouwt hij de Ariel op. Het is een indrukwekkende machine om te zien. Laag gebouwd, met een breed stuur en een reusachtige koplamp. In het oog springt de Webb-voorvork met z'n centrale veer, een fraaie, complex ogende constructie. Een kunststuk op zich is het uitgebreide en verzorgde instrumentenpaneel op de tank. Prachtig zijn ook de standaards voor en achter. Bedoeld om de wielen gemakkelijk te kunnen verwijderen om lekke banden te kunnen repareren.

### ZEEUWS KENTEKEN

Maar... de ruime werkplaats herbergt nog een Ariel. Die staat op de heftafel en krijgt steeds meer 'smoel'. Versteeg grinnikt als hij het project ziet: 'Eigenlijk bij toeval ontdekt tijdens het zoeken naar Ariel-onderdelen.' Het betreft het model

WNG, waarbij de W staat voor 'War', de N voor '350 cc' en de G duidt aan dat het om de toeruitvoering gaat. Hij kocht de motorfiets eind vorig jaar en begon eerst met een inventarisatie van de dozen met onderdelen. 'Een eerste inschatting leerde dat hij voor zo'n tachtig procent compleet is.' Inmiddels is dat percentage verhoogd naar 99 procent. 'Op wat kleinigheden na heb ik alles. Dat komt wel goed. Ik kan dus met een gerust hart met de opbouw beginnen.'

Van oorsprong is de in 1943 gebouwde Ariel WNG een legermotor uit de Tweede Wereldoorlog, maar veel 'groen' heeft Versteeg nog niet kunnen ontdekken: 'Twee minieme onderdeeljes hadden nog die kleur, meer niet.' Hij neemt dus aan dat de motor als burgermodel is verkocht. De Ariel had nog een Zeeuws kenteken op het voorspatbord gemonteerd. Opmerkelijk, want de provinciale kentekens zijn in 1951 afgeschaft. 'Ik vermoed dat de motor dus heel lang heeft stilgestaan. Misschien wel vele tientallen jaren.' Maar... daar komt binnenkort een eind aan. □

### APARTE YAMAHA'S

Naast de Ariels staan er ook twee aparte Yamaha's op het erf. Het gaat om een XZ550 en een XZ400, watergekoelde V-twins uit de jaren tachtig. De XZ550 heeft Versteeg het langst in z'n bezit, sinds 2001. Aan de machine is heel wat geknutseld. Hij bouwde er een hulpframe aan voor de montage van een MZ-zijspan. Dat zijspan kreeg ook een extra benzinetank aan de achterkant. 'Dat deed ik voor een trip naar de Noordkaap in 2009. Drie jaar later gingen we nog een keer.'

De XZ400 is een solomachine en een heel aparte. Hij is ooit uitgebracht in Nieuw-Zeeland. Het is een opvallende en hoogtoerige machine. 'Als je het per se wilt, kun je 'm tot 12.500 tpm doortrekken.' Heb je een XZ400 in Nederland nog nooit zien rijden? Dat is heel goed mogelijk, want er rijdt er vrijwel zeker namelijk maar eentje rond.