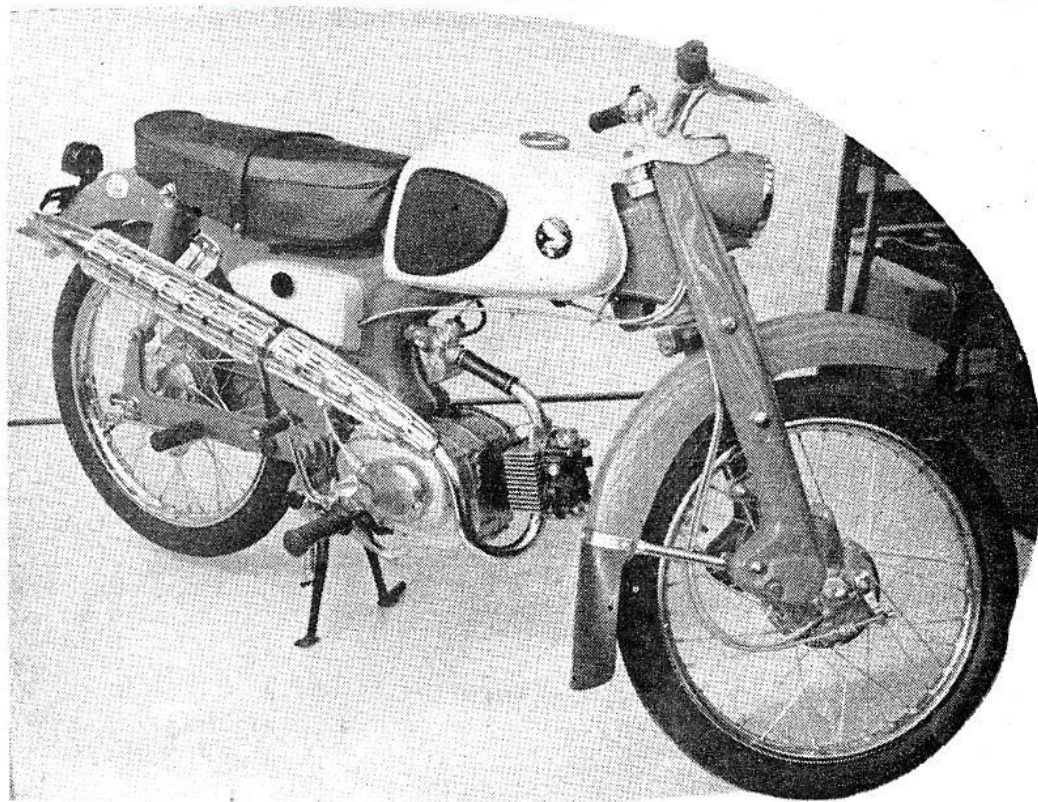


# VERGIS U NIET

in wat de kleinste klasse biedt



Links de Honda „Sport Cub” met zijn 4,5 pk kopklepmotortje. Ook 4,5 pk levert de 75 cc tweetakt van F.N., die onderaan is afgebeeld; dit model heeft, in tegenstelling tot o.a. de Honda, hand-schakeling.

Wie zelf een sportieve twin, een forse éénpitter of zelfs „maar” een gewone tweehonderd tweetakt heeft, zal er niet gauw over prakkezeren om eens een ultra-licht machientje aan te schaffen. Dat zou immers een stap terug betekenen. Ook wij zouden onze 250 ohc of 500 kk niet graag inruilen tegen een 50 cc-tje, maar belangstelling voor de kleinste klasse hebben we zeker wel! En we hopen oprecht dat dit ook met U het geval is. Niet? Of nóg niet? Natuurlijk kunnen we niemand pressen om warm te lopen voor datgene wat hij ontgroeid is en die dientengevolge vindt dat dit geschrijf over „dat lichte spul” voor de échte motorrijder niet bestemd is. We zijn dan echter zo vrij om te beweren dat zulks wel een erg afzijdige houding is, want wij — d.w.z. alle motorrijders — moeten er ons wel van bewust zijn, dat versterking van onze motorgelederen, die zeer welkom zal zijn, slechts in geringe mate te verwachten is van die kant die ons misschien wat nader aan het hart ligt, namelijk van liefhebbers van „het zware spul”. Een grote groei van onze motorwereld, waarbij wij allen belang hebben, zal moeten komen door een sterk stijgende populariteit van de kleinste klasse, want voor adspirant motorenthousias-

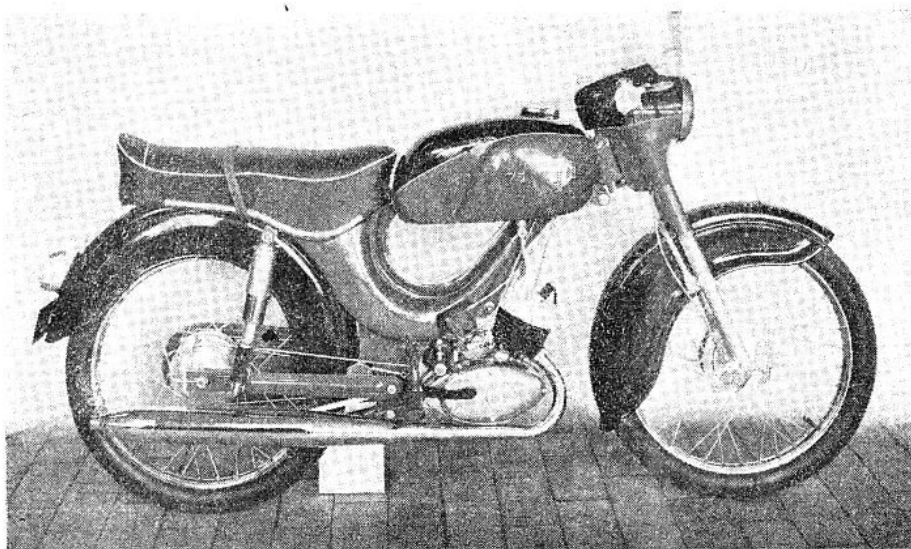
ten liggen goedkope machientjes het eerst onder het bereik.

Momenteel floreert de handel in weliswaar echte maar weinig cc's bezittende motorrijwielen nog niet en dit komt niet uitsluitend door belemmerende factoren zoals de noodzaak van een rijbewijs, het moeten betalen van wegenbelasting e.a. Natuurlijk zou het een zeer grote stap vooruit betekenen als het lichte motorrijwiel door de wetgever wat minder onderdrukt zou worden en daarnaast kan een relatief stapje vooruit wel komen als er nog meer beperkende maatregelen voor de bromfietsen komen, maar er zijn toch ook nog andere factoren die een rol spelen. Verschillende ervan leggen voldoende gewicht in de schaal om de verbreiding van het lichte motorrijwiel in belangrijke mate te kunnen beïnvloeden.

Een bepaald aspect willen we hier thans primair aan de orde stellen.

Velen zien nog weinig in de moderne machientjes in de kleine klasse en denken dat écht motorrijden pas begint bij minstens 125 cc cilinderinhoud. Al meermalen hoorden we ook ervaren motorrijders aan beginners het advies geven: als je wilt gaan motorrijden, begin dan meteen goed, al dat lichte spul is niets. We zijn het hier helemaal niet mee eens, zeker niet meer nadat we kort geleden weer eens onze eigen ervaringen op dit gebied hebben kunnen verrijken. Pure motorgenoegens hebben we beleefd met een ultra-licht machientje en we verwachten dat dit zeker ook weer het geval zal zijn als we binnenkort een 75 cc Zündapp voor roadtest krijgen. Daar hoort U nog van!

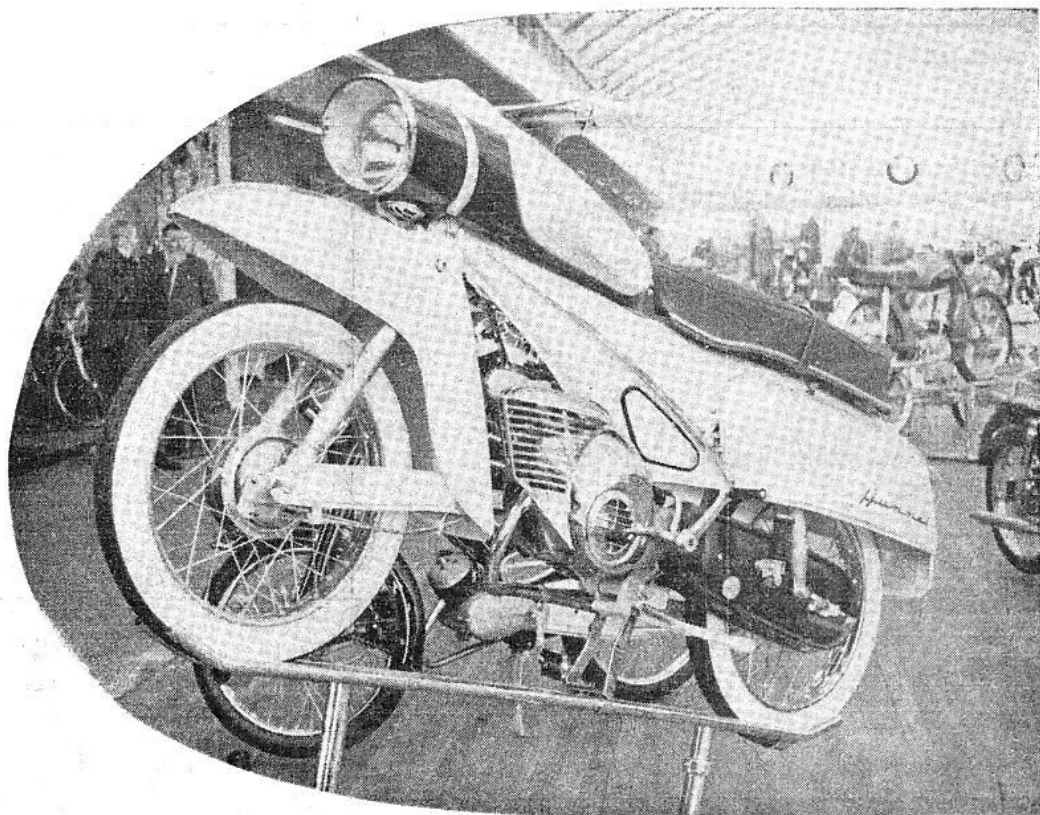
Wie durft te beweren dat dit lichte spul niets is en spreekt over uit hun krachten gegroeide bromfietsen, geeft daarmee blijk geen flauwe notie te hebben van de jongste ontwikkelingen op motorgebied. Menigeen vergeet zo gauw en denkt er niet meer aan dat hij zelf destijds begonnen is met een 98 of 125 cc-tje. Was dat heel wat anders? Ons uitdrukkelijke antwoord daarop is





*Zeer modern van stijl is de rechts afgebeelde DKW M155, die een geforceerd gekoelde 50 cc tweetaktmotor heeft.*

*Onderaan de Rap „Partner”, die niet goedkoop uitgevoerd maar toch gunstig geprijsd is (onder de duizend gulden).*



neen! Die aloude machientjes en zelfs die uit de eerste na-oorlogse periode boden eerder minder dan meer dan hun moderne volgelingen met vaak slechts een half zo grote cilinderinhoud! Wij praten nog zo graag over de intense genoegens die we beleefd hebben met onze Eysink Jubileum van weleer, U hebt het wellicht nog vaak over Uw Rt-tje (de 98 DKW), of misschien was het een Francis-Barnet, een Hulsmann, een vroege CZ, een N.S.U. Quik dan wel een Motobécaantje. Die Eysink heeft ons destijds nog meer doen genieten dan de zware A.J.S. twin die we jaren later bij MOTOR kregen en één van onze mooiste herinneringen aan TT-bezoeken bewaren we nog steeds aan de tocht per Rt-tje; met zijn tweeën op het apparaat, dat een voorvorkje met rubber bandjes, geen achtervering, een hard zadel en een al evenmin comfortabel Drilastic duo-tje had. Het ding trok ontaard. (nou ja, voor een 98-er), het snorde dat het een lieve lust was, vol-gas met... 65 km/u!

Als men aan dergelijke belevenissen uit zijn prille motorjaren terugdenkt (en die dateren misschien van nog geen tien jaar terug), dan valt het niet altijd mee om geconfronteerd te worden met het feit, dat die kleine klasse van nu (bestaande uit motortjes met veel minder cc's) absoluut meer biedt. Niet iedereen wil dit weten, maar vaak ook weet men werkelijk niet dat die kleine klasse van nu in vele opzichten meer mans is dan die van weleer.

Misschien zegt U dat veel van die 50 en 75 cc-tjes van nu te veel lijken op bromfietsen, ook al hebben ze vaste voetsteunen en — wat geen uitzondering is — voetschakeling. Maar is het niet zo, dat de zogenaamde snelbrommers ontstaan zijn doordat hun ontwerpers steeds verder zijn afgeweken van hun oorspronkelijke idee van fiets met hulpmotor, om daarna terecht te komen bij de motorrijwielvorm? Snelbrommers zijn te beschouwen als in een dwangbuis gestopte motorfietsjes en als ze nu weer uit dat dwangbuis gehaald worden (dus voetrusten eraan en weg met de beperkte snelheid), zijn het dan weer geen

motorfietsen? Onbekendheid met hetgeen de machientjes in de lichte klasse bieden en daarmee gepaard gaande een onderschatting, kunnen een stijging van de populariteit ernstig belemmeren; kennis van zaken en daar ongetwijfeld uit voortspruitende waardering zullen een snellere verbreiding zeker bevorderen en met dit aspect als uitgangspunt hebben we gemeend U het beste een overzicht te kunnen offreren van de lichtste motorrijwielen die nu op onze markt verkrijgbaar zijn. U treft het aan op de volgende pagina en bij enkele opmerkelijke feiten zullen we nu hier nog graag een paar kanttekeningen maken. Er zij eerst nog even op gewezen, dat bij het opstellen van het overzichtje voor het al of niet vermelden van bepaalde machines als maatstaf heeft gegolden een geringe cilinderinhoud. Daardoor zijn twee iets zwaardere machines, namelijk de 125 cc Jawa en de 110 cc Guzzi, buitenspel komen te staan — terecht o.i., want ze horen eerder in de lichte dan in de lichtste klasse thuis — maar er mag toch wel even van vermeld

