



Vroeger liep zijn Puch nooit hard genoeg. Tegenwoordig houdt **Cor Tjepkema** zich met zijn fraai gerestaureerde MS 50 V keurig aan de snelheid.

Weerzien met oude bekende

MIJN GARAGE



Mijn eerste Puch kocht ik op mijn zeventiende. Ik woonde in Oudebildtzijl en ging in Leeuwarden naar de Detailhandelsschool: heen en terug 30 kilometer fietsen. Er moest een bromfiets komen. Welke wist ik precies, want boven mijn bed hing een Puch-poster.

Vanaf mijn zestiende werkte ik bij een boer om het geld te verdienen. Ik kocht een Puch van een jaar oud. Dat gaf enorm veel vrijheid; ik was niet langer afhankelijk van mijn ouders of de bus. Met de bromfiets kon ik naar school, naar vrienden en in het weekeinde stappen.

Na de Puch kocht ik een Zündapp en daarna een auto. Eigenlijk had ik nooit gedacht dat er ooit weer een Puch zou komen. Een paar jaar geleden had Ed Kerkvliet, een oud-zwager van mijn vriendin, een Puch gerestaureerd. Hij was een Stones-

'Samen toeren zoals vroeger'

Cor Tjepkema: „Nooit gedacht dat ik nog eens een Puch zou rijden.”
FOTOT ANNE VAN DER WOUDE

fan, daarom heeft hij bijna alles zwart gespoten. *Paint it black* noemde hij de Puch dan ook. Helaas is hij overleden.

Ik kreeg de kans om zijn Puch over te nemen. Officieel heet dit model MS 50 V. De toevoeging 'V' staat voor *Vollnaben*. Technisch is hij origineel, tot het uitlaatpotje aan toe. Bij mijn eigen Puch had ik de uitlaat doorgeboord, want dat klonk mooier en dan liep hij harder. Het ging nooit hard genoeg.

Tegenwoordig doe ik het rustig aan. Hij loopt precies 45 en dat laat ik zo. Omdat hij zo mooi en origineel is, ben ik er extra zuinig op. Meer dan 100 à 150 kilometer heb ik er de afgelopen twee jaar niet mee gereden.

Een vriend is ook op zoek naar een oude Puch. Als hij er een heeft gevonden, dan gaan we samen toeren. Net als vroeger."

Bas Snijder



Laagvliegen op de Autobahn? Een ode aan de snelheid met 's werelds snelste productiemotor.

door Randy van der Wal
foto Andrew Walkinshaw

De Suzuki Hayabusa is voor laagvliegen gemaakt.

Snelste productiemotor

Hayabusa is niet voor niets Japans voor slechtvalk, de snelste vogel op aarde. Al sinds z'n geboorte in 1999 is het bestaansrecht van de Suzuki Hayabusa kort samen te vatten onder één noemer: de snelste productiemotor. Het leidde destijds zelfs tot Tweede Kamervragen. De eerste twee jaar was de Hayabusa nog onbegrensd (topsnelheid circa 315 km per uur), later hebben de Japanners om politieke redenen de motor gelimiteerd op 299 km per uur. Inmiddels presenteert Suzuki een derde generatie die wij voor deze trip benutten.

Vliegen naar horizon

Stiemkern bonkt mijn hart in de keel wanneer ik de Suzuki Hayabusa aan het begin van de oprit langs de Duitse A57 parkeer, net over de grens bij Nijmegen. De wetenschap mezelf binnen een paar seconden tot ergens rond de 300 kilometer per uur te katapulten, doet wat met een mens... Doorgaans kwalificeren we 'hard rechtuit' als geen kunst aan: een kwestie van gas geven en het stuur recht houden. Voorop-

gesteld is dit ook geen pleidooi voor sociaal jakkeren. Uiteraard is de oversteek naar de Duitse Autobahn noodzakelijk en ook dan is sprake van verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid) als je met *Hochgeschwindigkeit* onderweg bent.

Knowhow

Nee, zie het als een ode aan de snelheid, het natuurverschijnsel dat de mens al eeuwen tomeloos fascineert, te land, ter zee en in de lucht. Neem alleen al de jaren aan knowhow en research die

Suzuki in deze Hayabusa stak met dat ene doel voor ogen: zo hard mogelijk. Goed, hard kunnen is één ding, hard gaan is wat anders. Veel meer dan in een auto is het op de motor *jij-tegen-de-elementen*. Twee wielen en alleen dat stuur als houvast. Los daarvan zijn auto's die deze snelheid behalen, voor de niet-sjeiks onder ons onbetaalbaar. Dat geldt voor deze Hayabusa (€ 21.999) toch minder. Dan is er nog de rugzak die ik voor m'n verdere verblijf in Duitsland nodig heb. De tonnen

aan yens die de technici van Suzuki aan de nieuwe aerodynamica hebben gependend, reduceer ik in één klap tot wisgeld met m'n uitpuilende pukkel van €49,95. Al maak ik me vooral zorgen om de inhoud; het zal niet de eerste keer zijn dat ik langs de Duitse Autobahn m'n bezittingen uit de berm sta te plukken. Ik wacht op een stukje ademruimte tussen de passerende vrachtwagens en schakel de Hayabusa in de eerste versnelling. Geen weg terug, tussen nu en 25 seconden rijd ik 300 km per uur.

STROT

Vanaf het moment dat ik de 1.340cc vier-in-lijn in beweging zet, grijpt de Suzuki me keihard bij de strot. Vrij letterlijk zelfs wanneer ik verzuim niet op tijd achter het ruitje weg te duiken. De toerenteller zwiept van z'n plek, gevolgd door een kilometer-tellermaald die met vrijwel dezelfde snelheid rechtsom door z'n schaal schiet. Binnen 2,5 seconden zit ik op 100, amper tien seconden na vertrek staat de rechterteller al op 240.

In de tussentijd probeer ik mijn oog-voetcoördinatie scherp te houden door de instructies van de flinkerende schakelindicator op het dashboard op te volgen

en stootjes tegen het elektronisch ondersteunde schakelpedaal.

De Hayabusa stoomt op volle kracht door. Bij 275 km gaat de versnellingsbak naar zes en wordt het duidelijk iets meer van de lange adem.

Het gevecht tegen de exponentieel toenemende luchtdruk is in volle gang terwijl de vrachtwagens rechts voorbyschieten alsof ze op een tafellaken onder ons vandaan worden getrokken.

We komen in de zone, een soort tunnelvisie waarbij alles in de ooghoeken vervaagt en de brede Autobahn tot een kronkelend fietspad wordt gedecimeerd. Opperste concentratie is vereist. Nog geen halve minuut na mijn laatste schietbedje heeft de teller zich op 299 ingegraven en vliegen we met 80 meter per seconde naar de horizon.

Je merkt aan alles dat de Hayabusa voor dit werk is ontworpen. De lange wielbasis, perfecte aerodynamica en het motorblok met z'n extreem krachtige, maar vooral lineaire afgifte zorgen ervoor dat je in een cocoon van relatieve rust astronomische snelheden aantikt.

De Hayabusa is de onbetwiste *Autobahnmeister*. Relevant? Nee. Fascinerend? Wel degelijk.

Met pijlsnelle Hayabusa op Autobahn

AAN MIJN STEIGER

'Zielige' sloep klusproject

Of het nu de wereld over is of op en neer naar Akersloot: Ronel-Giliam Andriessen kan na negen maanden klussen aan zijn polyester sloep Sir Mees eindelijk het water op!

Voor mijn zevende verjaardag kreeg ik een groen polyester bootje van een kanoverhuurbedrijf aan de Utrechtse gracht. Ik hielp daar als kleine jongen altijd vrijwillig de kajakkers en kano's het water in te krijgen. Voor al die uurtjes beloonde dit verhuurbedrijf me met dat groene bootje. Ik was om!

Onze huidige boot is eigenlijk de hergeboorte

van mijn vroegere bootje, in een grotere variant. Ik wilde deze omdat zij anders zielig en verlaten naar de sloep zou gaan. Ik had alleen, heel dom, niet onder de houten vlinder gekeken; de polyester bak was doorgeroet. Ik dacht ongeveer twee weken voor de reparatie nodig te hebben, maar het werden negen maanden. De boot kostte €150, maar de investeringskosten (verf,

polyester, lijm, en gereedschap, bootzeil) bedroegen €4200...

Als de zon schijnt, vaar ik het liefst elke dag. Ik heb plannen voor een wereldreis, maar tot nu toe ben ik gewoon vaak op en neer gevaren naar Akersloot, via de Zaanse Schans.

Omdat waterwegen zo anders dan de normale auto- en fietswegen zijn, ontdek je steeds iets nieuws. Daarnaast heb ik

het gevoel iets meer connectie met de dierenwereld te hebben omdat ze vaak nieuwsgierig zijn als je met je boot stilstaat.

Ik wil de sloep zonder al te veel kosten zolang mogelijk varend houden en misschien door Nederland trekken, van camping naar camping of zo. Stiekem wil ik het liefst een boot met een stuurtje en kajuit voor de overnachtingen."

Sigrid Stamkot



Ronel-Giliam Andriessen en zijn vriendin Esther: „Het liefst elke dag varen.”

FOTO MATTY VAN WIJNBERGEN

Eigenaar
Ronel-Giliam
Andriessen (31)

Boot
Merkloze 4,5 meter lange
polyester sloep, 2004

Motor
8 PK Honda viertakt

Geschatte waarde
2500 euro

Toekomst
„Vrienden en familie het plezier meegeven.”

'Anders zou ze naar de sloep gaan'

WAT KOOP JE VOOR... € 12.500?

Voor jou alleen

Je bent single en zoekt een jonge occasion waarin je incidenteel ook andere mensen kunt meenemen. Die nieuwe auto mag best een beetje eigenzinnig ogen, maar moet vooral praktisch zijn. Mogen wij dan een van deze drie stadsmini's adviseren?

Occasionelectie **autovisie**

Citroën C1 2018 - heden

Citroën staat synoniem aan rijcomfort, maar dat is bij de C1 niet overdig. De vering voelt nogal hard en ook de korte wielbasis speelt een nadelige rol. De 10-liter driecilinder benzinemotor vraagt de nodige aansporing, maar je rijdt er 1 op 20 mee. Uit het grote occasionaanbod kiezen wij de knalrode 'Shine'-uitvoering met schuifdak (2019, 5.000 km), voor € 12.495 te koop bij de merkdealer in Alblasserdam.

Fiat 500 2015 - heden

De Fiat is lekker wendbaar en voldoende comfortabel. Maak een serieuze proefrit voordat je een tweecilinder 'TwinAir'-uitvoering kiest. Daarvan is het motorgeluid nadrukkelijk aanwezig en dat is niet naar ieders smaak... Reken op een praktijkverbruik van 1 op 17,5. Bij een dealer van een ander merk in Zaltbommel staat een geïmporteerde donkerblauwe 500C (van 'Cabrio!') TwinAir PopStar (2018, 34.000 km) voor € 12.490.

Volkswagen Up! 2016 - heden

Groot is zo'n Up! van buiten niet, maar eenmaal achter het stuur blijkt het een hele serieuze auto. Je verbruikt zo'n 1 op 17. Nadeel is wel dat de vraag naar tweedehands exemplaren dusdanig groot is dat Ups relatief duur zijn. Kijk eens naar zijn zustermodellen: de Seat Mii of Skoda Citigo. Bij de Volkswagendealer in Oostburg staat een goudkleurige 'High-Up!' (2017, 50.000 km) voor € 12.450.

Ons advies

Wie voor de ontegenzeggelijke charme van de Fiat 500 valt, zal zo'n leuke Italiaan willen. Kijk je nuchter naar een mogelijke aanschaf, neem dan de Volkswagen Up! of een van zijn soortgenoten met een andere merk- en typenaam.



Oordeel van de Wegenwacht

Citroën C1

De koppeling van de C1 slijt relatief snel. Als ontkoppelen steeds zwaarder gaat, wordt het tijd voor nieuwe koppellingsplaten. De elektrische stuurbracketing houdt er soms mee op. De Wegenwacht kan dit niet oplossen, maar pompt de banden hard op zodat je alsnog op de garage kunt.

Fiat 500

Belangrijk bij de aankoop van een tweedehands 500 is de PIN-code voor alle aanwezige elektronica. Die heb je nodig nadat de accu is vervangen, maar ook als de sleutel niet meer wordt herkend. Een bekend euveltje is de voeding van de zekeringkast. Die valt soms weg. De Wegenwacht kent een noodgreep, maar voor de reparatie moet je naar de garage.

Volkswagen Up!

De gasklep van exemplaren met een 1.0-liter driecilinder benzinemotor gaat bij dit type Volkswagen nog weleens stuk. Een kapotte module zorgt ervoor dat de koelvlucht draaien terwijl de Up! al lang en breed stilstaat. Daardoor raakt de accu leeg. Als je te weinig lange afstanden rijdt, kan de nokkenassensor vervuilen en stopt de motor ermee.

Kijk op anwb.nl/auto voor meer ANWB occasiontests