

500.000 KILOMETER MET MAAR 18 PK

Voor de 250e aflevering in deze serie hebben we een motor gevonden die het predicaat ‘Marathonmotor’ meer dan waardig is. Een motor die nog geen 20 pk aan vermogen levert en die veel andere motorrijders misschien niet eens een blik waard gunnen. Dat geldt zeker niet voor Benno Graas en zijn vrouw Thecla. Zij beleefden grootse avonturen met hun Enfield Bullet 350 De Luxe (met aanhanger).

Benno Graas, 53 jaar jong, werkt al bijna zijn hele leven als vrachtwagenmonteur. Een autorijbewijs heeft hij wel, maar een auto heeft hij nooit gehad. “Ik doe alles op mijn motor, in dit geval dus een Enfield uit 1982. Voor de meeste motorrijders misschien niet de meest voor de hand liggende keuze, maar na een oude Triumph 350 uit 1969 en een Triumph Tiger 100 waaraan alles kapot ging wat er maar kapot kon gaan, dacht ik er met een nieuwe Enfield niet slechter op te worden. Ik had een oude Engelse Royal Enfield uit 1943 en die beviel best. Toen ik hoorde dat er nieuwe Enfields in India werden gebouwd, verwachtte ik dat bij zo’n ‘modernere’ Enfield de kinderziektes er wel uit

zouden zijn. Dat bleek achteraf een verkeerde inschatting. Ik had de motor, die in 1982 omgerekend zo’n € 2350 kostte, nog geen 10.000 kilometer of de uitlaatklep was al drie keer verbrand. Om gek van te worden. Van garantie had de leverancier nog nooit gehoord. Dat de klep steeds verbrandde, zou aan mijn rijstijl liggen. Geloof me, het lag maar aan één ding en dat was slecht materiaal. Zo word je noodgedwongen vindingrijk. Onderweg in Oostenrijk heb ik al eens een klep van een Volvo Penta-scheepsmotor passend gemaakt voor mijn Enfield. De klep die er nu in zit, is van een BMW en houdt het al 250.000 kilometer vol. Een unicum. Maar ik heb ook andere akkefietjes

MAN EN MOTOR	
naam	Benno Graas
woonplaats	Wormerveer
leeftijd	53
beroep	vrachtwagenmonteur
rijdt sinds	1978
droommotor	Enfield 350 Bullet met wat meer vermogen
motor	Enfield
type	350 Bullet De Luxe
bouwjaar	1982
aangeschaft	1982 (58 km)
huidige stand	503.000 km
nieuw prijs	circa € 2360
dagwaarde	onbetaalbaar, volgens de eigenaar
rijstijl	rustig
gebruik	woon-werk en reizen
brandstofverbr.	1:26
olieverbruik	1:1850
onderhoud	zelf



Benno Graas: “Deze Enfield is een stuk van mijn leven geworden.”



De balhoofdlaters vervangen is geen overbodige luxe.



Na de nodige valpartijen en een aanrijding is de voorvork niet meer helemaal recht.



Achter het linker zijdeksel van de Enfield zitten allerhande kleine onderdeeljes, die regelmatig van pas komen.

gehad, zoals de primaire kast die in het eerste jaar 'ontplofte'. Mijn been werd opzij gedrukt en de stukken metaal vlogen in het rond. Door een lekkage van de benzinekraan was er benzine in de kast gedrupt, waarin ook de dynamo huist. Eén vonkje is dan genoeg om de zaak te latten ploffen. Zulke dingen gebeuren ook nu nog. Laatst hield de motor ermee op en direct zei mijn vrouw dat ze iets had zien vliegen. Dat 'iets' was de bougie."

WERELDREIZEN

De Enfield heeft sinds de aanschaf altijd een prominente plaats gehad in het leven

van Benno en Thecla. Ze zijn er in 1988 op getrouwd. De teller stond toen al op 130.000 kilometer. Ruim een ton later, in 1998, ontsnapte Benno aan de dood toen hij van achteren werd aangerezen door een dronken automobilist. Benno: "Het frame is na die klap vervangen en zelf heb ik lang in het ziekenhuis gelegen."



Wanneer het pijltje boven het streepje staat, levert de Enfield zijn volle vermogen: 18 pk.



De remhevel is omgedraaid.



Benno Graas geeft uitleg over hoe je de Enfield moet schakelen.

"DIE LIFT DE ANDERE KANT OP EINDIGDE IN SYRIË."

Maar hoe komt iemand op het idee om met een motor die allesbehalve een betrouwbaar imago heeft zulke ondernemende reizen te gaan maken. "Puur door toeval", zegt Benno, die op een keer na een feestje op zijn werk in Amsterdam de laatste trein miste en noodgedwongen naar Wormerveer moest liften. "Als ik nu eens gewoon een keer de andere kant op ga liften en maar zie waar ik uitkom? Mijn vrouw was ook wel te porren voor zo'n idee. Om kort te zijn: die lift de andere kant op eindigde in Syrië. Na een paar weken heb ik maar naar mijn baas gebeld met de mededeling dat het iets later ging worden voordat we terug

zouden komen. Na deze ontdekkings-tocht, die ons op de mooiste, vreemdste en meest bizarre plaatsen heeft gebracht, hadden we de smaak van het reizen goed te pakken. Wij zijn van het type reizigers dat met heel weinig toe kan; tentje, eigen potje koken en maar afwachten wat de dag gaat brengen. En je vooral onderweg nergens druk om maken. Dat kan alleen als je jezelf geen tijdsdruk oplegt. Zo ontstond het idee om met de Enfield richting Afrika te vertrekken. Zonder reisplan vooraf, gewoon vertrekken en maar zien waar we uit zouden komen. We namen beiden ontslag - dat heb ik in totaal al acht keer gedaan en ik ben



Vooral in de beginjaren hield Benno het onderhoud aan zijn Enfield minutieus bij.

daarna ook weer acht keer door mijn oude baas aangenomen - en vertrokken. Dat was in 1991. De Enfield had toen al zo'n 140.000 kilometer achter de kiezen. Ondertussen kende ik de motor van binnen en vanbuiten. Ik kon het blok ondertussen zowat blindelings uit elkaar halen en de onderdelen die het vaakst stuk gingen, had ik bij me. Op zich is de technische ellende op die reis van 22.000 kilometer, die eindigde in Tanzania, best meegevallen. Een afgebroken as van de aanhanger zorgde nog voor het meeste oponthoud. In de middle of nowhere stonden we en toen kwam er uit het niets een bijna naakte man aanlopen die gebaarde dat hij kon helpen. Ik denk 'die is gek', maar ik loop toch maar met hem mee. Nog geen honderd meter verder loopt hij een hutje binnen, waar een generator en een lasapparaat staan. Hoeveel geluk kun je hebben? De diefstal van onze koffers was in eerste instantie een domper, maar later een genot, want met die koffers op de motor waren we



De kilometerstand, maar dan plus 500.000...

nooit door de diepe, modderige vrachtwagensporen van Congo gekomen. Om in Algerije door de Sahara te rijden, moesten we ons verplicht aansluiten bij een groep andere reizigers. Eén van hen was een Duitse BMW GS-rijder. Die keek in het begin wat meewarig naar ons pruttelende eencilindertje, maar toen hij zich om de haverklap vast reed in het zand en ik bijna overal gewoon kon blijven rijden, dacht hij er toch anders over. Ik moet hier wel bij vertellen dat mijn vrouw dit deel van de reis in een auto mee kon rijden. Met z'n tweeën op de motor was het veel lastiger geweest."

KRUKAS DOORMIDDEN

"Thuis wordt de Enfield gebruikt voor het dagelijkse woon-werkverkeer. Mijn vrouw rijdt een Triumph 3TA. Zij is eveneens afhankelijk van de tweewieler. Een groot huis met een grote tuin hebben we niet, we wonen op een fijn plekje en als we weer zin krijgen om de wijde wereld in te trekken, doen we dat. Voor mijn vrouw

is het lang niet altijd even leuk. Komt er een steile helling, dan moet zij vaak afstappen en mee helpen duwen, omdat we anders niet boven komen. Natuurlijk gaat de motor onderweg wel eens stuk, maar het mooie van deze simpele techniek is dat ik het altijd kan maken. Tijdens onze reis van Alaska naar Mexico ging het in Canada een keer goed fout. Door een klapband waren we op een desolaat stuk met motor en aanhanger zwaar over de kop geslagen. Alles was krom, maar we moesten verder. Met onze kromme motor hebben we een tankstation bereikt, waar ik met behulp van een oude, nog werkende heftruck en een aantal boomstammen de vorkpoten recht heb gekregen. Ik was alleen zo dom geweest om voor het richten de veren te verwijderen. Het heeft me meer dan een halve dag gekost om die veren weer in de licht geknakte binnenpoten te krijgen. Pas toen de adrenaline uit mijn lijf was verdwenen, voelde ik dat er iets gebroken was in mijn hand. Bij mij links en bij Thecla rechts. Maar samen hadden we nog twee bruikbare handen. Ach, je maakt wat mee. Later, op een camping in het geciviliseerde Amerika, zijn we enorm geschrokken toen een grote beer met zijn enorme klauwen onze tent opscheurde en de motor met aanhanger op zijn kant trok. Thecla en ik hebben nog nooit zo hard geschreeuwd", aldus Benno. Na de 29.000 kilometer lange reis door Noord-Amerika volgde nog een reis door Zuid-Amerika (31.000 kilometer), van het zuidelijkste puntje in Vuurland tot



REPARATIES EN PROBLEMEN

1 keer	primaire kast ontploft door benzinelek
1 keer	bobine vervangen
3 keer	gelijkrichter vervangen
2 keer	wiellagers voor vervangen
4 keer	wiellagers achter vervangen
6 keer	primaire ketting vervangen
8 keer	ketting vervangen
3 keer	achtertandwiel vervangen
3 keer	voortandwiel vervangen
1 keer	primaire tandwielen vervangen
3 keer	voorvorkpoten vervangen
34 keer	voor- en achterlampjes vervangen
8 keer	accu vervangen
1 keer	balhoofdlager vervangen
1 keer	carburateur vervangen
2 keer	zuiger vervangen
12 keer	uitlaatklep vervangen
3 keer	tuimelaars vervangen
4 keer	bigendlagers vervangen
5 keer	koppelingsplaten vervangen
4 keer	nokkenas vervangen
8 keer	krukaslagers vervangen
3 keer	versnellingsbaklagers vervangen
5 keer	oliepomp vervangen
5 keer	veren in versnellingsbak vervangen
1 keer	ontstekingsas vervangen
3 keer	achterschokdempers vervangen
2 keer	achterbruglagers vervangen
4 keer	nokkenaskettingsspanner vervangen
2 keer	krukas vervangen
3 keer	tuimelaars vervangen

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

Zul je in een motorzaak niet snel vinden.

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- zijtas

de hoge Andes in Peru. "Dat was een geweldige ervaring met later nog een rit dwars door Brazilië waar we via veel in erbarmelijke staat verkerende houten bruggetjes rivieren moesten oversteken. Op één van die bruggetjes viel de motor om toen een balk brak. Met mij er nog op bleef de Enfield net boven het water hangen. Dat water was nog niet ergste, de krokodillen die er in zwommen wel. Ik keek zo in de bek van zo'n beest. Maar het is goed afgelopen, Thecla kreeg de zaak onder controle. Vreemd genoeg liep onze motor in de Andes boven de 4000 meter net zo goed als beneden. We hebben maar een paar keer hoeven te duwen. Gelukkig maar, want duwen op 4000 meter of nog hoger gaat je niet in de koude kleren zitten. Onder in Vuurland viel de oliedruk weg en hoorde ik een



De Enfield uit 1982 heeft niet de luxe van een elektrische starter. De compressie bedraagt nog altijd een keurige acht bar.

vreemd geluid. Ik heb de zijdeksels losgehaald om te kijken of ik iets kon vinden, maar alles leek in orde. Zeshonderd kilometer noordwaarts heb ik het blok opengehaald. Bleek de krukas bij het bigend doormidden, maar er zat nog net een braampje aan, dat de twee krukwingen enigszins op zijn plek had gehouden. Nieuwe onderdelen zijn in Santiago de Chile ingevlogen en na

wat oponthoud konden we onze reis vervolgen. Zulke dingen gebeuren nu eenmaal, dat is niet iets waar ik me druk om kan maken. We hoeven nooit ergens op een bepaalde tijd te zijn. Dat maakt het leven een stuk gemakkelijker."

HET AARDEN BEEST

Tijdens de diverse reizen heeft de Enfield, gelegen in boten en kano's, gevaren op

"WE HOEVEN NERGENS OP EEN BEPAALDE TIJD TE ZIJN."



Benno Graas weet zelf het best hoe hij zonder problemen de bougie kan monteren. De schroefdraad in de cilinder is niet helemaal lekker.

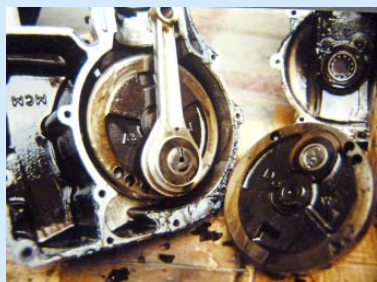
de grootste rivieren, zoals de Amazone, Nijl, Niger, Congo en Colorado. "Soms zaten we wel meer dan een week op zo'n 'bootcruise', maar stel je er niet zoveel van voor; met veel te veel mensen op een veel te kleine boot met veel te veel bagage. In sommige gebieden, zoals de Congo, is de rivier het enige contact met de buitenwereld. Plaatselijke bewoners klampen zich vast aan de boot om hun waar te verkopen, variërend van vers fruit tot geroosterde apen. Een wonderse wereld. Slapen deden wij op het dek tussen de gerookte apen, antilopen,



Vijf zuigers op 503.000 kilometer. Valt nog best mee.



Niet alleen grappig, maar ook functioneel.



De in Vuurland doormidden gebroken krukas.



Schakelen gebeurt rechts.



Na 250.000 kilometer had de Enfield de toevoeging 'Royal' wel verdiend.



Over zijn grote Afrika-reis schreef Benno Graas 'Het aarden Beest', dat een bijzondere kijk geeft op Afrika, Benno en zijn vrouw Thecla en de Enfield. In heel veel opzichten een bijzonder boek.



Niet alleen piramides in Egypte. Deze kwamen Benno en Thecla tegen in Soedan.

krokodillen en varkens. Om de tijd te doden, haalde ik meestal de motor uit elkaar om te kijken er niks kapot was of misschien op het punt stond kapot te gaan. Voor aanvang van elke grote reis kijk ik de motor grondig na. Met zoveel ervaring weet ik ondertussen heel goed waarop ik moet letten. Soms was ik er net op tijd bij, zoals die keer in Vuurland toen de zuiger scheurde. Niet een klein scheurtje, maar geheel overdwars. Nog ongeveer een centimeter was niet gescheurd. Onderweg is altijd wel een passende of passend te maken zuiger te vinden. In totaal heb ik vijf keer een nieuwe zuiger geplaatst. Dat valt eigenlijk best mee", aldus Benno. In 2004 vond de familie Graas het weer tijd voor een grote reis. De Enfield werd zo goed als het kon geprepareerd, waarna de motor werd verscheept naar Zuid-Afrika. Zonder strak plan vooraf was het de bedoeling om het grootste deel van Zuid-Afrika te verkennen en daarna via oostelijk Afrika, Ethiopië en Soedan en het Midden-Oosten weer terug naar Nederland te reizen. Deze reis zou uiteindelijk een jaar gaan duren en 43.000 kilometer beslaan. Benno: "Alles wat je tijdens zo'n reis kunt meemaken, hebben we ook meegemaakt. Heel veel leuke, maar ook minder leuke zaken. Plezier en genieten, maar evengoed veel angstige momenten. Verder dachten wij dat het in Zuid-Afrika vrij vlak was. Foutje, bij de eerste de beste heuvel hebben we de aanhanger al moeten loskoppelen om de motor boven te brengen. Later gebeurde dat nog eens, maar gelukkig passeerde er een auto. De inzittenden wisten niet wat ze zagen. Op de top een berg bagage, toen een motor, daarna een paar mensen die uitgeblust op de weg lagen en ten slotte nog een verdwaalde aanhanger. Ze hebben ons naar boven geholpen en wel honderd keer gezegd:



De Enfield en de aanhanger zijn onafscheidelijk.

'You are crazy doing this.' Tijdens deze één jaar durende reis hebben we heel veel meegemaakt. Mijn vrouw heeft een dagboek bijgehouden en thuis heb ik later alles uitgewerkt. Gewoon met een pen op papier, met een computer had ik nog nooit gewerkt. 'Waarom schrijf je geen boek?', opperde Thecla, maar ik kon niet eens typen. Ik ben er toen over gaan nadenken, heb leren typen - of wat daarop lijkt - en ben aan een boek begonnen. Niet met de gedachte dat het iets bijzonders zou gaan worden, maar inmiddels zijn er al zeven herdrukken geweest. Blijkbaar vinden veel mensen 'Het aarden Beest' (te bestellen bij onder meer Bol.com; red.) iets bijzonders. Ik werk inmiddels allang weer als in elektronica gespecialiseerde vrachtwagenmonteur en heb het reuze naar mijn zin. Maar nu en dan begint het toch weer te kriebelen om op pad te gaan. Niet zo extreem als vroeger, maar wel naar plekken waar je als normaal denkend mens niet naar gaat met een Enfield. Zo werd IJsland een bestemming. Prachtig land, maar voor de Enfield zwaarder dan verwacht. Thecla moest weer regelmatig helpen duwen. De bijzondere omgeving maakte echter alles goed."

ZUINIG

Bekijken we de lijst met reparaties en problemen, dan zie je dat er heel wat loos is geweest met de Enfield. Vergeet echter niet dat we het hier over 500.000 kilometer hebben, waarvan de helft onder erbarmelijke omstandigheden. En op die Enfield zaten ze dan nog met z'n tweeën plus aanhanger. In de aanhanger zitten eenvoudige kampeerspullen en hij doet vooral dienst als drager van de jerrycans. Benno: "Bij normaal gebruik rijdt de Enfield circa 1:26, goed voor een actieradius van zo'n 350 kilometer. Veel te weinig om de gebieden te doorkruisen waar wij doorheen reden. Soms zat er wel 800 kilometer tussen twee tankmogelijkheden. Om langer met een ketting te kunnen doen, heb ik zelf een

GOED OM TE WETEN

Tussen 1948 en 1963 werd de Royal Enfield Bullet 350 in Engeland gebouwd. Die vormde later de basis voor de Enfield (zonder Royal) in dit verhaal, die in India werd (en nog steeds wordt) geproduceerd. Al in 1955 bouwde het Britse Enfield Cycle Company Ltd. (fabrikant van Royal Enfield) een dependance in India om aan de grote vraag naar motorfietsen voor het Indiase leger te kunnen voldoen. In het begin werd er in India uitsluitend geassembleerd, maar nadat in 1970 de fabriek in Engeland dicht ging, werd de complete Enfield 350 Bullet (model 1954) in India geproduceerd. In 1994 werd de fabriek onderdeel van een groot bedrijf (Eicher Engineering) dat onder andere trucks en tractoren bouwt. Er kwam geld om in een nieuwe fabriek te investeren, waar tot op de dag van vandaag nog steeds de oude Enfield Bullet 350 van de band rolt. Natuurlijk is er door de jaren heen wel wat geëvolueerd. In vergelijking met vroeger is de Enfield nu een stuk betrouwbaarder, maar valt die nog niet te vergelijken met wat er in Europa of Japan wordt geproduceerd. De toevoeging 'Royal' prijkt sinds een aantal jaren weer op het naambordje. De Enfield Bullet is met acht decennia het langstlopende model dat continu in productie is geweest. De modernste uitgave heeft brandstofinjectie, elektronische ontsteking, een startmotor en een schijfrem in het voorwiel. Desondanks is de jarenvijftig-look nog volop aanwezig. De Enfield is in Nederland te koop bij Verstegen Motors in Schaijk.

dichte kettingkast gefabriceerd. Dat werkt. In al die jaren en al die kilometers heb ik maar acht keer een ketting hoeven te vervangen. Geen O-ring, maar een normale ketting. De tandwielen heb ik slechts drie keer vervangen. Tijdens mijn reis door Amerika heb ik in 29.000 kilometer niet één keer de ketting hoeven te spannen. Met banden is de Enfield eveneens erg zuinig. Van het vele vermogen slijten ze immers niet. 85.000 kilometer met een voorband en 45.000 met een achterband is heel normaal. Binnenbanden heb ik veel meer gebruikt, ik schat zo'n veertig stuks. Ik heb er heel veel lek gereden; banden plakken werd nog net geen dagelijkse bezigheid. De wiellagers van het voorwiel zijn nog maar één keer vervangen. Ik bedoel maar, niet alles is slecht aan zo'n Enfield. Ik mis wel af en toe een 5 pk, dat zou het leven met de Enfield wel wat vergemakkelijken. Maar van de andere kant, met 5 pk extra denk ik dat er nog veel meer stuk zou gaan. Ik heb leren leven met de beperkingen die de Enfield heeft en op een gegeven moment zie je enkel nog de voordelen van zo'n simpele motor. Neem nu de gevoerde koppelingsplaten, die onderweg in Afrika stuk gingen. Uiteraard waren die nergens te koop; kurken van champagne- en wijnflessen boden uitkomst. Ik heb dunne kurkreepjes gesneden en die in uitsparingen van de platen geperst. Daar rij ik nu, 100.000 kilometer later, nog mee rond. Bergop en met tegenwind heeft de motor moeite. Dat is wel een nadeel. Je zult mij ook niet horen zeggen dat zo'n Enfield een geweldige motor is. Als je twee linkerhanden hebt en totaal niet zelf kunt sleutelen, moet je nooit een Enfield kopen. In mijn geval ligt dat gelukkig anders en ik heb ook nog een vrouw die genoeg neemt met weinig comfort op het kleine duozitje. Gelukkig is zij

OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een mail aan marathonmotor@mpsadventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.



Je blijft lachen om de simpele techniek van de Enfield.



“DEZE MOTOR ZAL IK NATUURLIJK NOOIT VAN DE HAND DOEN.”



Techniek uit de jaren veertig.



Aan deze trekhaak hing tijdens de grote reizen een aanhangwagen.



Wie zijn vrouw liefheeft, laat haar een aanhanger uit de modder trekken...

net zo avontuurlijk en reislustig ingesteld als ik.”

OP DE BRUG

Het sonore geplof dat op de parkeerplaats bij Van Sleeuwen Motoren in Volkel te horen is, komt onmiskenbaar van de Enfield. Als er ooit een motor langs is geweest die het predicaat ‘Marathonmotor’ verdient, dan is het wel deze bescheiden Enfield. Van Sleeuwen maakt een proefritje op het kleine rode gevaarte en is snel weer terug. Schakelen met de Enfield is iets wat niet iedereen meteen onder de knie heeft, maar na het korte ritje merkt Van Sleeuwen wel op dat het balhoofdlager totaal versleten is. Eenmaal op de brug wordt dat direct bevestigd. Benno: “Zoiets heb je niet in de gaten als je er dagelijks mee rijdt. Het lager is nog maar één keer vervangen.” De Enfield is niet uitgerust met een elektrische starter en moet worden aangetrapt. Een ferme trap is niet eens nodig om leven in het strak lopende motortje te krijgen. De kickstarter hoeft slechts rustig naar beneden te worden gedruwd om de krachtbron te starten. Er is behoorlijk wat kracht nodig om de motor via de oude trommelremmen tot stilstand te brengen. De remvoeringen voor en achter zijn in totaal zo’n zes keer vervangen. Hoeveel remblokjes zouden er nodig zijn geweest op zo’n afstand? De voorvork is nog steeds niet helemaal recht, maar daar heeft Benno naar eigen zeggen geen last van. “Ik rij niet hard en de motor kan ook niet hard. Op de snelweg kan ik net met de vrachtwagens mee; daarom liever rij ik over binnenwegen. Daar voel ik me met de motor beter op mijn gemak en er is wat meer te zien.” De dynamo op de Enfield heeft wat over-



Een meter uit een frituurpan registreert de olietemperatuur.



De eigenhandig gefabriceerde dichte kettingkast.



IJsland was mooi, maar lastiger dan aanvankelijk was gedacht.

capaciteit. Daarom moet bij het starten het licht worden aangezet om te voorkomen dat de accu droog kookt. Je moet het maar weten. Olie of benzine lekt de Enfield niet. Bij de compressiemeting blijkt dat de bougie erg los zit, handvast zozegd. “Klopt, die vloog er pas uit. Er moet nieuwe draad in de cilinderkop, een klusje voor binnenkort”, aldus Benno. De eencilinder heeft een keurige compressie van acht bar.

ROYAL

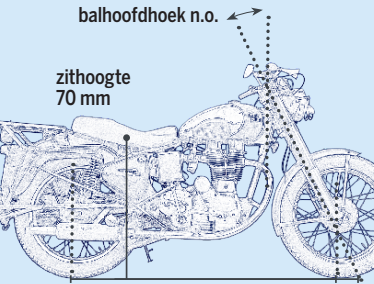
Over het lakwerk van de Enfield valt weinig anders te zeggen dan dat het nog ongeveer de oorspronkelijke kleur rood heeft. Benno: “Mijn Enfield had in 1982 nog niet de toevoeging ‘Royal’. Toen ik de 250.000 kilometer had gehaald, heb ik de toevoeging ‘Royal’ op de tank geschilderd. Verder heb ik me nooit druk gemaakt om de lak of om deukjes.” De uitlaat ziet er nog fraai uit. “Dit is pas de tweede uitlaat. Ik heb deze zelf gemaakt van roestvrijstaal”, vertelt Benno. De koplamp, die niet uitblinkt vanwege de hoeveelheid licht die deze uitstraalt, ziet er wel grappig uit. “De lampjes gaan vaak stuk, maar puur als verlichting gebruiken we de koplamp amper, omdat rijden in het donker nu eenmaal onveilig is als je in Afrika of Zuid-Amerika in de binnenlanden rijdt. Dat brilletje met dat snorretje ziet er niet alleen grappig uit, het heeft ook een functie. Om de haver-

klap worden we door politie of militairen aan de kant gezet. Vaak uit nieuwsgierigheid, maar meestal om ons wat geld af te troggelen. Als ze dan die koplamp zien, die door dat brilletje lijkt op een komisch gezicht, is het ijs al gebroken en kunnen we na een praatje vaak weer verder. We zijn ook door gebieden gereden waar de kans groot was om door bendes te worden beroofd. Ik zorgde dan dat ik maar een klein beetje geld op zak had. De rest verstopte ik niet in de koffers, maar in de holle achterwielnaaf. Die achternaaf was meer waard dan de hele moto!” Schakelen kun je gewoon met je teen of met de hak. Hoe je het ook doet, de slag is heel groot. De achterrem zit overigens links en het schakelmechanisme rechts. Alles onvervalst Engels. Deze motor moet je natuurlijk met andere ogen bekijken dan de doorsnee machine die in deze rubriek op de brug verschijnt. De Enfield heeft meer meegemaakt dan honderd ‘normale’ Marathonmotoren bij elkaar. Benno: “De motor is verschillende keren in rivieren kopje onder geweest, heeft muurvast in de modder gezeten, is vervoerd in boten, kano’s, treinen, vliegtuigen, vrachtwagens en pick-ups en het kwam altijd weer goed. Als je maar geen haast hebt. Het spreekt voor zich dat ik deze motor nooit van de hand zal doen. Voor een buitenstaander is het misschien een oud wrak, voor mij is het mijn leven. En vergeet niet dat ik deze Enfield nog



TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR	
bouwwijze	eencilinder, viertakt
koelsysteem	lucht
brandstofsyst.	carbureteur
kleppen per cil.	2
boring x slag	70 x 90 mm
cilinderinhoud	346 cc
max. vermogen	19,8 pk @ 5250 tpm
maximum koppel	28 Nm @ 4000 tpm
aantal versn.	4
sec. overbrenging	ketting
RIJWIELGEDEELTE	
frame	stalen wiegframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	twee schokdempers
veerweg v/a	130/80 mm
bandenmaat v/a	3,25x19, 3,25 x 19
voorrem	trommelrem
remklauw	n.v.t.
achterrem	trommelrem
remklauw	n.v.t.
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	170 kg
tankinhoud	13,5 liter



wielbasis 1370 mm naloop n.o.

vrijwel dagelijks gebruik om naar mijn werk te rijden. Grote reisplannen zijn er op het moment niet. Misschien een keer richting Mongolië. We worden wat ouder, maar ik denk niet dat de trip naar IJsland onze laatste is geweest. Ik hoop tenminste van niet.”

NIEUW BOEK

Na 'Het aarden Beest' heeft Benno de smaak van het schrijven te pakken gekregen. In december komt een nieuw boek van hem uit, genaamd 'De ontmaskering van Timboektoe'. Waar gaat het over? Benno en Thecla waren al tweemaal met de motor door het aura van Timboektoe gereden, maar zonder het te bereiken. De derde maal zakten ze de rivier af met lokale toeregs, bambara's en dergelijke. Wat ze toen allemaal meemaakten, was te gek voor woorden, maar daarom juist goed genoeg om er een boek over te schrijven. Meer informatie: www.graasuitgever.nl.