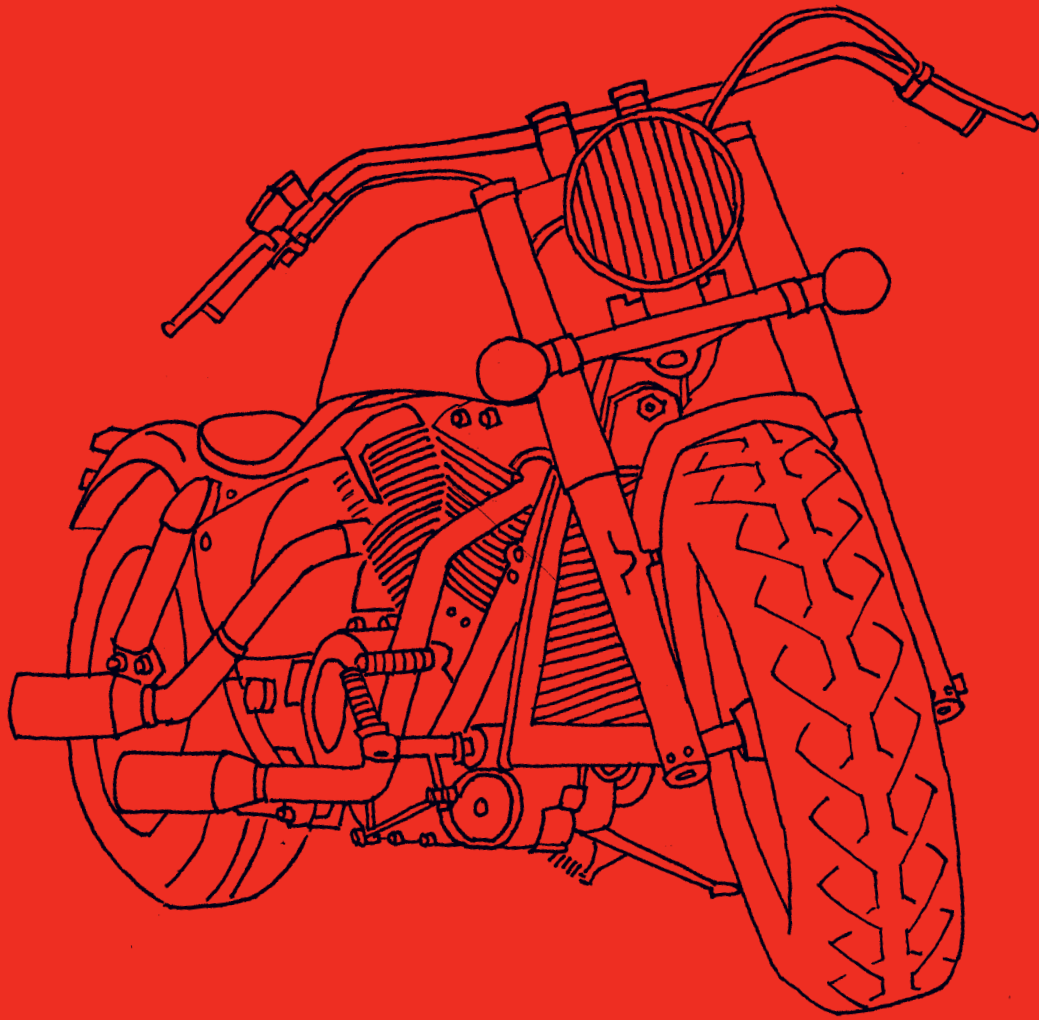


# A.L. Snijders **Jaloezie**

**JALOEZIE IS EEN ORDINAIR GEVOEL**, maar ik lijd eraan. Paul komt met zijn Moto Guzzi California langs, het is begin maart, de zon schijnt, de lente knippert met haar ogen. Ik ga naar buiten als ik het lokkende geluid van de motor hoor, ik zie hem naar links leunen op zijn ranke standaard, ik ben jaloers, ik wil ook op een zware motorfiets door de lente rijden, zoals ik vijftig jaar geleden op mijn BMW naar Durgerdam reed. De wereld lag voor me open, maar ik reed naar Durgerdam, diepe sloten, boterbloemen. Paul komt ook nog even binnen, zijn helm doet hij af, het leren jack uit, maar de leren broek en de leren laarzen houdt hij aan. We drinken koffie en praten over motorrijden. Hij nodigt me uit, hij lokt me, hij probeert me te verleiden, hij wil dat ik een eindje op de Moto Guzzi ga rijden, om het gevoel nog een keer te hebben. We weten het niet, maar we praten over het leven, we praten over de tijd, we praten zonder het te weten over de overwinning van de tijd. Ik zie ervan af, ik besluit dat ik geen twintig meer ben, ik besluit dat ik niet in het harnas wil sterven. Als hij wegrijdt, ga ik op een plek staan vanwaar ik hem nog lang kan zien op die prachtige Italiaanse motor, hij rijdt onder de linden, hij zwaait.

Aan het eind van de middag stuurt hij me een bericht. Twaalf kilometer voor Enschede hoort hij een klap, hij rijdt 120 kilometer per uur, 4000 toeren, hij houdt controle, stuurt de middenberm in, wacht op hulp, zittend op de vangrail. In het motorblok zit een gat ter grootte van een rijksdaalder. In de garage komen alle monteurs kijken als de Guzzi op de brug staat. Zoiets hebben ze nog nooit meegemaakt. Eén drijfstang zit vast in de rechtercilinder, een drijfstang verpulverd, de krukas aan barrels. Met een magneet vissen ze brokken gietijzer uit de carterpan, als haaienvinnen in gitzwarte soep. Een monteur zegt: ‘Het achterwiel had ook vast kunnen slaan. Hoe hard reed je ook al weer?’

Iedereen denkt na over het lot, het toeval, het oog van de naald, niemand komt van zijn plaats, niemand weet het definitieve antwoord. Ik denk: dit had ook bij Durgerdam kunnen gebeuren – in 1957.



# Easy living

He got off his motorbike, leisurely. Looked around, wandered off into the park, checking out the trees, as if they were his. Picked up a twig, contemplated the leaves. Nodded. Put it into his backpocket. Strolled back to his motorbike. Started the engine. Got on. Drove away. Just like that.



HOREX

SHELL



ZUN  
D B



PORT  
F&K  
VERA

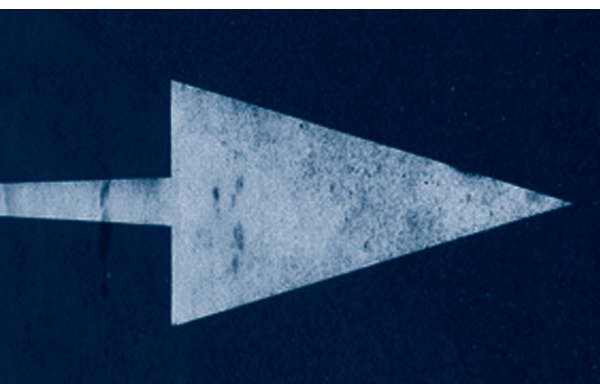
# Doen wat niet kan met motorfiet

Van: Joost Conijn

Aan: Paul Abels

Hoi Paul Abels. Ik heb telefoon maar ben nu in Tsjechië voor enkele weken. Bellen ontvangen kost 0.27 eurocent. Voor belangrijke zaken kun je dus altijd bellen (tussen 6:00 en 20:00 uur). Ik hoorde van Snijders dat je Guzzi was vastgelopen (altijd hand aan de koppeling). Heb je hem alweer in elkaar, nieuwe zuigertjes en lagers zeker?

Veel groeten, Joost Conijn



Van: Paul Abels

Aan: Joost Conijn

Dag Joost. Bellen hoeft niet. Ik ben niet gek op de telefoon en dringend is het ook niet. Na die vastloper met de Guzzi heb ik bedacht dat het mooi is om een boek over motorfietspech en motorfietsongelukken te maken. Een combinatie van verwondering over de techniek en zijn tekortkomingen, gekoppeld aan menselijke fouten en gevoelens. Daar moeten veel foto's en dwarsdoorsnedes van gespleten krukassen bij en interviews

met motormensen. Ik wou jou daar graag bij hebben. Hoe, dat weet ik nog niet. Niet als interviewer, dat lijkt me niks. Woensdag ga ik luisteren naar Sjaak R1 die met zijn motor drie keer (?) in zijn eentje de wereld rond is geweest – research voor het motorpechboek. Over de Guzzi: ik had (inderdaad) de hand aan de koppeling. Waarschijnlijk is de oliedruk weggefallen – er zat meer dan gewoon olie op. Er zit nu een gereviseerd T3-blok onder, ik heb daar (vanaf maart) alweer 15.000 mee gereden, probleemloos. Tot zover. Ik dacht, ik doe ook twee regels. Niet voor elkaar gekregen. Geluk daar in Tsjechië. Groet, Paul Abels

Van: Joost Conijn

Aan: Paul Abels

Hoi Paul,

Ik heb nooit pech. Ik kocht in 1989 de motor, een Honda uit '75, van een vriend van me, 300 gulden. De versnellingsbak was stuk. Ik maakte de motor. Hij ging nooit meer stuk en ik rij er nog altijd op. Alreeds 19 jaar. Wat kan ik doen voor je boek?

Groeten, Joost

Ben net gisteren opgestegen in een nieuw vliegtuig.

sen



Van: Paul Abels

Aan: Joost Conijn

Dag Joost.

Iemand vertelde mij vandaag dat zijn opa in 1965 een BMW R27 onder de grond heeft begraven. Die opa was boos omdat hij te weinig inruil geboden kreeg. Ik mag die motor hebben – wordt zoeken, hij moet ergens op dat boerenerf te vinden zijn. Zou dat ding nog weer aan het lopen te krijgen zijn? Het zoeken en lopend maken: dat moet in het motorpechboek – dat soort dingen.

Groet, P.

Van: Joost Conijn

Aan: Paul Abels

Hoi Paul,

Die motor gaat nooit meer lopen. Het is een klomp roest. Of maakt dat niet uit?

Groeten, Joost

Van: Paul Abels

Aan: Joost Conijn

Dag Joost.

Gisteravond was ik in het clubgebouw van de Thales Motorfietsclub. Thales is een Hengelose oorlogsindustrie. Het was een heel ouderwetse avond. Lange verhalen in een benauwd zaaltje. Van 19.30 tot 23.30 sprak Sjaak Lucassen, Sjaak R1, uit

Brabant. Grijs t-shirt, grijze paardenstaart onder Yamahapetje.

Sjaak zei: 'Ik reed aan in 2001 op de Yamaha R1. Ik kost gaar nich meer sjtoppe. Maar in 2006 was het geld op, toen ging ik weer naar huis.' 250.000 kilometer reed hij. Alle continenten behalve Australië. Goede foto's en filmpjes. 20 kilometer door een rivier met het water tot aan de tankdop. Door de woestijn, bandenspanning 0.6, geen probleem. Acht keer per dag viel hij soms van de motorfiets. In Noord-Amerika kroop er plotseling een gifslang uit Zuid-Amerika vanonder zijn dashboard. Malaria (bijna dood), gebroken teen, verkering.

Ik dacht: Joost Conijn komt ook uit Brabant. Het zijn reizigers, die Brabanders.

Groet.

Van: Paul Abels

Aan: Joost Conijn

Dag Joost.

Als we nou gewoon eens beginnen met het vinden van die begraven BMW? Wij zoeken met een metaaldetector. We vinden hem. We maken foto's en een filmpje van het vinden.

Jij maakt hem op zijn Conijns weer aan het lopen. Daar foto's van maken. Dat lopend maken vind ik een wonder (katholieke achtergrond): moet in het boek. Ik hoop eigenlijk dat we de plek vinden met onze oren. Dan horen we hem nog heel zachtjes (sinds 1965) stationair lopen. Kan de paus die BMW R27 heilig verklaren.

Ik stijg zaterdag op met een vliegtuig. Wij gaan naar New York. Het is goed dat ik dat vliegtuig niet zelf gebouwd heb, zoals jij. Succes met vliegen, geen ongelukken maken!

Groet, P.

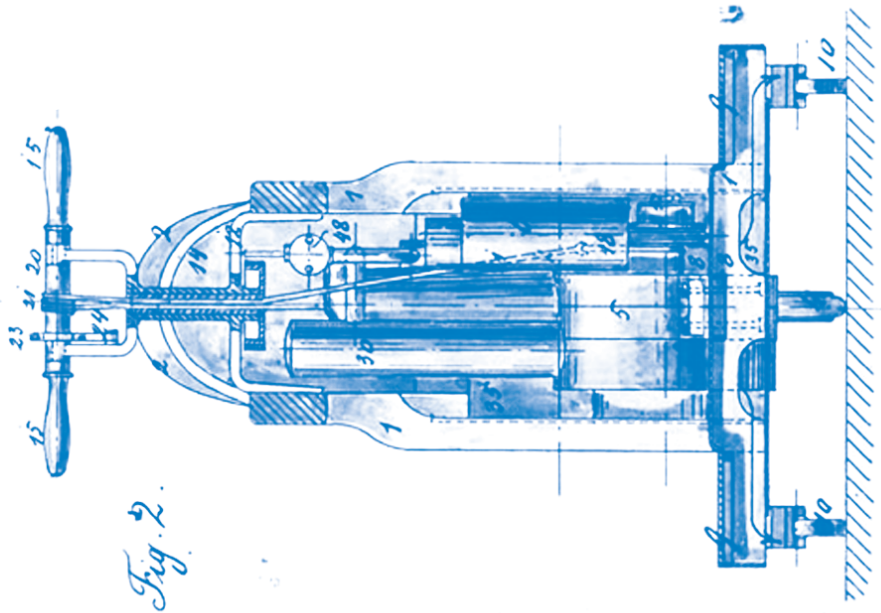


Fig. 2.

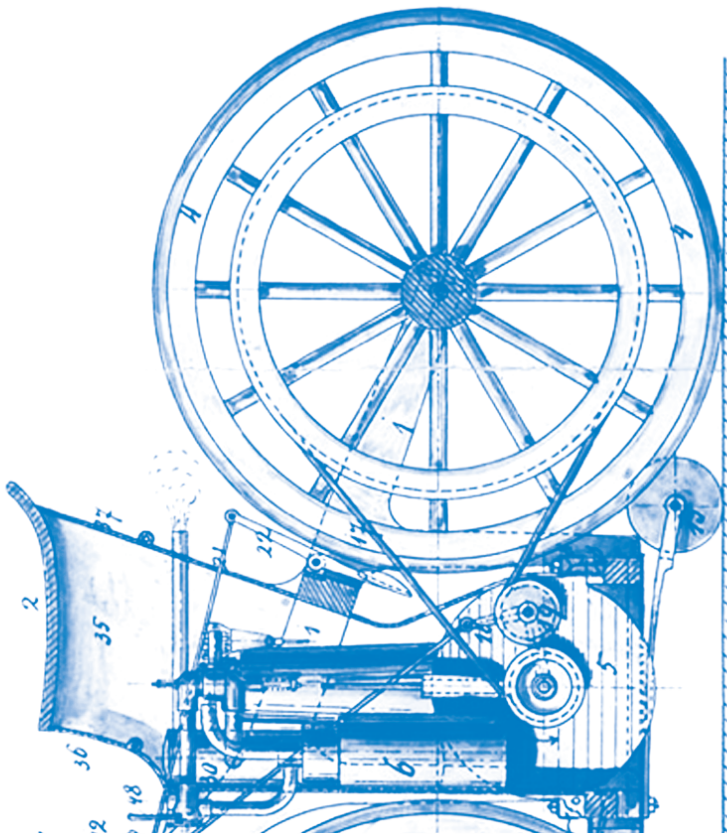


Fig. 1.



PS: Klomp roest maakt mij niks uit, het gaat mij erom iets te doen wat zogenaamd niet kan. Misschien zit die BMW wel in een houten krat of in een bodybag, ik weet het niet. En let wel Joost, 'op zijn Conijns' lopen is veel mooier lopen dan gewoon lopen. Allemaal vage praat, dat snap ik wel. Mijn vraag is eigenlijk heel simpel of je zin hebt om mee te werken aan mijn motorboek.

Groet, P.

(Gisteren kwam ik terug uit New York. Dat is pas een stad. Geen één aansteller gezien.)

Van: Joost Conijn

Aan: Paul Abels

Ja, een eer om mee te mogen werken.

Groeten, Joost

Van: Paul Abels

Aan: Erik Nieuwenhuis

Dag Erik.

Maar nu nog eens wat. Heb je voeling met motorfietsen?

Groet, P.

Van: Erik Nieuwenhuis

Aan: Paul Abels

Dag Paul,

Voeling is een breed woord. Ik hou van oude motoren: BMW's met buizenframe, het oude model Guzzi met 240 op de teller, een Liberator met lederen fietstassen. Ik haat die jongens die hun zaterdagmiddag op de A6 doorbrengen met optrekken, afremmen en plat door de bochten gaan. Ze rijden op Suzuki's en dragen zwart-wit-groene motorpakken. Mijn favoriete motorrijder heeft een grijs baardje. Op mijn jongenskamer hing naast 'Eenzame stad' van Van Ostaijen een foto van een Veen (met wankelmotor).

Mijn jongste broer heeft een van-de-weg-motor van Yamaha, 500 cc. Die woont dan ook in de bossen, in het

oosten van het land. Ik ben zelf nooit verder gegaan dan een Honda-brommer met een viertaktmotortje.

Laat me raden: jullie gaan de foto van A.L. Snijders met zijn vader achterop (ik denk altijd dat het Gerrit Kouwenaar is) op groot formaat uitbrengen. Gesigneerd en genummerd voor de literaire jongenskamer.

Groet!

Erik

**Van: Paul Abels**

**Aan: Erik Nieuwenhuis**

Ik ben verheugd over dit antwoord. Martien en ik willen een boek over motorfietspech en motorfietsongelukken maken. En dan veel minder lullig dan het nu klinkt.

Misschien vind jij het mooi om mee te werken. Het ziet ernaar uit dat Joost Conijn ook meedoet. In diepste wezen kan het boek natuurlijk nergens anders over gaan dan over jongens die weg willen, die onderweg zijn, die niet aan willen komen. Misschien is het met meisjes wel precies hetzelfde. Ik wil net zoveel verhalen over motorvrouwen als over motormannen. Mijn instinct zegt dat motorvrouwen veel leuker zijn. Dat gelul over techniek en prestaties begint mij altijd heel snel te vervelen. Vrouwen

weten sowieso veel beter wat belangrijk is in het leven.

Je hoort, tenzij je reeds nu zegt hiermede niets van doen te willen hebben.

Goedgaan! P.

**Van: Erik Nieuwenhuis**

**Aan: Paul Abels**

Dag P.

Dat ik nooit nee zeg, beschouw ik als een van mijn goede eigenschappen. Maar van mannen die over krukassen praten en dan ook nog weten waar ze het over hebben, gaat voor mij veel dreiging uit.

Ik had een boek (nooit compleet gekregen) met motorplaatjes die je voor 0,10 cents per pakje kon kopen bij kantoorboekhandel Vondel op het Schubertplein. Op zondag ging ik met Marti langs de Arnhemseweg zitten tellen hoeveel motoren er voorbijkwamen.

Vrijwel al mijn vrienden rijden motor: de staande bassist Erik van Loo, de kunstschilder Joost Doornik, de 'best

fucking bicycle mechanic' in Amsterdam, Danny Segijn en natuurlijk Peter M. die een Ural of een Jawa had en daar op mooie dagen van Klein Dochteren mee naar Deventer reed. Ik kan daar alleen mijn motorplaatjes (weggegooid) en mijn Veen-met-wankelmotor-poster tegenover stellen. Ik heb geen gymnasium en geen motorrijbewijs en ik weet het verschil niet tussen aandelen en obligaties. Op feestjes wissel ik meestal met de saaie meisjes recepten uit, terwijl de mooiste jurken zich verdringen om bij Joost, Erik of Danny achterop te mogen springen.

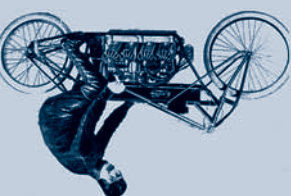
Het spijt me als ik de indruk heb gewekt dat ik ergens verstand van heb. Als motorongeluk ook mag betekenen dat je altijd verlangend hebt moeten blijven toekijken, terwijl de anderen zich roekeloos in motoravonturen stortten, dan wil ik best meepraten in januari. Maar ik denk dat jullie op zoek zijn naar andere verhalen.

Hartelijks,

Erik



# Waarom ga ik motorrijden?



Geef toe: een deel van uw motivatie om te gaan motorrijden is het verhoogde risico dat u loopt. Die wens deelt u met bergbeklimmers, diepzeeduikers en parachutespringers. Een begrijpelijke behoefte overigens. In onze dichtgetimmerde en oververzeerde samenleving, waar zelfs de meest gevreesde ziekten tegenwoordig een redelijke overlevingskans bieden, is het risico geheel uitgebannen.

Lichamelijke risico's zijn weggesaneerd door airbags en arbodiensten. Zakelijke en financiële risico's lopen vele honderdduizenden onder ons ook niet meer: ongeveer de helft van Nederland werkt in een semi-overheidsomgeving, waar de *struggle-for-life* rigoreus uitgebannen is. Ook daar is opwinding verte zoeken. In de vakantie wordt daarom het gevaar gezocht in riskante sporten of vakanties naar onherbergzame streken vol landmijnen, beheerst door *warlords* en enge ziekten. Een prima remedie tegen verveling en de bijbehorende psychosomatische klachten, maar wel eentje die maar beperkt kan worden toegepast.

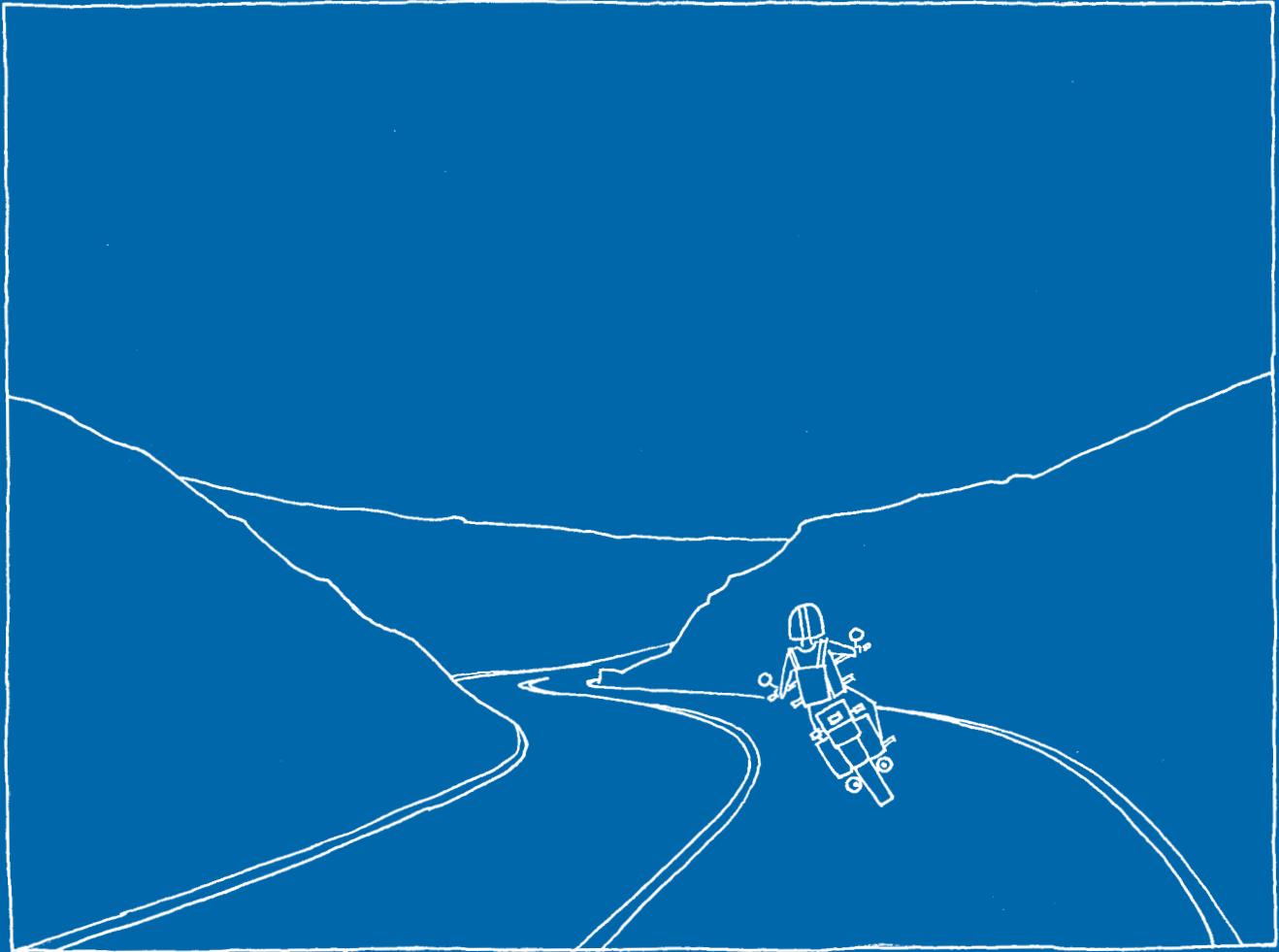
De motor hebt u altijd bij de hand. Na een dag van saai vergaderen trekt u 'm uit het schuurtje, om Het Gevaar op te zoeken dat u overdag zo node gemist hebt. Zoekt u bewust het risico, dan hebt u aan de motor een goeie. De motor biedt de mogelijkheid om uw adrenalinehonger snel en volledig te stillen. Zelfs tijdens het meest gezapige zondagmiddagritje doen zich wel één of twee situaties voor die de schrik er even flink in doen schieten. Een te laat remmende auto van rechts, een verkeersdrempel die u niet had opgemerkt: u schrikt zich kapot. Maak u geen zorgen: meestal gaat het goed, en het bevredi-

gende gevoel achteraf 'iets meegemaakt te hebben' is weldadig.

De gesprekken tussen motorrijders op het terras achteraf gaan hier trouwens ook vaker over dan over de fraaie landschappen waarin men zich begeven heeft. Dat bewijst de stelling. Geen getob, ingekaderde en beheersbare risico's: u hebt er behoefte aan, dus geef u er flink aan over. Schroef het gas iets verder op dan beslist verstandig was geweest, ga iets platter door de bocht dan u normaliter voor wijs zou houden. U zoekt dat gevoel; laat de motor het u met gulle hand geven.

De autoriteiten, die anders denken, en uw veiligheid in het oog houden, leggen vaak de nadruk op een goede helm en beschermende kleding. Prima, maar voornamelijk mosterd na de maaltijd. Veel effectiever is het om te kiezen voor een lichte en hoge motor. Met name op de wat hogere exemplaren (de modellen die afgeleid zijn van de zogeheten 'off-the-road'-motoren) geven u een optimaal zicht op de situatie voor u. U ziet de verraderlijke situaties van verre aankomen. De diepliggende motoren waarmee velen laag over het wegdek schuiven bieden nauwelijks uitzicht, en blijven voor de overige weggebruikers verborgen achter bosschages, heggen en ander struikgewas. Ze worden dus massaal geschept, gesneden en omver gereden. Nog afgezien daarvan ziet u er op zo'n zogenaamd *chopper-model* belachelijk uit met die vierkante knieën en half gestrekte rug. Die houding neemt u verder alleen aan op het toilet, en dat zou ik zo houden.





'Na tweeduizend kilometer rechte weg zijn die bochten een verademing en de motor scheert langs de dorre grasranden. Van een dood gewicht wordt hij weer een instrument, een machine die je met je lichaam bestuurt. Rijden op een motorfiets is ervaren hoe hecht de band tussen mens en machine kan zijn. Veel inniger kan niet. Alles wat je doet heeft onmiddellijk een merkbaar gevolg, de mens bedient de machine en de machine bedient de mens. Het gas opendraaien betekent niet alleen dat je vooruitschiet. De machine richt zich ook op, hij trekt aan je handen, je voelt de rijwind aanwakkeren. In een bocht zoek je steeds weer de balans tussen gas geven en overhellen, je valt de bocht in en je vertrouwt erop dat je de motor net genoeg gas geeft om je omhoog te trekken.

Er zit geen toetsenbord tussen, geen stuurinrichting, geen user-interface. Met de rechterhand geef je gas en bedien je de voorrem, met de linkerhand trek je de koppeling in. De linkervoet bedient het schakelpedaal, de rechervoet de achterrem. En alles heeft meteen enorme gevolgen, de motorfiets zet je bescheiden handelingen gehoorzaam om in pijlsnelle acceleratie of abrupt afremmen. De motorfiets is een extensie van het lichaam, een machine die het lichaam onvermoede reuzenkrachten geeft.'

Warna Oosterbaan in *Motorziel. Kleine sociologie van een machine.*  
Uitgeverij Augustus, Amsterdam 2010





Carel Helder

# Leeg decor

**Het was een herfstdag in de Ardèche.** De bergen waren hoekig, de aarde was verschroeid door een lange, hete zomer. De struiken leken direct uit de rotsen te groeien. Kaal, hard en eindeloos was het land. Erboven cirkelden gieren in een suizende stilte. Tot, uit de kloof beneden, het geluid aanzwol van een Harley Davidson, echoënd tegen de rotswanden. Opeens zag ik hem; het was

Kees Hoekstra. Diep onder me reed hij over de weg langs de rivierbedding, snoeihard maar met achteloze beheersing, zigzaggend over de ideale lijn, zijn lange haar wapperend in de rijwind. De zwarte lak van zijn motor was zilver in de zon. Hij leunde lichtjes achterover; zijn voeten staken laag bij de grond naar voren in puntige cowboylaarzen. Hij liet het landschap achter als een leeg decor.



E.E. Keol.

Erik Harteveld

# Dagboek van een motorrijder

**Maandag** Aan de bar zit mijn type. Ze is de enige die mij begrijpt, maar ze is enorm vuilgebekt. Buiten zag ik haar motor al staan. Het is die rode Yamaha. Die van mij staat nu er naast. De spiegels raken elkaar. Nou eerst haar achterkant. Later zal ik haar omdraaien. Een spijkerbroek met stiksels, met half daaroverheen een leren jasje. Lang haar in een staart op het zwarte leer. Ze heeft halfhoge laarzen met vierkante punten die op de steuntjes van de barkruk rusten zodat haar billen spannen in de spijkerbroek. Ik vraag wat ze wil drinken. Ze kijkt me aan en zegt dat ze zich niet kan voorstellen dat iemand wil neuken met een vent met dooie vliegen op zijn helm. Ik steek een sigaret op. Ze kijkt naar mij, maar ik kijk niet terug. Ik hoor haar wel: 'En dan zeker ook nog zo'n zweterige lul uit een motorpak tillen.' Vandaag gaat het niet goed. **Dinsdag** Ik vind dat ze vandaag haar korte zwarte leren rokje aan had moeten doen met de rits die helemaal van boven naar beneden open gaat. Ze heeft het met opzet niet aangedaan. Zo is ze. Er zijn er ook die zeggen dat de weg belangrijker is dan de bestemming. Het is ontzettend gelul. Als zij zoiets zegt zal ik haar weg moeten doen. Ze weet toch dat ik niet zo'n halfzachte rondtoerende motorrijder ben. Als ik ergens heen ga, weet ik graag van tevoren waarnaartoe. Ik drink een bier en kijk verder niet naar haar. **Donderdag** Gisteren had ze het rokje zeker wel aan. Maar toen was ik er niet. Ik had wat anders te doen en heb niet eens aan haar gedacht. Nu staat ze bij de flipperkast. Ik ken haar borsten precies. Ik kan ze uittekenen. Ik weet hoe ze voelen. Wat ze erover heen draagt weet ik niet. Het kan nog van alles zijn, ik ben er nog niet uit. Onder het leer van haar motorpak, achter de stugge rits, een zachte trui en daaronder iets doorzichtigs. Met dun gaas dat heel zachtjes schuurt aan haar tepels. Ze zijn hard. Donkerbruin en hard. Net als ik. Ze ziet het, maar ik weet niet wat ik tegen haar moet zeggen. Ik rijd naar huis. Laat ze daar maar over nadenken. Morgen loop ik naar haar toe en zeg ik dat ik een stijve pik van haar krijg. Plompverloren. **Vrijdag** Ik heb stiekem een foto van haar gemaakt, terwijl ze heupwiegde op een liedje, maar toen ik thuiskwam stond ze er niet op. Er liep net een vent voor haar langs. **Zaterdag** Ik heb het haar gezegd, van mijn stijve pik. Ze stond weer bij de flipperkast. Ze keek me

eerst alleen maar zwijgend aan en toen zei ze dat we morgen met elkaar naar bed gaan als ik nog steeds wil. Daarna betaalde ze en reed ze weg op haar Yamaha. Ze is blond en 1 meter 76. En ze is geboren op 23 maart 1974. Dat weet ik uit haar paspoort. Haar neus staat wat scheef. Iemand moet het haar zeggen.

**Zondag** Ik kreeg vandaag bericht van mijn broer dat mijn vader is overleden. Hij is ook al begraven. Dat scheelt. Ik hoopte op een ongeluk met de motor, maar hij is zomaar in elkaar gezakt. Roemloos en zwak. Ik ben gebleven waar ik was.

**Maandag** Ik doe net of vandaag gisteren is, dan kan alles doorgaan. Ze moet niet gaan roepen dat ik haar hard moet nemen. Alsof ze straf heeft verdiend. Ik doe het langzaam met haar. En zacht. Ik ben meer geslagen dan me lief is terwijl ik geen straf had verdiend. Ik ben zo vaak en zo hard geslagen dat ik op het laatst geloofde dat het terecht was. Als ze zegt dat ik haar hard moet neuken en als ze er bij krijgt zal ik haar moeten laten verdwijnen.

**Dinsdag** Ik heb gelijk gehad met dat fijne gaas. Van heel dichtbij zijn het honingraatjes. Daarachter priemen/bollen/steken de tepels, maar ze kunnen er niet uit. Nu lig ik met haar in bed. Ik ben een keer bijgekomen van een ruggenprik na een operatie van iets dat in puin lag. Eerst voelde ik een klein beetje kriebel in mijn buik. Alles werd langzaam wakker. Ik ging met mijn handen langs mijn lendenen naar mijn benen. Ze prikten. Toen voelde ik aan mijn pik. Hij voelde aan als de pik van een vreemde. Ik weet wat zij voelt als ze hem vasthoudt. Ze voelt hem maar van één kant. Alleen met haar hand. Wat je van twee kanten voelt, van binnen en van buiten, is van jezelf. Haar kut is groot en zwaar. Gezwollen. Ik voel hem met mijn vlakke hand. Hij klopt snel. Ik leg mijn hand op haar langzaam bewegende hand. Nu voel ik alles van twee kanten.

**Woensdag** Ze kan goed luisteren en begrijpt alles wat ik haar vertel. Beter nog dan ikzelf. Vandaag gaat ze zonder broekje aan op de motor. We rijden naar het bos. Het is niet ver. We zetten onze motorfietsen naast elkaar. Op het leer zie ik haar ronde natte plekje. Romig. Ik ga bij haar naar binnen.

**Donderdag** We gaan het in de garage doen. Op de werkbank. Er ligt poetskaat. Als ze klaarkomt zweeft ze weg.

**Zondag** Er is iets vervelends gebeurd. Maar niet onoverkomelijk. Ze leest alles. Ze loopt gewoon bij me naar binnen en leest het. Ze zegt dat het niet waar is. Ik zeg dat het is gebeurd. Ze zegt dat ik niet eens een motor heb en zij ook niet. Ik zeg dat ze maar eens uit het raam in de tuin moet kijken. Daar staan ze. Zij ziet geen tuin. Ze ziet niet wat er is en ze ziet wel wat er niet is. Ik zeg dat ik haar kan laten komen als ik wil en zij mij ook als ze wil. Ze voelt aan haar borsten.

**Dinsdag** Ze kijkt naar me alsof ik niet besta.



E. E. Kroll.

# Kamelen



Wiep Idzenga op zijn Enfield in India



# op de snelweg

## Wiep Idzenga

Het is vijf uur in de ochtend. Delhi is koud en donker. Traag peddelt Taposh zijn *riksja* door steegjes die op plaatsen nauwelijks breed genoeg zijn. Op het bankje achter zijn zadel geniet ik van de ongebruikelijke rust in de Indiase hoofdstad. Rond lege kramen op een open plek grazen koeien in rottend afval. Even verderop warmen mannen zich bij een houtvuur. Er steken zagen, hamers en ander gereedschap uit de tassen die ze bij zich dragen. Het zijn dagloners die hopen dat iemand vandaag een klusje voor ze heeft. Taposh rilt en trekt de deken strakker om zijn magere schouders.

De prettige kriebeling in mijn buik, die ik al sinds het opstaan voel, wordt sterker als Taposh een bekend straatje in fietst. We naderen de plek waar mijn nieuwe liefde wacht voor een trip door de Rajasthan, de meeste exotische provincie van India.

Daar staat ze, beschenen door het licht van een buitenlamp, mijn gisteren aangeschafte Royal Enfield Bullet uit 1994. Aan het stuur hangt een geel-oranje bloemenkrans, op de koplamp plakt een afbeelding van Ganesh, de Hindoestaanse god met de olifantenkop, en tussen de koppeling steken wierookstokjes. Het zijn overblijfselen van een religieus ritueel, de *puja*, waarmee de monteurs die werken voor Lalli Singh – ‘het adres voor al uw Enfields’ – gisteravond alle obstakels voor een behouden tocht uit de weg hebben geruimd.



Als het licht is geworden, is het tijd om te gaan. Mobin, de meest ervaren monteur, had me geadviseerd Delhi vroeg te verlaten voordat alles in de stad dat kan rijden onderweg is, en er geen doorkomen meer aan is. Ik trap de Enfield een keer of tien aan, maar even zo vaak slaat de motor weer af. Mobin heft moedeloos zijn handen ten hemel, gromt iets en begint dan te sleutelen. Hij is pijnlijk op zijn collega's die de motor zo slecht hebben afgeleverd. Zo verkoop je geen Enfield. Hij vervangt het luchtfilter, de elektrische stop, de bougie, de bobine en repareert de decompressor.

Pas om elf uur steekt hij beide met vet besmeurde duimen in de lucht. De Enfield is klaar voor Rajasthan. Mobins ogen lichten op als ik de Enfield start. ‘Geniet’, zegt hij en tikt vriendschappelijk tegen mijn helm. Hij staat nog in de deuropening als ik de hoek omsla.

De verkeershysterie, die ik de laatste weken vanuit riksja's en bussen heb bekeken, is al in volle gang. Ik wring me op goed geluk een paar maal tussen vrachtwagens en bussen door en leer al snel de twee hoofdregels in het Indiase verkeer: *might is right*, het recht van de sterkste, én wie



voorop rijdt, is de baas. De bestuurder erachter moet maar opletten. Als ik twee keer vol in mijn remmen heb geknepen, zitten die lessen wel in mijn hoofd.

Zestig kilometer buiten Delhi, niet ver van Palwal, is de ergste verkeerschaos achter de rug. Wat een verademing voor ogen, oren en vooral longen. Na een paar uurtjes rondcrossen in de walm van antieke bussen en overbeladen vrachtwagens, voelt het alsof ik een slof sigaretten heb weggepaft. Nog mooier is het dat de Bullet nu goed te horen is. *Holy cow*, wat klinkt dat zware pompen van deze ééncilinder hemels. Hebben de Engelsen, die hier bijna een eeuw de scepter zwaaiden, het land toch iets moois achtergelaten. Dat vinden de Indiërs zelf overigens ook: sinds de jaren zestig worden Enfields alleen nog in India gebouwd.

Het is etenstijd. Ik parkeer de Enfield tussen fel oranje en geel beschilderde bussen

en vrachtwagens die op de stoffige parkeerplaats voor een wegrestaurant staan. Zittend op metalen frames met gevlochten rubber ertussen, doen mannen zich in de buitenlucht te goed aan *dal* en *chapati*, gekruide linzen en brood. Het is een pittige variant waar ik vermoedelijk nog wel een paar dagen plezier aan ga beleven. Naast me zit Kishanveer. Hij is onderweg naar Delhi met een vrachtwagen vol schapenwol. Hij vindt het een goed plan, mijn tocht door Rajasthan op een Indiase motor. In mijn notitieboek krabbelt hij adressen van familie waar ik kan overnachten. Ik moet hem wel één ding beloven: onderweg vooral niet de strijd aangaan met de geflipte vrachtwagenchauffeurs. *'If you live in the river you should make friends with the crocodile'*, zegt hij met een Indiase wijsheid. We nemen lachend afscheid.

Bij Chhata stuur ik de Enfield de hoofdweg af en over zandpaden en slecht asfalt

rijden we – de Enfield en ik – Rajasthan binnen. Het einddoel voor vandaag is het stadje Deeg met het magnifieke Suraj Mal – paleis, maar binnen tien minuten zijn we al hopeloos verdwaald. Bewegwijzering ontbreekt en mannen met kleurige tulbanden en imposante baarden en snorren lachen vriendelijk, maar veel wijzer word ik niet van hun tegenstrijdige adviezen. Uiteindelijk komen we terecht op een smal zandpad met diepe kuilen langs de steile oevers van een riviertje. Tegevoetkomende waterbuffels, zwerfhonden, ossenkarren en een kudde geiten maken het er niet gemakkelijker op. Het gaat een paar keer maar net goed. Als er godzijdank weer asfalt onder de wielen doorglijdt, is Deeg nabij. Het is hooitijd en de velden branden. De rook vermengt zich met de laatste zonnestralen en tegen dit opwindende decor, rijden we het stadje binnen. Tandoori bij een olielamp en een slaap-

plaats in een oude kazerne na een dag op een Royal Enfield, hoeveel gelukkiger kan een mens worden?

De volgende ochtend is het koud en mistig. Bij een groepje mannen rond een vuur drink ik *chai*, de gekruide thee met melk en suiker. Het Suraj Mal-paleis en de tuinen eromheen zijn verrassend goed verzorgd. De laatste maharadja, een lokale heerser, heeft hier nog tot 1970 gewoond, vertelt een iets te opdringerige gids. Jongetjes spelen cricket tussen de fonteinen en de torentjes. Even verderop staat een stel te badmintonnen, en een bejaard echtpaar sloft een rondje door de tuinen. Als de bavianen, die op de daken zaten, ineens naar beneden klimmen en het gras oversteken, maakt iedereen zich uit de voeten. Het is beter dominante mannetjes op weg naar hun ontbijt niet voor de voeten te lopen. Ik ga op zoek naar de Enfield Bullet. Er wacht een lange rit vandaag.

Als de zon eenmaal is doorgebroken, verdwijnt de kou langzaam uit mijn lijf. Het gaat langs kleurige markten, gifgroene rijstvelden en door slaperige dorpjes, waar 'twee' de maximale versnelling is. Karren staan half op de weg, midden op een kruispunt maakt een reu een teef winterklaar, en de drie *k's* – koeien, kippen en kinderen – steken de straat over alsof er nog geen bussen, trucks en Royal Enfields bestaan. Als ik aan de rand van zo'n gehucht net weer gas bij geef, rent vanuit een huisje een jongetje in zijn blote kont pardoes de weg op. Mijn remmen doen het goed, zijn longen ook.

De steeds smaller wordende wegen zijn vanaf Gangapur weinig meer dan zandpaden met hier en daar een brok asfalt. Slalomend langs grote groepen kamelen voel ik me nietig. Heel India lijkt onderweg naar de jaarlijkse kamelenmarkt in Pushkar die over twee weken begint. Als een moderne maharadja rijd ik dagen door en langs forten, paleizen en tempels. Soms neem ik een kijkje, soms blijven de

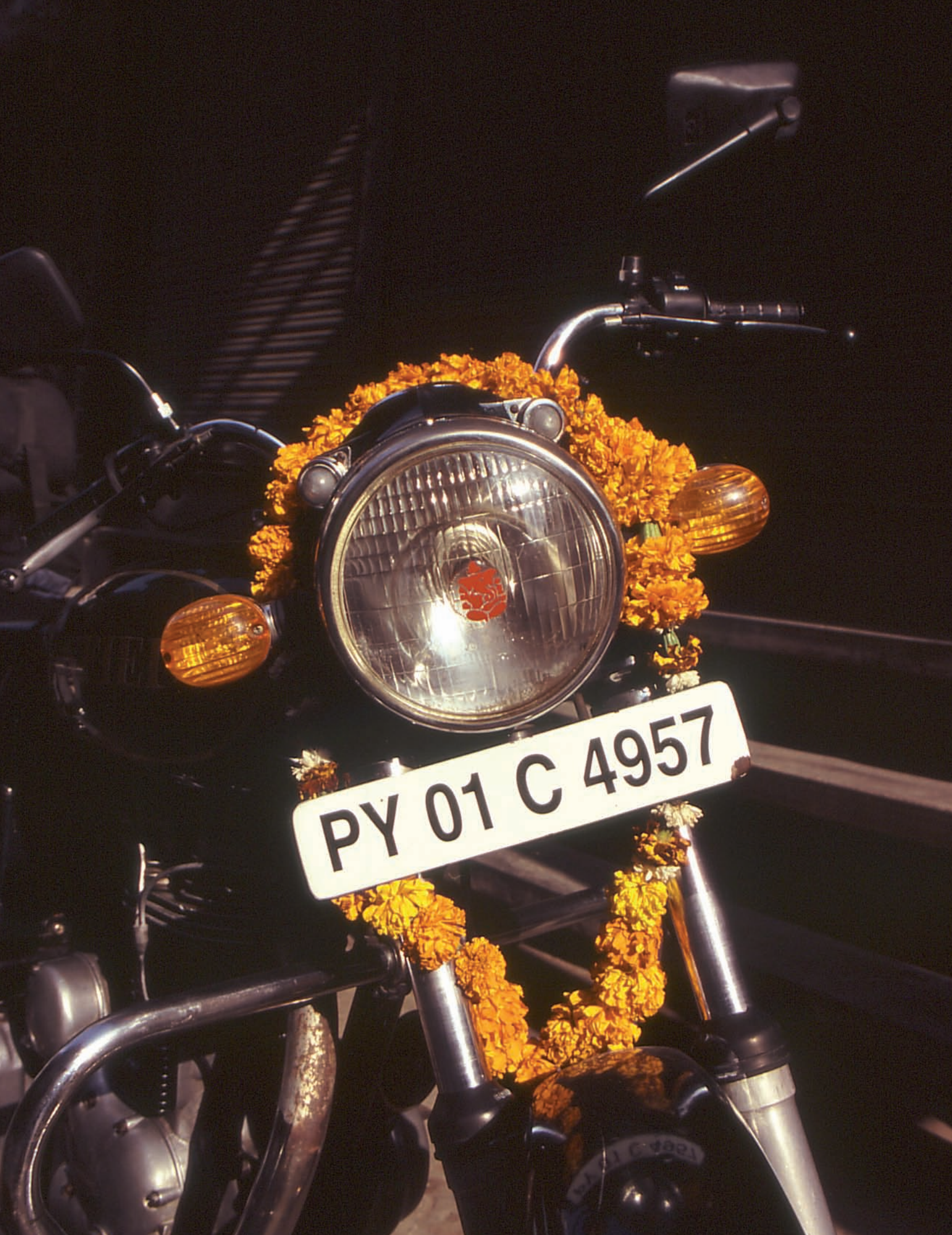


torens, muren en poorten in de geheimzinnige verte. In het immense heuvelfort boven de stad Chittorgarh, leer ik over de eercode van de Rajputs. Ze vertikten het om zich over te geven aan de vijand, en als elke kans op de overwinning verkeken was, pleegde de hele clan *jauhar*. Terwijl de vrouwen en kinderen zich massaal in de vlammen van een enorme brandstapel wierpen, reden de mannen te paard de poort uit, de dood tegemoet. Het voelt vreemd om na dit verhaal eeuwen later dezelfde heuvel af te rijden.

De Royal Enfield Bullet houdt zich fantastisch. Na koude nachten heeft ze soms een ochtendhumeur en op de steile klim naar Mount Abu hapt ze geregeld naar adem, maar verder brengt ze me zonder morren van dorp naar dorp. De ketting spannen, olie bijvullen, soms een losgetilde bout vastdraaien, meer vraagt ze niet. Zelfs de banden weerstaan duizenden keien, puntige stenen en diepe kuilen. En haar toeter waarschuwt onverminderd fel de roekeloze Indiërs. Zoals de mannen op een brommer met twee levende geiten tussen hen in. Af en toe slepen de hoeven over het asfalt. En de chauffeurs die hun gammele bussen zo de sporen geven, dat ze de macht over het stuur verliezen. Op een stuk weg van honderd kilometer liggen vier bussen op de

kop in de berm. Bij een eetstalletje ontmoet ik een vader, die me even daarvoor samen met vrouw en drie kinderen op een oude motor, een Yezdi, voorbij is gescheurd. Het zoontje van amper twee zat op de benzinetank. Met zijn knuistjes hield hij zich vast aan het stuur. Eén keer remmen en hij zou worden gekatapulteerd. Satish, de vader, lacht om mijn bezorgdheid en vraagt of ik zin heb in *samosa*, pasteitjes gevuld met aardappels en groente. Tijdens het eten verklaart Satish zijn drieste rijden op Hindoestaanse wijze. Dat alles wat er in zijn leven gebeurt, is bepaald door zijn daden in een vorige leven. Of hij nu hard of zacht rijdt, alles staat al vast, dat is karma. Wordt een zoontje onbeschermd voorop een motor zetten dan niet gezien als een slechte daad die in een volgend leven kan leiden tot een lagere reïncarnatie, vraag ik. We voeren een ogenschijnlijk zinloze discussie, maar als de familie even later zwaaiend wegrijdt, zit ook kleine Deepak veilig ingeklemd tussen pa, ma en de twee oudere kinderen.

Als een week later Pushkar nadert, één van de heiligste oorden van India, wordt het landschap dorrer en bleker, de kleding uitbundiger. Vrouwen dragen hun *ghagharras*, lange, dunne omslagdoeken, in felle kleuren. De tulbanden van de mannen zijn



PY 01 C 4957

knaloranje, geel of roze. Hun snorren nog woester dan elders in Rajasthan. Op de top van *Nag Pahar*, de slangenberg, wordt een boeiend schouwspel zichtbaar. In de woestijn krioelen duizenden kamelen, koeien, paarden, hun bezitters en toeschouwers door elkaar. Er branden vuren, een enorm reuzenrad draait, en in een arena racen paarden. Pushkar is een gekkenhuis. Het heilige meer is dag en nacht gevuld met badende pelgrims, de profiteurs die er rondhangen maken met iedereen ruzie die niets van ze koopt, er is een man die met zijn penis een gewicht van enkele kilo's optilt, en na een week wordt het steeds moeilijker de *sadhu's*, mannen op een spirituele zoektocht, en bedelaars uit elkaar te houden. Er zijn mannen die zich vrijwillig door een slang laten bijten, in tempels voeren sierlijke vrouwen traditionele dansen uit, en voor liefhebbers is er *bhag lassi*, drinkyoghurt met vloeibare cannabis. Mijn hoofd kan er prima tegen, mijn maag niet.

In het late middaglicht is het terrein met de tienduizenden beesten net buiten het dorp op zijn mooist. Dan is de handel gedaan. Drijvers voeren hun kamelen en koken hun potje boven een vuur van gedroogde kamelenpoep. Ze drinken thee en roken *bidi's*, tabak gerold in bladeren. Ze zijn weinig toegankelijk en als het al tot een gesprekje komt, eindigt dit bijna altijd in een verzoek om geld of sigaretten. Als de woestijn na een week steeds leger wordt, is het tijd om verder te trekken.

Een paar honderd kilometer verder raak ik hopeloos verstrikt in de nauwe steegjes van Jodhpur. Als ik op een kruispunt niet meer voor of achteruit kan, brengt een jongetje op een crossfiets redding. Hij dirigeert rickshaws en brommers aan de kant en loodst me soepel door de stad met de vele blauw geschilderde huizen. Hij houdt stil voor *Nisha's Family Guesthouse*, waar hij blijkt te werken. Viju is twaalf, komt uit Nepal en helpt in het kleine hostel

van Nisha en haar familie. Het voelt als thuiskomen. Zoontje Monu wil uren cricket spelen, dochtertje Metali haar Engels oefenen, en Viju is altijd te porren voor een kaarttruc. Nisha en haar man Vinood zijn Jain-aanhangers. Ze respecteren al wat leeft. Geen vlees, vis, eieren én alcohol dus, ook niet voor mij, maar in deze betoverende stad en omringd door zoveel warmte is het nauwelijks een gemis. Het dakterras biedt uitzicht op het majestueuze Meherangarh-fort dat vanaf een heuvel de stad domineert. Jodhpur is een plek om duizend-en-één nachten te blijven, maar als ik er verliefd dreig te raken op een Nederlandse die er vrijwilligerswerk doet, vlucht ik met de Enfield naar Jaisalmer.

Boven een stoffige weg door een dor landschap cirkelen gieren. Overal liggen dode beesten. Varkens, koeien, een steenmarter. Wilde honden smullen van kamelenvlees op een bedje van autoruitsplinters. Een *chinkara*, een hertachtige met lange, puntige horens, schrikt van de Bullet en sprint de zandvlakte over. Vrouwen in kleurige sari's, hun armen en halzen vol goud, dragen koperen waterkettels en bundels hout op hun hoofden. Uit het warme woestijnzand doemt Jaisalmer op. De ommuurde stad en het fort erboven hebben in het late licht de kleur van honing. Via een steil en kronkelig pad met veel poorten rijden we het fort binnen. Nauwe steegjes leiden naar tempels, een paleis en een hostel met uitzicht over de woestijn rondom. Overdag is het heerlijk om te toeren over de zandvlaktes rondom Jaisalmer, of te verdwalen in de stad, maar het is zaak op tijd terug te zijn voor het spectaculair zakken van de zon. Die week bieden Indiërs voortdurend safari's aan, maar wie gaat er ongemakkelijk tussen twee bulden zitten als op de binnenplaats een Royal Enfield Bullet wacht?

Vanaf Jaisalmer passeren we *haveli's*, huizen met fresco's, rijden door de straten van Jaipur waar beschilderde olifanten



zwaar sleepwerk doen. Bij spookstad Fatehpur Sikri zijn er toeristen, die dansende beren aan een ketting fotograferen en zo een verderfelijke handel in stand houden. Vanzelfsprekend houden we ook halt in Agra waar de Taj Mahal staat.

Na zes weken en drieëneenhalf duizend kilometer keren we terug naar de straten van Delhi. Het plan was na een korte stop door te rijden naar de Himalaya, Nepal, Calcutta, *any way the wind blows*, maar een oude rugblessure is spelbreker. Ik ga op zoek naar een troonopvolger voor de Enfield. Lalli Singh biedt een beledigende prijs en valt af. Gelukkig loop ik een Rus tegen het lijf, Arkady. Hij werkt als klusjesman in een klooster bij St. Petersburg, en is tevens de basgitarist in een reggaeband. Arkady, die eruit ziet als een ongewassen Frank Zappa, zoekt een betrouwbare motor. We worden het snel eens. Hij belooft goed voor de Royal Enfield te zorgen. Hij zegt ook 'haar' als hij het over de motor heeft, dat voelt goed. Toch trekt mijn maag even later samen als ik vanuit een veel te volle en benauwde stadsbus de Enfield steeds kleiner zie worden. Ik voel me een junkie op weg naar een afkickcentrum.

Echte m

