

Al Capone in Zaandam

Anekdoten rond een passie van de auteur

Frank H.M. van der Heul

Al Capone in Zaandam



Anekdoten rond een passie van de auteur



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Autobiografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-22-0

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2017 Frank van der Heul
Omslagillustraties van de auteur
Uitgeverij Albatros - Amstelveen
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever
E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inhoud



Woord vooraf 5

Een rit om niet te vergeten 9

Al Capone in Zaandam 22

Bugskin brown en baby pink 36

Van glanzende grill tot vliegende vinnen 44

Een Plymouth voor driehonderd piek 55

Uitzonderlijk vervoer 59

Mijn laatste limousine 67

Mijn eerste Eend 74

Naar het hoge noorden 86

Museale meesterwerken 90

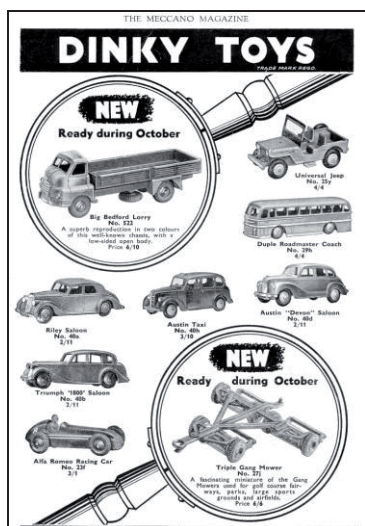
Woord vooraf



De op 27 april 1933 bij raadsbesluit benoemde Juliana van Stolbergstraat in het Amsterdamse stadsdeel Bos en Lommer, waar ik na de Tweede Wereldoorlog opgroeide en volop de ruimte had om te knikkeren, te priktollen, te badmintonnen, tikkertje, diefje met verlos en slagbal met rondjes te spelen. Op deze eind jaren vijftig vanuit de Bestevaerstraat in de richting van de Willem de Zwijgerlaan genomen foto staan ondermeer een Citroën Traction Avant, een Ford Popular, een Morris Oxford en een Skoda 1102; auto's die toen al geruime tijd meedingen. Juliana van Stolberg werd op 15 februari 1506 geboren op het kasteel Wernigerode in de Harz, als vierde kind van graaf Botho VII von Stolberg-Wernigerode en Anna von Eppstein-Königstein. Bij haar overlijden op 18 juni 1580 liet de moeder van Willem van Oranje honderdzestig kinderen en kleinkinderen na. (Coll. Auteur).

Mijn eerste auto was een vierdeurs Hudson Commodore sedan met een crèmekleurige carrosserie en een kastanjebruin dak met een hooggeplaatste ovaalvormige achterraut. Hij was elf centimeter lang, vier centimeter breed en was gemaakt in een fabriek aan de Binns Road in de Britse havenstad Liverpool aan de rivier de Mersey. Ik had de Hudson zien staan bij Splinter, die op de Bos en Lommerweg bij mij om de hoek een breed portiek deelde met koffie-, thee- en koekhandel Bibo. Hoewel een buurtzaak, verkocht Splinter geen goedkope prullen als het blikken speelgoed waar 'made in Hongkong' op stond. Een alarmrood en geel gelakte motorfiets met gehelmd berijder uit die Britse kroonkolonie, die ik eens voor mijn verjaardag kreeg, kon rijden nadat een insteeksleuteltje een paar keer was rondgedraaid. Nieuwsgierig als ik van nature was, had ik willen weten hoe het mechanisme precies werkte. Dat had ik beter kunnen laten. Toen ik de lipjes die de zaak bij elkaar hielden, voorzichtig met een pennenmesje omhoogduwde om de borgplaatjes weg te halen, braken sommige lipjes spontaan af en kon het resultaat van mijn onderzoeksdrijf gelijk de vuilnisbak in. De binnenkanten van de motorfiets waren bedrukt met Chinese karaktertekens en Engelse opschriften plus afbeeldingen van een mij onbekende groentesoort.

De etalage van Splinter was gevuld met het prijzige constructieve speelgoed van Meccano, Schildpad-plaspoppen die ‘mamma’ konden zeggen, pluchen beesten van Steiff uit Neurenberg, in het Oostblok door modelarbeiders gemaakte houten hobbelpaarden, legpuzzels en blokkendozen, priktollen met appel- en perenpunten, modelspoorreinen van Märklin en Trix, leren voetballen met een ventiel, de evenmin afgeprijsde autootjes van het West-Duitse merk Schuco, die dankzij een ingenieus mechanisme met een voelerwiel tje niet van tafel konden rijden, en op kanariegele doosjes geplaatste modellen van Dinky Toys.



Advertentie in Meccano Magazine. Vol. XXXVII, nr. 10, oktober 1952. (Coll. Auteur). Rechts: Hudson Commodore sedan van Dinky Toy. Het model van gegoten zamak in ongeveer de schaal van 1:43 is gebouwd van 1950 tot 1958. (Foto auteur).

De gestroomlijnde Hudson Commodore sedan kreeg een ereplaatsje op de houten ombouw van het opklapbed naast de kooi waarin de witte parkiet Monty zat als hij niet rondvloog of op een van mijn schouders was geland terwijl ik aan een bureautje mijn dagelijkse portie huiswerk deed. De *two-tone* Dinky Toy was een cadeau van Sinterklaas. Hoewel mijn geloof in zijn bestaan een paar jaar eerder een flinke deuk had opgelopen - ik zag hem in korte tijd achtereenvolgens in een winkel, in een taxi en in de tram met afwijkende kleding en mijter - en het er bij mij ook niet in kon dat Zwarte Piet presentjes in je schoen stopte en dat via de schoorsteenpijp deed, leek het me geen goed idee om mijn ouders van deze twijfels op de hoogte te stellen. Een gegeven paard, zoals het gezegde luidde, moest je nu eenmaal niet in de bek kijken. Een echte Hudson kwam ik maar een keer tegen. Dat was in de winter van 1964 toen ik met mijn stapmaat Dick foto's maakte op het terrein van autosloperij Het Kneusje aan de Velsersweg ten westen van Sloterdijk. Pas vele jaren later, toen ik me beroepshalve met de geschiedenis van de auto ging bezighouden en als redactiemedewerker van *het Automobiel* artikelen en vervolgens ook boeken over dit onderwerp publiceerde, heb ik verschillende Hudsons in binnen- en buitenland gefotografeerd. De Dinky Toy die ik op 5 december 1950 op pakjesavond kreeg, verging het zoals veel speelgoed uit mijn jonge jaren. Ik kreeg andere interesses, het oude speelgoed ging in een doos naar zolder waar het stond te verstoffen, en op gegeven moment besloot mijn moeder om daar onder het dak eens grondig op te gaan ruimen. Tijdens een korte vakantie in de herfst van 1978 toen het Britse pond sterling een aantrekkelijke wisselkoers had, vond ik in een rommelwinkeltje in de badplaats Brighton een met de hand in donkerblauw overgeschilderde Hudson Commodore sedan, en die Dinky Toy staat nu prominent in een boekenkastje naast het bureau in mijn werkkamer.





DRIE MAAL KAMPIOEN!



Zie de nieuwe Hudson! Kampioen op het gebied van veiligheid! Kampioen op het gebied van snelheid! Kampioen op het gebied van comfort!

* * *

Laag als een torpedo... snel als de wind... zachtzinnig te zweven... zijn specifieke onafhankelijke Hudson-veering maakt iedere weg tot een gladde baan... zijn verbeterde besturing en super-cushion 15 X 7-10 banden maken het rijden tot een nieuwe sensatie... ruime krachtreserve... zijn dubbel-hydraulisch stuurmechanisme geeft hem aan de grond, zelden. U het pedaal bevoert... zijn ruime, voorstijgende zitbanken geven U het gevoel van

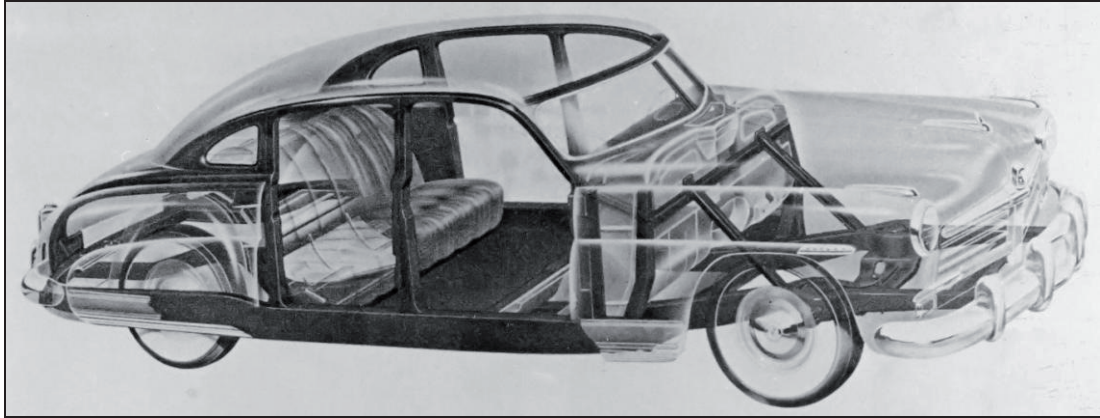
Wien erin slaagt op zijn aankoopvergunning een HUDSON te bemachtigen, rijdt in een kampioenswagen van overbetrouwbare voornameid!

HUDSON

IMPORTEURS: ALGEMENE GARAGE & AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ
Stadhouderskade 89-90, Amsterdam • tel. 28216-29439

Een Hudson Commodore Eight sedan op het terrein van de voormalige autosloperij Het Kneusje aan de Velsersweg bij Sloterdijk in 1964. Rechts: 'Laag als een torpedo... snel als de wind... comfortabel als een huiskamer.' Advertentie uit 1948 van de importeur. (Coll. Auteur). Onder: een gerestaureerde Hudson Commodore Eight sedan met een Belgisch kenteken tijdens een oldtimerveiling bij Lips Autotron in Drunen in de jaren tachtig. (Foto auteur).



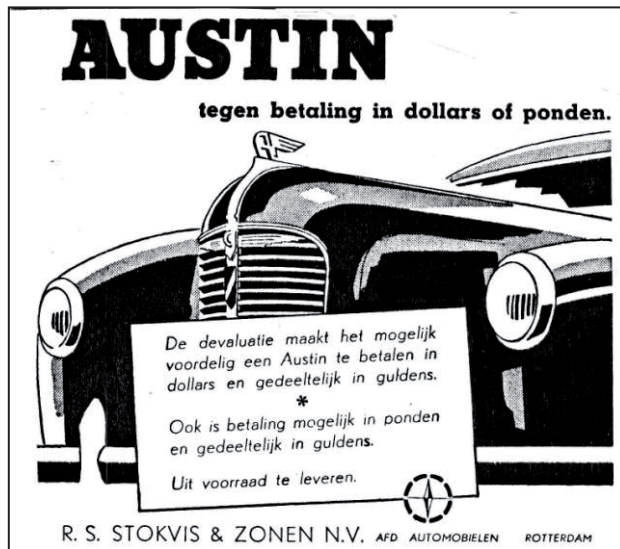


In 1948 trad de Hudson Motor Motor Car Company uit Detroit met een totaal nieuw concept voor het voetlicht, waarin zestien miljoen dollar was geïnvesteerd. Dit nieuwe model had het laagste zwaartepunt van alle destijds in serie geproduceerde Amerikaanse personenwagens. Omdat de vloerbodem lager lag dan de portierdrempels van de zelfdragende carrosserie, stapte men als het ware omlaag in deze Hudsons in, zodat ze de bijnaam 'Step-down' kregen. De lage en aerodynamisch gevormde wagens van het in 1908 opgerichte concern werden geïmporteerd door de Algemene Garage & Automobiel Maatschappij met een vestiging op de Stadhouderskade 89-90 in Amsterdam. In 1950 kon de Nederlandse automobilist kiezen uit de Pacemaker sedan met een 3,8 liter zescilinder-lijnmotor van 112 pk (prijs circa 12.500 gulden), de Commodore Six sedan met een 4,28 liter zescilinder in lijn van 121 pk (prijs circa 14.750 gulden) en de Commodore Eight met een 4,17 liter achtcilinder lijnmotor met een vermogen van 128 pk, die circa 15.750 gulden op moest brengen. Dat genoemde prijzen niet exact werden gegeven kwam omdat ze gedeeltelijk in dollars moesten worden betaald. Elke Hudson had een wielbasis van 3,15 meter, onafhankelijke voorvering met schroefveren, hydraulische trommelremmen van Bendix en een gesynchroniseerde driersnellingsbak met stuurschakeling. Een semiautomatische Warner-overdrive of een HydraMatic automatische transmissie met vloeistofkoppeling, die Hudson van General Motors betrok, konden op bestelling door de importeur worden geleverd. In 1950 bestond het Nederlandse personenwagenpark uit 138.625 eenheden, waarvan 904 Hudsons.



Een nog goed restaureerbare Hudson Commodore Eight Custom sedan uit 1951, die de auteur zesendertig jaar later tijdens een rondreis door de Verenigde Staten bij een pompstation in het plaatsje Shelbyville in Kentucky tegenkwam. (Foto auteur).

Een rit om niet te vergeten



AUSTIN
tegen betaling in dollars of ponden.

De devaluatie maakt het mogelijk voordelig een Austin te betalen in dollars en gedeeltelijk in guldens.

*

Ook is betaling mogelijk in ponden en gedeeltelijk in guldens.

Uit voorraad te leveren.

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V. AFD. AUTOMOBIELEN ROTTERDAM

‘Tegen betaling in dollars of ponden.’
Advertentie uit 1949 van de importeur.
(Coll. Auteur).

Nederland anno 1948. Het nationale personenwagenpark bestond uit 86.365 exemplaren. In de straat waar ik opgroeide stonden welgeteld zes auto's, waaronder een vooroorlogse DKW Reichsklasse met een houten carrosserie en een tweetaktmotor die de voorwielen aandreef. Het merk met initialen die wij broekies via oudere jongens kenden als 'Duwen Kweekt Wilskracht' en 'Duitse Kinder Wagen'. Drie jaar na de alles verwoestende oorlog was Duitsland uit en Noord-Amerika zwaar in. Groot-Brittannië bevond zich daar, voor wat haar producten betrof, tussen in. Nederland zat op de bon. Er was een tekort aan zowat alles, van textiel, woningen en treinen tot braadvet. De kort voor het uitbreken van oorlog door de overheid ingestelde distributie was nog steeds van kracht. Het wekelijkse rantsoen aan bonnen was voldoende, maar van enige luxe kon niet worden gesproken. Zo konden rokers bij voorbeeld slechts vijftig 'cigaretten' per week krijgen, en in restaurants mochten warme maaltijden uit niet meer dan vier gangen bestaan: soep, hoofdgerecht, een toetje en fruit van het seizoen. Buiten de hoofdschotel mocht geen vlees worden verwerkt in soep of nagerecht. Bij de koffie of thee mocht hooguit veertig gram gebak of koek worden verstrekt. Gebakken aardappelen stonden niet op het menu en patat frites mocht alleen worden bereid in zaken die daar een speciale toewijzing voor voedingsvet hadden gekregen. Vanwege het gebrek aan palmolie als grondstof voor margarine was de walvisvangst na lange tijd weer hervat. De bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij van olietanker tot traankokerijschip verbouwde *Willem Barendsz (I)* was op 27 oktober 1946 naar het Zuidpoolgebied vertrokken. Bij deze eerste afvaart stonden drommen belangstellenden langs de oever van het IJ en speelde de hoofdstedelijke politiekapel het Wilhelmus.

Dik worden was er drie jaar na de bevrijding niet bij, hoewel de fabrikant van Halitran dat wel beweerde. Het was de merknaam van Noorse levertraan en zat in een donkergroene fles, die bij ons thuis onder in een gootsteenkastje op een oude krant werd bewaard. Het vettige spul waarvan je elke avond tegen heug en meug een eetlepel moest slikken, werd aangeprezen als het middel om binnen vijf weken drie kilo aan te komen, en het was ten zeerste aanbevolen tegen de voor kinderen dreigende Engelse ziekte. De rijkdom aan vitamines van Halitran bevorderde een rechte rug, sterke beenspieren, een gezond en mooi gebit en een borstkast waar Tarzan jaloers op zou zijn.

In april 1948 en nog geen maand na de oprichting van de West-Europese Unie besloten zeventien landen, waaronder Nederland, tot de oprichting van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking. De oprichting van de OEES was in sterke mate door de Verenigde Staten afgedongen. Dit om West-Europa te behoeden tegen de communistische expansiedrift en om de oude handelspartners weer in het zadel te helpen. In juni van het voorgaande jaar had Washington een grootschalig ondersteuningsprogramma voor dit doel aangekondigd. Door middel van het naar de Amerikaanse Minister van Buitenlandse Zaken, generaal George C. Marshall vernoemde hulpprogramma zou zeventien miljard dollar ter beschikking worden gesteld aan, in principe, alle Europese landen. Op 28 april 1948 arriveerde de *Noorddam* van de Holland-Amerika Lijn in de thuishaven Rotterdam met een lading van vierduizend ton tarwe. Deze eerste vorm van Marshallhulp betekende het begin van het einde van de schaarste. Stapsgewijs werd de distributie hierna opgeheven, te beginnen met rijwielen, fietsbanden, en serviesgoed op dinsdag 10 februari. Op 18 oktober werd de distributie van autobanden opgeheven en op eerste kerstdag volgden motorrijtuigen. Datzelfde jaar kregen alle schoolkinderen uit de kustplaatsen vrijaf, nadat miljoenen coloradokevers op de stranden waren aangespoeld. Gewapend met emmers, jampotjes, blikken trommels en dozen trokken mijn leeftijdsgenoten samen met gemeentearbeiders, politieagenten en andere vrijwilligers ten strijde om de insecten te vangen, die grote schade konden aanrichten aan land- en tuinbouwgewassen. In juli won Fanny Blankers-Koen vier gouden plakken tijdens de Olympische Spelen in Londen. Haar terugkomst was volgens *de Volkskrant* een zegetocht, welke die van Sinterklaas met stukken sloeg. Ze kreeg een vorstelijke rijtoer in een landauer met vier schimmels ervoor en werd op het stadhuis ontvangen door burgemeester Arnold d'Ailly. Toen de 'vliegende huisvrouw' met haar gezin naar de Cineac ging, om op het Polygoon filmjournaal haar eigen prestaties te kunnen bekijken, liep het verkeer in de Reguliersbreestraat volkomen vast. In augustus vierde koningin Wilhelmina haar vijftigjarig regeringsjubileum, en trad ze een maand later af ten gunste van haar dochter Juliana. Ter gelegenheid van de festiviteiten rond de troonswisseling verstrekte de overheid extra snoepbonnen. In dat jaar ook werd ergens in het land een Austin A-70 Hampshire Saloon verkocht aan iemand die er het lieve sommetje van 7610 gulden voor neertelde. Het vierdeurs model, uitgevoerd in British racing green, zou zestien jaar later de mijne worden. Een automobiel met een fraaie vormgeving, die mijn budget eigenlijk te boven ging en een nogal eigenzinnig rijgedrag vertoonde.



Een A-70 Hampshire Saloon met een laat provinciaal kenteken dat bij Zuid-Holland hoorde. Het zesruits model werd in 1948 door de Austin Motor Company Limited uit Longbridge, Birmingham, in productie genomen. Zestien jaar later kocht ik een dergelijke Austin van een collega bij rouwdrukkerij De Haan op de Bloemgracht in de Amsterdamse Jordaan. (Coll. Auteur).

Zeker, de Austin A-70 Hampshire Saloon was in zijn tijd een echte limousine. Een ruime vijf- tot zespersoons sedan met vier portieren en zes zijruiten. De Dunlopillo schuimrubber zittingen waren met echt leer bekleed, op de vloer lag dik tapijt waar je bij wijze van spreken je kleingeld of je autosleutels in kon kwijtraken, en de achterbank was voorzien van een brede, neerklapbare armsteun. Leren handlussen veerden vanzelf naar achteren wanneer ze niet belast werden. Wat minder gelukkig getekend waren de instrumenten, die met zijn allen in het midden van het paneel waren gegroepeerd. De chauffeur moest zodoende het hoofd stevig draaien om de gevraagde informatie te kunnen aflezen van de grote ronde klok met snelheidsmeter, totaal en dagteller, die aan weerszijden werd geflankeerd door twee rechthoeken. Daarin trof men de olie- en benzine-meter, ampèremeter, en de koel- en laadstroom indicatie. Het geheel werd op luxe wijze afgerond door twee afsluitbare handschoenenkastjes. Austin bracht met deze 4,25 meter lange Saloon een gedistingeerde automobiel op de markt met een royale instaphoogte van 1,09 meter. Heren met hoed op hadden hier geen moeite om zich achter het driespaaks stuurwiel te posteren.

De in september 1948 uitgebrachte A-70 Hampshire had dezelfde motor als de Sixteen, die tussen 1945 en 1949 in productie was. Doorwrochte techniek, zoals men mocht verwachten van dit concern, dat het zwaartepunt legde op langdurige betrouwbaarheid zonder al teveel spectaculaire prestaties. Austin was hier te lande op dit tijdstip het meest gevraagde Britse automerk, op de hielen gezeten door concurrent Morris. Doch met een marktaandeel van 3298 exemplaren - waarvan 1361 nieuw gekocht in 1948 - was het duidelijk dat rijdend Nederland niet in de rij voor een Austin stond. Een van de belangrijkste argumenten daarvoor was het feit dat men in die periode met guldens en ponden sterling over de brug moest komen bij de aankoop van een auto 'made in England'. Door een groot gebrek aan deviezen paste de overheid een aankoopvergunningenbeleid toe, dat bepaalde wanneer iemand aan de beurt was. Wie het motorvoertuig voor zakelijke doeleinden gebruikte, kreeg voorrang op de ellenlange lijst. Wie na verloop van tijd bericht kreeg dat het zover was, hoefde overigens niet op stel en sprong naar de dealer van het favoriete merk om een model uit te kiezen. De Rijksverkeersinspectie maakte de dienst uit en men kreeg een auto toegewezen uit de op dat moment bestaande voorraad. Er ontstond een zwarte markt voor aankoopvergunningen en in bepaalde gevallen betaalde men grif bedragen tot tien mille om eraan te komen. Omdat het de Nederlandse schatkist vooral ontbrak aan Amerikaanse dollars en Britse ponden, waren het in die eerste periode van na de bevrijding vooral fabrikanten van populair geprijsde Franse merken als Citroën en Renault die hier te lande goede zaken deden.

Bij de Britse bureaus was de situatie al niet beter. Hoewel Groot-Brittannië tot de overwinnaars van de oorlog hoorde, sloot de economische situatie van het eiland daar niet erg op aan. Er was een tekort aan voedsel, kleding, sigaretten, whisky, bier, benzine, woningen, meubilair en schoeisel. Eieren waren voorlopig alleen in poedervorm verkrijgbaar en vrouwen verfdien hun benen bruin omdat kousen onbetaalbaar waren. Met een dringend gebrek aan ruwe grondstoffen, de politiek snel veranderende koers van sommige Dominions, die steeds meer druk op de ketel zetten om tot onafhankelijkheid te komen, en een productieapparaat dat behoorlijk was aangeslagen in de achterliggende oorlogsjaren, was Engeland nog volop bezig met herstelwerkzaamheden. De Britse auto-industrie richtte zich grotendeels op exportdoeleinden richting USA om maar zoveel mogelijk harde dollars binnen te loodsen. Terwijl de ontwerpafdeling in Longbridge, Birmingham, overuren maakte om Austin bijtijds te laten aansluiten bij de veranderende constructiemethodes (zelfdragend koetswerk en ponton vormgeving) werd er naar Uncle Sam gelonkt met typen als de A-70 Hampshire. De Austin Motor Company had haar naoorlogse producten al onder de aandacht gebracht van rijdend Amerika met de A-40, de Devon en de Dorset. Van die Saloons met twee of vier portieren waren de verkoopresultaten echter onder de maat gebleven. Automobilisten uit het land dat niet door oorlogsschade was getroffen, die iets uit de Britse

keuken wilden, kozen voornamelijk voor sportwagens van MG, Singer, Sunbeam of Jaguar. Bij Austin probeerde men het in tweede instantie met de A-70 Hampshire, die een opmerkelijke spatbordbelijning had; een die met weinig fantasie kon worden vergeleken met die van een grote Buick. Het was een lijn die General Motors de 'sweepspear styling' noemde en waar Buick al in oktober 1945 mee voor de dag was gekomen. Patent was op deze vormgeving zo te zien niet wereldwijd aangetekend. Naast Austin was het de Britse autofabrikant Lea-Francis, die de spatbordvormgeving van haar type 14 brutaalweg een 'exclusive design' noemde, en ook BMW trad begin jaren vijftig ten tonele met een Buick-achtige zijlijn via het type 501. Genoemde stilering, die bij de Austin Devon/Dorset nog voorbij het voorwiel omlaagging, werd bij de A-70 Hampshire omhoog gebracht om in een lange doorlopende lijn aan te sluiten op de curve van het achterspatbord. Een ander populair en uit de Verenigde Staten overgewaaid onderdeel bij de middenklasser uit Longbridge, Birmingham, waren de afdekplaten op de achterste spatschermen. Het zag er zeker fraai uit, maar bij een lekke band kostte het enige tijd om die 'fenderskirts' te verwijderen.



Een Austin A-70 Hampshire van een Belgische liefhebber met 'fenderskirts' uit 1949. De ruime kofferbak kon nog worden vergroot door het omlaag scharnierende deksel open te laten. (Foto auteur).

Uitgerust met een 2199 cc-viercilinder kopklepmotor (boring en slag 79,4 x 111,1 mm) was de A-70 Hampshire in staat om bij 3800 omw/min een vermogen te leveren van 68 pk. Het maximum koppel van 15 kgm werd bij 2200 toeren bereikt en de compressieverhouding bedroeg 6,8: 1. De ongeveer 1,2 ton zware A-70 was daarmee een wagen die bij volgas hondervijftwintig kilometer per uur in het vooruitzicht stelde en gemiddeld een liter brandstof nodig had om zeveneneenhalve kilometer verder te komen. Een verbruik dat zeker in het land van herkomst, waar het door de overheid afgegeven credo 'zuinig aan, dan breekt het lijntje niet' gold, als ongunstig werd beschouwd. De benzine was er schaars en bleek

sinds VE-day (Victory Europe, het einde van de oorlog in Europa) met maar liefst 75 procent in literprijs te zijn gestegen. De Austin Motor Company, die in 1949 nogmaals op de Amerikaanse markt mikte met de A-90 Atlantic en vervolgens met A-40 Sports, moest het dus duidelijk hebben van buitenlandse verkoopresultaten. Of men zich veel illusies maakte in deze valt te betwijfelen. De A-70 Hampshire met een gelast perstalen frame met langsliggers (doosvormig over de totale lengte), onafhankelijke voorwielophanging en uitgevoerd met een vierversnellingsbak met de hoogste drie gesynchroniseerd, werd al in 1951 uit productie genomen. Ervoor in de plaats kwam de A-70 Hereford, die vier in plaats van zes zijruiten en een zelfdragende carrosserie had. R.S. Stokvis & Zonen N.V. uit Rotterdam, die Austin importeerde en niet minder dan honderdveertig subdealers bevoorraade, bood op dat moment ook de A-70 Countryman aan. Wat men in de Verenigde Staten een stationwagon noemde, werd bij Austin omschreven als een Estate. Een vijfdeurs combi met houtversieringen aan het exterieur waarin, volgens Stokvis, ook verre reizen een pretje waren. 8,31 Mille stond er op het prijskaartje en dat was de ondernemersprijs. Ergo, zonder omzetbelasting.

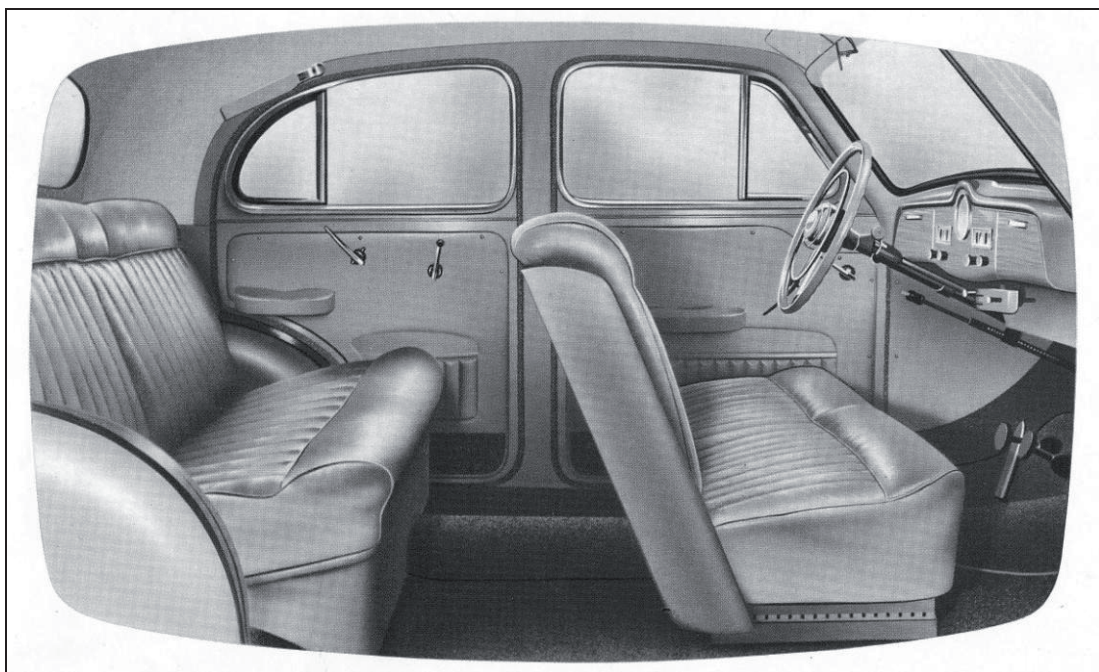
De aankoopvergunningen die de Nederlandse overheid sinds de bevrijding verstrekke, werden gelukkig aan het begin van de jaren vijftig stapvoets ingeruild, zodat de koper steeds meer zelf kon bepalen wanneer men een motorvoertuig kon en wilde aanschaffen. Ook de prijzen bij merken als Austin en Morris waren inmiddels gebaseerd op guldens. Dit in tegenstelling tot die van Bentley, Bristol, Daimler, Jaguar en Rolls-Royce. Het Nederlandse marktaandeel van Austin was in 1952 opgelopen tot 8640 personenwagens op nieuw kenteken en dat had veel te maken met de dat jaar in ons land geïntroduceerde A-30 met een 803 cc-viercilinder kopklepmotor van 28 pk. Het was de nieuwste uitvoering van de Austin Seven, waarvan het eerste type in 1922 op de markt was gebracht met de nogal ambitieuze verkoopleuze 'Motoring for the Millions.' In 1959 verscheen de vijfde auto met die typeaanduiding. De Seven 850 Mini van British Motor Corporation (de fusie tussen Austin en de Nuffield Group – Morris, MG, Wolseley en Riley in 1952) was een revolutionair ontwerp van de in Izmir in Turkije geboren sir Alec Issigonis met een dwarsgeplaatste motor, voorwielaandrijving, onafhankelijke wielophanging rondom en rubbervering.



De zestien jaar oude in British Racing Green gelakte Austin A-70 Hampshire Saloon die ik in juni 1964 kocht voor 350 gulden. Het kenteken werd in 1955 afgegeven. (Foto's Tony ten Hage).

Op maandag 2 maart 1964 begon ik aan een nieuwe baan. Het werk als handzetter bij de sinds 1912 op de Bloemgracht in volksbuurt de Jordaan gevestigde rouwdrukkerij J.F. de Haan, zo bleek al snel, was saai en eentonig. De tekst die op het drukwerk kwamen, was op namen, tijdstippen en begraafplaatsen na vrijwel steeds dezelfde en begon met koppen als:

‘Met diep leedwezen geven wij kennis’, of ‘Toch nog onverwacht ging van ons heen...’ Zulke overlijdensbrieven eindigden ook vaak met de regel: ‘Liever geen bezoek en geen bloemen.’ Maar omdat de eigenaar niet bij de grafische federatie met zijn protectionistische regels was aangesloten kon hij zijn eigen prijzen bepalen en verdiende ik met honderdveertig gulden bruto in de week een stuk beter dan wat de Cao van deze bedrijfstak voorschreef. Ik stond achter de zetbok van kwart over acht tot halfzes en met een uur middagpauze had ik alle tijd om met mijn bij Cor Olie in de Jan van Galenstraat op afbetaling gekochte Avaros Record naar huis te rijden voor de broodmaaltijd. Op maandag echter duurde de schaft maar twintig minuten, want ook in het weekend gaven mensen de geest en waren voor deze sterfgevallen eveneens rouwkaarten met zwarte of paarse randen, condoleanceregisters, overlijdensbrieven en dankbetuigingen nodig. Ook als het weer omsloeg, moest ik rekening houden met overwerk. Wanneer het snikheet of steenkoud werd, stierven meer ouden van dagen dan gewoonlijk volgens mijn werkgever. Ik vond het best, want overwerk betekende meer geld in mijn loonzakje.



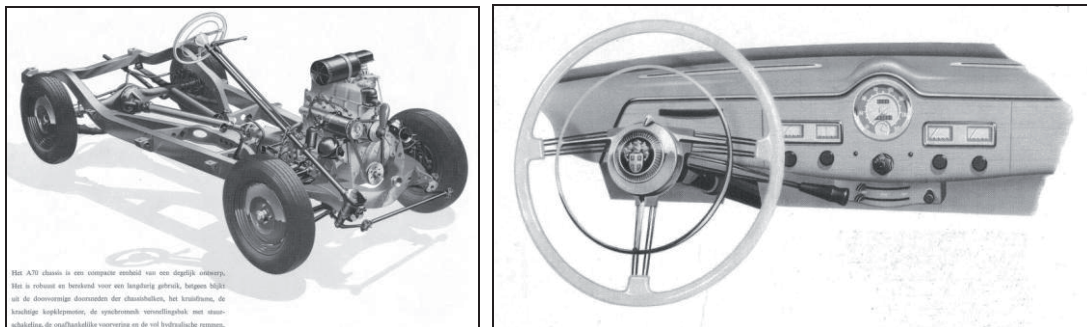
Het interieur van de Austin A-70 Hampshire. Evenals de voorbank met asbakjes in de rugleuning was ook de achterbank voorzien van Dunlopillo schuimrubberkussens en met rundleer bekleed. Op de vloer lag dik tapijt en verder waren de portieren voorzien van armsteunen, die tevens gebruikt konden worden om de portieren met drukknop vergrendeling dicht te trekken. (Coll. Auteur).

Ik heb me later weleens afgevraagd waarom ik aan die impuls gehoor gaf. Ik had al een brommer en wilde nu ook een auto. Ik keek in de krant, maar wat daarin werd aangeboden ging mijn budget te boven. Een tip om eens naar de automarkt op het Stadionplein te gaan, bleek verspilde tijd. Te midden van zoveelstehandjes had ik even staan watertanden bij een begin jaren vijftig Riley 1,5 Litre RM-sedan. Verstandigerwijs liet ik het daarbij vanwege de verdachte roestbruine vlekken op locaties waar het pegamoïde (een soort kunstleer) overtrokken houten dak overging in het plaatstalen casco. Toen de snel gebekte verkoper de motor op mijn verzoek even startte, dacht ik dat deze Britse wagen op dieselolie reed.

De doorslag gaf mijn collega Evert die de Heidelberger degelpers bediende en soms met een donkergroene Austin A-70 Hampshire op de Bloemgracht parkeerde. De wagen was in

goede staat van onderhoud. De drukker had er vijf jaar met plezier in gereden, maar wilde ervan af omdat hij een Opel Olympia Caravan wilde kopen, zodat hij de komende vakantie alle kampeerspullen in een keer naar de camping kon brengen. Voor driehonderdvijftig gulden kon ik de wagen overnemen. Daar voelde ik wel voor en maakte een afspraak. Op een vrijdagavond ging ik naar de Tugelaweg in de Transvaalbuurt in Amsterdam-Oost en bekeek de langs de stoep geparkeerde auto met lekenogen van onder naar boven. Toen ik de prijs hoorde was ik gelijk verkocht. Zulke wulpse rondingen in het plaatwerk zag je tegenwoordig niet vaak meer op de weg en dan was er nog die fraaie gevleugelde A als motorkapembleem. De Austin had het kenteken SP-61-97, een nummer dat negen jaar geleden door de Rijksdienst voor het wegverkeer was afgegeven.

‘Rooie’ Kootje Gooier kende ik van de Phonobar op de hoek van de Herengracht en het Thorbeckeplein, de Cave onder nachtclub Moulin Rouge waar ze jazz in de jukebox hadden en van een handvol feesten. Zijn bijnaam had niets met sympathie voor het arbeidersparadijs achter het IJzeren Gordijn te maken, maar sloeg simpelweg op de kleur van zijn haar. De marktkoopman die bij me in de buurt woonde was met me meegegaan. Niet alleen had hij een rijbewijs, maar ook technische kennis. We maakten een proefrit, waarna ik Evert betaalde en hij me de autosleutels gaf en een geel linnen kentekenbewijs, waarop al drie andere namen waren getypt. Terwijl Kootje geroutineerd naar de Bos en Lommerbuurt reed, zat ik comfortabel naast hem en voelde me de koning te rijk. Nu nog even het rijbewijs halen, een W.A.-verzekering afsluiten en dan met de Austin op vakantie naar zonovergoten oorden. In mijn op hol slaande verbeelding zag ik al een paar mooie meiden langs de snelweg staan liften. Voor wat er daarna kon gebeuren had ik geen fantasie nodig. Dat je voor een auto ook wegenbelasting moest betalen, daar stond ik geen moment bij stil.



Het gelast persstalen frame met langsliggers en het dashboard met centrale teller en rechthoekige metertjes van de Austin A-70 Hampshire. (Coll. Auteur).

Normaliter sliep ik op zaterdag een uurtje uit, maar dit keer stond ik vroeg op en reed met Kootje naar Sloterdijk. Op de Hemweg bij de assemblagefabriek van Ford aan het Noordzeekanaal kon je op dit tijdstip een kanon afschieten en was het mijn beurt om achter het stuur te gaan zitten. Starten, frictiepedaal intrappen, in zijn een schakelen met de stuurversnellingspook, beetje gasgeven, in de achteruitkijkspiegel kijken bij het wegrijden, sturen in de bochten, afremmen inclusief een noodstop, achteruitrijden in een rechte lijn en inparkeren tussen twee stukken hout die Kootje op de weg had gelegd. Na een stijf uurtje oefenen had ik de grondbeginselen van het autorijden onder de knie en voelde me een hele Piet. Toen ik thuis kwam had ik geen moeite om de Austin tussen de dofzwarte Citroën Traction Avant en de muisgrijze Ford Anglia van de burens te zetten.

‘Trouwens, voor ik het vergeet,’ zei Kootje bij het uitstappen. ‘Ik hoorde in de Phonobar dat Joop Neus komende vrijdagavond een feest geeft. Het zal een latertje worden want zijn ouwelui zijn naar de Achterhoek op familiebezoek. Als je zin hebt kom dan ook en als je nog

een paar leuke mokkels kent, neem die dan ook mee want daar is altijd gebrek aan. Het is trouwens een Amerikaanse partje, dus zelf drank meenemen en geen Pleegzuster Bloedwijn of van die mierzoete Kaapse Springbok waar je knallende koppijn krijgt door er alleen maar aan te ruiken’.

‘Een kratje champagne dan maar,’ zei ik, de Austin afsluitend. ‘Woont Joop niet in Hartenstraat aan de kant van de Keizersgracht?’

‘Ja. Op welk huisnummer weet ik niet precies meer. Ga maar gewoon op het kabaal af, dan kan het niet missen.’

In een opwelling zei ik met de auto te komen, maar dat praatte Kootje me met klem uit het hoofd. Het centrum in zonder rijbewijs, verzekering en wegenbelasting was misschien heel spannend. Maar de politie zou daar zeker anders over denken en dan nog niet gesproken over wat er bij een aanrijding gebeurde. Hij had natuurlijk helemaal gelijk, maar ik was eigenwijs en moest zo nodig de blits maken.



De driepersoons met leer beklede achterbank met Dunlopillo schuimrubberkussens van de Austin A-70 Hampshire. De leren handlussen veerden vanzelf naar achteren als ze niet werden gebruikt en daarmee de deuropeningen vrijlieten. (Coll. Auteur).

Het was geen vrijdag de dertiende toen ik tegen halfnegen met de schoongeboende en goed in de was gezette Austin de straat uitreed en op weg ging naar het feest. Leuke mokkels had ik helaas niet in mijn adresboekje staan, maar op de achterbank stond een doos met pijpjes pils. Bij de kruising van de Willem de Zwijgerlaan en de Jan van Galenstraat sloeg ik linksaf en passeerde het Hallen Theater. *The Birds* van ‘master of suspense’ Alfred Hitchcock stond bij die buurtbioscoop op het programma. Het was rustig op de weg en ik zat ontspannen achter het stuur. Voorbij de Centrale Markhallen stonden een paar auto’s in de rij voor de geopende brug over de Kostverlorenvaart. Ik remde bijtijds af maar trapte kennelijk niet diep genoeg op het pedaal. Ik week naar links uit, maar het was al te laat en ruim twaalfhonderd kilo wagengewicht kwam langzaam maar zeker tot stilstand tegen de achterkant van een witte Opel Kapitän. Ik stapte uit en keek geschrokken naar een flinke deuk in het rechter voorspatbord van de Austin. Die zat net onder de koplamp, waarvan het glas was gebroken. Op het wegdek lagen ook de restanten van een achterlichtkapje van de Opel. Hoe had ik zo stom kunnen zijn. Ik had gewoon met de brommer moeten gaan met een zakflacon Angus Mackay whisky of Vieux als bijdrage voor dat feest. Ik kon me wel voor mijn kop slaan. Als de politie erbij werd gehaald, dan zwaaide er wat en kreeg ik een forse boete voor het rijden zonder geldige papieren, verzekering en wegenbelasting. De man in een lichtbruin kostuum die naast me was komen staan had een woedende blik in zijn ogen en vroeg of ik soms had zitten slapen achter het stuur. De brug was inmiddels weer omlaag gegaan en het verkeer op gang gekomen. Nadat we onze auto’s tegen de stoerprand hadden gezet, wilde de eigenaar van de Opel mijn papieren zien. Hij had duidelijk haast en vond het niet nodig om de politie erbij te halen. Met een mate van zelfbeheersing waar ik me later over verbaasde, zocht ik in

al mijn zakken, haalde de handschoenenkastjes overhoop en keek jachtig onder de voorbank, en zei toen dat ik mijn rijbewijs tot mijn spijt thuis laten liggen.

‘Hoogst onverantwoordelijk jongeman, en strafbaar bovendien. Kun je je op een andere manier legitimeren?’

Nou, als meneer genoeg wilde nemen met een briefkaart van de Inspecteur van de Militair Geneeskundige Dienst. Die had ik wel op zak en daarop stond niet alleen dat ik bloedgroep A positief had, maar ook mijn naam en adres. Hij bekeek het stuk papier van het Departement van Defensie en wilde toen ook mijn kentekenbewijs zien. Ik gaf het hem. Gelukkig was ik zo verstandig geweest om dat een paar dagen eerder op het postkantoor op de Bos en Lommerweg bij de Hoofdweg op mijn naam te laten zetten. De man schreef mijn gegevens op in een zakagenda met leren omslag en zei dat ik de komende week een brief van hem kon verwachten met het bedrag van de schade en het nummer van zijn girorekening waarop het moest worden overgemaakt. Hij maakte er verder geen woorden aan vuil en reed even later weg. Nadat ik de glasscherven en stukken rood plastic van de weg had gehaald en in de doos met pils had gegooid, ging ik terug naar huis. Zin in een feest had ik niet meer. Ik voelde me een onvoorstelbare idioot, maar ik had mijn lesje geleerd. Eerst een rijbewijs halen en pas dan weer in de auto stappen. Ik parkeerde de Austin voor de deur van de ouderlijke woning en liep naar de stalling verderop in de straat om mijn brommer te halen. Een paar pilsjes in de Phonobar leken met de beste remedie om van mijn depressieve stemming af te komen. In het stampvolle jazzcafé klonk de filmmuziek van *Les Liasons Dangereuses* en zag ik Tony aan het einde aan de bar zitten. ‘Nog twee weken maatje, dan liggen we bruin te bakken aan de Costa Brava,’ zei hij toen ik naast hem was komen staan.



De schade aan de Austin A-70 Hampshire na de aanrijding. (Foto auteur).

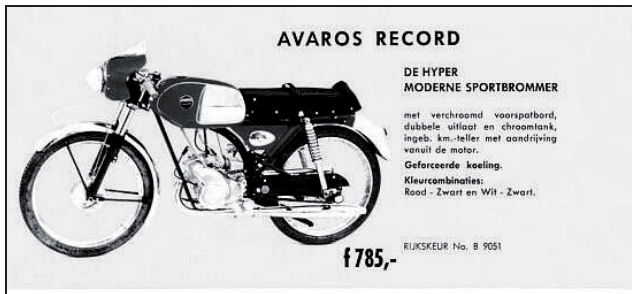
Het was Kootje die me een vakantie in Spanje had aangepraat. Het was op een avond dat het pijpenstelen regende en er een paar keer kort achter elkaar was aangebeld. Hij kwam de trap op met een langharig meisje met opvallend grote borsten in zijn kielzog. Ik werd voorgesteld aan Marieke, die van onder de Moerdijk sprak en een tikkeltje loenste. Kootje bromde iets over pokkenweer en hing een montycoat aan de kapstok. In mijn kamer maakte hij een tas openen zette een mandfles met Rioga voor me neer, waar hij nog geen twee piek voor had betaald. Terwijl we de wrang smakende wijn soldaat maakten hemelde hij de Costa Brava op alsof hij voor een reisbureau werkte. Het was gewoon krankjorum, zo goed koop als het daar was. De zon scheen, nee brandde van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Toen zijn vriendin

even naar het toilet was begon Kootje over Scandinavische meiden die bij bosjes op het hagelwitte zandstrand lagen te wachten op gasten zoals wij. Als hij Marieke niet had ontmoet, nou, dan wist hij het wel en ging hij zo met me mee. Ik had met enige twijfel naar hem geluisterd. Zijn verhalen kon je maar het beste met een flinke schep zout nemen. Kootje was immers niet voor niets marktkoopman en standwerker. Toen hij me echter wat foto's liet zien, die hij net bij de drogist had laten afdrukken, nam ik hem wat serieuzer en vertelde ik Tony een paar dagen later in de Phonobar over wat ik had gehoord. Ik had hem afgelopen december leren kennen bij Silko in de Monnikenstraat. Bij deze zevenmans zeefdruk- en offsetdrukkerij, die gespecialiseerd was in het maken van stickers voor bierglazen, werkte ik als aankomend reproductiefotograaf en vormvoorbereider vijfenveertig uur in de week. Een nettoloon van zestig gulden was de reden dat ik al tijdens de proeftijd naar wat anders uitkeek en bij de rouwdrukkerij op de Bloemgracht terecht was gekomen.

Ook Tony had nog geen vaste plannen voor de vakantie, en de smeug vertelde verhalen van Kootje deden de rest. In het zomerhuisje van zijn ouders op het tuincomplex bij de Utrechtseweg stippelden we een route op de kaart uit die grofweg over Brussel, Parijs, Montargis, Nevers, Clermont-Ferrand, Millau en Narbonne bij de Spaanse grens voorbij Perpignan zou lopen. Daarna zouden we wel verder zien. Kootje had met zijn ouders op een camping in een strandplaatsje gezeten, dat Lloret de Mar heette. In kamperen hadden we geen van beiden trek. We hadden trouwens niet eens een tent. Wat wij zochten was een goedkoop hotelletje op loopafstand van de Middellandse Zee. Voor de komende reis die tegen de drieduizend kilometer aan de tellers van onze brommers toe zou voegen, hadden we ieder vierhonderd piek apart gelegd. Eenstemmig was besloten om vanwege het beperkte budget kookgerei en slaapzakken mee te nemen. Tony's ouders waren zo goed om hun valhelmen uit te lenen, omdat er volgens hen in Frankrijk en Spanje geen fietspanden waren en we van wegen gebruik moesten maken waar ook het snelverkeer op reed. In de Phonobar was iedereen die van onze vakantietrip hoorde, ervan overtuigd dat we aan een regelrechte, niet ongevaarlijke monstertrip begonnen. Sommigen fronsten de wenkbrauwen en verklaarden ons gewoon voor gek.

Tegen halfeen taaide ik af. Ik voelde een stuk beter dan eerder op de avond en stak de straat over naar het standbeeld van de liberale politicus en grondlegger van het huidige constitutionele staatsbestel Johan Rudolf Thorbecke. Het was druk op dit tijdstip. De parkeerplaats op het plein was bomvol en de nachtclubs zouden goede zaken doen. Bij het hek rond het standbeeld haalde ik de sleutels van mijn brommer tevoorschijn, en bleef als versteend stilstaan. Het was geen vrijdag de dertiende, maar wel voor mij. Op de plek waar hij had moesten staan lag het doorgeknijpte kabelslot, en de Avaros Record was spoorloos verdwenen. Ik moest met het openbaar vervoer naar huis en deed de volgende ochtend aangifte op het politiebureau. Ik meldde de diefstal ook direct bij mijn verzekeringsagent. Die maakte me duidelijk dat het minstens drie maanden zou duren voordat zijn maatschappij met geld over de brug kwam, omdat men eerst het definitieve politierapport wilde afwachten. Onze reis naar Spanje was al voorbij voor hij goed en wel was begonnen. Toen stelde Tony voor om samen op pad te gaan met zijn Puch VS 50L Skyrider.

Een naburige kerkklok sloeg vier keer, toen we op zondag 2 augustus op de buddyseat plaatsnamen en we de straat bij de tramremise in Oud-Zuid, waar Tony woonde, uitreden richting Utrechtse brug. Dankzij de doorgeslagen demperschotjes in de knalpot en een verstelbare sproeier die het fabrieksmodel verving, haalde de 49 cc geforceerd luchtgekoelde eencilinder tweetakmotor met omkeerspoeling de bijna wonderbaarlijke snelheid van zestig kilometer per uur met de wind in de rug. Volgens het instructieboekje had deze bromfiets met een drievernellingsmotor een stijvermogen van vierentwintig procent. Voorlopig hoefden we ons daar niet druk om te maken, want het echte klimwerk moest nog komen.



Boven: De Avaros Record van de Belgische fabrikant Flandria werd door de firma Albert van Rossum uit Papendrecht voor de Nederlandse markt geassembleerd. (Coll. Auteur). Onder: de Puch VS 50L met buddyseat en driersnellingsbak waarmee we in de zomer van 1964 naar Spanje gingen. Een rit om niet snel te vergeten. (Foto Tony ten Hage).

We schoten goed op en sliepen in stoffige greppels, of als we geluk hadden in een hooiberg, of lege schaapskooien en vervallen schuurtjes. We hielden ons in Frankrijk op de been met verbazingwekkend snel hard wordend stokbrood, kippensoep uit pakjes, keiharde knoflookworst met brokken vet erin, gebakken eieren met spek en goedkope landwijn uit flessen zonder etiket. In Moulins trakteerden we ons op een echt bed, een hete douche en een uitgebreide maaltijd in een klein hotel na dagen van eentonig eten in de open lucht, zo stijf als een plank wakker worden en scheren met koud water tot we een winkel tegenkwamen waar ze campinggasbusje verkochten. Na dit stadje dat rondom een oud fort was gebouwd, gingen we steeds meer de hoogte in om uit te kijken over fraaie valleien met dichte bossen en glooiende weilanden. De Puch had met het klimmen geen probleem en de motor liet ons geen moment in de steek. Alleen in de bergen voorbij Clermont-Ferrand, met een spectaculair uitzicht over de ruim veertienhonderd meter hoge top van de Puy de Dome - een naam die aan de Tour de France deed denken - moesten we regelmatig met de brommer aan de hand naar boven lopen. De tweetakt kon zulke hellingen met twee man en de bagage niet aan. In die omgeving, maar dan meer naar beneden, moesten we een stuk omrijden. De weg was afgezet met een roodwit gestreept hek, waar een paar bebrilde motoragenten naast stonden te roken. Een eind verderop zag ik een warwinkel van verwrongen blik. Terwijl we over een smal karrenspoor verder hotsten, passeerden we een pas gemaaid akker waar een

Daffodil op zijn dak lag. De erbij horende caravan was veranderd in een platgeslagen karkas. De tegenligger was een Renault Frégate, die tegen een boom tot stilstand was gekomen. We gingen weer omhoog en moesten een flink stuk lopen. De afdaling daarna over de smalle bergweg met haarspeldbochten ging met meer geluk dan wijsheid gepaard. Soms reden we zo hard dat de naald van de snelheidsmeter als een waanzinnige tussen maximum en minimum op en neer stuiterde. Ik zat voorop terwijl we als een komeet omlaag vlogen. Terugschakelen naar een lagere versnelling leek me een zeer linke zaak. De krukas en de zuiger zouden dan zoveel toeren maken dat het mechanisme zichzelf kon opblazen. Gewoon afremmen lukte na een reeks haarspeldbochten ook steeds minder. De remvoeringen waren zo heet geworden dat je de stank ervan goed kon ruiken. Al zigzaggend, met peilloze afgronden en brokkelige rotswanden aan de andere kant en met het bijkomende risico dat er ieder moment een vrachtwagen, touringcar, of een automobilist met een al te sportieve rijstijl op ons af kon komen, schoten weinig verheffende gedachten over de vergankelijkheid van de mens door mijn bonkende hoofd. Toen we tenslotte beneden waren aangekomen, stond ik te trillen op mijn benen. Ik had verkrampte handen en armen en mijn haren plakten tegen de binnenkant van de valhelm. Volgens Tony zag ik er onnatuurlijk bleek uit. Hij voelde zich ook niet helemaal jofel, maar had zijn ogen tijdens de afdaling stijf dicht gedaan en vurig gehoopt dat het geluk met ons was.

‘Dat heb je aardig geflikt maatje,’ zei hij na een poosje. ‘Misschien zou je eens mee moeten doen aan de TT in Assen.’

‘Bedankt voor het compliment, maar voor ik aan de startlijn sta, moet er eerst nog wat geoefend worden. Zullen we nog een keer?’

Vier dagen, zestien door het snelverkeer vermorzelde egels, vogels, konijnen en kleine huisdieren, plus twee lekke banden later reden we afgepeigerd maar heelhuids Perpignan binnen. Ik begreep nu waarom automobilisten en motorrijders vroeger nooit zonder stofbril de stad uitgingen. We gingen bij Port Bou de grens over. Het eerste wat me in Spanje opviel was de flagrante rotzooi van lege flessen, roestige conservenblikjes en papierafval, waarmee de berm was bezaaid. Ook kolossale reclameborden voor Osborn sherry en Mayazeep vielen in het oog. In de verte schitterden witte huizen in het felle zonlicht en aan de horizon trilde het wegdek alsof we op een fata morgana afreden. Ik had het opwindende gevoel nu pas echt ver van huis te zijn. We hadden bijna veertienhonderd kilometer achter de rug en reden door tot het vissersplaatsje Palafrugell. De Puch werd voor een oud hotel aan het dorpsplein met een ruitersstandbeeld neergezet. Voor achthonderd peseta's per week, inclusief ontbijt, kregen we een koele kamer met twee ijzeren ledikanten met zwaar gesteven lakens. Er was een balkon met verdorde planten aan de straatkant en de badkamer was op de gang. Volgens de receptionist die een soort Engels sprak was er in de buurt genoeg te zien. Als we eens niet op het strand wilden liggen, dan was een zeventiende-eeuwse kerk de moeite waard en bij Cap Riog was een zeer interessante botanische tuin. We bedankten de man met gepommadeerd haar voor de nuttige informatie. Maar we hadden dat hele eind niet gereden om naar een antiek altaar, de lokale kurkindustrie of naar exotische vetplanten en palmbomen te komen kijken. Op het terras van een bodega bestelden we ijskoud bier en proostten elkaar uitbundig toe. We hadden het gehaald en dat mocht best een prestatie worden genoemd. Nu eerst maar eens uitgebreid uithangen, en daarna kwamen de mooie meiden vanzelf wel.

Na vijf dagen hingen we onze bagage weer aan de brommer. Spanje hadden we voorlopig wel gezien. Ik had het aangelegd met een royaal gevormde Duitse brunette en haar op drankjes en een etentje bij kaarslicht getrakteerd. Renate leek er wel zin in te hebben, maar was opgegeven moment met een Franse snuiter afgetaaid. Tony had meer geluk met haar vriendin Heidi, maar bij die vakantieliefde ging de zon ook niet voor niets op. We waren het erover eens dat de rit op zich tot nu toe nog het leukste was geweest. Ook moesten we de tijd en ons geld in de gaten gaan houden. De Puch liep dankzij een ontkolingsbeurt bij een