AUTO MOTOR klassiek

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

WWW.AMKLASSIEK.NL

25e jaargang, januari 2008 / € 2,95

DUIZENDEN KLASSIEKERS TE KOOP



00109
9 771380 904004



APK voorbereidingen



Aprilia 6.5 Starck

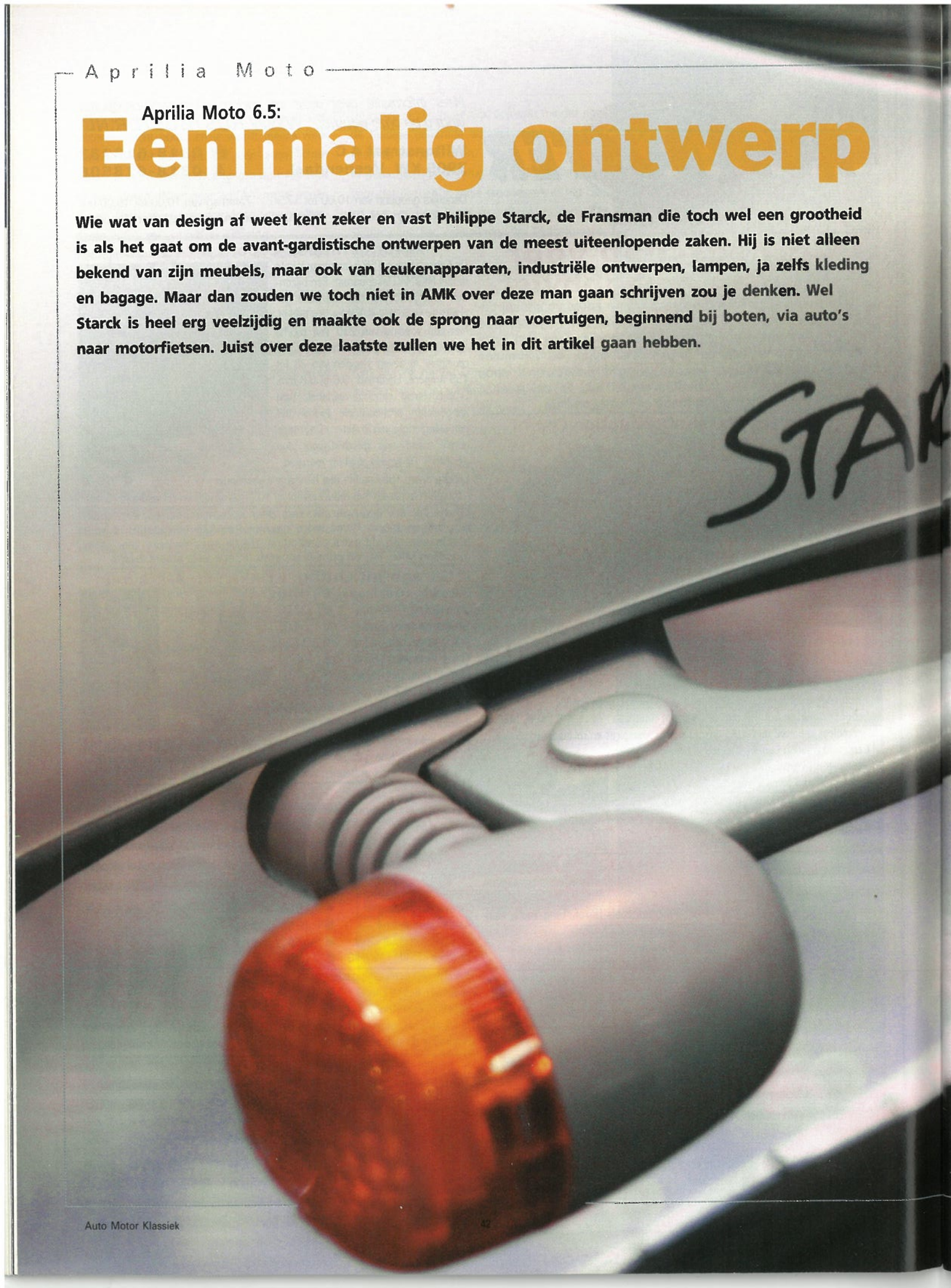
LIEFDE VOOR SAAB • DAF V8 •
ROVER P6 • OTTO VU •
RVS FORD



Aprilia Moto 6.5:

Eenmalig ontwerp

Wie wat van design af weet kent zeker en vast Philippe Starck, de Fransman die toch wel een grootheid is als het gaat om de avant-gardistische ontwerpen van de meest uiteenlopende zaken. Hij is niet alleen bekend van zijn meubels, maar ook van keukenapparaten, industriële ontwerpen, lampen, ja zelfs kleding en bagage. Maar dan zouden we toch niet in AMK over deze man gaan schrijven zou je denken. Wel Starck is heel erg veelzijdig en maakte ook de sprong naar voertuigen, beginnend bij boten, via auto's naar motorfietsen. Juist over deze laatste zullen we het in dit artikel gaan hebben.



Gesigneerd zijn ze allemaal

Philippe Starck werd geboren op 18 januari 1949 als zoon van een vliegtuigontwerper. Hij kreeg een opleiding in Parijs en stichtte in 1968 zijn eerste ontwerpbureau, dat gespecialiseerd was in opblaasbare voorwerpen. In 1969 werd hij samen met Pierre Cardin directeur van het bedrijf. Starck werkt sinds 1975 als zelfstandig binnenhuisarchitect en industrieel ontwerper. Zo ontwierp hij onder andere het privé-appartement van de Franse president, grote bekende hotels zoals The Sanderson in Londen kregen ook zijn aandacht en in het Centre Pompidou in Parijs is een hele hoek aan de designer Starck gewijd. Ook het interieur van de eerste Eurostar treinen werden trouwens door hem ontworpen. Je merkt het al, dit is niet zo maar een eendagsvlieg. Hij voerde een ware kruistocht tegen de lelijkheid. Ieder product, in welke prijsklasse dan ook, kon in zijn ogen volgens strikt esthetische criteria worden gemaakt. Starck was praktisch synoniem voor het begrip design en dat daarbij de functionaliteit soms wel eens op de tweede plaats komt te staan moest men maar voor lief nemen. Zo maakte hij ooit furore met het ontwerp van een citruspers maar of het ding nu eigenlijk in de keuken moest staan of op de salontafel daar zijn de meesten het nog niet eens.

Daarnaast was Starck ook een fervent motorrijder en het verhaal doet de ronde dat hij in elke stad waar hij een appartement bezat, ook een Harley ter beschikking had. In zijn garage

De uitlaat loopt mooi gebogen onder het blok




Snelvuldop zoals dat tegenwoordig zo gewoon is

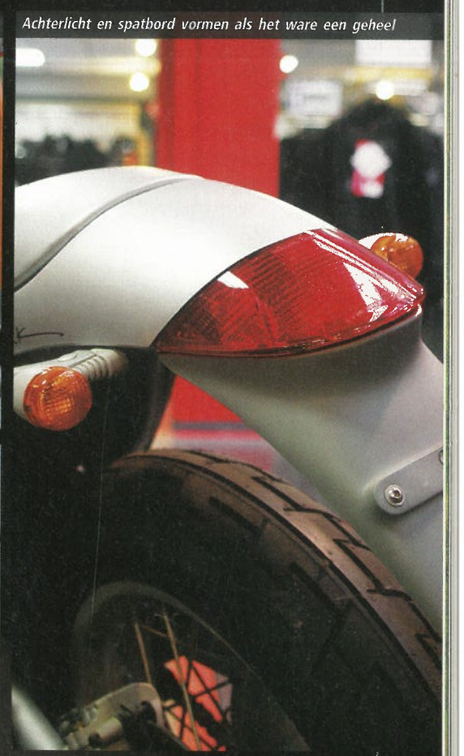

Het Rotax-blok werd ook nog in andere modellen gebruikt

stonden ook een aantal andere merken en zowel sportieve als zelfs trailmachines waren hem niet vreemd. Hij werd ooit aangesproken door de mensen van Aprilia om een scooter te ontwerpen, het werd de Lama. Veel verder dan het prototype kwam men echter niet, waardoor slechts weinigen van het bestaan afweten. Met zijn tweede ontwerp zou het anders gaan. Het is al bijna 15 jaar geleden tijdens de Motorshow van Bologna in 1994 dat de stand van Aprilia heel veel aandacht naar zich toe trok, en niet alleen van de motorpers. Op auto en motorshows als deze zie je wel vaker heel moderne ontwerpen, maar meestal komen die niet verder dan de prototypefase. Deze moto 6.5 echter was te koop, een designontwerp, maar dan niet eentje om in de huiskamer te zetten, maar juist om mee de weg op te gaan. Hij wilde de motorfiets weer een ziel bezorgen of misschien wel opnieuw uitvinden. Een motorfiets was een massaproduct geworden en dat wilde hij veranderen. Het ontwerp moest uniek zijn, tijdloos, bedoeld voor een eeuwig leven en dat alles met een minimum aan materiaal en een maximum aan 'spirit', of om het met zijn eigen woorden te zeggen: „Except for a few rare exceptions, the motorbike has lost it's soul. The time has come to seek out this soul and re-invent it. Take the motorbike. It's been turned into a fashion victim, voided of all its sense, robbed of it's „raison d'être". False myth's and real caricatures are all that remains."

Laten we eens bekijken hoe hij deze 'ziel' heeft proberen te reanimeren. De kern van de zaak is toch het motorblok, een ééncilinder van het Oostenrijkse Rotax met een cilinderinhoud van 649 cc dat al eerder werd gebruikt in de Pegaso, een trailmachine, maar door gebruik van een iets tammere nokkenas en het vervangen van de dubbele 33 mm carburateur door een enkel 40 mm exemplaar van Mikuni is het vermogen iets afgenomen maar de motor wel soepeler geworden. De cilinderkop heeft vijf radiaal geplaatste kleppen en verder is het blok voorzien van een balansas om trillingen te minimaliseren. Om de levensduur te verlengen werd de lichtmetalen cilinder bekleed met een Gilnisil-coating. Ook de krukas werd even onder handen genomen en kreeg glijlagers in plaats van kogellagers, iets wat men ook bij BMW, dat hetzelfde blok in de Funduro gebruikte, had gedaan. De hoofdbedoeling is om het geproduceerde geluidsniveau wat naar beneden te halen. Er moest daardoor ook nog wel wat aan de smering gedaan worden door de plaatsing van een grotere oliepomp. De motor is ook vloeistofgekoeld en daardoor nog eens extra stil, zelfs zodanig dat een uiterst kleine demper toch voldoende is om aan de wettelijk normen te voldoen. Die uitlaat betekende dan meteen iets waar de designer mee aan de slag kon, de uitlaatbocht vormt één vloeiende lijn van voor naar achter en het kleine potje achteraan stoort helemaal niet. En het meest verrassende was wel het uitlaatgeluid, je vraagt je af waarom op sommige machines zo'n grote lelijke potten staan als het met zo'n onnozel klein dingetje ook prima gaat. Je hoort het motortje draaien maar zo rustig dat het normaal niemand zou storen.

Rond het hart zit dan de rest gegoten, te beginnen met de tank met een wel heel bijzondere vorm en kleur. Deze heeft een inhoud van slechts 16 liter maar ziet er wel heel wat groter uit en is heel mooi gecombineerd met het zadel dat op zijn beurt heel vloeiend overloopt in het achterspatbord inclusief achterlicht. Ook de zijpaneeltjes lopen bijna naadloos tegen het zadel aan. Bekijk je de machine van afstand dan merk je duidelijk de eivormige lijnen die steeds maar terugkeren, typisch Starck dus.


De enkele schijfrem voldoet prima bij de prestaties


Achterlicht en spatbord vormen als het ware een geheel

Om geen afbreuk te doen aan de overheersende ronde vormen is ook de achterbrug uit een buis vervaardigd met ovale sectie. Ook het instrumentenbord komt rechtstreeks uit de 'magazines'. Zowel qua vorm als opstelling en kleurcombinatie valt hier niet over te discuteren, 'love it or hate it'. Starck had carte blanche gekregen, dat was er duidelijk aan te merken want in elk onderdeel herken je de stijl van de man: geen strakke lijnen maar eivormige en afgeronde vormen. En daarmee onderscheidt de machine zich van alle motoren die voordien werden gebouwd. Ook de kleur is niet bepaald klassiek: grijs met oranjegeel. Voor wie het iets minder oogverblindend wilde kon ook opteren voor een zwartgrijze uitvoering en in sommige landen ook een beige-zilver combinatie. De eerste uitvoering is het meest verkocht en volgens sommigen ook de enige juiste kleurcombinatie maar dat maakt de anderen natuurlijk net wat zeldzamer.

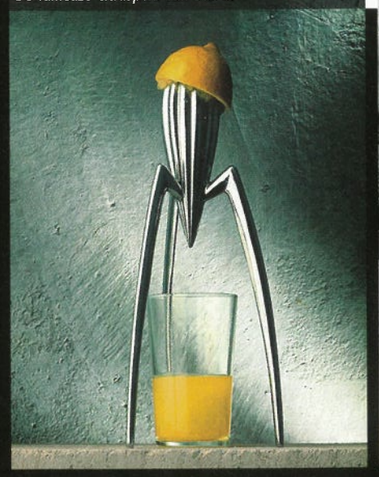
Onder het revolutionaire uiterlijk schuilt een vrij conventioneel rijwielgedeelte: een stalen dubbele wieg die eveneens dienst doet als oliereservoir. Aan de voorzijde vind je een Marzocchivork van 40 mm met een veerweg van 135 mm, geen upside-down en vrij klassiek dus, achteraan een instelbare monoshock-vering van hetzelfde merk met een veerweg van 120 mm. Alles bij elkaar degelijk dus en voldoende voor de gemiddelde gebruiker. Wie echt wat sportiever wil zal vooral de zachte voorvering niet zien zitten maar kan daar natuurlijk wel wat aan gedaan worden. Of dat ook nodig is? Laat ons zeggen dat dit bij zo'n concept dit niet echt past. De machine is gemaakt voor stadsritten en secundaire wegen en zeker niet voor circuit. Dat merk je ook aan de bandenmaat: 100/90 x 18 voor en 130/90 x 17 achter. Ook de remmen zijn behoorlijk maar niet super: één enkele 298 mm schijf voor met dubbele zuiger moet voldoende zijn om de machine op een veilige manier tot stilstand te brengen, ook achter vinden we een enkele schijf maar over ABS en dergelijke snufjes zullen we het hier maar niet hebben.

Starten doe je natuurlijk met een klein knopje en de motor slaat al meteen aan. Koud heeft ze echter wat tijd nodig om klaar te staan. Dan kun je ondertussen mooi even de helm vastmaken en handschoenen goed aantrekken voordat je hem in zijn eerste schakelt. Het rijden zelf valt eigenlijk best mee. De mono schakelt vlot en zonder protest. Het is een kettingaangedreven fiets en dus echt laag in toeren is niet zijn favoriete gebied. De wegligging is meer dan behoorlijk, vooral bochtige stukken behoren tot het favoriete terrein. De remmen doen hun werk naar behoren maar dat alles natuurlijk in verhouding tot de prestaties van de machine. Een echte stoplichtsprinter is het niet maar daar is de machine ook niet voor gemaakt. Ook niet voor hoge snelheden trouwens, maar als je het toch wil weten: je kunt er 150 km per uur mee rijden. Of dat echter veel plezier zal opleveren valt te betwijfelen want de wind kan behoorlijk strak blazen. Het verbruik valt mee, een carburator weliswaar wat gulziger dan een injectiesysteem maar wie het rustig aan doet kan met 5 liter toch wel 100 km ver komen. Dan moet je wel behoorlijk omzichtig omgaan met het gashendel, doe je dat niet dan moet je rekenen op 1 of 2 litertjes meer, afhankelijk van hoe bont je het maakt. Ook dat is eigenlijk bijzaak bij deze machine want een kilometervreter was het niet en zal het ook nooit worden. Ze is gebouwd om te showen en dat doet ze met glans.

Al bij al een degelijk uitgedachte machine, de ingenieurs van Aprilia zijn er in geslaagd om de rest op een behoorlijk niveau te zetten. Goed, er waren wat kinderziektes en echt praktisch is de machine niet, ook al kon je ze voorzien van zijtassen en tanktas, een optie die trouwens ook nu nog sterk begeerd is vanwege natuurlijk het Starck-design!

Nu is de machine al een hele tijd uit productie maar toch doet de benaming Moto 6.5 bij heel veel mensen wel een belletje rinkelen. Niet dat ze er meteen een zullen aanschaffen maar het is een machine die net iets meer heeft dan de doorsnee klassieker. Staat hij ergens geparkeerd dan kun je er van op aan dat ze heel wat bekijks heeft. Een motorfiets wordt normaal geassocieerd met het stoere imago van de motard met leder en alles wat er bij hoort. Maar bij deze machine past eerder een klassieke jeans, liefst met knie- en heupbescherming, maar dan wel zo onopvallend mogelijk. Wanneer de piloot zijn helm af zet moet je dan ook niet verwonderd zijn dat daar één of andere lieftallige jongedame van onder te voorschijn komt. Dat wil echter niet zeggen dat de Moto 6.5 ook bij mannen fel begeerd is als fun-motorfiets, voor korte ritjes in de stad of daarbuiten. De machine gold al als klassieker vanaf het moment dat ze verscheen en zal dat zeker blijven. Regelmatig kom je ze tegen in musea, zoals het designmuseum van Gent waar een exemplaar zelfs

De fameuze citruspers van Starck





Zelf aan het embleem is veel aandacht besteed



in de entree staat te pronken. Ook ons fotomodel, met slechts 9 km op de teller heeft trouwens momenteel enkel dienst gedaan als showroommodel. Ze staat bij de firma RAD in Drongen, vroeger importeur van Aprilia, nu distributeur van alles wat met kledij en toebehoren voor motorfietsen te maken heeft.

Starck zelf is ondertussen al wat ouder en plant om zich terug te trekken uit de designwereld. Onlangs nog las ik een kort artikeltje waarin hij het eigenlijk allemaal vrij pessimistisch in ziet: „Design is dead" en dat "all of my work has been unnecessary and materialistic. I am a producer of materiality and I am ashamed of this fact." Moeten we dat serieus nemen? Hij heeft al eerder heftige uitspraken gedaan en misschien is het tijd om wat te gaan motorrijden en nieuwe inspiratie op te doen, het zal je deugd doen meneer Starck!

Animal

Met dank aan de firma RAD voor het uitlenen van het fotomodel.

De tellerpartij, ook niet wat we gewend zijn van een motorfiets



Advertentietarieven: http://adverteren.klassieker.net

OLDTIMERBEURS



AUTOTRON ROSMALEN
10 EN 11 JANUARI 2009
MOTOREN - BROMFIETSEN
& AIRBRUSHSHOW
van 10.00 tot 17.00 uur

Motoren - Bromfietsen - Clubs - Onderdelen - Documentatie - Gereedschap

Toegang: € 10,00 - kinderen tot 15 jaar gratis

Autotron Rosmalen, Graafsebaan 133, 5248 NL Rosmalen
A59 afslag 50
Infolijn: 073 523 33 01 Fax: 073 523 33 82
Info: www.oldtimerbeurs.net e-mail: info@oldtimerbeurs.net

Autotron

KORTINGSBON
Tegen inlevering van de ingevulde bon ontvangt u € 1,00 korting bij de kassa van Autotron Rosmalen op 10 en 11 januari 2009, tijdens de Internationale Oldtimerbeurs Motoren en Bromfietsen.
Naam: Adres:
Postcode: Woonplaats:
Tel: E-mail:
Max. 4 personen per bon: 1❑ 2❑ 3❑ 4❑ Geldig op 10 en 11 januari 2009.
Alleen ingevulde bon geeft recht op korting.
❑ Dezs gegevens mogen niet gebruikt worden om mij op de hoogte te houden van Autotron Oldtimerproducties Evenementen
Auto Motor Klassiek

Gespecialiseerd in reparatie en restauratie van:
ALLE MERKEN
AUTO-INSTRUMENTEN
EN
KILOMETERTELLER-KABELS



Info Instruments b.v.
Technische Handelsonderneming
Hazeldonk 6403, 4836 LH Breda
tel. 076 5961140, fax 076 5964773
www.info-instruments.nl
E-mail: info@info-instruments.nl
halda JAEGER MAGNETI MARELLI SMITHS STEWART WARNER VDO veglia VEGLIA BORLETTI

Jelierse Verzekeringen
.....OLDTIMER FANATEN OPGELET!!.....
VERZEKER UW OLDTIMER BIJ EEN MEDE OLDTIMER FANAAT
Gunstige tarieven voor uw oldtimer personenauto (kampeer)bus en bromfiets
- extra korting voor leden van een oldtimerclub -
Nieuwsgierig wat een verzekering voor u gaat kosten?
Bel: Jelierse Verzekeringen
telefoon: 0252-341349 (ook 's-avonds)
www.jelierseverzekeringen.nl

Mercedes-Benz Coca-Cola Beaulieu WESER KURIER Oeins

