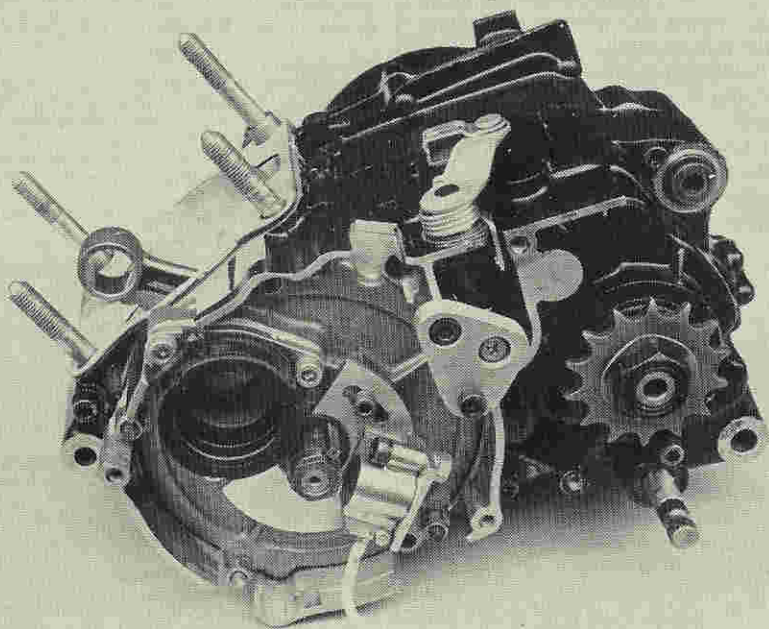


Eenvoud is je ware...



Als we ons gevoel mogen geloven dan is er een direct verband tussen de netheid waarmee aan een motor gewerkt wordt en de kwaliteit daarvan. Wel, wanneer je de fraaie sprintmotor van Rotterdammer Nijhuys ziet, dan moet die bijna wel snel zijn. Aangehouden door een in Den Oever voor het eerst bereiden 125 sprinter met nogal ongebruikelijk motorblok, reden we eens naar de zaak van Nijhuys. Achter een lange, lange rij crossmotoren, wachtend op een beurt, vonden we daar de machine die onze aandacht had getrokken.

En terecht. Die machine is een tweede blik waard. Op het eerste oog zou je kunnen zeggen dat de 125 nou niet zo heel bijzonder is. Dat is hij ook eigenlijk niet. Het is eigenlijk de eenvoud zelve. En dat is nu precies de charme van deze motor. Toegegeven, een 125 viercilinder met roterende inlaten en een astronomisch hoog vermogen bij een astronomisch hoog toerental in een sensationeel ruimtelijk frame oogt even leuker. Zoiets is echter niet wat een sprinter nodig heeft! Een sprintmachine moet simpel zijn, dat is in feite al gebleken met Henk Vink's dubbele Kawa. Technisch een juweel, maar zijn nieuwe enkele gaat toch gewoon harder.

Eenvoud alom. Het begint al met het motorblok.

Een eencilinder 125 Yamaha, uiteraard een crossblok, hoe kan het ook anders met zo'n cross liefhebber, omgebouwd tot een roterende krachtbron. Aan de linkerkant, waar anders de ontsteking zit, werd door Rinus Oorebeek het carter volgegooten en vlakgedraaid. Op de gebruikelijke manier freesde hij de inlaat erin.

Nijhuys nam het nu over en bouwde het blok af door een krukwang af te draaien (bij de inlaat uiteraard) en een schijfbevestiging voor de roterende inlaatschijf aan te brengen. Als deksel kon een Suzuki RG 500

deksel toegepast worden. Verder werd het blok gelaten zoals het was (uitgezonderd enig welgeplaatst freeswerk in de cilinder, waarvoor hij uit een rijke tuning ervaring kon putten).



Het fraaie rijwielgedeelte.

Het blok, met RG-schijfdeksel.

Voor de ontsteking zorgt een Kröber. Een ander blokje zit al weer in de pen, waarbij de inlaat aan de andere kant zit. Dan kan de lichtere vliegwieltontsteking blijven zitten. Maar goed, zo ver is het nog niet.

Rijwielgedeelte

Vooraf het rijwielgedeelte ademt de grote eenvoud en zorg uit die voor een snelle sprinter onontbeerlijk zijn. Het voorvorkje is een ingekort exemplaar van een bromfiets (Yamaha). De achterrem is uit diverse merken opgebouwd. Het naafje en de remklauw zijn van Grimeca. Het rempompje is van Lockheed. Voor een betere gewichtsbesparing is een aluminium schijfje gedraaid dat later verchromd is. In het voorwielje zit momenteel een bromfietsremmetje. De velg is van Akront. Er wordt gewerkt aan een andere rem. Het zeer fraaie frame (van Oorebeek) is uit verschillende diameters chroommolybdeenbuis opgetrokken.

Fraai detail is de bouw van de bedieningspedaaltjes. In één dumpzaak troffen de bouwers een fors en nogal onduidelijk mechanisme aan van een Sikorski helikopter. Dit bleek geheel van magnesium te zijn. Voor een krats hebben de heren nu dus magnesium pedaaltjes en dergelijke.

Helaas was tijdens de recorddag in Vlissingen de vrouw van Nijhuys ziek. Hij kon daardoor niet verschijnen. Zeker is in ieder geval dat hij alles zal doen om het record te pakken, wat gezien de allereerste rit van 14 rond met een nauwelijks goed lopende motor best tot de mogelijkheden behoort.

ROB VAN GINNEKEN