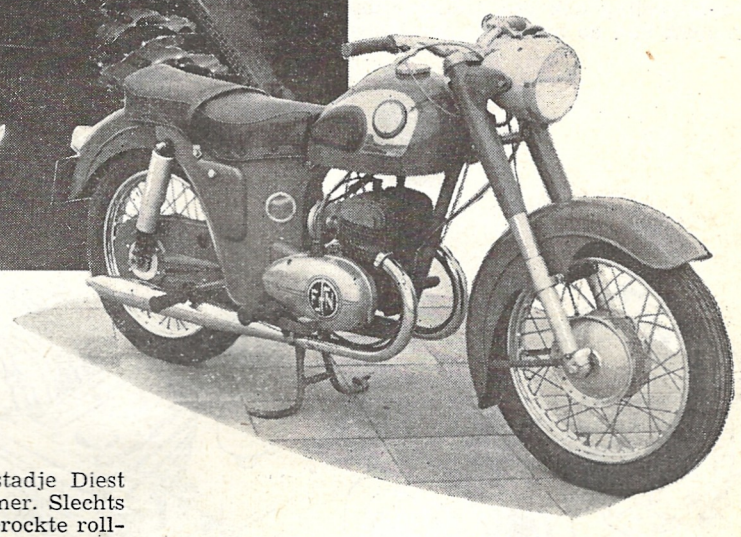
# RETOURTJE Brussel

*Proefritindrukken van de nieuwe F.N. tweecilinder, verzameld op een snelle tocht naar het land van z'n herkomst.*

☆





★ Wel net zoveel licht als op deze fraaie foto, maar ook stromende regen wachtte ons in Brussel. Maar nevenstaand nieuw model van F.N. deed braaf zijn plicht en maakte deze rit toch tot een genoegen.

Zaterdagavond 16 maart lag het Belgische stadje Diest al omstreeks negen uur in provinciale sluimer. Slechts op een paar straathoeken stonden wat uitgerockte rolljongelui mistroostig naar glimmende kasseitjes te staren. Het was de hele dag nog niet droog geweest en er heerste een stemming van oneindige troosteloosheid, tot plotseling een hoog, ijl geluid in de verte hoorbaar werd. Zoiets als het zoemen van telegraafdraden, maar dan veel doordringender. Juist leek het geluid z'n hoogtepunt te naderen toen het op eens verstomde. Even nog een kort, hoog opleven, vrijwel onmiddellijk gevolgd door nog zo'n felle scherpe blaf en daar veegde reeds een helle lichtbundel door de glimmerende hoofdstraat van Diest. Zeker drie octaven lager zwol datzelfde sonore geluid van daareven weer aan, maar nu met een grommende ondertoon, die snel aan hoogte won. „Dadelijk barst 'ie uit elkaar" moeten de jeugdige Diestenaren wel hebben gedacht, die met ongelovige gezichten stonden te kijken naar die knalrood geverfde motorfiets, die daar fel accelererend als een straaljager door hun dorpsstraat spoot, zonder nochtans zoveel herrie te maken dat nog jeugdiger dorpelingen er door in hun eerste slaap zouden kunnen worden gestoord.

Pas toen het geluid tot zo'n onwaarschijnlijke hoogte was aangezwollen dat inderdaad zoals bij een stuk vuurwerk alleen een explosie de ban zou kunnen verbreken, viel het ineens weg om direct, bijna met een knal, op lagere toonhoogte weer in te zetten en met dezelfde leeuwerik-achtige overmoed snel naar hogere regionen te stijgen. De motor moest reeds ver buiten de plaats zijn toen een soortgelijke wisseling in het zich snel verwijderende geluid de ter zake kundige Diestenaren deed concluderen dat de vierde versnelling moest zijn ingeschakeld. Maar van wat voor een motor? Wel, daar zouden ze toch niet ver voor hoeven te zoeken, want z'n wieg stond in België! Het was namelijk de nieuwe F.N. 250 cc tweecilinder tweetakt, die daar op dat

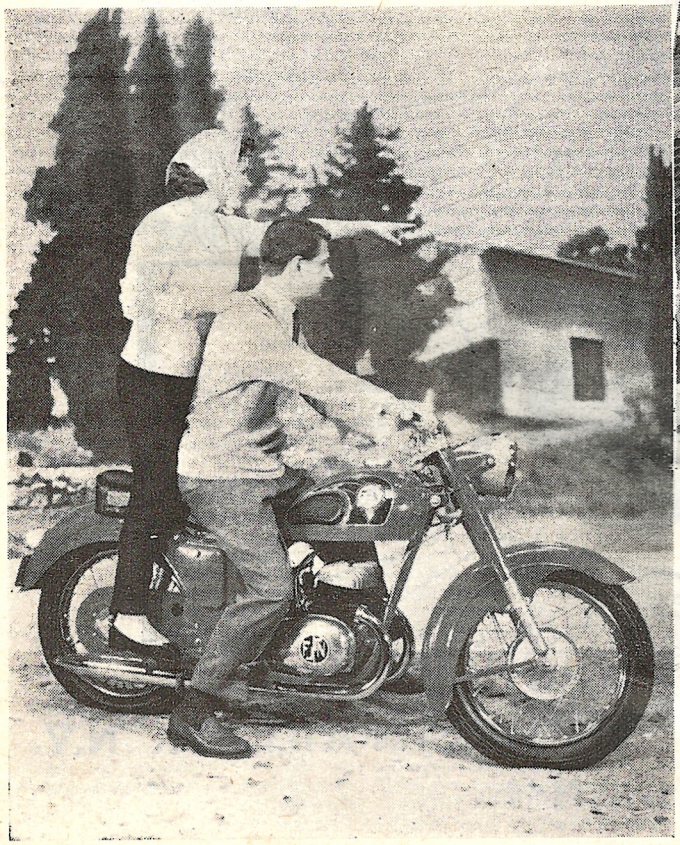
vreemde uur door uw redacteur over de gladde keitjes werd gejaagd en die ons prompt door F.N.-importeur Férir ter beschikking was gesteld, toen hij hoorde dat onze redactieplof het juist grondig had laten afweten en dat we toch zo graag naar de trial Lamborelle zouden gaan kijken, daar ergens ten zuiden van Brussel. Zij die menen te moeten opmerken dat de kortste weg van Den Haag naar België's hoofdstad toch niet over Diest leidt zullen we voor zijn door er bij te vertellen dat we „en passant" even ons duovrachtje in Almelo hadden opgepikt en zo via Sint Anthonis (om al vast kaartjes te halen!) en Eindhoven het land van onze Zuiderburen binnen te snorren. Dit en nog een klein ommetje op de terugreis waren verantwoordelijk voor het feit dat we in een paar dagen tijds zo'n slordige 1500 kilometer met deze F.N. bij elkaar reden en dus wel zo'n idee hebben wat men met deze machine wel en wat men er niet mee kan doen.

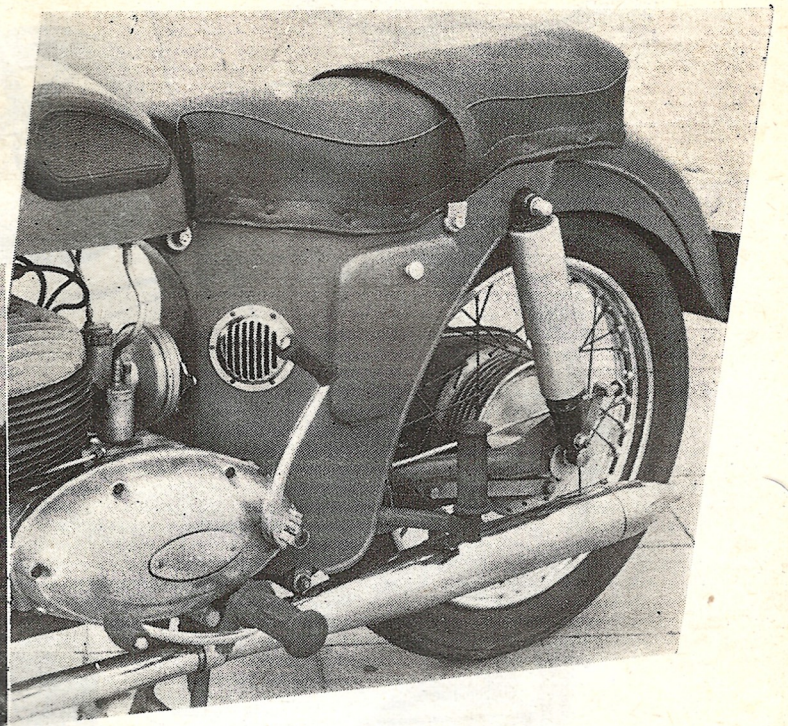
Overigens is de F.N. 250 cc carenée zoals wij die reden de 1957-versie van de reeds langer in het programma opgenomen en uitvoerig geroadteste motor, echter met enkele belangrijke verschillen. In het woordje carenée herkent ook de niet met het Frans vertrouwde lezer wel iets van carrosserie en inderdaad duidt dit op plaatwerk, dat in hoofdzaak gebruikt is om de achterhand van deze twin een nog sierlijker en moderner uiterlijk te geven. Daarnaast is het voorspatbord nog wat vergroot en beide punten beogen natuurlijk ook een betere bescherming van de berijders, en we hebben tijdens ons retourtje voldoende slecht weer gehad om te kunnen constateren dat de constructeurs wat dat betreft zeker in hun opzet geslaagd zijn.

Overigens zou het nog een moeilijke zaak zijn om uit te maken wat er nu meer tot de vlotte lijn van deze motor bijdraagt, de beplating of de nieuwe, van onder volkomen vlak gehouden tank (inhoud 14 liter), die zo goed bij de buddyseat aansluit, en zowel rechtopzittend als in meer sportieve houding zo'n prettige knieaansluiting geeft. In onze aanhef zijn we nogal uitvoerig geweest in de schildering van het geluid van deze F.N. (dat bepaaldelijk niet met lawaai vereenzelvigd mag worden), en dat had twee redenen. Ten eerste hebben we er werkelijk van genoten om het motortje door z'n versnellingen te laten joelen. „Je laat je misleiden door het geluid" meenden onze vrienden, toen we na een eerste ritje juichend thuiskwamen. Maar we hadden zo dikwijls de werkelijk formidabele remmen te hulp moeten roepen, dat we zeker wisten dat dit niet het geval was. Deze F.N. was met zijn nog iets veranderde overbrenging een formidabele sprinter en hoewel we van huisuit in een bocht liever een been aan de grond zetten dan bij wijze van spreken met een oor langs de straat vegen, kropen we op deze motor ongemerkt steeds verder naar achteren op het buddyseatje. Zelfs met de forse veerelementen in hun stugste stand (onze ruggen prefereerden overigens de minder stugge stand) krasten we herhaaldelijk met de middenbok over de straat, zo kleefden de 18 inch (!) wieltjes aan de grond. Wel had het achterwiel op het Brusselse plaveisel nog al eens neiging om zijdelings weg te springen, hetgeen een rare gewaarwording is, die echter voorkomen kan worden door de vering wat soepeler in te stellen. Iets wat ook door de duopassagiere wel gewaardeerd wordt, want waar de rijder comfortabel en breed op de buddyseat zit, moet zij genoegen nemen met een smallere en o.i. iets te ronde zit, die na zo'n paar honderd kilometer doorkniipt.

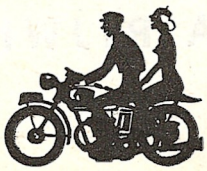
Hoewel misschien niet iedereen er zo over zal denken had F.N. naar onze smaak voor deze felle motor werkelijk geen betere kleur kunnen kiezen dan het eveneens felle, naar oranje zwemende rood. Geen halfslachtige, maar een eerlijke kleur die het goed doet! Behalve fel trekken (hetgeen uiteraard benzine kost) kan deze twin gelukkig ook rustig met 50 à 55 km/u in vier tokkelen zonder dat transmissieschokken voelbaar zijn of er van onregelmatig lopen sprake is. Als topsnelheid geeft de fabriek 110 km/u op. Wij maten er 112 platuit, maar tegenwind heeft vooral op de met twee personen beladen motor een vrij grote invloed, zowel ten aanzien van de kruissnelheid als acceleratie. Al met al echter een motorfiets die ons hart stal, zowel door zijn uiterlijk als door zijn prestaties.

G. KLOMPS.





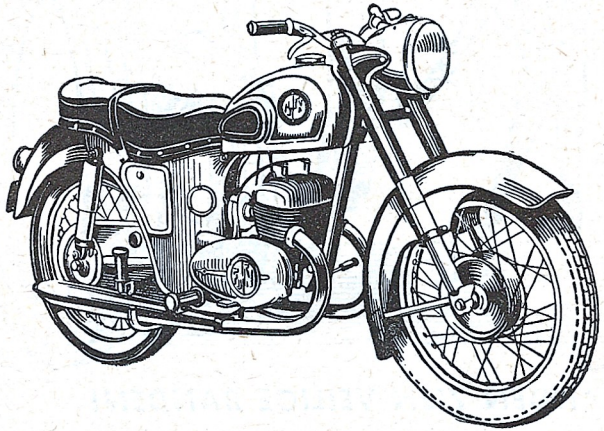
**Op de linker foto komt de fraaie lijn van deze twin nog eens goed uit en hierboven een close-up van de gecarrosseerde achterhand. Aardig is ook de bevestiging van de voetrusten, die zodanig is dat ze nooit afbreken of ombuigen. Ze zijn namelijk in het horizontale vlak draaibaar en dat hadden we bij het verslaan van die trial daar bij Brussel wel nodig.**



# Ook voor U

*is er een geschikt F.N. model*

*tegen een prijs*
*die U zal meevallen*



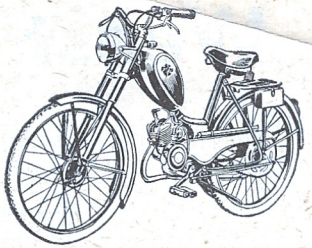
*Importrice:*

**F. N. - HOLLAND - DEN HAAG**

Krayenhoffstraat 57 — Telefoon 116655

**KENT U REEDS HET F. N. FINANCIERINGSSYSTEEM?**

F N



BROMFIETS 49 cc - 2 TAKT

2 versnellingen f **595,—** compleet met jasbeschermer.

| | | Standaard | Luxe |
|---|---|---|---|
| Type „S" 125 cc | incl. dubbel zadel | f 1130.— | |
| „ „ 200 cc | „ „ „ | f 1270.— | |
| „ „ 200 cc Luxe | „ „ „ | | f 1425.— |
| Type M22 175 cc | ..... | f 1495.— | |
| „ „ 175 cc | incl. dubb. zadel ..... | f 1550.— | f 1595.— |
| „ „ 175 cc | in trial-uitvoering ..... | f 1550.— | |
| **„ „ 250 cc** | **incl. dubb. zadel** .... | | **f 1995.—** |
| **„ „ 250 cc** | **type super luxe incl. dubb. zadel** ..... | | **f 2145.—** |
| Type M13 350 cc | zijklep ..... | f 1690.— | |
| „ „ 350 cc | incl. dubb. zadel ..... | f 2100.— | f 2200.— |
| „ „ 450 cc | zijklep ..... | f 2200.— | f 2300.— |
| „ „ 350 cc | kopklep ..... | | f 2350.— |
| „ „ 450 cc | kopklep ..... | | f 2500.— |