

Eéndagsvliegen:

SPARTA HAPPY AV:

DE EENDAGSVLIEG MET EEN IDENTITEITSCRISIS



Het echtpaar Wilfred en Janneke Mengerink in gelukkige tijden

Een titel waar ze bij het programma 'Spoorloos' van zouden watertanden. Wie ben je, waar kom je vandaan en vooral: hoe heet je? Nou mogen de Duitsers wel zeggen: 'Liebe Kinder haben viele Namen', maar daar schieten we weinig mee op. Je wil toch graag je achtergronden kennen en vooral weten hoe je heet. Bij de 'Sparta Happy AV' is dat in ieder geval lekker onduidelijk. Je herkomst is wel helder, maar je eigen naam is zoekgeraakt. Daar hou je een identiteitscrisis aan over. Gelukkig is het lijdend voorwerp van deze editie in goede handen.

De geschiedschrijving begint in het jaar 1974. De 'Sparta Happy', die sinds '71 werd geleverd, moest nodig een opvolger krijgen. Die brommer lag wel lekker in de markt, maar door de vaste achter-

brug was die nu niet echt comfortabel te noemen. Daar kwam nog eens bij dat de producent van het Sachs-blok het wel gehad had met dit krachtbronnetje. Het 502 blok (bomber blok) was, in 1974, in ongenade gevallen, om het zo maar eens uit te drukken. Waarom 'Sachs' het voor gezien hield, is niet helemaal duidelijk. Technisch gesproken was het een mooi motorblok met zijn planetaire vertraging en een krukas met 1 lager, maar wellicht

was het te kwetsbaar of te duur in productie. De annalen laten hier volledig verstek gaan. In ieder geval werd 'Sparta' hier wel voor het 'blok' gezet.

Even niet Happy

De plaats van het 502-blokje werd ingenomen door het nieuwe 504-blok. Dat paste niet zomaar onder een 'Happy', bovendien wilde men graag een brommer op de markt zetten met iets meer comfort, dus zat er een achtervering in de 'pen'. Daarom werd een nieuw project



Daar zaten ze bij de RDW behoorlijk mee in hun maag

Tekst: Don van Gool

Foto's: Wout Meppelink

onder de werknaam 'Sparta Happy AV prototype' gestart. Dat gegeven werd pas duidelijk toen enkele Sparta-fanaten eens goed in de 'schatkamer' van het Sparta-verleden doken. Hier dient niet onvermeld te blijven dat de oud-voorzitter van de Spartaclub, Geert Kruijnk, diepgaand 'graafwerk' heeft verricht. Heel bijzonder in dit verhaal is, dat het woord 'vliegvanger' ditmaal in het meervoud geschreven mag worden want de vliegvangers zijn de leden van de Sparta Club. De 'vlieg' stond, speciaal voor ons bezoek, geparkeerd bij de secretaris van de club:



Lucky sticker op de tank, Happy sticker onder het zadel

Wilfred Mengerink en zijn vrouw Janneke. Het jaren zeventig-paarse brommertje was daar in goede handen.

Hoe simpel kan het zijn?.

Aan het prototype is goed te zien dat die uit verschillende onderdelen is samengesteld. Op de tank staat: 'Lucky' en op de zadelbevestiging weer 'Happy'. Zulke zaken werken natuurlijk een identiteitscrisis in de hand. Maar door kortdaat optreden van de secretaris werden we snel bijgepraat. 'Men moest roeien met de riemen die men had. Er moest wel gebruik gemaakt worden van wat men nog had liggen en zo werden ook de originele ophangpunten van het 502-blok gebruikt.' Dus werd het nieuwe 504-blok met beugeltes, links en rechts bevestigd. Ook zijn de kunststof motorschermen aangepast. Om de oude uitsparing van het motorhuis van de Sachs 502 af te dekken is een deel van een kunststof motorscherm van een Spartamatic gebruikt. Het was trouwens de bedoeling om hier later een ander motorscherm voor te produceren. De ontwerptekening was klaar, maar het motorscherm is nooit in productie

gegaan. Ook werd een compleet nieuwe achterbrug gemaakt om plaats te maken voor de achterveren en werd de bevestiging van de zadelpen ook op een andere plaats gelast'.

Wilfred is goed geïnformeerd, maar wil graag vermeld hebben dat vele enthousiaste clubleden hebben bijgedragen aan het onderzoek. Om de kosten in de hand te houden, maakte men ook veelvuldig gebruik van bestaande delen van de 'Lucky', 'Happy' en de 'Spartamatic'. Dat het een prototype betreft, begrijpen we maar kijken we nu naar een 'Lucky' of een 'Happy'? Geen van beide dus. Ondanks de stickers en dankzij de blauwdrukken weten we nu dat het om een 'Happy AV' gaat. De letters AV, staan voor achtervering. Hoe simpel kan het zijn?

Alleen op de wereld

Om tot een comfortabele brommer te komen werd er een klein plateau gecreëerd, boven de trappers, waar je je voeten op kon zetten zoals bij andere merken ook wel werd gedaan. Een fraai gestileerd achterrekje en eentje voor aan de bromfiets completeerden het geheel. Natuurlijk was de achtervering de belangrijkste verbetering. Aardig is dat de technische tekeningen voor dat rekje ook bewaard zijn gebleven. Het trendy paarse kleurtje past helemaal in de tijd. Dat het hier om een prototype gaat wordt ook duidelijk als we het chassisnummer onder de loep nemen. Door het eerste cijfer 4 is duidelijk dat deze bromfiets in 1974 gefabriceerd is. De 4 nullen er achter werden enkel ingeslagen bij prototypes. Zo'n oermodel is uniek, want de 'Happy AV' is dus eigen-



De aanpassingen aan het motorscherm

lijk alleen op de wereld. Deze Sparta is immers nooit op de markt gekomen. Wel zijn van dit prototype de 'Sparta Happy' snorfiets uit 1976 en de 'Sparta Rocky' uit 1978 afgeleid. Het motorblok werd daarnaast ook gebruikt voor de 'Sparta's Lucky' en 'Buddy' uit 1973 en de 'Funny' snorfiets van 1976.

Wel een kenteken

De ontwerper van de brommer, Jan Wilke, gaf destijds de brommer cadeau aan zijn





In de Rocky uit '78 herkennen we veel stijlelementen van het prototype

zestien jaar oude nichtje en die reed er maar liefst 13.000 kilometer mee. Later werd de bromfiets door de heer Dalhuisen, één van de clubleden, aangekocht. Hem viel de 'eer' te beurt om er een kenteken op te krijgen. Dus toog hij naar de RDW



Zo'n rek voorop was een 'must'

voor een schouwing. De Rijksdienst voor Wegverkeer vond dit allemaal maar erg vreemd. Tijdens de schouwing voor het bromfietskenteken, gaf het systeem aan dat het een 'Sparta Buddy' betrof. Op het schouwformulier staat dan ook als handelsbenaming 'Buddy' en als aanvullende handelsbenaming 'Lucky'. Ook de opbouw van het voertuig identificatienummer op het frame, namelijk 410000, voldeed niet aan de bij de RDW bekende informatie. De RDW wilde dus graag aanvullende informatie en een foto van het betreffende VIN nummer. Ook wilde men een foto van het typeplaatje. Alleen... zat er geen typeplaatje op deze brommer, alleen het goedkeuringsnummer B 1301. Uiteindelijk is het Dalhuisen wel gelukt om een kenteken voor de brommer te krij-

gen. Als handelsbenaming staat de brommer nu bij de RDW bekend als 'Lucky' en heeft het kentekenplaatnummer FD-403-L gekregen.

De Spartaclub werd eigenaar

In 2009 werd in het clubblad van de Sparta bromfietsclub het prototype aangeboden door clublid Dalhuisen. Het bestuur van de Sparta Bromfietsclub vond dat deze unieke brommer behouden moest blijven voor Sparta liefhebbers. Na lang wikken en wegen werd

daarom besloten om de brommer aan te kopen. Het prototype zou worden gebruikt als showmodel op beurzen en andere evenementen. Zo werd op 4 mei 2010 de Sparta bromfietsclub de trotse eigenaar. Het prototype is inmiddels door de club in beheer gegeven aan het CODA archief in Apeldoorn. Daarnaast beheert het CODA alle folders, onderhoudsboekjes, werkplaatshandboeken, relatiegeschenken etc. die Sparta heeft uitgegeven en die door de Sparta bromfietsclub zijn verzameld. De 'Happy AV' wordt echter geen huismus, want voor beurzen en shows mag hij nog altijd het pand verlaten. Voorlopig voor het laatst, zal de brommer te zien zijn op het evenement 'Brommers kijken in de Karke', tijdens de gecombineerde Sparta & Zündapp jubileumtentoonstelling in het weekend van 12 en 13 augustus in de oude Remigiuskerk in Steenderen. Daarna zal het prototype een plekje krijgen in het CODA-museum in Apeldoorn.

Identiteitscrisis?

De Sparta AV mag zich gerust een identiteitscrisis veroorloven. Met 'Happy' en 'Lucky'-stickers en een handelsbenaming met 'Buddy' is het allemaal best verwarrend. Secretaris Wilfred en zijn vrouw Janneke hebben allerminst last van een crisis. Zij zijn fanatieke Sparta-liefhebbers en voor de foto willen ze best even poseren met de 'Sparta-patiënt'.



De rijplaat vergde enige aanpassing