

# E.M.C.-ALLERLEI

No. 1, maart 2002

**BESTUUR:**

Voorzitter:	R. Blank	Dorpsstraat 109	Enter	Tel:	0547-383373
Secretaris:	M. Kuipers	Dr.Stokkersstr. 31	Rijssen	Tel:	0548-518105
Penn.meester:	B. Wolves	Penningkruid 13	Nijverdal	Tel:	0548-617955
Leden:	A. Eeftink	Hooiland 171	Wierden	Tel:	0546-573969
	H. Wolters	Reggestraat 66	Enter	Tel:	0547-383072
	P. Kuipers	Voormors 87	Enter	Tel:	0547-382168
	A. Slagers	Dorpsstraat 97	Enter	Tel:	0547-384332
	A. van Nijen	Reggestraat 136	Enter	Tel:	0547-384215
	H. a/d. Stegge	Putman Cramerstraat 7	Enter	Tel:	0547-383110
	E. Pluimers	Ligtenbergerdijk 3	Rijssen	Tel:	0548-540311

<b>LIDMAATSCHAP:</b>	Minilid t/m 5jaar	EUR	3,50
	6 t/m 17 jaar	EUR	8,00
	vanaf 18 jaar	EUR	16,00
	vanaf 65 jaar	EUR	8,00
	Gezinslidmaatschap	EUR	22,50

Een gezinslidmaatschap omvat een echtpaar met evtueel minderjarige kinderen.

Het lidmaatschapsgeld is het hele jaar hetzelfde, het maakt niet uit wanneer je lid wordt. Word je na 1 september lid dan geldt de betaling voor het hele volgende jaar.

**BANKRELATIE:** Rabo-bank Enter rekening nr. 11.43.07.024

**REDACTIE:** H. Wolters, Reggestraat 66, 7468 EN Enter  
 A. Eeftink, Hooiland 171, Wierden email adres: [aeftink@worldonline.nl](mailto:aeftink@worldonline.nl)  
 M. Kuipers, Dr. Stokkersstraat 31, 7462 AD Rijssen

**E.M.C.-POSTADRES:** Postbus 53,7468 ZH Enter

**INTERNETSITE:** [www.entersemotorclub.com](http://www.entersemotorclub.com)

**OPENINGSTIJDEN** Woensdag: 19.00 uur tot 22.30 uur Zaterdag:15.00 uur tot 19.00 uur

**'T KLUPHOES:** Krompatte 4, 7468 AS Enter Tel: 0547-382053

**COMMISSIES E.M.C.**

<b>TOER:</b>	G. Lankamp	0547-381711	G. Freriksen	0547-381484
	M. Wolves	0547-381287	B. Wolves	0547-381896
	A.J. Eeftink	0546-573969	H. Peddemors	0654-928411
	M. Rohaan	0547-381912		
<b>BELGIË:</b>	H.Wolters	0547-383072	G. Lankamp	0547-381711
	B. Maneschijn	0548-522138	G. Freriksen	0547-381484
<b>ENDURO:</b>	P. Kuipers	0547-382168	G. Buis	0547-383222
	W. Pluimers	0547-381152	J. Slagers	0547-383787
	A. van Nijen	0547-384215		
<b>CROSS:</b>	P. Kuipers	0547-382168	J. Slagers	0547-383787
	A. Slagers	0547-384332	A. Kamphuis	0547-382593
<b>TRIAL:</b>	E. Wolterink	0547-384042	A. Kuipers	0547-383260

**VETERANEN en** R. Mensink 0547-381318 H. Wolters 0547-383072

**KLASSIEKERS:** A. Slaghekke 0547-383308

**ENTERRUN:** G.Lankamp 0547-381711 W.J. Pieterse 0547-382591

A. Kuipers 0547-383260 G. Buis 0547-383222

M. Rohaan 0547-381912 R. Blank 0547-383373

**BEHEER KLUPHOES:** db H.van Nijen 0547-384215 db G. Freriksen 0547-381484

db M. v.d. Riet 0547-383305

## VAN DE REDACTIE

Onder jullie neus dan de eerste EMC-Allerlei zoals die in elkaar geflanst is door de nieuwe redactie. Hier en daar hebben wij misschien enkele wijzigingen ten opzichte van het bestaande blad doorgevoerd. Wij hopen echter dat jullie het blad blijven lezen. Op- en aanmerkingen zijn altijd van harte welkom. Het adres van de redactie leden staat op de eerste pagina bij de algemene gegevens.



## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Voorzitter	4
Opening toerseizoen	5
Speedtrial 19 januari 2002 (inclusief uitslagen)	5
1 <sup>e</sup> Clubtrial 2002	7
Twee-daagse	7
De Veteranen- en Klassieker Rit, zaterdag 27 april 2002	11
Excursie BMW	12
Hoe onder boetes uit te komen	12
Napraten zesdaagse Frankrijk 2001	14
18 <sup>e</sup> Enterrun 2002	14
KNMV-Kalender Enduro/offroad ritten 2002 en Motorcross regio Oost 2002	15
Tijdwaarnemer? Waarom niet!	16
Waarom trialrijden ook jouw sport is	16
Historie van het merk Ducati	17
Beste woningbouw	19
Hoe ruil ik "Safe" mijn motor in	20
Harz weekend 2002 (+inschrijfformulier)	23
Activiteitenkalender EMC 2002	24
"De" enduro van europa: rund um Zschopau	24
Gezinsuitbreiding	25
Darttoernooi bij de EMC	26



## REMINDERS

Heb u ook iets wat geplaatst moet worden (zonder commerciële doeleinden)?  
Lever dan uw copy in bij de redactie. Het liefst een e-mail met de tekst gemaakt in Word.

**COPY VOOR DE VOLGENDE EMC-ALLERLEI  
INLEVEREN VOOR 20 MEI 2002 BIJ  
DE REDACTIE**



Veel leesplezier gewenst namens de redactie.

## VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Ieder jaar staat de eerste uitgave van ons clubblad in het teken van de beste wensen voor het nieuwe jaar evenals alle goede voornemens om er het beste van te maken. Natuurlijk wens ik iedereen het beste toe, maar toch worden alle voornemens voor 2002 een beetje overschaduwd door de “afknappers” die ons al om de oren vloog. Wat te denken van het droomhuwelijk van onze Maxima en onze hoe heet hij ook al weer. Kijkend naar de televisie zie ik zo’n oude brombeer met een oranje trui aan beweren dat het droomhuwelijk niet lang stand zal houden. Willem Alexander lijkt namelijk erg op zijn overgrootvader en grootvader, waardoor het zo goed als zeker is dat hij vreemd zal gaan. Kortom: weg droomhuwelijk. Nou weet ik niet helemaal zeker welke afknapper groter is: het feit dat Willem Alexander op zijn overgrootvader lijkt of het feit dat we tegenwoordig de meest extreme randfiguren op televisie moeten aanschouwen.

Een andere afknapper was toch wel het onfortuinlijke verhaal rond Leefbaar Nederland: de opiniepeilingen gaven aan dat 25 zetels in het verschiet lagen of te wel een duidelijke signaal naar de landelijke politiek: zeggen waar het op staat wordt meer gewaardeerd dan allerhande commissies in het leven roepen (ik zal het in mijn oren knopen). Ook hier had ik trouwens moeite om te weten wat de werkelijke afknapper was: dat het signaal was afgegeven en iedereen weer verder kon slapen of dat we ons drukker maken om mensen die wat zeggen dan om mensen die wat doen (3 jaar cel voor het verkrachten van een tiental kinderen is tegenwoordig voor sommige politici minder relevant dan iemand die roept dat Nederland vol zit).

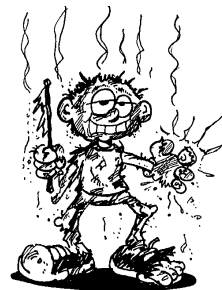
De aller aller aller allergrootste afknapper was wel de snelheidscontrole op de weg tussen Enter en Bornebroek die werd gehouden op 7 februari jongstleden ter hoogte van de kanaalbrug. Rijd je rustig met je auto achter een motor om een uur of halfzeven (’s avonds), besluit je in te halen, omdat de motorrijder ternauwernood de 70 km haalt. En ben je eenmaal op snelheid, dan duurt het even voordat je je weer terug laat zakken. Het flitslicht kwam me dan ook weer bekend voor. Even dacht ik nog aan opzet: boobytrap of bananensplit, maar helaas .....

En toen ik dit stukje aan het schrijven was en me druk maakte over al die afknappers dacht ik in een keer bij mezelf: tjakka, niet doemdenken; van al het negatieve moet je energie maken. Hoezo gaat Willem Alexander vreemd: dat deed Maxima is niet de dochter van zijn schoonvader en schoonmoeder, want die zijn niet getrouwd met elkaar en dus vreemd en vreemd genoeg niet vreemd ook. En het signaal van Nederland is geen signaal, want Nederland is echt vol. Vol met Zelfs zo vol dat er geen flitspaal en signaal meer bij kan. En daar werkelijk druk om maken. En dat deed Pimmetje ook. En zelfs zo geen haar op zijn hoofd er maar aan denkt om nog maar één enkele Euro verder uit te geven aan snelheidsovertredingen (of het moet toevallig aan een buitenlander zijn).

En wat die bekeuring betreft: ik heb hem verdiend, dus betaal ik hem ook en zie ik het niet als boete, maar als bijdrage in overheidsgeld om Nederland weer leefbaar te maken: zonder flitspalen, zonder droomhuwelijken, zonder kale Pimmetjes en met heel veel motoren op de weg, vele toerritten, een schitterende 2-daagse kampioensrit Enduro in Enter, een spetterend weekendje Harz, vele enthousiaste leden die iedere week de deur van het Kluphoes platlopen en de ene na de andere leuke activiteit organiseren.....

Wees eerlijk: het is moeilijk om iedere keer weer een nieuw en leuk voorwoord te schrijven en zo zal het iedereen vergaan die twijfelt om een stukje in te leveren voor het clubblad. Het is echter niet moeilijk om zomaar een stukje weg te schrijven getuige dit voorwoord. Wat dat betreft: als dit stukje geen afknapper voor je is dan verwacht ik volgende keer een knoepd van een clubblad.

Veel leesplezier en alvast een goed, gezond en gelukkig toerseizoen toegewenst!



positieve  
hij al, want

gaat hij  
Leefbaar  
flitspalen.  
moet je je  
erg, dat er nu

## OPENING TOERSEIZOEN

### NIET VERGETEN:

Op woensdag 13 maart 2002 komt er iemand van de politieschool uit Apeldoorn in 't KLUPHOES. Hij komt praten over achtervolging en aanhouding van motoren en auto's op de weg. Volgens Alwie Otten wordt het een prachtige avond met mooie films en foto's.

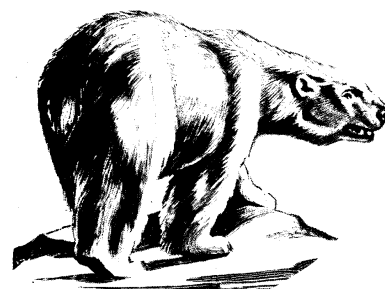
De avond begint om 20.00 uur.

### START TOERSEIZOEN:

Het toerseizoen begint op 24 maart met de 4e GANZENRIT. Deze ongetwijfeld mooie rit is uitgezet door Bert Wolves. Noteer de datum alvast en haal de motor maar "uit het vet". We rekenen op een grote opkomst.

Op woensdag 15 mei volgt er het MINITREFFEN, waarna van 4 tot en met 7 juni de AVONDVIERDAAGSE wordt verreden, gevolgd door een ZATERDAGMIDDAGRIT op 15 juni. Tussendoor zijn er uiteraard weer de altijd goed bezochte Avondritjes op de woensdagavonden, die van 19.00 tot 19.15 uur van start gaan. Verderop in dit blad vind je de volledige activiteitenkalender van onze motorclub, waar de desbetreffende data zijn vermeld.

**Twee ijsberen maken een ommetje door de Sahara. "Het moet hier vroeger erg glad zijn geweest", oppert de een.  
"Hoe zo?" vraagt de ander.  
"Omdat ze zoveel zand hebben gestrooid".**



### SPEEDTRIAL 19 januari 2002.

Het is al weer vijf jaar geleden dat er voor de laatste keer een speedtrial georganiseerd is. En omdat we dit jaar in januari geen Reggerit hebben vonden we het maar weer eens tijd voor dit evenement.

Na een "vergadering" op woensdagavond....(ahum) over de benodigde materialen en dergelijke hebben we 19 januari geprikt voor het spektakel. Een weekje eerder zijn we met aantal personen druk in de weer geweest om alles bij elkaar te krijgen. Dat was op zich een hele opgave, want de avond daarvoor hadden de meeste van ons toch flink doorgezakt in ons Kluphoes. Maar na een dag hadden we toch een leuk parcours in elkaar geknutseld. Nu nog maar hopen op voldoende deelname. Het land was goed bevroren dus het kon wel leuk worden. Alleen is het weer nog steeds niet te voorspellen....en ja hoor de dooi viel in. Het kon behoorlijk zwaar worden. De motor zou wel wat te verduren krijgen.

Tijdens de inschrijving op de grote dag kwam het mondjesmaat op gang. De uiteindelijke deelname bestond uit ongeveer 25 personen.

Onze zesdaagse rijder (a.s. wereldkampioen) zou wel even laten zien hoe men van het schavot weg zou moeten rijden. Op het achterraad, althans dat was de bedoeling. Hij ging als een speer....achterover van zijn motor af. Spatbord krom, uitlaat naar zijn grootje....zijn ego helemaal aan diggelen.

Onze deelnemers bestonden uit fietstriallisten, triallisten en endurorijders. De fietsen mochten beginnen en moesten twee keer een ronde afleggen. Het verliep voorspoedig. De triallisten waren nu aan de beurt. Zij moesten alle obstakels wel nemen in tegenstelling tot de fietsers. Deze bestonden uit o.a. over een auto, een platte wagen, een aantal shovelbanden en zoals al eerder genoemd een stuk op het achterwiel.

Na de trial kwam het grove geweld...de endurorijders. Ed Wigman mocht de spits afbijten en deed het goed tot aan de platte wagen. Hier wilde hij de wagen toch even van dichtbij bekijken en ging op zijn buik liggen. De springschans die we ingebouwd hadden verliep even iets anders dan we verwacht hadden. We dachten dat er wel zo'n 20 meter gesprongen zou worden. Het ging net even ietsie anders...men kwam direct achter de schans weer naar beneden. Het bouwland was nat en zwaar.

Wat ik nog wel even aan wil halen is dat de deelname van onze Enterse leden meer dan treurig was te noemen. We hadden genoeg stuurlui aan de wal maar op het schip was het akelig rustig. Dat was voorheen wel eens anders.

Er was toch veel werk van gemaakt, we hadden zelfs de officiële tijdwaarneming van het Dutch Promotion Team. Waarvoor onze hartelijke dank.

We kunnen terug kijken op een geslaagde dag en zullen het zeker weer organiseren. Hier en daar zullen we wel aanpassingen maken zodat men een ronde meer zou kunnen rijden bijvoorbeeld.

Wanneer je denkt dat je eigenlijk wel een goed of aanvullend idee hebt, schroom niet en geef het door. Graag tot ziens bij 't Kluphoes of op een ander motorsportevenement.

Hieronder volgen dan nog de uitslagen van het hele spektakel.

#### **TWEETAKT**

Teunissen, Marco	136	108	244
Slagers, Antoon	171	134	305
Wigman, Ed	179	145	324
Snellenberg, Geert	224	150	374
Homan, Rob	275	221	496
Wichertjes, Erik	253	248	501
Mulders, Marko oude	216	301	517
Bergen, Jos van	218	1050	1268
Westen, B	241	1050	1291
Lovink, HJ	268	1050	1318
Heuven, Marcel	275	1050	1325

#### **VIERTAKT**

Brunsveld, Marcel	144	138	282
Kuipers, Patrick	157	154	311
Huigen, Geert	153	194	347
Nijland, Arwald	160	194	354
Zilvold, Martin	200	156	356
Bretveld, Marc	191	232	423
Rutjes, Jos	218	221	439
Jansen, Eef	241	255	496
Vos, Marcel	526	475	1001
Hendriks, Wim	289	1050	1339
Emmen, Cees van	314	1050	1364

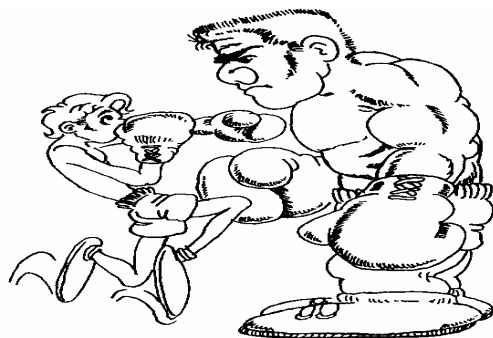
#### **FIETSTRIAL**

Roessink, Jurgen	132	133	265
Broeze, Jurgen	165	178	343
Wilde, Martin de	206	180	386
Kamphuis, Kevin	231	231	462
Broeze, Frank	225	245	470
Welle, Ruben ten	299	262	561
Wolters, Leon	298	269	567
Post, Matthijs	293	294	587

#### **TRIAL**

Teunissen, Rob	64	58	122
Teunissen, Marco	78	60	138
Veldhorst, William	105	87	192
Teunissen, Kevin	184	167	351

Antoon Slagers



## 1<sup>e</sup> CLUBTRIAL 2002

Na een korte winterpauze is onze kalender weer binnen en was het zondag 3 februari dat we voor het eerst dit jaar het starttrein van de Z.A.M.C. opreden voor onze eerste van een 10-tal trialwedstrijden.

Als u al langer lid bent van de Enterse Motor Club, hebt u de uitslag van de regiotrials al kunnen lezen in ons laatste clubblad.

De uitslagen van de clubtrials had u nog van mij te goed. Na een zeer spannende eindstrijd kwam Martin de Wilde als EMC kampioen in de B-klasse uit de bus met op een punt minder Frank Broeze, in de A-klasse werd zoals verwacht Jurgen Roessink met grote voorsprong op Jurgen Broeze eerste.

Nu verder met 2002. Frank Grouwe, Jurgen en Frank Broeze stoppen er mee, ze zijn of heel druk thuis of geblesseerd. Dit is wel jammer voor de promotion van de fietstrial.

Dit seizoen trek ik door Nederland met Jurgen Roessink en Martin de Wilde, we bezoeken alle regio en alle clubwedstrijden in Zelhem.

Vandaag was de eerste winst in de A-en B-klasse voor de EMC leden. Jurgen Roessink won met groot verschil de A-klasse, hij had in de winter dan ook erg goed getraind en dat kon je zien (Prima Jurgen). In de B-klasse was het Martin de Wilde die met een klein verschil de eerste plaats bezette voor Josch Bloem en Sjors Hukker. Zelf heb ik geen idee van mijn plaats in de C-klasse, maar als ik bij de eerste 10 ben, dan is alles oké.

Dit waren dan de eerste paar krabbels over het trialfront van de EMC, tot de volgende keer.

André oet Enter

## TWEE-DAAGSE

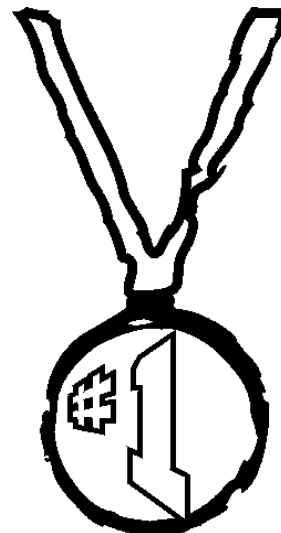
De voorbereiding voor de 2-daagse op vrijdag 28 en zaterdag 29 november 2002 zijn alweer in volle gang. We zijn met een paar man eerst gaan kijken wat er aan papierwerk en vergunningen moest gebeuren. We hebben de route globaal al eens op papier gezet, zoals we die het liefst zouden rijden, maar niet iedereen wil je zomaar over zijn grond hebben, dus wordt er veel gesproken met grondeigenaren en aanwonenden. Ook de gemeente en het waterschap Regge en Dinkel staan op het lijstje voor een gesprek. Eveneens zijn we bezig om een grote feesttent te huren voor de prijsuitreiking op zaterdagavond. Met de buur-vereniging SV Enter worden goede contacten onderhouden.

We proberen de lengte van de route op te schroeven naar plm. 100 km., zodat de nationalen 2 x en de inters 3 x per dag rond moeten. Dit is een klein stukje van wat er tot nu toe gebeurd is. De volgende keer hopen we de route iets definitiever te hebben en kunnen we gaan kijken waar we bruggen / overstekers / tijdcontroles etc. moeten hebben. Ook zijn we al op internet bezig met een 2-daagse pagina.

Net als voorgaande jaren zijn er bij dit evenement veel vrijwilligers nodig op vrijdag en zaterdag. Je kunt je hiervoor opgeven bij de endurocommissie. Volgende keer meer nieuws.

Namens de endurocommissie:

Patrick Kuipers



**Kampioensrit van 2002 (2-daagse)**

**OPROEP aan alle LEDEN.**

De KNMV heeft de EMC gevraagd om de Internationale tweedaagse Enduro te organiseren. Het is de bedoeling om deze rit in november 2002 te houden. De ritten van januari 2002 en 2003 komen dan te vervallen. Voor deze beide dagen en de dagen ervoor en erna zijn veel helpers nodig. Het is natuurlijk wel promotie voor de E.M.C. Laat dit even tot jullie doordringen en vul dit formulier in.

Verstuur of breng het naar 't Kluphoes, Krompatte 4, 7468 AS ENTER, zodat we weten dat we op jullie kunnen rekenen.

Wil wel helpen met de organisatie ..... Ja / Nee

Kan wel een dag helpen ..... Ja / Nee

Kan wel meerdere dagen helpen ..... Ja / Nee

Wil die vrijdag wel helpen ..... Ja / Nee

Wil die zaterdag wel helpen ..... Ja / Nee

Suggesties .....

.....

Naam .....

Adres .....

Telefoonnummer ..... E-mail .....



*De Enduro commissie*

**Een man moet bij de grens zijn koffer openmaken. Er komt onder meer een fles te voorschijn. "Wat is dat?" vraagt de douanebeampte. "Dat is gewijd water uit Lourdes" aldus de man. De douanebeampte trekt dit in twijfel, ontkurkt de fles en ruikt aan de inhoud. "Volgens mij is dit cognac" zegt hij. "Halleluja" roept de man, "er is een wonder gebeurt."**



## DE VETERANEN- EN KLASSIEKER RIT, ZATERDAG 27 april 2002

Zoals bekend moge zijn, is de laatste zaterdag van april de Veteranen- en Klassiekerrit georganiseerd, dit jaar dus 27 april 2002. Deze happening trekt elk jaar een grote schare deelnemers en publiek, vanzelfsprekend want je ziet vele mooie, soms zeldzame exemplaren van roemruchte motoren van allerlei merken en soorten.

De berijders van deze oldtimers komen overal vandaan, uit België, Duitsland, maar er zijn ook al inschrijvingen uit Schotland en Zwitserland!

Al met al is het elk jaar weer een mooie happening dat ook langs de route veel bekijks trekt.

Om alles in goede banen te leiden zijn, er vrijwilligers nodig: voor het uitzetten van de route, waarnemers, routebegeleiders, clubhuis -medewerkers, parkeerhulpen, manussen van alles, enzovoorts. Dus mensen, meld je aan als vrijwilliger. Je krijgt er zeker geen spijt van, het is elk jaar weer een prachtig evenement, goed voor de sociale contacten en je steunt de EMC, en daar hoor jij ook bij!!

Gewoonlijk staat hier de naam van Jan-Willem Pieterse, Beschermheer der Veteranen.

JW heeft echter vergevorderde plannen om te gaan emigreren naar Losser, vandaar dat nu mijn naam er onder staat. Dit neemt niet weg dat WJ nog steeds 'standby' is.

Groeten & alvast met dank, Rudy Mensink, tel 0547 – 381318.

Aanmelden kan ook bij Harry Wolters, tel 0547-383072.

Voor diegenen die dit nog niet wisten. De rit, veteranen- en klassiekerrit heeft een dubbele naam en dat is niet voor niets. Feitelijk is er sprake van twee ritten. Ten eerste de veteranenrit, hierbij kan alleen aan deelgenomen worden op motoren die gebouwd zijn voor de oorlog, dus van voor 1940. Deze veteranenrit wordt verreden volgens het VMC-regelement (goed geraden Vereranen Motor Club) en telt ook mee voor het VMC-kampioenschap.

De rijders rijden deze rit met een afgeplakte snelheidsmeter, indien aanwezig, en dienen de route met een bepaalde gemiddelde snelheid (langzaamheid is ook een goed woord) af te leggen. Er zijn verdekt opgestelde controleposten waar men op de minuut nauwkeurig geklokt wordt. Rijdt men te snel dan krijgt men een strafminuut en rijdt men te langzaam krijgt men ook een strafminuut.

Tussen de middag wordt ook de schaftpauze bij 't Kluphoes geklokt, eet men sneller of langzamer dan één uur heeft dit ook strafminuten tot gevolg.

Men start niet allemaal tegelijk, dit zou echt teveel rookwolken ineens geven, maar een voor een. Je zou het kunnen vergelijken met een enduro over de harde weg zonder crossproeven en drek.

De meeste veteranen deelnemers melden zich vooraf keurig aan bij de EMC en staan daarom ook vermeld in het progammaboekje, op de dag zelf inschrijven kan echter ook. Een veteraan motor en normaal rijbewijs volstaat, een startlicentie is niet nodig.

De klassiekers, motoren van na de oorlog tot ca 1975, rijden hun eigen rit die geheel losstaat van de veteranenrit. Wel houden we min of meer dezelfde route aan als de veteranen. De klassiekers rijden de route onder begeleiding van voorrijders en op de route is er geen wedstrijdelement.

Uiteraard kunnen ook de klassiekers een prijs winnen en wel met het concours d'elegance. Tijdens de middagpauze staan de klassiekers te pronken voor 't Kluphoes en een jury pikt de drie mooiste/orgineelste/bijzonderste motoren eruit voor de prijzen.

Rond het middaguur staat er dus heel wat moois van voor en na de oorlog te kijk bij 't Kluphoes.

Ook de klassiekers kunnen zich vooraf inschrijven maar om een of andere

duistere reden doen de meesten dat niet. De meesten melden zich 's morgens pas om mee te doen.

Ik zou zeggen heb je nog een oude motor in de schuur staan meld je aan om mee te doen. Heb je geen motor meld je dan aan als helper of kom gewoon even kijken.



## EXCURSIE NAAR BMW

Op vrijdag, 12 juli van dit jaar is er een mogelijkheid om de BMW-motorfabrieken te bezichtigen. Ja, natuurlijk mogen ook niet BMW-rijders mee, als je maar achteraan gaat staan en geen rare vragen gaat stellen. BMW-rijders hebben een kleine voorsprong: deze mogen maximaal 3 rare en/of nutteloze vragen stellen.

Ik heb het volgende voorstel:

De BMW fabrieken staan in Berlijn, volgens de kaart is dit ca. 530 km fahren.

We rijden er donderdag 11 juli naar toe, nemen een stuk autobahn, een stuk toeristische route, het laatste stuk over een zandpad en nuttigen onderweg een lekkere 'Fraulein für mich 'ne Strammer Max mit Eier Bitte, Danke schon', we zien wel, en 's avonds nemen we twee biertjes.

De excursie zelf is vrijdagmorgen, en na de middag kunnen we dan Berlijn in, bijvoorbeeld naar 'CheckPoint Charlie' of de 'Alexanderplatz', of een van de vele andere bezienswaardigheden in deze stad, of we rijden een malse middagroute ergens daar in de buurt, alles uiteraard in goed overleg.

Zaterdag gaan we weer naar huis, of we rijden dan een tweede route en gaan zondag naar huis, of we gaan helemaal niet meer naar huis, ook alles in goed overleg.

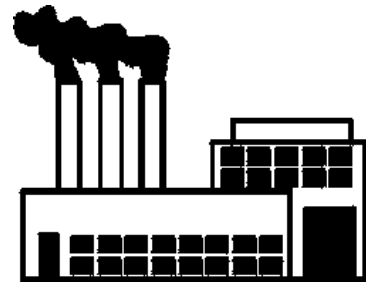
Voor een redelijk onderkomen met Frühstück moet je op ca. 40 Euro rekenen.

Echter, beste lezeressen, er kunnen maximaal 15 personen mee, dus als je mee wilt, laat het dan bijtijds weten!

Nogmaals, het is een voorstel, alles is bespreekbaar.

Voor volgend jaar is een excursie geland naar een bommentapijt-fabriek in Afghanistan, belangstellenden kunnen zich nu alvast opgeven bij het bestuur.

Groet'n, Rudy.



**Twee stuisvogelwijfjes worden in de Sahara achtervolgd door twee geobsedeerde stuisvogelmanneltjes. In paniek steken de vrouwtjes hun kop in het zand, waarop het ene mannetje tegen het andere zegt: "Waar zijn die grieten nou ineens gebleven?"**

## HOE ONDER BOETES UIT TE KOMEN



Langzamerhand wordt iedereen een beetje ziek en beroerd van al die onzinboetes. Voor 6 km te hard rijden op een totaal stille en verlaten snelweg f60,-. Ook bij zogenaamde wegwerkzaamheden met tijdelijke snelheidsbeperkingen waar na werktijd geen werker meer te zien is wordt er driftig op los geflitst. Of per ongeluk door roodlicht op een totaal verlaten kruispunt in de nacht Euro 120,-.

Er is nu een mogelijkheid om actie te voren. Dit werkt beter als iedereen er aan meedoet. Bewaar dit bericht en copieer het voor vrienden en bekenden. We moeten deze financiële geldwolf een halt toe roepen. Meer dan 7 miljoen stomme bekeuringen per jaar en het worden er elk jaar meer. De remedie is een simpel briefje. Als je een bekeuring - beschikking - krijgt, dan kan je hierop in beroep gaan bij de officier van justitie. Het adres staat op de beschikking, maak een kopie van de beschikking en doe er deze brief bij bijvoorbeeld:

*Aan de Officier van Justitie te .....*

*Bijgaand stuur ik u een kopie van uw beschikking. Ik bestrijd de snelheid en of overtreiding die op de beschikking is vermeld en vermoed dat de meetapparatuur niet in orde was. Daarom ga ik tegen deze beschikking in beroep.*

*Ik verzoek u om mij een kopie van het ijkrapport van de betrokken meetapparatuur op te sturen, zoals dat op de dag van de overtreiding geldig was.*

*Een hartelijke groet, .....*

De officier is verplicht te bewijzen dat de apparatuur geijkt en goed is en moet dus een kopie van het ijkrapport opsturen. Als uit het ijkrapport blijkt dat de apparatuur over de ijkdatum heen is - en dat gebeurt regelmatig - dan heb je geluk. De boete is dan niet geldig en de beschikking is onterecht uitgereikt.

Maar nog belangrijker: Als iedereen zo protesteert dan loopt de administratie van het openbaar ministerie compleet vast. Men kan die miljoenen bezwaarschriften onmogelijk verwerken. Je hoeft de bekeuring dan waarschijnlijk nooit te betalen. Het is wellicht een kleine moeite om dit door te geven aan heel veel vrienden en relaties.

De MAS

Aanvulling redactie: inderdaad dit probleem loopt uit de hand, men controleert meestal niet op plekken waar hard rijden gevaarlijk is maar juist op plaatsen waar dit geen direct gevaar oplevert. Bij voorkeur op een brede overzichtelijk weg voorzien van een fietspad of bedieningsweg, dit levert n.l. gewoon de meeste bekeuringen op. Dit levert ook veel irritatie op, let maar eens op hoeveel zwartgeblakerde flitspalen er inmiddels langs de weg staan.

In het blad kampioen van de ANWB nr. 3 staat een interview met het brein achter deze ellende, Mr. Jacobus Spee. Op de vraag van de ANWB of je voor 2 km te hard bekeurd kan worden beweert deze Mr. ijskoud dat dat niet kan omdat Justitie altijd een vaste correctie op de gemeten snelheid in mindering brengt, van minimaal 3 km.

Deze Mr. heeft het zelf kennelijk, ondanks dat hij doorgeleerd heeft niet begrepen. Deze mindering mag nooit tot de conclusie leiden dat niet voor twee km te hard rijden kan worden bekeurd, simpelweg omdat deze mindering noodzakelijk is wegens de onnauwkeurigheid van de meetapparatuur. Meestal meet deze goed maar soms ook wel eens een paar km/uur teveel (of te weinig). Als je dus werkelijk precies 81 km/uur rijdt en het apparaat meet 84 wordt er 3 km van de gemeten waarde, en niet van de werkelijkheid, afgetrokken. Je krijgt dus wel degelijk voor 1 km teveel een bekeuring. Dat de twee palen tussen Oldenzaal en Losser bijvoorbeeld ook zo werken is gemerkt. Als je er met 80 langsrijdt flitsen ze nog. Daarnaast trekt Justitie deze 3 km er onder protest af, ze wilden dit eerst nooit totdat iemand zijn bekeuring voor liet komen en voor de rechter haarfijn bewees dat er sprake was van een meetfout die van de meting afgetrokken moet worden.

Vandaar als aanvulling nog de tip om eens op het internet te kijken, hier staan allerlei conceptbrieven om bezwaar aan te kunnen tekenen, ook als je bijvoorbeeld een keer geflitst wordt in Duitsland. Dan kun je bijvoorbeeld een officiële vertaling van het proces-verbaal eisen met een gerede kans dat ze de kleine overtreiding laten zitten vanwege de rompslomp die dit met zich meebrengt, officiële tolk e.d. Voor Nederland geldt dat het opvragen van de foto ter controle of niet iemand anders toevalling met een vervalsing van jou kenteken rondreed ook het blauw een half uurtje van de straat houdt.

Zie bijvoorbeeld <http://www.tuftufclub.com>.

## NAPRATEN ZESDAAGSE FRANKRIJK 2001

Vrijdag 11 januari werd de zesdaagse-avond gehouden in het clubhuis.

Meer dan 89 mensen, 90 dus, vonden de weg naar het gezellige kluphoes, waar een 3 ½ uur durende videofilm op een groot beeldscherm werd vertoond. Ook werd deze avond weer de beroemde bandenwisselwedstrijd gehouden. Deze begon om 23.00 uur en eindigde om 24.00 uur. Er namen 10 mannen/vrouwen aan deel.

Sommigen wisten op het laatst niet meer of ze de band erop hadden of eraf (oorzaak drank?)

Het ging natuurlijk niet alleen om de film, want het laatste van de film heeft volgens mij niemand meer gezien, want iedereen zat met iedereen te praten. Er viel heel wat na te praten over de zesdaagse.

Omstreeks 03.00 uur werd er eens op de klok gekeken. Het was zo gezellig, dat niemand in de gaten had dat het al zo laat was. Tegen 04.00 uur gingen de laatste gasten huiswaarts.

Enkele van hen hadden nog 180 km voor de boeg. Sommigen konden op de fiets, wat ook zeer gevaarlijk is, vooral die paaltjes op de Krompatteweg ☺

Afijn, een donders gezellig feest waar de EMC altijd in uitblinkt en ook een behoorlijke naam heeft verworven op dit gebied.

Patrick Kuipers

**“Wie kan mij vertellen waarom Amerika niet dezelfde tijd heeft als wij?” vraagt de onderwijzer.**

**Antwoordt Truus:**

**“Omdat Amerika later ontdekt is, meester.”**

## 18<sup>e</sup> ENTERRUN 2002

Deze zal plaatsvinden op **ZATERDAG 18 MEI**. We proberen deze dag 18 deelnemers van de Blauwe Reigers uit Almelo en 18 deelnemers van 't Zoekerveld uit Enter een onvergetelijke dag te bezorgen.

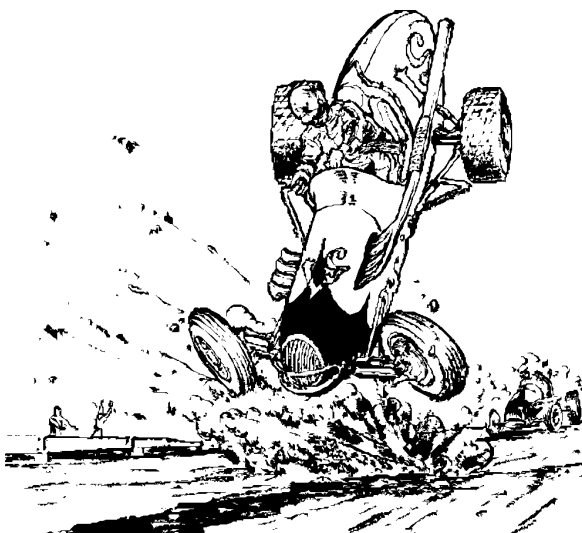
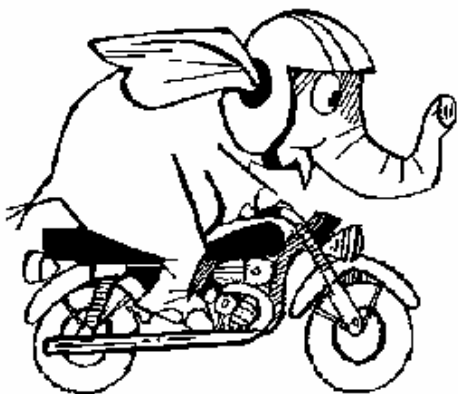
Met als hoogtepunt een bezoek aan de motorcrossclub in St. Isidorushoeve, waar we gaan terreinrijden met 4x4 auto's.

Voor meer inlichtingen of een klein sponsorbedrag, kunt u contact opnemen met:

**W.J. Pieterse**      **0547 – 382591**

Of met:

**A. Kuipers**      **0547 - 383260**



## KNMV-Kalender Enduro/offroad ritten 2002 en Motorcross regio Oost 2002

### ENDURO (Open Nederlandse Kampioenschappen)

<i>Datum</i>	<i>Plaats</i>	<i>Organisator</i>	<i>Telefoonnr.</i>	<i>Faxnummer</i>
2 maart	Holten	MAC de Holterberg	0548-362470	0548-362870
12 oktober	Havelte	MC Havelte	0522-472243	-
19 oktober	Geesteren	MC de Toerenteller	053-4323492	053-4308781
26 oktober	Vorden	VAMC de Graafschaprijders	0575-554118	0575-553658
2 november	Hellendoorn	MCNH	0548-654017	-
9 november	Zelhem	Zelhemse AMC	0314-625311	0314-625399
16 november	Harfsen	HAMAC	0573-431570	0573-431573
29/30 november	Enter	EMC	0547-382168	-

### OFFROAD RITTEN

<i>Datum</i>	<i>Plaats</i>	<i>Organisator</i>	<i>Telefoonnr.</i>	<i>Faxnummer</i>
2 maart	Holten	MAC Holterberg	0548-362470	0548-362870
10 maart	Ruinen	MC '80 Ruinen	0522-472519	-
24 maart	Westerbork	BMCC	0593-523127	0593-540598
1 september	Kallenkote	MC de Stoomfiets	0521-515339	0521-515339
13 oktober	Havelte	MC Havelte	0522-472243	-
20 oktober	Manderveen	MC de Toerenteller	053-4323492	053-4308781
27 oktober	Ruurlo	MC Ruurlo	0573-452221	-
2 november	Hellendoorn	MCNH	0548-654017	-
3 november	Markelo	MC Ons Genoegen	0547-363907	0547-363602
9 november	Zelhem	Zelhemse AMC	0314-625311	0314-625399
10 november	Varsseveld	VAMAC	0315-242891	-
17 november	Lichtenvoorde	MACL	0544-377272	0544-377272
24 november	Hengelo (Gld.)	HAMOVE	0575-462634	0575-460034
24 november	Noordwolde	Rensport Noordwolde	0561-432101	0561-431690

### MOTOCROSS 2002 DISTRICT OOST

<i>Datum</i>	<i>Plaats</i>	<i>Organisator</i>	<i>Telefoonnummer</i>
16 maart	Ermelo	MC Vol GAs	0342-413848
23 maart	Ommen	MC Ommen	0522-463288
13 april	Nunspeet	MC Nunspeet	0341-256430
12 mei	Arnhem	MC Arnhem	0316-263670
8 juni	Heerde	MSV NOV	0578-641384

Voor de wedstrijden van de overige districten zie de website van de KNMV: [www.knmv.nl](http://www.knmv.nl)

Bron: KNMV sportafdeling.

**Een elektricien moet van zijn baas ergens een kapotte deurbel repareren. Hij is binnen vijf minuten terug. "Dat heb je gauw gedaan," zegt zijn baas.  
Antwoord de elektricien: "Ik heb drie keer gebeld, maar er deed niemand open."**

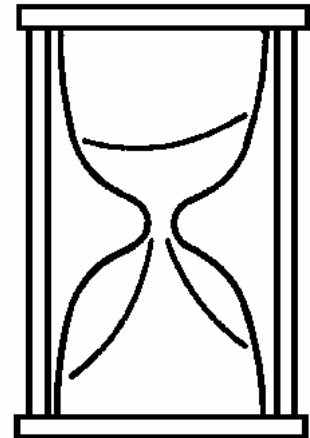
## **TIJDWAARNEMER? WAAROM NIET!**

Je bent geïnteresseerd in motorsport. Die wereld van snelheid en competitie trekt je aan. De kameraadschap, dat speciale sfeertje op wedstrijddagen. Eigenlijk wil je daar best deel uit van maken. Dat kan. Als KNMV tijdwaarnemer ben jij namelijk de spil waar (bijna) alles om draait!

Maar wat houdt die functie eigenlijk in? In de eerste plaats is het een vrijwillige functie, waarbij behoorlijk veel van je wordt verwacht! De belangen in de sport zijn vaak groot en de verantwoordelijkheid van de tijdwaarnemer dus ook. De tijdwaarneming is immers verantwoordelijk voor de correcte registratie van de trainingsresultaten en daarmee voor de startopstellingen. Maar ook de tussentijden, de rondetelling en uiteraard de correctie wedstrijduitslag hoort bij de werkzaamheden. Tijdwaarnemers werken daarbij altijd in teams. Natuurlijk wordt de aspirant-tijdwaarnemer niet zo maar voor de leeuwen gegooid! Je krijgt een uitgekende theoretische én praktische opleiding, waarvoor je wel wat tijd moet willen investeren. Reken na een proefjaar op een inzetbaarheid van ongeveer 10 wedstrijden binnen verschillende takken van motorsport. Dat maakt het tijdwaarnemen ook zo leuk: de enorme afwisseling die je ervaart, want geen wedstrijd is hetzelfde.

Lijkt je leuk?

Is het ook! Het team van tijdwaarnemers bestaat nu uit zo'n 40 zeer gemotiveerde mannen en vrouwen. Ben jij accuraat, behoorlijk stressbestendig, heb je interesse en bekendheid in het werken met computers en beschik je over eigen vervoer? Dan ben jij (M/V) misschien wel de nieuwe tijdwaarnemer die we zoeken. Meer weten? Bel dan met Frank Claas (040-201 94 01) of meld je schriftelijk aan bij de KNMV, Postbus 650, 6800 AR Arnhem.



## **WAAROM TRIALRIJDEN OOK JOUW SPORT IS!**

Rond de trialsport bestaan er nog steeds een groot aantal hardnekkige misverstanden. Voorbeelden? Trial is er alleen voor evenwichtskunstenaars. Trial is zo razend moeilijk dat alleen een handjevol toptalenten kan meedoen. Trial is peperduur door de speciale motoren. Moeten we nog even doorgaan? Dan de realiteit: trial is waarschijnlijk de goedkoopste tak van motorsport, werkelijk geschikt voor iedereen en daardoor écht dikke fun om te doen!

Natuurlijk is het beeld van trialrijders gevormd door de super-spectaculaire demonstraties op shows en beurzen. En wie wel eens bijvoorbeeld Alex van den Broek aan het werk heeft gezien zal ook met de kin op de borst ademloos toe hebben gekeken. En wat je ziet op Eurosport grenst ook al aan het onmogelijk. Het is toch echt onmogelijk om over een loodrechte, twee meter omhoog rijzende granietwand te rijden? Toch niet blijkbaar en dan rest er niets anders dan diepe bewondering voor de rijders die dat, schijnbaar moeiteloos, wel kunnen. Tegelijkertijd bekruipt je ook het gevoel dat je dat van je levensdagen niet zou lukken en eerlijk gezegd, dat is ook zo! Maar hoe komen we er dan bij om te beweren dat trial bij uitstek de motorsport voor iedereen is?

Taaie misverstanden

Trial wordt verreden in zogenaamde 'non-stops'. Kleine met linten afgezette parcoursjes waar je zonder met je voeten aan de grond te komen door heen moet rijden. Die non-stops variëren in moeilijkheidsgraad van onmogelijk (die zien we op televisie) tot uitgesproken makkelijk (die iedereen leuk vindt). Natuurlijk begin je het trialavontuur op de makkelijkste non-stops en neem van ons aan: daar zit niks engs in. Dan de

motoren. Er is waarschijnlijk geen tak van motorsport waarbij de motor eigenlijk zo onbelangrijk is. Bij trial is het resultaat namelijk voor 80% afhankelijk van de rijder! Een bruikbare trialmotor is er namelijk al vanaf pakweg zo'n 500 euro, de onderhoudskosten zijn werkelijk minimaal en de brandstofkosten zijn te verwaarlozen. En de kleding? Een goede helm en laarzen zijn voldoende, omdat de snelheden zeer laag liggen en de motoren erg licht (zo'n 80 kilo) zijn. En een trialfiets maakt nauwelijks geluid, terwijl een relatief klein stuk terrein al voldoende is.

#### Perfekte leerschool

Door de lage risico's ontwikkel je door trialrijden een uitstekend evenwichtsgevoel en dat merk je op het circuit én op de weg. Niet voor niets zijn toppers als Stefan Everts of Jurgen van den Goorbergh, om er maar een paar te noemen, met trialrijden hun carrière begonnen.

Vandaar ook dat trialrijden bij uitstek een tak van motorsport is voor toerrijders en supersport liefhebbers die in de winter hun motorgevoel vlijmscherp willen houden!

#### **Uit een Belgisch weeroverzicht:**

**“De vijf- en zesentwintigste december waren de koudste kerstdagen die we verleden jaar hebben gehad.”**

## HISTORIE VAN HET MERK DUCATI

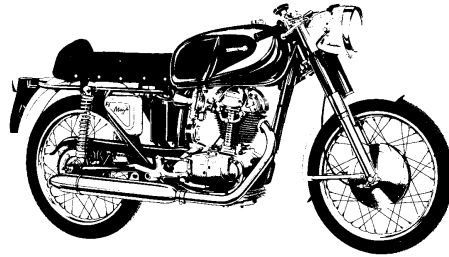


Om vast in de stemming te komen voor de naderende veteranen- en klassiekerrit hier een stukje over de geschiedenis van het Italiaanse merk Ducati.

De geschiedenis van Ducati begint in 1926, niet met motoren maar als fabrikant van radio onderdelen en andere hoogwaardige technologische producten. Na de oorlog was er in Italië behoefte aan goedkoop transport, en de Italiaanse regering nationaliseerde Ducati. Beslist werd dat ze een viertakt motorblokje, in plaats van radio's, moesten gaan bouwen dat in Turijn door SIATA was ontworpen en dat onder een fietsje kon worden opgehangen. (Kon je met motorpech altijd nog naar huis fietsen) Dit blokje, genaamd Cucciolo (puppy) werd direct een doorslaand succes en al gauw werd er een volledig programma aan lichte motorfietsen gebouwd. In 1954 werd de beroemde constructeur Fabio Taglioni in dienst genomen. Taglioni trof echter op dat moment een fabriek aan die door een paar kostbare mislukkingen alweer in een diepe crisis verkeerde. Daarom werd hem verzocht het merk er zo snel mogelijk weer bovenop te helpen door te zorgen voor positieve publiciteit middels het behalen van successen in de racerij. In die tijd werd er in Italië tussen de vele motorfietsfabrikanten fanatiek gestreden in races die gewoon op de openbare weg plaatsvonden. (De flitspaal was nog niet uitgevonden) Deze zogenaamde Gran Fondo races, zoals de Motogiro en de Milano-Taranto, die de vorm aannamen van ware volksfestijnen, leverden voor de etappe- en klassewinnaars veel publiciteit op. Hoogtepunt was de Motogiro, een 6-daags monsterevenement over zo'n 4000 kilometer, die in het hartje van Bologna, de thuisstad van Ducati startte en finishte. Taglioni had niet veel tijd over, dus prepareerde hij een paar Ducati's 98 Sport voor de Motogiro van dat voorjaar. De grootste klasse in de Motogiro was de 175 cc. De Ducati's 98 Sport sloegen welliswaar geen slecht figuur, maar het was Taglioni duidelijk dat er iets anders nodig was om als overwinnaar over de streep te komen. In luttele maanden ontwierp hij daarop een 100 cc motorblok met een bovenliggende nokkenas, aangedreven door een koningsas. Dit is een naast de cylinder staande aandrijfjas, die door konische tandwieloverbrengingen met de krukas en de nokkenas was verbonden. Hij baseerde zijn ontwerp op de Norton Manx, destijds een van de meest succesvolle racemotoren. Deze 100 cc motor won zowat elk race waarin hij werd ingezet en Ducati werd daardoor internationaal op de kaart gezet als toonaangevende fabrikant van sportieve motorfietsen. Uit de 100 cc werd een 125 geboren. In 1956 werd een cylinderkop met desmodromische klepbediening uitgebracht, waarbij de klepveren werden vervangen door aparte sluittuimelaars om de betrouwbaarheid bij hoge toerentallen te verhogen. Nu anno 2002 is Ducati nog

steeds de enige motorfabrikant die gebruik maakt van dit principe, ook in de nieuwste 998 wordt de desmoteknik gebruikt en ook in hun GP1 viercilinder, die alleen nog maar getekend is op de computer. In 1958 werd een gooi gedaan naar het wereldkampioenschap 125 cc, maar de fabriek greep daar met een tweede plaats voor Gandossi en een derde voor Spaggiari net naast. Dit kwam doordat Gandossi een straatongeluk kreeg. Het kampioenschap ging daarmee naar een andere beroemd Italiaans merk, MV Agusta, maar hun wereldkampioen Ubbiali was meermaals, en op de snelste circuits, door de Ducati's verslagen.

In 1957 werden ontwerp op de markt gebracht, 100, 125 en 175cc. De 125 cc de 175 cc vergroot werd tot cc. In 1967 werd het hele ontstonden de zogenaamde 250, 350 en 450 cc zowel met



productiemotoren met dit echter zonder desmokop, als werd vergroot tot 160 cc terwijl 200, 250 en later zelfs tot 350 ontwerp drastisch herzien en 'breedcartermodellen' van 239, desmokop als gewoon met

klepveren. De basisconstructie van de breedcarterblokken is in principe gelijk aan die van de smalcarterblokken waarbij een en ander wat zwaarder en sterker is uitgevoerd. Kennelijk wilde men het beroemde Italiaanse gezegde 'Ducati kapot gaat ie' enigzins de kop indrukken. De 250 en 350 eencylinders waren destijds ook vaak vooraan te vinden in de nationale wegraces in Nederland. Ook Enternaar Bertus Slagers begon zijn race carrière met een 350 cc eencylinder Ducati. Dit heeft er zelfs toe geleid dat de EMC een tijdje omgedoopt is geweest in Fanclub Bertus Slagers.

Racen en sleutelen hoort bij elkaar, in die tijd gold dat echter ook voor de gewone Ducati rijder, volgens een in mijn bezit zijnd officieel onderhoudsboekje voor de 250 cc smalcartermodellen, moest bijvoorbeeld elke 500 km even de kleppen worden gesteld!

Eind jaren '60 brak de periode van de 'superbikes' aan: motorfietsen met 2, 3 en 4 cilinders met tenminste 750 cc. Taglioni had medio jaren '60 reeds meerdere grote modellen ontworpen, van 500 en 700 cc paralleltwins tot een 1260 cc V4, de Apollo, maar geen van deze motoren zijn ooit voorbij het stadium van prototype gekomen en de pers was er ook niet al te enthousiast over. In 1970 kreeg hij het groene licht om iets te bouwen waarmee Ducati in een keer met iets bijzonders de superbikemarkt zou bestormen. Nog datzelfde jaar draaide het eerste prototype: een 750 cc V-twin, weer met koningsassen, maar nog zonder desmo-systeem. Deze motor ging met een aangepast rijwielgedeelte in augustus 1971 in productie. De pers reageerde aanvankelijk lauw op deze motor, die eerst alleen in tourversie werd uitgebracht. In 1972 behaalden Paul Smart en Bruno Spaggiari voor Ducati echter tijdens de 200 mijlrace van Imola een klinkende een/twee overwinning met deze 750, waarbij zelfs de huilende MV Agusta werd verslagen. Daarmee werden de sportieve aspiraties van deze motor, nu wel in desmo uitvoering, in een klap gevestigd. In 1972 werd een sportief straatmodel uitgebracht, de 750 S en in 1974 de 750 S en in 1974 de 750 SS met desmokoppen, waarvan er overigens slechts 411 met de hand zijn gebouwd in de raceafdeling. Ook kwam er nog een 864 cc uitvoering, aanvankelijk alleen als toerversie (860GT/GTS) maar vanaf 1975 ook als 900 SS met desmokoppen. In de komende jaren werd het sportieve imago verder uitgebouwd met diverse klinkende overwinningen, vooral in lange afstandraces. In 1978 won Mike (the Bike) Hailwood de Formule 1 race op het eiland Man met een door de fabriek gebouwde, door Steve Wynne verder geprepareerde koningsasser. Ducati bracht het jaar daarop een replica model uit, in feite een 900 SS met race-plaatwerk, volle kuip en grote tank, genaamd Mike Hailwood Replica. In 1983 werd deze motor nog eens herzien en het jaar daarop kwam het laatste model koningsasser uit met 1000 cc motorblok. In de loop van 1985 werd de productie van de koningsassers gestaakt en ging men over op tandriemaandrijving van de nokkenas, het principe van de desmodromische klepbediening gebruikt men nog steeds. Deze blokken, althans de basisconstructie, zit nog steeds in de luchtgekoelde Ducatimodellen zoals de 750/900 SS en de monsters.

Een nieuwe mijlpaal werd bereikt in 1989 toen de tweecylinders werden voorzien van waterkoeling en vierkleps koppen, de 851 was geboren. Deze machine en zijn opvolgers, de 888 en 916 modellen zijn



altijd praktisch onverslaanbaar geweest in het WK Superbike. Geen merk heeft zoveel titels in deze klasse behaald als Ducati.

Trouwens mocht iemand nog een nokkenas weten voor een 1 cilinder 350 cc breedcarter, ik zoek er een voor mijn restauratie project.

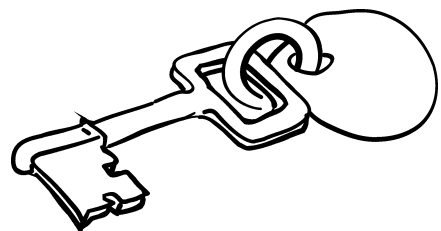
Harry Wolters

### **BESTE WONINGBOUW**

Zinnen die allemaal afkomstig zijn uit brieven die door de jaren heen gestuurd werden naar de woningstichting Wierden / Enter.



- \* Mijn vochtontwikkeling in de huiskamer is niet om te harden.
- \* Even leg ik mij neer om U enkele letters toe te dienen.
- \* Mag ik ruilen met mijn overbuurman daar die man weduwe is en geen kinderen heeft.
- \* Ik heb een lekkaasje op zolder en dat is naar beneden gekomen.
- \* Ik vraag U niet om een woning, want die heb ik, daarom vraag ik U om een andere woning.
- \* Mijn 15-jarige zoon slaapt noodgedwongen bij mijn 13-jarige tweelingzusje in de kamer.
- \* De hond blaft de hele avond door en met de kat is hetzelfde het geval.
- \* De drollen drijven door de gang, daar moet in gegrepen worden
- \* Het vijfde kind is op komst en staat voor de deur.
- \* Ik zit uit nood in een onverklaarbare woning.
- \* Ik ben vrij van politiek en geloof.
- \* Mijn man loopt met brongieters en mijn borsten piepen ook.
- \* Ik moet elke dag bevallen, en zodoende wordt mijn woning te klein.
- \* Ik ben zomers uitgeleverd aan een ijswagen en 's winters aan de steun.
- \* Ik zou graag een aanval op Uw goedheid doen.
- \* Weleerwaarde heer burgemeester, hiermee kom ik U een aanzoek doen, en wel vooreen andere woning.
- \* Reeds ruim zes jaar ben ik getrouwd met een kind van 2 jaar.
- \* Mijn buurman stinkt naar gas, ik denk dat hij een lek heeft.
- \* Ik eis dat ik net zo opgeschilderd wordt als mijn buurman.
- \* Met eerbiedige beschuldigen richt ik mij tot Uw Hoogheid.
- \* De WC is lekt, aangezien wij er met z'n dertienen wonen.
- \* De woning is veel te klein want ik krijg er ieder jaar een kind bij, meneer de Burgemeester, daar moet U toch wat aan doen.
- \* Wilt u naar mijn bovenkamer laten kijken, die zit vol beesten.
- \* Mijn water loopt steeds over.
- \* Ik heb zo'n last van mieren in mijn fundament.
- \* Wilt U het zaakje van mijn buurman eens goed onderzoeken, want er zit een luchtje aan.
- \* Het vocht dringt door de muur van de slaapkamer van mijn schoonmoeder, die helemaal beschimmeld en verrot is.
- \* U kunt voelen dat mijn geval niet in orde is, doet U het eens.
- \* Ik wil mijn gat gedicht hebben, ik heb er last van.
- \* Stelt U zich eens voor burgemeester, U en uw gezin, scheidend op een emmertje.
- \* Ik ben een eenzame staande vrouw alleen, daarom heb ik me laten krabben voor vast recht.
- \* Ik ben heus niet iemand die zijn gas zomaar laat vliegen.
- \* Aan de ene kant ben ik in verwachting en aan de andere kant regent het in.
- \* Vroeger deed ik een hoop op de kachel, nu moet ik het op gas doen.



## HOE RUIL IK “Safe” MIJN MOTOR IN

Iedereen zal het wel gehoord of gelezen hebben, Safe is failliet. De grootste motorzaak met ook een groot filiaal (*Piet van Safe zei Rudy altijd*) bij ons in de buurt in Enschede is niet meer.

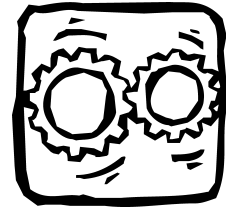
Bij de redactie is niet bekend of ook EMC-ers betrokken waren bij deze affaire, statistisch gezien moet dit echter haast wel.

Echter hoe gaat dat vaak met grote bedrijven die failliet gaan, uiteindelijk komt er een doorstart, geregeld door de curator, en de zaak draait ogenschijnlijk gewoon door. Zo ook hierbij, Safe gaat door en wel in Almelo.

Stelt dat dan niks meer voor een faillissement? Is het gewoon een boekhoudkundige truc om tevens wat extra naambekendheid te vergaren?

De hamvraag hierbij was natuurlijk hoe zit dat nu eigenlijk met al die mensen die hun motor hadden ingeruild voor de winter en in het voorjaar een nieuwe zouden krijgen. Of die hun motor er hadden staan voor de winterstalling of onderhoud.

Nou, Safe Nieuw heeft een doorstart gemaakt waarbij via het Internet bekend is gemaakt dat de gemaakte afspraken met klanten worden nagekomen. Los van het feit of men juridisch gebonden was deze afspraken na te komen kon men hier natuurlijk commercieel gezien niet onderuit, wilde men de doorstart kunnen realiseren. Dit nakomen van de gemaakte afspraken kost Safe Nieuw wel handenvol geld. De reeds ingeruilden motoren zitten immers in het faillissement en Safe nieuw is dus geen eigenaar van deze inruilers!



Hoeveel risico loop je nou eigenlijk als je je motor bij een motorzaak achterlaat en de zaak gaat ineens failliet. Failliet gaan gebeurt meestal ineens. Nou als je het kenteken nog in je bezit hebt en de motor staat nog op je naam dan valt de schade mee. De motorzaak is wel de juridische bezitter maar niet de juridische eigenaar. De curator kan jou motor dus niet zo maar even verkopen om daarmee de schuldeisers te betalen.

Heb je hem echter ingeruild met kenteken en al en met de afspraak dat de motorzaak de motor op naam mag zetten en vast verkopen en dat jij later de nieuwe krijgt ligt het anders. Is vlak voor het faillissement je ingeruilde motor al verkocht en afgeleverd, dan is de nieuwe bezitter ook de rechtmatige eigenaar en heb je wel een probleem maar geen motor.

Staat de motor nog te glimmen in de showroom dan heb je nog een kans. Juridisch gezien ben jij de verkoper en de motorzaak de koper van jou motor. (Dit komt overeen met de opmerking *kep ter ne goeje pries vuur e had*)

Je zit dus samen in het schuitje met de overige schuldeisers/leveranciers die goederen aan de motorzaak geleverd hadden.

Nou kun je als verkoper de geleverde zaak, je tuf, terugvorderen. Dit is het recht van reclame. Ook bij een faillissement heb je dit recht, met dien verstande dat de curator ook mag beslissen dat je de inruilprijs in geld krijgt of een garantie dat je dit zult krijgen. Dat dit recht van reclame wordt gerespecteerd in de Safe affaire stond op het Internet. Een adder onder het gras is dat dit recht op reclame geldt voor *een afgeleverde zaak die niet een registergoed is*.

En in Veendam zit een instantie die een register bijhoudt van alle gekentekende motoren!!!

Het is dus nogal ingewikkeld. Moraal van dit verhaal: koop Safe een motor maar verkoop hem ook safe.

Harry Wolters

HARZ WEEKEND 2002

De winter zit er bijna op het het voorjaar nadert. Dus ook het Harz weekend komt naderbij. In de vorige EMC-Allerlei stond de informatie en het inschrijfformulier. Voor diegenen die verzuimt

hebben om in te schrijven bieden wij via onderstaand formulier een tweede kans. Het kan nog tot 30 maart a.s. Wacht niet te lang want er zijn nog maar een paar plaatsen vrij. Ook nu bleek weer dat de animo groot is.

De Wos, Kruutje en Rudy v'n Bays zijn er deze winter nog weer een keer met een auto naar toegereden om te controleren of de de locatie wel groot genoeg is. Er lag nog een meter sneeuw maar die zal wel weg zijn begin mei.

Het strookje kan afgegeven worden bij EMC 't Kluphoes, Krompatte 4, 7468 AS Enter of bij Harry Wolters, Reggestraat 66, 7468 EN Enter



-----  
**INSCHRIFFFORMULIER HARZ-WEEKEND**

IK GA MEE MET HET HARZ-WEEKEND 2002  
IK VERTREK OP DONDERDAG 2 MEI (VIER DAGEN)  
IK VERTREK OP VRIJDAG 3 MEI (DRIE DAGEN)  
(Doorhalen wat **niet** van toepassing is.)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE.....WOONPLAATS.....

TELEFOON.....EVENTUEEL GSM.....

WIL EVENTUEEL **WEL/NIET** VOORRIJDEN

**IK MAAK VÓÓR 30 MAART 75 EURO (drie dagen) of 100 EURO (vier dagen) OVER  
OP RABO NR. 11.43.07.024 (Onder vermelding Harz-weekend 2002)**

DATUM.....

HANDTEKENING.....

## ACTIVITEITENKALENDER E.M.C. 2002

DAG	DATUM	BENAMING	TIJD
Woensdag	13 februari	Infoavond	20.00
Zondag	24 maart	4e Ganzenrit	09.00 - 11.00
Woensdag	17 april	Avondrit	19.00
Zaterdag	27 april	Veteraan- / klassiekerrit	Ca. 10.00
Woensdag	1 mei	Avondrit	19.00
Donderdag t/m zondag	2, 3, 4 en 5 mei	Harz-weekend	
Woensdag	15 mei	Minitreffen	19.00
Zaterdag	18 mei	Enterrun	10.00
Woensdag	29 mei	Avondrit	19.00
Dinsdag t/m vrijdag	4, 5, 6 en 7 juni	Avondvierdaagse	19.00
Woensdag	12 juni	Avondrit	19.00
Zaterdag	15 juni	Zaterdagmiddagrit	13.00
Woensdag	26 juni	Avondrit	19.00
Zaterdag	6 juli	20e Klompenrit	09.00 - 11.00
Zondag	6 juli	20e Klompenrit	09.00 - 11.00
Woensdag	10 juli	Gengenlavond opstaprit	
Woensdag	24 juli	Avondrit	19.00
Woensdag	7 augustus	Avondrit	19.00
Woensdag	21 augustus	Minitreffen	19.00
Woensdag	4 september	Avondrit	19.00
Zaterdag	14 september	Zaterdagmiddagrit	13.00
Woensdag	18 september	Avondrit	19.00
Vrijdag	28 november	Tweedaagse ENDURO	
Zaterdag	29 november	Tweedaagse ENDURO	

### “DE” ENDURO VAN EUROPA : RUND UM ZSCHOPAU

Ik had er zelf nog nooit van gehoord, maar Marcel Hordijk belde mij op met de mededeling dat er weer een superevenement in aantocht was waar je beslist een keer aan mee moest doen.

Gelijk diverse andere rijders benaderd om mee te gaan naar de zwaarste enduro in Europa.

Ed Wigman (zesdaagse rijder en team maat) wou wel met mij mee en zijn we donderdag 25 Oktober na een dag hard werken 's avonds om 8 uur vertrokken voor een reisje van zo'n 750 km., onderweg slecht weer en zeer dichte mist, maar we kwamen om 2.30uur aan in Zschopau (voormalig oostduitsland dicht bij Dresden in de buurt). Hier had Marcel voor ons en de andere Hollanders een fijn hotelletje geregeld. Hier aangekomen Marcel (mobiel) uit zijn bed gebeld, want het hotel zit 's nachts dicht, en hij heeft toen



gezorgd dat we binnen konden komen en had ook al de kamersleutel voor ons opgehaald, we zijn snel naar bed gegaan en hebben het zandmannetje niet eens gezien.

De volgende morgen ontbijten met de rest van de Hollanders, o.a Erik en Chris Wichertjes, Peter Lenselink, Arjan Klok, Wim Hutten, Gert Stuivenberg, Sieben Herbert, en Dennis en Piet en Marchel Hordijk.

Na het ontbijt richting proeven en moeilijke stukken waar de route per voet werd gelopen, met de tong op de schoenen weer bij Peter in de bus richting M.Z. fabriek waar de motorkeuring plaats vond. Dit op zich was al een heel spektakel, rijders van heel de wereld deden hier mee en ook diverse wereld(kampioen)toppers. Ook wij als nuchtere Hollanders ontkwamen er niet aan en moesten

handtekeningen uitdelen, net als de overige buitenlanders.

Om 16.00 was de motorkeuring achter de rug en zijn we met de bus van Peter richting de Duivelsberg gegaan om deze hindernis te voet te gaan bekijken, jeeetje hier omhoog, ja hier omhoog en alle raad van Peter opgevolgd. Wees gerust zegt Peter je word omhoog geholpen door marchals als je het niet red.

Inmiddels 18.30 en tijd om te eten. Snel terug naar het hotel waar de snitzels over het bord heen hangen, echt iets voor ons. Daarna gezellig bijkletsen en elkaar bang maken voor deze hulken-enduro tot wel diep in de nacht, bij Ed ging het licht al bijna uit.

De volgende morgen was het weer uitstekend, gelukkig geen regen, wel tok,tok,tok, in de kop bij Ed, ik gaf hem de volgende woorden mee, een vrouw maakt meer kapot dan drank ooit goed kan maken.

De enduro op zich was ook zeer pittig, bij de start veel vuurwerk en duizenden toeschouwers, twee proeven en de duivelsberg, alles wat in een enduro kan zitten zit er hier in, maisland, kruipsluip, modderpoelen, geulen zo diep als de motor-zelf, bospaden, ruiterspaden, zandweggen, weilanden, en een heuse skipiste, maar geen harde weg. En dan niet te vergeten het publiek langs de route en dorpen. Allen al tegen de duivelsberg staan zo'n 10.000 mensen, echt onvoorstelbaar. En nog zoiets, de eerste ronde werd er gestart op B tijd, maar bij de tweede doorkomst werd overgeschakeld op de A tijd terwijl het toch voor ons al vrij krap was, en dan reken maar, ieder had zo z'n eigen rekenmethodes, want je had geen stempelkaart maar een soort chipkaart waar bij het klokken de tijd niet op kwam te staan en je deze maar moest onthouden.



Na de derde ronde moesten we finishen in het dorp in de feesttent, met wheelie's en burnouts werd het 15.000 koppige publiek vermaakt, wat een spektakel!

De volgende bikkels reden de enduro uit: Peter, als enige met nul strafminuten, Ed, Patrick, Wim en Chris. Erik, Marchel, Arjan zijn gestopt/uitgevallen.

Die avond nog naar de prijsuitreiking geweest, wat een volk, het leek wel of het bier voor niks was. Terug in het hotel nog de kastelein uit bed gehouden tot diep in de nacht, en de volgende morgen na het ontbijt de terugreis begonnen.

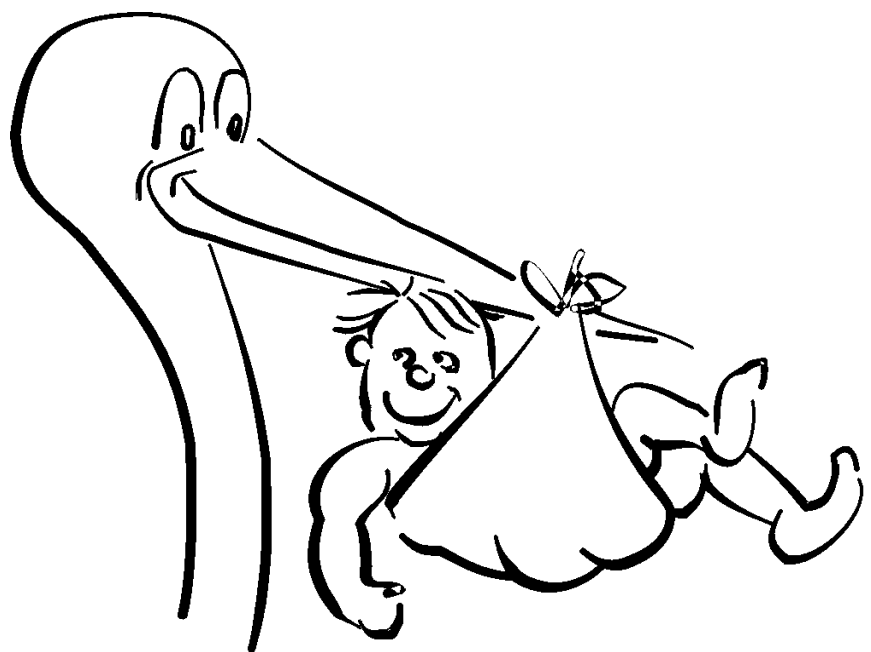
Volgend jaar ook mee?? Info : Ed Wigman, Patrick Kuipers.

## GEZINS UITBREIDING

### Wij feliciteren

Ben, Belia en Nieck Slaghekke  
met de geboorte van hun  
dochter en zusje

**Jorieke Roby**  
op 14-2-2002



# DARTTOERNOOI

ZATERDAG 13 APRIL BIJ DE EMC

OOK DE EMC KAN NIET ACHTERBLIJVEN EN ORGANISEERT DE:

## “SPIEKERHARDGAMES”

- HET TOURNOOI WORDT GESPEELD MET STEELDARTS  
DE AANVANGSTIJD IS 14:00 UUR TOT ??? UUR
- HET INSCHRIJFGELD IS 3,50 EURO  
HIERVOOR KRIJGT MEN EEN VERASSING EN DE NODIGE VERSNAPERINGEN
- INSCHRIJVEN KAN TOT 31 MAART 2002
- ACHTER DE BAR BIJ HET KLUPHOES LIGT EEN INSCHRIJFFORMULIER WAAR  
MEN ZICH OP KAN GEVEN
- ALLEEN EMC-LEDEN KUNNEN AAN DIT TOURNOOI DEELNEMEN
- WACHT NIET TE LANG WANT HET AANTAL DEELNEMERS IS MAXIMAAL 32  
SPELERS

