

E.M.C.-ALLERLEI

No. 2, juni 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

LIDMAATSCHAP:	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
M. Kuipers, Dr. Stokkersstraat 31, 7462 AD Rijssen

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

INTERNETSITE: 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.

TOER:	G. Lankamp	0547-381711	G. Freriksen	0547-381484
	M. Wolves	0547-381287	B. Wolves	0548-617955
	A.J. Eeftink	0546-573969	H. Peddemors	0654-928411
	M. Rohaan	0547-381912		
BELGIË:	H.Wolters	0547-383072	G. Lankamp	0547-381711
	B. Maneschijn	0548-522138	G. Freriksen	0547-381484
ENDURO:	P. Kuipers	0547-382168	G. Buis	0547-383222
	W. Pluimers	0547-381152	J. Slagers	0547-383787
	A. van Nijen	0547-384215		
CROSS:	P. Kuipers	0547-382168	J. Slagers	0547-383787
	A. Slagers	0547-384332	A. Kamphuis	0547-382593
TRIAL:	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 053-5364870

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

Het mooie weer komt eraan. Wat is er dan beter om het nieuwe clubblad buiten in het zonnetje te lezen onder het genot van een groot goed gekoeld glas (in te vullen naar persoonlijke smaak).



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Voorzitter	4
Enterrun 2002	5
Oproep Foto's Enterrun	5
Weekje Spanje/Enduro Fun	6
Weekend Harz	13
Waar Gebeurd	14
Oproep Aan Alle Leden	15
Berlijn, Ja Of Nee?	16
Interview Peter Politiek	16
Helmen In De Motorsport	19
Opkomst En Ondergang En Weer Opkomst Van Mv Agusta	20
Rijders Gezocht Voor Opstaprit Gengelavond	22
Barbeque 6 September	22
Mag In Actie Tegen Strafheffing Op Harley's	25
Internationale Veteranen- En Klassiekerrit 27 April 2002	26
Enterrun 2002 (2)	27
E.K. Enduro Massiac (Frankrijk)	27
Met Knmv Sports Travel Naar De Grand Prix En Wk Superbike	31
24° Veteranen- En 16° Klassiekerrit Op 27 April 2002	31
Activiteitenkalender EMC 2002	32

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
AUGUSTUS 2002 BIJ DE REDACTIE

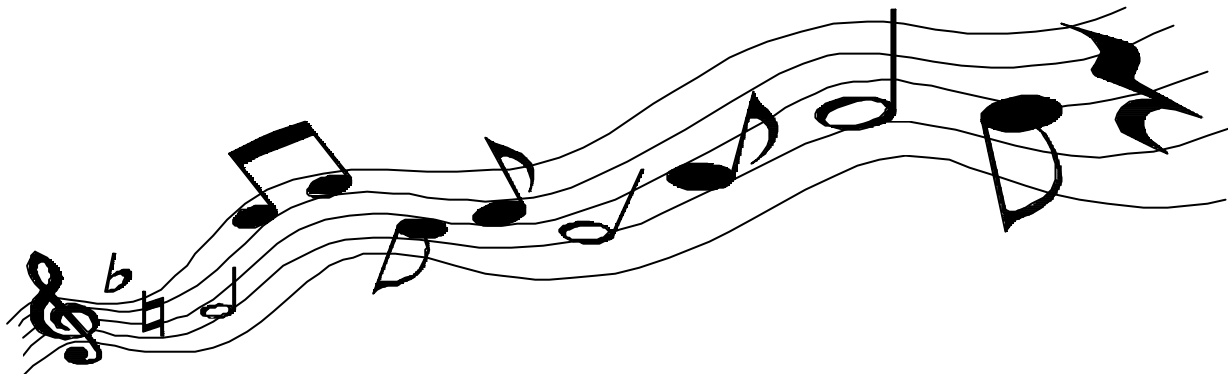
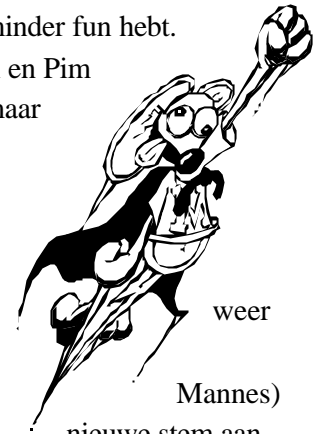


Veel leesplezier gewenst namens de redactie.

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Time flies when you are having fun. Dit geldt volgens mij ook wanneer je wat minder fun hebt. Nog maar pas geleden schreef ik het vorige voorwoord. Over Maxima, flitspalen en Pim Fortuin. Ik had zelf liever gehad dat die flitspalen er niet meer waren geweest, maar ja....

Afgelopen weekend hebben we de jaarlijkse Enterrun weer gehad. De weersvoorspelling was desastreus en we zagen de kinderen al liggend in een badkuip naast de motoren zwingelen. En wat scheidt onze verbazing: mooi op een klein buitje na wat trouwens zo vriendelijk was om tijdens de lunch zijn opwachting te maken. Ditmaal begeleid door twee motoragenten (Leo en werd de colonne door het mooie Twentse landschap geleid, voorzien van een nieuwe stem aan het firmament. Henk Getkate ('n Tik) reed voor het eerst niet mee met zijn motor, maar liet zich rijden door 'n Helmus (Hans a/d Stegge parket). Doordat Gerrit Klein Nagelvoort (zijn bijnaam is trouwens "juist knakker") niet aanwezig kon zijn, kreeg Henk eindelijk kans zijn talent te laten gelden. 's Middags stond een bezoek aan de crossbaan op het programma: een echte kraker. Alle kinderen waren razend enthousiast en zelfs onze Brabantse vriend uit Oss die met zijn Yamaha en zijspan de crossbaan verkende vond het een kraker. Minpuntje was wel dat hij niet op zijn motor terug kon naar Oss: na het nemen van de springbult bleek zijn frame gescheurd en stonden zijn wielen wel erg ver naar buiten.



Bij terugkomst in Enter werd de stoet ingehaald door muziekvereniging Irene, welke ons begeleidde van het Dorpsplein naar café de Krol, waar we trouwens ieder jaar voortreffelijk worden ontvangen en verwend. Enter was even een goed georganiseerde chaos, wat zoveel charmes had dat we overwogen om volgend jaar vanuit het centrum van Rijssen met de muziek naar Enter te gaan. Kortom: een onvergetelijke dag met blijde kinderen en enthousiaste helpers.

Helaas is dit voorwoord een stuk korter dan anders en wellicht ook minder boeiend geschreven, maar ja... Als voorzitter van een motorclub pas tijdens de Enterrun de eerste kilometers van het jaar maken is niet echt inspirerend. Gelukkig hebben genoeg andere leden wel veel kilometers gemaakt en zul je ongetwijfeld genieten van de stukjes over de verschillende tourritten, het uitje naar de Harz, de veteranen en klassiekerrit en andere stoere verhalen.

Daarnaast kunnen we nog wel het een en ander verwachten aan evenementen: de Klompenrit, de opstapavond tijdens één van de Gengelavonden, nog een aantal kleinere toertochtjes en natuurlijk de zomervakantie. Wat dat betreft wenst de EMC alvast al haar leden, sponsors en lezers van het clubblad een mooie en fijne vakantie toe.

ENTERRUN 2002

Hallo Allemaal

Hier een paar krabbels van mij. Ja, ik werd gevraagd om een stukje in jullie blad te schrijven. Als er iets is wat ik niet graag doe dan is het dit werk wel. We hadden van De Enterse Motor Club een rit voor gehandicapten georganiseerd voor de leden van de Blauwe Reigers uit Almelo en voor de leden van Het Zoekerveld.

Voor die tijd hadden we al vaak vergaderd en veel geregeld zodat er weinig mis kon gaan. Ik moest proberen te zorgen voor droog weer, nou dat is heel moeilijk, ik weet namelijk niet waar die knop zit om het weer om te schakelen. Nou iedereen die is mee geweest heeft gezien dat het weer toch mee gewerkt heeft, net als al die helpers en rijders die deze dag belangeloos hebben meegewerkt (iedereen nog bedankt).

Om 8.00uur was ik bij 't Kluphoes van de E.M.C. om te beginnen met een kopje koffie, toen ik dat op had begonnen de eerste rijders en passagier al binnen te druppelen, ze moesten zich bij mij aan de tafel melden, zodat we konden zien of iedereen er wel was. Eén zijspanrijder was er niet en één passagier hadden ze vergeten, deze moest nog uit het bed komen en van Goor naar Enter worden gevlogen. Om precies 10.00 uur was hij er.

We gingen eerst naar "De Poppe" in Markelo, waar een plaspauze was ingelast, hier kon ook een glaasje fris worden genuttigd. Toen gingen we naar Enter terug waar bij Café "De Kröl" de tafels al waren gedekt voor een grote snitzel, patat, groente en appelmoes. Het was echt grote klasse. Hierna kregen we ook nog een lekker ijsje. Eentje wou er chocolade en dat werd ook geregeld.

Na het eten gingen we naar St. Isidorus Hoeve, waar de deelnemers in een 4x4 of met een echte crosscombinatie over het circuit werden gereden. Dit was voor de meesten prachtig, ze gingen dan ook van het ene voertuig in het andere. Toen dit achter de rug was gingen we richting Enter via allemaal binnendoorweggetjes. In Enter werden we opgewacht door de muziekvereniging "Irene". Toen we deze door het dorp volgden kwamen we vanzelf bij "De Kröl". Hier speelde de muziek vrolijk verder, echt heel gaaf hoor. Nadat "Irene" weer was vertrokken werden er verschillende toespraken gegeven om iedereen te bedanken voor deze geweldige dag. We konden nog broodjes en kroketten eten zo veel we wilden en er was ook koffie en melk. Nadat alle rijders en helpers een aandenken hadden gekregen konden de ouders of verzorgers iedereen weer ophalen. De leden van de E.M.C. hebben nog even geholpen met opruimen, want je kunt niet alles laten slingeren, "de Kröl" deed er al genoeg voor.

Ik moest mijn geleende zijspan met motor nog snel even terug brengen naar Motoport Wout Broer in Hengelo, daar was ik om 17.29, want de motor wilden ze graag voor 17.30 terug hebben. Zo zie je maar bij de E.M.C. lijkt het af en toe een beetje rommelig maar alles klopt op de minuut nauwkeurig.

Ik hoop dat dit verhaal voor iedereen te lezen is en ik wil nogmaals iedereen, maar dan ook iedereen die heeft meegewerkt aan deze grandioze motordag, bedanken en tot de volgende keer.

Groetje André oet Enter

OPROEP FOTO'S ENTERRUN

Zijn er misschien leden die mooie (digitale)foto's hebben gemaakt van de Enterrun om op onze site te plaatsen. We hebben gezien dat er diverse fotografen langs de kant stonden.



WEEKJE SPANJE/ENDURO FUN

Dag 1

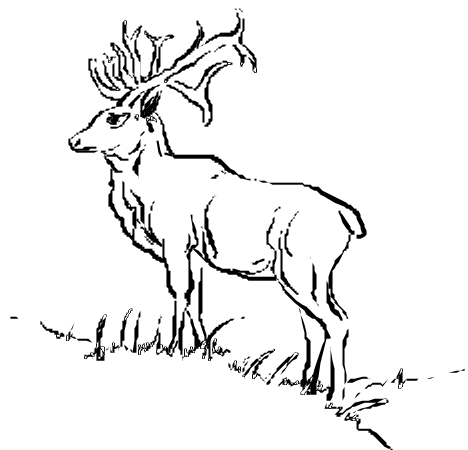
Zaterdag 30 maart 's middags was het weer zover, ons jaarlijks uitstapje naar Malaga in Spanje. Voor een 4-daagse puur genieten op de motor. Deze keer gaan we met 20 man en vertrekken vanaf Schiphol om 3 uur. Nadat iedereen van ons aan boord was hebben we de piloot gemeld dat hij wel kon gaan vliegen. De motoren hadden we dinsdag al ingeleverd bij Ben van Erp. Deze was met de bepakkings (laarzen etc) 's avonds om een uur of tien vertrokken naar Malaga. Op vrijdag avond waren ze gearriveerd bij Los Canitos, waar de chauffeur Harry de hele zooi al in de garage van het restaurant had geplaatst. Zelf kwamen we om half 7 aan op het vliegveld van Malaga. Na snel de koffers afgehaald te hebben een taxi naar Los Canitos gepakt, want er moest en zou nog gereden worden.

Aangekomen bij Los Canitos, in een supertijd de kleren aangetrokken en gauw op de motor om de lang verwachte bergen weer eens met een bezoek te vereren. Vaste prik, wat we al 3 jaar doen, is onze "eigen" G.P.-baan met super mooie hoogteverschillen en afhangende bochten opzoeken, maar daar aangekomen waren we zeer teleurgesteld. De baan was helemaal gecultiveerd en was knetterhard opgedroogd (allemaal betonblokken). Dus bleef er maar een ding over, de volgende stap die we dan allemaal doen is de wand beklimmen van de berg die ernaast ligt. Heerlijk, dat gevoel als je na een jaar de berg weer bent opgereden en boven staat te genieten van het schitterende uitzicht. Ook is dit altijd de goede gelegenheid om te kijken of de motor goed loopt en je de juiste sproeiers thuis in je carburateur hebt gezet en je een juiste afstelling hebt. Eenmaal op de top nog een paar geitenpaadjes gepakt. Het werd tijd om terug te gaan, want het begon al te schemeren. Net op het moment dat je het niet verwacht, krijgt Michel Visser een kapotte bougie (heb je met 2-takten). Cees van Emmen, Antoon Slagers en ik besloten om boven op de berg even te wachten op Michel. De anderen gingen al terug. Dat het gauw donker kan worden hebben we gemerkt. In een tijdsbestek van 10 min. was het ineens pikdonker en dan is motorrijden heel anders dan wanneer het licht is, omdat je evenwichtsorganen dan niet goed meer werken. Twee man had de verlichting een klein beetje voor elkaar, maar ze verdwalen. De oriëntatie raak je in het donker ook heel gauw kwijt. Met schrik voor eigen leven werd de weg over de geitenpaadjes en soms door heel hoog gras genomen.

Ook nog twee keer verkeerd gereden. Maar uiteindelijk toch nog veilig bij L.C. aangekomen waar de anderen de kastelein al aan het werk hadden gezet. Ook de barbecue was weer formidabel voor elkaar. Wat een lappen vlees. Na de schranspartij het hotel opgezocht op plm. 5 minuten afstand.

We gaan vanavond ook nog even stappen in Bernamedelio, een voorstadje van Tormolinos.

Dat adres had ik gekregen van de stewardess waar we op de heenreis lekker mee aan het ouwe(jonge)hoeren zijn geweest. Volgens haar ging de hele plaatselijke bevolking van Malaga daar zaterdagavond stappen. Nou ik kan bij deze vertellen(schrijven) dat dit ook zo is. Na eerst (met 2 auto's vol, 10 man) de verkeerde afslag te hebben genomen, hebben we de goede weg gevonden. We moesten dwars door Tormolinos heen en geloof het of niet, we hebben gewoon om half 2 's nachts 1½ uur lang in de file gestaan. Het was er dan ook erg druk en na het nodige gezien en gedronken te hebben zijn we naar het hotel gegaan waar de volgende morgen om 8 uur de wekker afliep.



Dag 2

1^o Paasdag. Ontbijt bij L.C. om half 10, want de gidsen kwamen om 10 uur. We hebben weer een lekker broodje met ei en ham naar binnen gewerkt. Toen werden 2 groepen gemaakt.

De snellere en de langzamere groep. De snelle groep houdt niet in dat ze harder rijden, maar dat ze meer ervaring hebben om steile hellingen te nemen. Onze gids (snelle groep) was een Spanjaard (klein dik ventje), met een Honda XR250. De bedoeling was om eerst een verbindingroute te rijden naar de bergen om daar dan de hele middag te gaan spelen. Maar het noodlot sloeg keihard toe voor Jos Arends, die met zijn KTM vanaf een “zandweggetje” zo de rivierbedding in reed en daarbij de pech had een zeer grote steen over het hoofd te zien. Het resultaat was een megaklapper, waarbij Jos met zijn rechter onderbeen vol op een steen neerkwam. Dat het goed mis was konden we al gauw genoeg zien, want de crossbroek kleurde al rood van het bloed. Alle negen en de voorrijder zijn gestopt. Ed Wigman heeft met een schaar de crossbroek opengeknipt en daar was de schade goed zichtbaar. Een gat in het been 10 cm onder de knie, zo groot als een ei. Je keek zo op het bot.

Inmiddels zag de gids ook hoe ernstig het was (hij sprak alleen maar Spaans) en hij belde een ambulance. Dat we nooit onvoorbereid op pad gaan, bleek ook wel weer, want er werd door Martin Zilvold gelijk een steriel noodverband uit de heuptas gehaald en dit werd voorzichtig aangelegd. We hebben Jos de helm, heuptas etc. afgedaan en hem hogerop weer op de zandweg gelegd. Het heuptasje hebben we gebruikt om zijn been een beetje stabiel te leggen. Ook hebben we hem gelijk maar een paar aspirientjes gegeven (ook dat hadden we bij ons en was dus nu nuttig).



Toen was het wachten op de ambulance, en ondertussen een beetje drammen met Jos, want deze had wel veel pijn en een beetje op andere gedachten brengen wil dan nog wel eens helpen. In de verte zagen we de ambulance aankomen. De gids was op de weg gaan staan om hem op te wachten. De ambulance kon niet over de zandweg omdat die hier en daar weggespoeld was. (dus echt “zand weg”). Toen kwam de oude (Transit) ambulance door de rivier bedding aangereden. Wat schetst onze verbazing? Stapt alleen de chauffeur uit. Wij kijken welke deur nog meer opengaat, maar niet dus. De ambulance komt dus gewoon met een man aanrijden. Met vereende krachten hebben we Jos voorzichtig op de drager gelegd om hem vervolgens in de ambulance te zetten. Pascal de Baar blijft bij hem achterin zitten en gaat met hem mee naar het ziekenhuis, want hij is weer de enige die een beetje Spaans kan. Waar die chauffeur (beun de haas) zijn rijbewijs heeft gehaald is voor ons een raadsel, want bij de eerste de beste manoeuvre die hij maakte, reed hij met zijn achterwiel over een dikke rots. De hele ambulance heen en weer, maar ze zijn toch nog aangekomen in het ziekenhuis. De gids had een adresje waar we de motoren konden stallen van Pascal en Jos, zodat wij met onze route verder konden. Na een half uur begon het echte werk, klimmen en dalen, maar net voor de pauze hadden we alweer een pechgeval.

Rinie Pley raakte bij een klim net de enigste boom die er op de helling stond, resultaat een afgebroken hydraulische koppeling van de KTM. Toen werd besloten om maar een hapje te gaan eten, dat hoort er ook bij. Na het eten kon Rinie zijn weg vervolgen via de harde weg. Na te hebben getankt en achter de gids aan in het dorp de rotonde 3 x te hebben genomen, liep er weer een bougie kapot. Dit keer van de KTM van Wilhelm Palthe. Nadat dit euvel verholpen was, weer de bergen in voor enkele fikse klimmen. Er waren nu nog 7 rijders over in deze groep, maar het tempo ging niet omhoog (gids op XR250).

De klimmen werden alsmaar pittiger en de XR250 kwam met z'n 25 pk-tjes toch redelijk boven (traktie aan achterwiel). Op een gegeven moment een mooie lange helling, die de gids niet in 1 keer haalde, dit was er dan ook een van gas erop en halverwege jumpen over een kei en dan verder naar de top. Boven hebben we even gewacht op Wilhelm, want die stond nog beneden sproeiers te wisselen. Toen ook deze boven was ging het weer verder en kwamen we na lekker spelen/zweten/beuren en rijden om 7 uur aan in

L.C. want toen begon de F1. En wat denk je? Is er voetbal op. Geen één zender deed verslag van de Formule 1.

Onder het schrijven bedenk ik me dat ook ik nog een keer samen met Michel met plm. 15 km/u zo plat gingen op een recht stuk, dat we met elkaar over de grond tot stilstand kwamen (niks kapot hoor, zelfs de HUSKIES niet) wel even lachen natuurlijk.

Ook Jos was weer bij L.C. Veel pijn en het been helemaal ingespalkt. Hij mag er 10 dagen niet op lopen en had geen krukken meegekregen. Daarom die avond niet veel gedronken, want onze Jos moest nog naar de 1^{ste} verdieping van ons hotel (met een lift die het niet deed) gebracht worden. Antoon Slagers en ik hebben hem die avond letterlijk en figuurlijk op handen gedragen.

Maandag 1 april (dag 3)

Vannacht hebben Jos en Antoon slecht geslapen. Ze lagen bij elkaar op de kamer en Antoon snurkte. En Jos elke keer maar Antoon wakker maken om te zeggen dat hij snurkt.

Vandaag weer de goede gids Limo meegehad. Alleen niet op zijn eigen motor, maar op een speciaal door Ben van Erp geprepareerde Husky, een 450 4-takt. Limo's eigen motor, een Husky 570 TE werd door Cees onderhanden genomen. Cees moest dus gewoon werken tijdens zijn vakantie.

Vandaag zelf niet goed te pas, (aan de drank kan het niet liggen) en een beetje evenwichtstoringsen. Het weer was perfect om te rijden zelfde als normaal in Nederland, alleen was daar nu de zon. Het was niet te warm, het was 18 gr.C.

Ook Gerard Buis was vandaag weer op de motor gestapt, na zijn knieblesure in Borculo, en ging met de 2^e groep mee. Misschien schrijft hij over die groep wel een verhaal. Bij onze groep had Rinie Pleij afgehaakt en startte vandaag ook bij Buis in de 2^e groep.

Jeroen en Marcel Pronk waren van de 2^e groep naar onze groep gekomen. Vandaag hebben we veel moeten beuren om de motoren boven te krijgen. Vooral de Husky van Jeroen was niet goed afgegierd, en als dat niet klopt, is het soms onmogelijk om boven te komen. Boven komen deed ook Marcel bijna, op een klim had hij het zover, dat de motor de laatste meters alleen de top bereikte, Marcel net een meter eronder. Wat een geluk dat de motor niet terugkwam vallen, want dan hadden we hem gelijk bij de andere rotzooi kunnen laten liggen, want rotzooi, dat zag je daar overal liggen. B.v. als je door een dalletje door een droge rivierbedding reed, en je zag bovenaan een huisje staan, dan zag je ook gelijk een afvalberg met koelkasten, tv's, lege melkpakken etc. Ze hopen dan een keer op slecht weer en dan spoelt alles naar beneden, de rivierbedding in.

Tussen de middag weer ergens gegeten, daar moet je gewoon even tijd voor maken. Daarna tanken en toen natuurlijk weer verder. Dat je niet teveel moet eten daar kwam Pascal wel achter, want met zo'n 250 2-takt Huskie had hij alweer moeite met de Pascalberg en kwam als enigste van de groep deze bult niet op. Zelfs de gids kwam pas na de derde poging boven.

Na boven van het uitzicht te hebben genoten en diverse foto's te hebben gemaakt, zijn we verder gereden. Aan het einde van de dag nog weer een klim gehad van de buitencategorie. Dat kun je niet uitleggen, hoe steil en lang zo'n klim over een klein paadje is, dat moet je gewoon zien en meemaken. Nadat ook hier iedereen boven was, verder gereden over mooie geitenpaadjes van top naar top en daarna weer richting LC. 's Avonds weer een lekker stuk vlees op de barbecue met vooraf heerlijke salade, wat er bij iedereen goed inging. En als toetje weer hele emmers met bier.

Deze avond maar niet gaan stappen en iets langer bij LC blijven zitten en om plm. half 2 naar bed.

Dinsdag 2 april (dag 4)

Jos, die nu voorzien was van krukken, kreeg bericht dat hij met een gipsvlucht naar huis kon (zijn vriendin blij). Vandaag rijdt Lino op zijn eigen motor. Vannacht had het geregend, het kwam met vrachtwagens tegelijk uit de lucht, en nu zag het er nog dreigend uit. Ik dacht al even, we zijn toch wel in Spanje? Dus regenjassen aangetrokken.

Het duurde lang voordat we op gang kwamen. Gids Lino was druk aan het bellen met het werk en het ging er nogal Spaans aan toe. Na een vertraging van dik een uur werd er toch nog begonnen. Je kon zien dat Lino de tijd anders indeelde, om ons af te beulen. Korte heftige klimmetjes, waar je met een trial motor nog niet eens boven kon komen, werden aangedaan en met een enduro motor naar boven gereden, dat vergde erg veel kracht. Ook kwam de zon er goed door, dus werd de regenjas maar gauw uitgedaan (wat een kookjas). Dat het geregend had konden we onder aan de voet van de berg goed zien, modder kennen ze daar dus ook wel.

Wij zijn het wel gewend, maar de gids vond het iets minder. Afijn, het werd tegen de middag weer eens tijd voor het vaste ritueel, eten. Voordat we naar het restaurant reden, legde Lino nog even uit, waar we na de pauze heen zouden rijden. Een stipje boven op een hoge pukkel.

We dachten, dat kan nooit, hij lult maar wat, maar na het eten van een pittig worstje, wat je bij elke hobbel weer voor in de mond schoot, toch naar de plek gereden onder aan de klim.

Deze klim bestond uit plm. 5 gedeeltes. Het eerste stuk vanaf de weg naar boven met opstappen van een meter. Ik moest zelfs terug naar de 1^{ste} versnelling (voor de techneuten onder ons, de rest alles in 2 met 13/52) en toen maar krabben naar boven. Onderweg nog even de achterrem-pook door midden gereden en deze met een slangklem en een paar tie-ribs weer profesorisch gerepareerd. Na de 3^e klim moest Pascal afhaken, hij was aan de latten en de gids wees hem de weg naar huis. We waren nu nog met zijn achten. De gids, Michel, Martin, Wilhelm, Ed, Antoon en Patrick (ikzelf dus). Toen kregen we een klim, en ik overdrijf echt niet, vraag maar aan de andere jongens (voor tel.nrs., info Patrick), als je er langer naar keek dan 2 min, dan werd je er gewoon misselijk van. Tjonge tjonge wat een uitdaging. De gids vroeg of we naar boven wilden. "Tuurlijk" zeiden we in het Engels, "we never go back", waarop hij met een big smile antwoordde: "I like to hear that". Nou om het verhaal een beetje kort te houden, we kwamen boven!!!!!!

Rekening houdend met de tijd werd er besloten om aan de terugweg door de bergen te beginnen.

Onderweg raakte Wilhelm nog even een kei met zijn voet (hij had er wel last van).

Wilhelm en Marcel gingen nu over de weg terug naar L.C. Het was inmiddels ook beginnen te regenen.

Toen we nog even een klim van de eerste dag kregen, sloeg bij Antoon ook de vermoeidheid toe. Hij had 5 pogingen nodig + 1 achterspatbord om boven te komen.

"Kijk" zei ik tegen hem, "hier ben je de eerste dag ook geweest". "Je bent gek" krijg je dan te horen.

"Nee hoor", zei Ed, "kijk maar goed, je bent hier de eerste dag echt geweest, toen reed je zo naar boven, met achterspatbord". Met een rood hoofd van de inspanning om boven te komen, staat hij nog steeds te denken

(nadat een week later de foto's erbij kwamen en hij weer helder kon denken, zag hij het meteen).

Het laatste stuk werd vol gas door een brede rivierbedding teruggereden, want het begon al te schemeren.

Vaste prik, het lijkt wel een refrein, eten en drinken bij L.C.

's Avonds, de laatste avond, want de volgende avond vliegen we terug, heeft Ed, Michel en mij even gedropt in Tormolinos, want we wilden nog even stappen, we hadden nog genoeg energie over. We zijn naar hetzelfde cafeetje gegaan van vorig jaar, waar we van een Hollands meisje vrijkaartjes kregen voor een discotheek en wat denk je? Nee, ze kende ons niet weer. Dezelfde bediening stond er wel achter en weer kregen we na 2 bacardi's /cola vrijkaartjes.

Na de discotheek, om drie uur op het terras nog even een pizza met zijn tweeën opgepeuzeld en een taxi gezocht, zodat we om half 4 ons bed weer konden opzoeken.

De Woensdag (5 april en de vijfde en laatste dag)

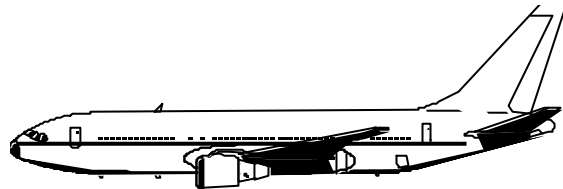
De laatste dag bestaat de eerste groep nog uit 4 rijders plus gids. Marcel, Michel, Ed en Patrick.

We reden om half 10 weg en het werd deze dag een survival ronde, want hij had volgens mij de woorden "we never go back" nog fris in het geheugen. We gingen een rivier bedding in, waar hij zelf al in geen 3 jaar meer geweest was. Het begon met riet en bamboe kappen, anders konden we niet verder. Hierna kwamen we voor een volgend opstakel, een wand van 3 meter hoog. De gids wist niet meer hoe verder, Ed wist het wel, spanbandjes eraan en met zijn vijven 5 motoren eroverheen getild. Hierna nog een half uur doorgemarteld, totdat het echt niet meer verder kon. In de geul/spleet waar we doorreden was een enorme rotspartij gevallen (alleen als we dynamiet zouden gebruiken konden we nog verder). Na de situatie te hebben bekeken, kwam Ed met de opmerking "wat ben ik blij dat ik de staatsloterij niet heb gewonnen". Wij, heel verbaast kijkend, vroegen: "hoezo"? "Nou", zei hij, "stel je hebt zoveel geluk, dan kan het ook zijn dat je zoveel pech hebt en ik heb niet graag zo'n rotspartij op mijn kop". Nu dus echt 300m terug gereden om vervolgens via supersnelle gravelpaden om de berg heen te rijden. Wat draaiden ze soms af. Onderweg nog even geruild met de 250 tweetakt Husky van Michel.

We kwamen bij een hele serie brandgangen. Hier hebben we de rest van de dag gespeeld. De gids naar beneden, wij erachter aan. Bleek er maar één weg terug, steil naar boven. De gids vertelde nog even doodleuk, dat het hem 2 dagen had gekost, om deze klim onder de knie te krijgen. Mooie afsluiting van deze week.

Na 1 ½ uur was iedereen weer boven. Daarna, moe maar voldaan, weer richting L.C. door de brede rivierbedding. Hier was het ook nog even weer spannend, ik reed met Ed achteraan met een vaartje van 100 km/u, toen er zo ineens vanuit het niets een auto vanachter een wal de rivierbedding in reed. Ed en ik alle zeilen bijgezet om hem te ontwijken. Wat een idioot, wie rijdt er nu met een auto in de rivierbedding. Op het laatste stukje heeft Michel nog 2 keer bijgetankt vanuit een andere motor, want zijn benzine was op. Bij L.C. aangekomen gelijk begonnen met de vrachtwagen inpakken, want die moest om 5 uur alweer richting NL. Snel de tassen etc. ingepakt en nog even een beetje lichte kost gegeten.

's Avonds om 9 uur gingen we de lucht weer in. De piloot had wel een hobbelige weg genomen. Na een zeer spectaculaire landing op Schiphol, laatste 10 m. vrije val, plus een handremmanoeuvre, zijn we geland. De vrouw van Arie Eeftink haalde ons op en ik was om een uur of 1 weer thuis. De volgende dag om 8 uur weer werken. De laatste 3 dagen 15 uur rust gehad, waarvan 14 uur geslapen. Al met al, zoals je in dit verhaal hebt gelezen, een hele happening en dat in een paar dagen. Het was een goede training voor de zesdaagse WK enduro.



Groetjes Patrick Kuipers

WEEKEND HARZ

Het is inmiddels traditie dat de EMC begin mei een dag of wat op pelgrimstocht gaat in het buitenland. Deze pelgrimages zijn steeds populair, deze keer waren we aanvankelijk met zo'n 55 personen, uiteindelijk bleven we met zo'n 50 man over en één vrouw. Knap hoor van deze dame, want je kunt dan wel een grote mond hebben maar ga jij maar 's als enige man mee in een gezelschap van 50 vrouwen..... Waar de Pelgrim-Organisatie helaas niet aan gedacht heeft is om te zorgen voor een iets vrouwvriendelijker onderkomen; excuses hiervoor, volgende jaar wordt hier zeker meer aandacht aan besteed.

Na een aantal keren in de Eifel te zijn geweest gingen er stemmen op om 's naar een andere lokatie om te zien. Dus wat doe je dan, je kijkt een luk rond, belt een maal of wat en rijdt er eens naar toe en voorwaar, de heilige Sint Benzinus is ons gunstig gezind en wordt er een gunstige plek gevonden.

Deze keer dus niet naar de Eifel maar naar de Harz naar camping 'Bremerteich', een grote camping in Gernrode, dat ligt net binnen de vroegere DDR. De afstand was aan de lange kant, een dikke 500 km maar ik heb niemand gehoord die het te ver vond, dus. Er waren trouwens een tiental heren met heimwee naar de Eifel en dus heel verstandig een kleine omweg hebben gemaakt om een aantal dagen besteed hebben om hier aangenaam rond te eifelen, om vervolgens over de Autobahn met een gematigde snelheid af te reizen naar Gernrode en zodoende bij aankomst al een 1500 km onder de wielen hadden zitten. Zo. Bij aankomst op de camping wachtte ons een eenvoudig doch voedzaam maal op de camping, waarbij de gastvrouw wel even het overzicht kwijt was, op een gegeven moment bracht ze geheel naar eigen inzicht soep, drank en snitsels naar binnen zodat sommigen eerst de snitsel kregen, toen een biertje en vervolgens de suppe. Nou ja, wat kan't schelen.

Ja, en dan het weer. Ja, het weer, hmm.

Het was wat aan de regenachtige kant, dat geef ik toe, vooral vrijdag was het wat natjes. Maar zaterdag hebben we toch maar één bui gehad, niet meer, nee hoor! De bui duurde dan wel 8 uur lang maar daar gaat het nou niet om. En zondag, de terugreis, nou toen kwam zowaar de zonne er nog even door dus we hadden ook dit jaar geen reden tot klagen.

De roetes, hmm de roetes .Ja.

Nou, ook daar was dacht ik niks mis mee. Weliswaar moest je een keer linksaf in plaats van rechtsaf en was een VKL plots een rotonde geworden maar dat verhoogt de kameratshaft en 'dass Wir-gefühl' en je krijgt er sterke zenuwen van. Het groepje waarin ik meereed hebben de vrijdaggroete trouwens gans uitgereden en de zaterdagroute voor de helft dacht ik zo, in ieder geval genoeg voor gemiddeld 3 kannchen koffie per dag en een herrliche snitsel.

Wat ik wel leuk vond is dat we op een gegeven moment een 4 sterren hotel zijn ingedoken en dat al druipend, met modderige laarzen. Netjes van die mensen dat dit mocht, temeer omdat we ook nog 's zaten in een leren bankstel met gepolitoerde tafeltjes en een luxueus tapijtje, al nippend aan een kopsken cappuccino, gebracht door een frisse deerne, jawel, danke und auf wiedersehen.

En wat de gezelligheid aangaat was het weer goed voor elkaar dacht ik zo, de barbekoei deed het goed, er was een biertje verkrijgbaar, een harmonica verhoogde de stimmung nog meer en het mannenkoor uit Wierden was uiteraard weer present. Ik denk dat wij zo'n beetje de enigste motorclub zijn die een mannenkoor ter beschikking heeft, prima jongens. Ik vind dat een beetje motorclub een clubhuis en een mannenkoor moet hebben.

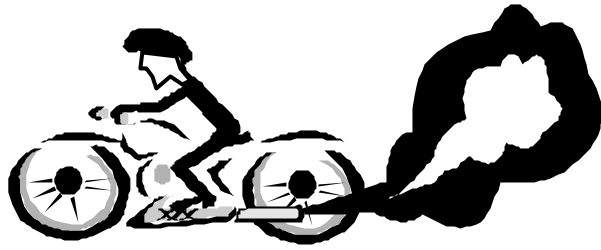
Was het dan allemaal geweldig en zo? Nee, als je met 50 jongens van huis bent met een overdaad aan alcoholische versnaperingen dan gebeurt het natuurlijk dat er dingen voorvallen waarvan je je kunt afvragen of dat nu allemaal wel zo verstandig is. Ik ga hier niet de predikant uithangen, iedereen is wijs genoeg en achteraf gezien is alles wel weer goed gekomen. Wel vind ik dat we voor volgend jaar enige

gedragsregels moeten aanhouden, bijvoorbeeld geen Creendence of andere lawaai en geen alcohol meer na 00.00 uur.

En het staat natuurlijk heel heftig om je motor in koude toestand over de toerenbegrenzer te jagen, maar om je eigen motor zo in de vernieling te jagen, tja. En als die motor ook nog niet eens van jezelf is, tja, dan heb je heel wat uit te leggen dacht ik zo....

En pech, nou ja pech, hmm, tja.

Renzo Schrooten is bij Hasselfeld met zijn de Soes door een stuk glas gereden en Frank ten Berge vond dat Azelo ver genoeg was en heeft daar de BMW uitgezet.



Harry van de Koele deed echter wonderen met een aanhanger, achteraf gezien bleek dat 'n Proat zien R 1100 RS rommel in de tank had waardoor de injectors astmatisch zijn geworden.

Renzo is bij mij achterop de brommert geklommen en kon zijn GSX later in de week ophalen nadat deze via de reisverzekering werd voorzien van gutes Deutches Rubber. Dat is trouwens een verhaal op zich met een monteur die er wel/niet was, de reisverzekering die wel/niet terugbelde etc., maar dit een keer later.

Ik zei nog tegen Renzo dat het altijd de dommen zijn die dit overkomt, waarop hij zei 'ik weet 't, ik heb 'n IQ van 'n krop sloat'. Ha, ha, die Renzo toch.

Goed, al met al was het weer een prima weekend. Je komt tenslotte om te rijden en als dat nu 's een keer met wat minder weer is, ja ook dat hoort erbij. En waar we tooken jaar naar toe gaan, we zien wel, de meesten waren echter wel van mening dat de Harz zeker een tweede bezoek waard is, wat ook zeker zal gaan gebeuren.

Dus...

Groet'n, Rudy.

WAAR GEBEURD

Herman en Jans zijn aan het werk op het land en Jans vindt plotseling een oude, diepe put.

'Hoe deep zou ie zijn,' zegt Jans, waarop Herman er een steentje in gooit. Ze horen echter niks waarop Herman er een dikkere kei in gooit.

Ze horen echter nog niks. 'Wacht 's', zegt Jans, 'daar ligt 'n dikke boomstam, laten we die er 's in smieten'.

Zo gezegd zo gedaan, ze smieten de oude stam erin en verdomd, ze horen nog niks.

Maar dan hoort Herman achter zich een geluid en daar komt de hond van de buurman aanrennen, stuift langs de verbaasde kerels heen en springt zo de put in.

Even later kwam daar de buurman aangelopen.

'Goeindag jongs, hebt ieleu toevallig mien hoond ok ezeen?'

'Jowa zonet nog ,' antwoordde Jans, 'hij kwam d'r als een gek aanrenn'n en springt zo dizzen put in, begriep ie dat noe!'

'Nee, helemaol niks snap ik hiervan', zegt de buurman, 'ik snap ok neet hoe dat beest alwier kan wegloop'n, ik heb 'm nog zo vast ebund'n an den dikk'n stam den hier lee'.

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

TelefoonnummerE-mail.....



De Enduro commissie

Een oud, stokdoof moedertje zit helemaal alleen in de wachtkamer van de dokter te breien. De doktersassistente zegt: “De dokter is op reis. Er is vandaag geen spreekuur.” Het moedertje gaat gewoon door met breien Het meisje schreeuwt in haar oor: “Er is vandaag geen spreekuur!” Ook dat helpt niet. Ten einde raad schrijft ze de mededeling op een stuk papier. Het moedertje glimlacht vriendelijk en zegt: “Wilt u het alstublieft even voorlezen? Ik heb mijn bril niet bij mij.”

BERLIJN, JA OF NEE?

In het vorig clubblad heb ik een voorstel gedaan voor een weekendje Berlijn van donderdag 11 juli tot zondag 14 juli a.s. tot nu toe heb ik nog maar een paar aanmeldingen binnengekregen, als dat er niet meer worden dan gaat het feest helaas niet door. Dus, als je mee wilt laat het dan even weten.

Groet'n, Rudy Tel.: 0547 - 381318

INTERVIEWW PETER POLITIEK

Degene die de nationale motorracery volgen zullen hem wel kennen, Peter Politiek woonachtig in Borne, 17 jaar en actief in 250 cc wegraceklasse in het team van het MRTT (Motor Racing Team Twente). Het seizoen verloopt voorspoedig, Peter staat op een voortreffelijke tweede plaats in het kampioenschap. Reden voor een interview.

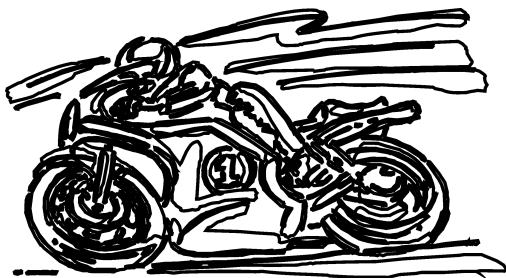
Nadat we ons genesteld hebben op het kantoor van het tuningsbedrijf van zijn vader blijkt dat Peter die dag het bericht heeft gekregen dat hij toch een wildcard heeft gekregen voor de TT van Assen. In eerste instantie kreeg hij geen wildcard van de KNMV omdat men zich gebaseerd had op de eindstand van het kampioenschap, niet echt logisch omdat Peter vorig jaar niet aan alle wedstrijden (stratencircuits) mee mocht rijden van diezelfde KNMV. Gelukkig bleek dit op een foutje te berusten en mag hij toch meerijden.

Hoe schat je je kansen in voor de TT?

Ik hoop mij in elk geval te kunnen kwalificeren, dat zal al een hele klus zijn. Ik schat dat er 10 tot 20 pk verschil in pk's zit tussen mijn Honda en de motoren van de fabriekscoureurs. Daarnaast beschikken zij ook over de beste banden, vering en dergelijke. Aanstaande woensdag en donderdag is al een GP training op het TT circuit, ik ben benieuwd hoe groot het verschil in snelheid zal zijn.

Je hebt net examen gedaan voor de HAVO, is het goed gegaan?

Ik denk dat ik het net gehaald heb. Het plan is om volgend jaar HTS bedrijfskunde naast de racery te doen.



Hoe ben je in de racery terecht gekomen wanneer was je eerste race?

Mijn vader heeft een tuningbedrijf voor vooral viertakt eenpitters, bv Husqvarna's en classic racers. Op een dag werd er een 80 cc crosser gekocht waarmee het begon. Hiermee heb ik ook nog een keer bij een cross bij de EMC meegedaan op de crossbaan op het industrieterrein. Later heb

ik ook nog 125 cc gereden, hierbij was ik een middenmoter. Eigenlijk ben ik op 5 jarige leeftijd begonnen met wel 1 pk, n.l. met paarden. Hiermee ben ik 4 keer Nederlands kampioen en 10 keer Overijssels kampioen geworden. Op 8 jarige leeftijd was ik de jongste Nederlandse kampioen ooit. Op 10-jarige leeftijd had ik het ponyrijden wel gezien en ben ik gaan crossen.

Toen ik de 125cc crosste ben ik, op 13-jarige leeftijd, ook begonnen met racen in de in de Yamaha 125cc TZR Junior Cup, een standaardklasse. Ik crosste en racete dus tegelijk. Doordat ik met crossen mijn been

brak scoorde ik toen slecht in het kampioenschap van de Yamaha 125cc TZR Junior Cup. Na nog enkele blessures ben ik maar gestopt met crossen, veel te gevaarlijk. Met racen val je niet zo vaak. En als je toch mocht vallen kom je niet tegen obstakels zoals bomen terecht, maar glijd je over de straat of in de grindbak. Tenminste, op de permanente circuits, op stratencircuits ligt het wat anders. Op Spa ben ik vorig jaar een keer op topsnelheid onderuit gegaan en kon direct daarna gewoon weer starten in de 250 cc.

Hoe is je racecarrière tot dusver verlopen?

1998, debuut in de Yamaha TZR Junior Cup, dankzij een aantal toptien klasseringen een 16^e plek in het kampioenschap.

1999, de 1^e overwinning in de Yamaha TZR Junior Cup wordt behaald en halverwege het seizoen sta ik op de tweede plek in het kampioenschap. Dit wordt uiteindelijk weer een 16^e door de motorcross blessure.

2000, Vice-kampioen in de Yamaha TZR Junior Cup dankzij 4 overwinningen en louter podiumplaatsen. Teven debuut in de 125 cc raceklasse met daarin een 27^e plaats in de ONK eindstand.

2001, tweede jaar in de 125 cc en debuut in de 250 cc klasse. In het leerjaar in de 250 cc gaat het steeds beter met tijdens de eerste training op Spa-Francorchamps een snelste tijd en twee top 5 klasseringen.

2002, Ik rij nu alleen nog in de 250 cc in het team van het MRTT. Het gaat boven verwachting in het Open Nederlandse Kampioenschap (ONK). Hengelo (Gld) 5^e plaats, Assen 3^e plaats, Eemshaven 5^e plaats, Oss 2^e plaats en gisteren in Assen een 4^e plaats. Hierdoor sta ik nu op een tweede plek in het ONK.

Waarom ben je zo snel al overgestapt naar de 250 cc klasse op 16 jarige leeftijd vorig seizoen?

Vanwege mijn gewicht en lengte, met 181 cm en 75 kg pas ik beter op een 250 cc. Doordat ik met mijn armen en benen bij een 125 teveel buiten de kuip steek schiet het niet op de rechte stukken met een 125. Bij een 250 cc heb je door het hogere vermogen in verhouding minder nadeel van een, in verhouding, zwaar lichaam, veel 125 cc coureurs zijn kleine mannetjes.

Hoe verliep je debuut in de 250 cc klasse vorig seizoen?

Het begon met veel pech, een tail-pijpje brak af, en tijdens het wegtrekken van een tear-off vizier ging het hele vizier mee. Later ging het beter, snelste tijd tijdens de eerste training op Spa. Hoogste plek was een 5^e plaats op Assen en een keer 4^e op Spa maar die telde niet voor het ONK. Ook heb ik dat jaar veel ervaring opgedaan op de echte circuits in het Duits Kampioenschap, ik heb daar veel kilometers gemaakt. De top is daar breder en het materiaal is daar gemiddeld beter dan in Nederland, ik zat steeds net onder de top tien. Zeer veel profijt van gehad.

Hoe ben je bij het MRTT terecht gekomen?

Na het einde van het vorig seizoen, heb ik met mijn vader overlegd wat te doen, ik kreeg meerdere aanbiedingen van teams om voor hun het ONK in de Supersport 600 te rijden en deels EK's te gaan rijden. Mijn voorkeur ging eigenlijk uit naar de 250 cc en toen belde het MRTT en was het geen moeilijke beslissing.

Betaald het MRTT alles of heb je ook nog 'privé' sponsors?

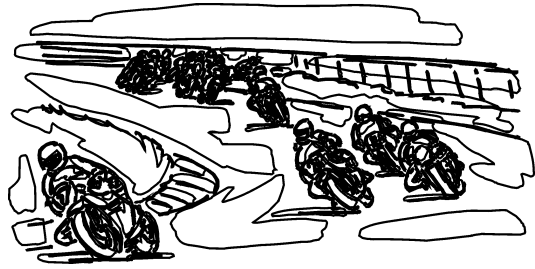
Het MRTT heeft sponsors en de Bingo-avonden en daarnaast heb ik zelf wat persoonlijk sponsoren voor het materiaal. Aannemersbedrijf Hugen is de grootste sponsor van het MRTT, mijn persoonlijk sponsor is Polytech, het tuningsbedrijf van mijn vader. De overige sponsors van het team zijn EBC-brakes, Van Der Velde Protection, TKT-Sprockets, CMK Parts, Lookwell, Ad Verberg Reklame & Belettering, Houthandel Lenferink, Wim Laarman Badkamers, tegels & sanitair, VHM, Rico's Racing Research, Prion Betonstaalvlechtwerken, Dozon Bouwtechniek, Bouwcenter HCI, Installatiebedrijf Reuling en Jozef Rozendaal Schilderwerken.

Wat kost een seizoen 250 cc racen ongeveer, en wat is de grootste kostenpost?

Ik heb geen idee, het zal wel veel geld zijn.

Sleutel je zelf ook aan de motor of doet een monteur alles?

De teammanager, Jan Genen, is tevens de tuner en neemt het speciale tuningswerk voor zijn rekening. Deze man heft gouden handen, hij heeft b.v. het frame van de motor van mijn teammaat Jan Blok zelf "even" gemaakt. Uit de hand gelast, zonder tekening, maar het stuurt perfect volgens Jan. Dit is in feite een zelf gemaakt frame met een



'94 blok, en dus eigenlijk de goedkoopste fiets van het veld, volgens Jan Genen, maar Jan Blok rijdt wel vooraan. (*Jan Blok staat momenteel 3^e in het ONK, red.*) Zelf rij ik op een 2001 model Honda productie racer, deze loopt goed. Die van Jan trekt iets harder uit de bochten terwijl mijne op top een fractie sneller is. De Aprilia's van Henk van de Lagemaat en bv Ron Filart zijn echter structureel sneller, zowel wat acceleratie als op top betreft.

Het gewone sleutelwerk, zoals wielenverwisselen e.d. doen ikzelf en mijn vader op het circuit ook wel. Mijn vader die eigenlijk een viertakttuner is moet zich nu wel omschakelen op tweetakten. Na de wedstrijden neemt Jan Genen de motoren mee naar Brabant waar hij woont en maakt ze op en top klaar voor de volgende wedstrijd.

Hou je naast het wegracen ook nog van andere motorsporten?

Naast het crossen vind ik supermotort zeer spectaculair en ik volg ook de Supercross in de VS via Internet. Autosport boeit mij niet echt.

Doe je veel aan conditietraining en train je nog op de motor tussen de races door?

Op de motor trainen tussen wedstrijden door kan niet, op een crossmotor trainen zou goed zijn voor de conditie maar levert teveel risico voor blessures op. Ik tennis af en toe en ik squash soms, af toe 's winters doe ik aan hardlopen. Gelukkig heb je voor het racen geen superconditie nodig, vooral je concentratie kunnen vasthouden is belangrijk. Je komt wel nat bezweet van de motor na een race, maar moeite om het vol te houden heb ik niet.

Je rijdt op een model 2001 Honda RS 250 R productieracer. Is dit nog een 'standaard motor' of is ie behoorlijk getuned?

Hij is feitelijk standaard, Jan Genen heeft de cilinders klaargemaakt en het is, samen met die van Jan Blok, de snelste Honda binnen het ONK.

Heb je wel eens op een gewone wegmotor gereden, zo ja wat is het grootse verschil in rijgedrag in vergelijking met een racemotor?

Ooit een stukje op een GSX600 Suzuki, de power viel me niet tegen maar het voelt lompzwaar aan in vergelijking met een racer.

Heb je al plannen voor volgend jaar?

Nog niks concreets natuurlijk, maar ik ga ervan uit dat ik elk geval zal meedelen in het EK en ONK en ook het Duits kampioenschap.

Heb je ook een eigen internet-site?

Nee, maar het MRTT wel, daar staan al mijn belevenissen op. Na de wedstrijd wordt in de vrachtwagen het wedstrijdverslag al in de laptop getikt, zodat het bij thuiskomst direct op het Internet kan worden gezet. Het adres is <http://www.mrtt.myweb.nl/>

Ben je al lid van de EMC?

Nee, maar in juli wordt ik 18 zodat ik mijn rijbewijs kan halen en doe ik misschien wel mee met jullie tweedaagse.

Namens de EMC veel succes in de komende TT en verdere race- carrière.

Harry Wolters.

HELMEN IN DE MOTORSPORT

De helm vormt de belangrijkste persoonlijke bescherming voor iedere motorsporter. Daarom heeft de KNMV dan ook in een apart hoofdstuk van het sportreglement voorgeschreven dat voor sportgebruik toegelaten helmen van uitstekende kwaliteit moeten zijn, een goede pasvorm moeten hebben en middels een kinband strak gesloten worden gedragen. Dat laatste omdat de ervaring heeft geleerd dat een niet goed passende helm (maar ook een niet strak genoeg vast aangetrokken kinband) er de oorzaak van kan zijn dat een helm tijdens een val van het hoofd wordt gerukt. Zo wordt, voorafgaande aan elke wedstrijd en training de helm van de deelnemer door de keurmeesters van de KNMV bekeken op de aanwezigheid van een goedkeuringsmerk, eventuele beschadigingen, pasvorm en bevestiging. De KNMV keurt niet de kwaliteit van de helmen. Zij is alleen toezicht houdend. De fabrikant van de helm (of de officiële importeur) kent zijn eigen producten en weet welk type van zijn serie geschikt is voor de hoge eisen die de motorsport aan een helm stelt. Hij meldt dat type aan bij de KNMV als geschikt voor (een bepaalde tak van) motorsport. Als alle benodigde (E)-keuringsformulieren aanwezig zijn krijgt dit helmtypen een toelating voor de duur van 4 jaren en wordt dit merk en type opgenomen in de KNMV-helmenlijst, die ook periodiek in het blad Motor wordt afgedrukt.

Een rijder mag dan een helm van dit type in de motorsport gebruiken, als hij wel eerst -op de wedstrijddag- zijn nieuwe helm aan de keurmeester toont. De keurmeester checkt de helm en als de pasvorm goed is wordt een sticker met jaartal opgeplakt, waarmee deze helm de eerstvolgende 4 jaren in de motorsport mag worden gebruikt. In het kort: een rijder moet een winkelnieuwe helm aanschaffen van een op de KNMV-helmenlijst voorkomend merk en type. De helm moet aan de binnenzijde een ingenaaid (E)-goedkeuringslabel hebben en een goede -redelijk strakke- pasvorm hebben. Kom je te vallen of raakt de helm op andere manieren beschadigd, dan vervalt de goedkeuring en moet een nieuwe helm worden gekocht. Om te voorkomen dat een gevallen helm alsnog wordt opgehaald/overgespoten, worden alleen "winkelnieuwe" helmen van een jaarsticker voorzien.

Voor diegene die belangstelling heeft voor de helmenlijst, deze kan zich wenden tot de redactie (red.).

OPKOMST EN ONDERGANG EN WEER OPKOMST VAN MV AGUSTA

Na de vorige keer een verhaal over Ducati nu over een ander Italiaans merk met een rijke historie, MV Agusta. De oudere jongeren onder ons zullen zich het machtige geluid van deze motoren op de TT van Assen nog wel herinneren. MV, zoals het merk meestal kortweg wordt aangeduid, staat overigens voor Meccanica Verghera, machinefabriek Verghera, de officiële vestigingsplaats van de fabriek, tussen Varese en Milaan. Het was een familiebedrijf van de adellijke familie Agusta, vandaar MV Agusta.

Zoals zovele Italiaanse motorfietsfabrikanten was MV ooit, reeds voor de Eerste Wereldoorlog, begonnen als vliegtuigfabrikant. Na WO 2 moest men echter naar een ander emplot omzien, waarbij de productie van lichte motorfietsen gezien de behoefte aan goedkoop transport direct na de oorlog voor de hand lag.

Met de 125 tweetakt werd direct al enig succes geboekt in de racerij.

Omdat Mondial en Morini echter vanaf 1949 met veel snellere viertakten aan de start verschenen, bouwde MV zelf ook een eencilinder viertakt, die meteen maar met dubbele bovenliggende nokkenassen werd uitgerust. Deze racer bleef tot begin jaren 60 uiterst succesvol, met name in de handen van Ubbiali, de toenmalige koning van de kleine klassen. De eerste wereldtitel überhaupt voor MV werd in 1952 met zo'n 125 behaald door Cecil Sandford.



Eind 1949 kocht MV Pietro Remor weg bij concurrent Gilera, aan de andere kant van Milaan. Deze ingenieur was bij Gilera verantwoordelijk geweest voor de succesvolle naoorlogse doorontwikkeling van de revolutionaire vooroorlogse Gilera 500 cc viercilinder lijnmotor, maar had zich daar niet op zijn gemak gevoeld. Hij bracht Arturo Magni, het hoofd van de raceafdeling van Gilera, met zich mee.

In 5 maanden tijd bracht Remor een nieuwe 500 cc racer op de been, vol met zijn laatste ideeën. Zo had deze motor cardanaandrijving en een revolutionair rijwielgedeelte, met parallellogram achtervork en voorvork, beiden voorzien van torsievering. Dit was gedaan om aan weerszijden de reactiemomenten van het remmen en de aandrijving geheel los te koppelen van de vering. Een principe dat heden ten dage weer door BMW gebruikt wordt bij de nieuwe generatie boxers. Omdat de coureurs echter niet uit de voeten konden met dit systeem, werd in 1951 onder hun invloed het rijwielgedeelte steeds conventioneeler, waarmee ook de cardanaandrijving kwam te vervallen. Voor de parallellogram voorvork werd echter later weer een geduwde schommelarm voorvork gemonteerd, volgens de patenten van Earles, onder invloed van de Engelse fabrieksrijder Leslie Graham. Op aandrang van de andere coureurs werd deze echter later toch weer vervangen door een conventioneelere telescoopvork.

In deze experimentele periode zijn alle mogelijke mengvormen van frames, blokken en voorvorken echter door elkaar heen ingezet geweest. Intussen stond de ontwikkeling van de motorblokken echter ook niet stil. Mede door een aantal tragische ongevallen duurde het in de 500 cc klasse echter tot 1956 eer John Surtees met MV een wereldtitel zou winnen. Daarna zouden er echter nog vele volgen. Behalve de 500 cc wereldtitel van 1957, die door Libero Liberati op Gilera behaald werd, werden vervolgens tot en met 1974 alle 500 cc wereldtitels met MV's behaald. John Surtees vier keer, Gary Hocking één keer, Mike Hailwood ook vier keer, Giacomo Agostini 8 keer en Phil Read 2 keer zorgden hiervoor. Het was trouwens diezelfde 'Ago' die deze reeks abrupt beëindigde door als Italiaan met een Japanse Yamaha in 1975 zijn 8^e 500 cc titel op te eisen. Ook in de andere klassen werden vele wereldtitels behaald. Nog steeds is MV ongeslagen als houder van het grootste aantal wereldtitels, namelijk 38, met 270 Grand Prix overwinningen! In totaal zijn er 3027 wedstrijden op MV gewonnen. De coureur die de meeste wereldtitels op MV behaalde is Agostini, van zijn 15 wereldtitels behaalde hij er 14 op MV Agusta, 7 op

de 350 MV en 7 op de 500 MV, plus de al genoemde 500 cc titel op Yamaha. Halverwege de jaren zeventig kregen de viertakt MV's steeds meer moeite de oprukkende Japanse tweetakten de baas te blijven en 1976 was het laatste seizoen dat MV actief was in de Grand Prix racerij. Met name de verplichte invoering van geluiddempers was een handicap voor de viertakten. Men sloot deze periode wel in stijl af want in zowel de 350 cc klasse in Assen als de 500 cc op de Nurnburgring werden door Giacomo Agostini in 1976 de laatste overwinningen behaald.

Terwijl op de circuits MV de toon aangaf was dit niet het geval bij de gewone straatmotoren wat betreft verkoop aantallen.

De eind 1950 geïntroduceerde MV 500 Turismo straatmotor was een prototype, gebaseerd op de GP racer van eerder dat jaar. Ondanks dat de prijs bij de introductie op de Milaan najaarsshow al bekend gemaakt werd (950.000 Lire), is deze zeer fraaie strak gestileerde motor nooit in productie gegaan. Graaf Domenico Agusta, die als familieoudste en racefanaat de leiding van het familiebedrijf en van de racerij in het bijzonder strak in handen had, stond niet toe dat er straatversies van zijn racers zouden uitkomen. Volgens sommigen was dit omdat hij de concurrentie voor zijn fabrieksteam vreesde, volgens anderen omdat hij vreesde dat de goede naam van zijn fabriek door minder ervaren privé-rijders te grabbel gegoooid zou kunnen worden. Alleen van de 125 racer werd midden jaren 50 een productie raceversie met enkele bovenliggende nokkenas uitgebracht. De bulk van de straatmotoren werd echter gekenmerkt door robuuste (maar in vergelijking met de concurrentie enigszins brave) modellen, waarbij de 175 CS vanaf 1953 (in verschillende versies) met zijn bovenliggende nokkenas nog de meeste indruk maakte.

Eerst in 1965 werd weer een poging ondernomen om een viercilinder voor op straat uit te brengen. Het blok, afgeleid van de jaren '50 GP machine, was echter wederom uitgerust met cardanaandrijving en werd, opgeboord tot 600 cc, naar een toer-rijwielgedeelte getransplanteerd.

Deze motor sloeg echter niet aan bij het publiek, dat van een merk als MV en voor die prijs een ander soort motor verwachtte. In 1969 werd daarom de 750 S geïntroduceerd, een sportieve versie van de 600, echter met behoud van het oorspronkelijke frame en de cardanaandrijving. In een poging de Amerikaanse markt te veroveren, werd de 750 S in 1975 opgevolgd door de 750 S 'America', nu opgeboord tot 790 cc, uitgerust met linkse schakeling, stille in- en uitlaatsystemen, en een styling die (eindelijk) nauw aansloot bij de toenmalige fabrieksracers.

Dit mocht echter niet meer baten, want MV was gaandeweg door financiële problemen (en vanwege het overlijden van 'de Graaf' in 1971) steeds meer onder het staatsgezag gekomen. Eind jaren 70 werd daarom besloten om de motorfietsproductie van MV te staken. Boze tongen beweren dat dit besluit indertijd in de hoogste regionen werd genomen ten faveure van Ducati, dat (als motormerk reeds sedert 1948 in staatsbezit) op dat moment beter rendeerde, anderzijds omdat de aero-tak van MV met de Agusta helikopters ook een goede toekomst had.

De werkelijkheid is echter toch wat simpeler: een MV 750 viercilinder kostte in 1976 7.500 Euro, de modernere Honda 750 viercilinder kostte slechts een derde daarvan namelijk 2.600 Euro. Achteraf gezien zou de aanschaf van een MV toch niet zo verkeerd geweest zijn, een dergelijk exemplaar brengt nu ruim 20.000 Euro op terwijl een mooie Honda nog steeds ongeveer 2600 Euro opbrengt.

Begin jaren 90 kochten de gebroeders Castiglioni van het Cagiva concern de merknaam MV Agusta op. Ondanks aanvankelijke heftige ontkenningen hebben zij de onder Cagiva ontwikkelde viercilinder 750 cc DOHC motorfiets in 1997 uitgebracht onder de MV-vlag. Inmiddels is het hele Cagiva concern omgedoopt in MV Agusta. Met zijn mooie lijnen en fraaie techniek is deze nieuwe MV Agusta F4, met

zijn mede door Ferrari ontwikkelde blok en zeer strakke ontwerp een waardige drager van deze roemruchte naam. Deze 750 cc motor wordt in twee uitvoerig gemaakt, de gewone met de type aanduiding F4 S. Deze is redelijk duur, ik geloof iets van 20.000 Euro. En een speciale uitvoering met de type aanduiding F4 Serie Oro, en deze is echt duur, iets van 30.000 Euro, Maar dan heb je een magnesium achtervork in plaats van een stuk aluminium en een kuip van carbon fiber in plaats van plastic enzovoorts, het blok is wel hetzelfde. Deze Oro is eenmalig in een beperkte oplage gemaakt en al lang uitverkocht. Er waren geruchten dat MV terug zou keren in de racerij bij de Superbike's, maar dat zal wel niet doorgaan nu met ingang van volgend jaar de cilinderinhoud van de viercilinders bij de superbike's word opgetrokken van 750 naar 1000 cc.

Harry Wolters.

RIJDERS GEZOCHT VOOR OPSTAPRIT GENGELAVOND

Wij zoeken nog vrijwilligers die tijdens de opstaprit een rondje met kinderen achterop willen rijden. Enkele jaren motorrijervaring en een goede zitplaats voor passagier zijn een vereiste. Deze happening zal plaatsvinden op woensdag 10 juli en zal aanvangen om 19.00 uur.

Opgave is mogelijk bij Bert Wolves. Tel.: 0548-617955 of e-mail: ajwolves@cs.com.

BARBEQUE 6 SEPTEMBER

Op 6 september wordt weer de jaarlijkse barbecue -avond gehouden. Opgave d.m.v. bijgaand strookje en daarbij 5 Euro per persoon inleveren/opsturen naar 't Kluphoes. Mocht je eventueel drankjes nuttigen tijdens deze avond dan zijn die voor eigen rekening.

IK KOM OP DE BARBEQUE AVOND OP 6 SEPTEMBER.

NAAM.....

.

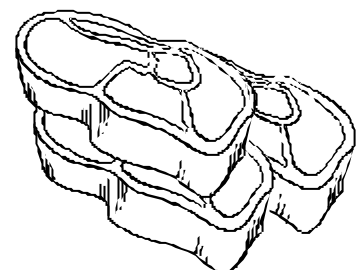
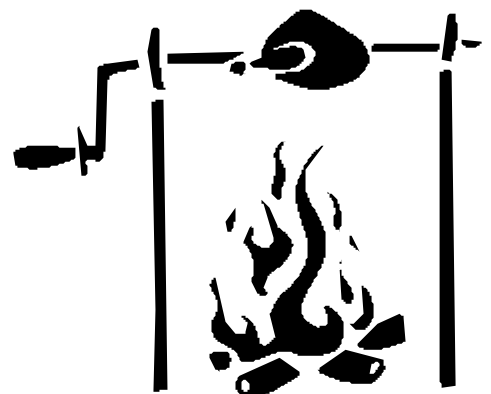
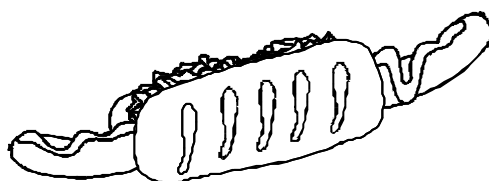
ADRES.....

WOONPLAATS.....

ÉÉN / TWEE PERSONEN (Doorstrepen wat niet van toepassing is)

BIJ DIT STROOKJE LEVER IK TEVENS 5 EURO PER PERSOON IN.

.....
handtekening



MOTORRIJDERS ACTIE GROEP

Persbericht - 23 april 2002

MAG IN ACTIE TEGEN STRAFHEFFING OP HARLEY'S

De Motorrijders Actie Groep (MAG) heeft de Nederlandse overheid dringend verzocht om niet in te stemmen met een extra Europese importheffing op Amerikaanse motorfietsen.

De Europese Unie (EU) is een lijst aan het samenstellen van artikelen die extra worden belast. Dit is een reactie op de extra heffing die de Verenigde Staten toepassen op geïmporteerd staal. De MAG is van mening dat deze handelsoorlog niet uitgespeeld mag worden over de hoofden van consumenten. Gezamenlijk met de overige organisaties binnen de Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA), waarbinnen de MAG de Nederlandse vertegenwoordiging is, is besloten actie te ondernemen door de dreigende strafheffing gelijktijdig op nationaal en Europees niveau aan te pakken.

De uiteindelijke uitkomst van een strafheffing op motorfietsen zal zijn dat de consument een hogere prijs betaalt. Niet alleen zij die een nieuwe motor aanschaffen, maar ook zij die al een Amerikaanse motor bezitten krijgen te maken met veel hogere prijzen. In het laatste geval van reserveonderdelen en accessoires. Dit is een ernstige inperking van de keuzevrijheid van de consument. Daarnaast brengt het toepassen van een strafheffing op motorfietsen de Europese motor- en accessoirebranche in gevaar. Een tegenreactie van de Amerikaanse overheid kan namelijk zijn dat er ook strafheffingen komen voor Europese motoren en accessoires. Maar zelfs wanneer dat niet gebeurt zal de Amerikaanse consument de heffing door de EU niet alleen zien als een aanval op een Amerikaans bedrijf, maar als een aanval op Harley-Davidson, een Amerikaans icoon. Een consumentenboycot van Europese motoren en toebehoren zal het gevolg zijn. Deze kettingreactie is in alle opzichten nadelig voor de Nederlandse consument.

Het is niet de eerste keer dat motorfietsen speelbal zijn in een handelsoorlog tussen Europa en de Verenigde Staten. Enkele jaren geleden dreigde Amerika om een 100% importheffing te gaan toepassen op in Amerika verkochte, Europese motorfietsen met een cilinderinhoud van 51 tot 500cc. Dit was een reactie op het importverbod van de Europese Unie van met hormonen behandeld, Amerikaans rundvlees. Dankzij o.a. de American Motorcyclists Association (AMA), FEMA-partner in het lobbywerk bij de Verenigde Naties op het gebied van de globalisering van wetgeving, is de extra Amerikaanse heffing toen niet doorggegaan.

MOTORRIJDERS ACTIE GROEP

Postbus 94348

1090 GH Amsterdam

Tel/fax: 058-2134478

E-mail: info@mag-nl.org

**Er razen twee motorrijders voorbij. Tijdens het inhalen roept de een tegen de ander:
“Hé, je hebt je vrouw verloren!”
Schreeuwt de ander terug: “Weet ik! Ik ga zo veel harder!”**

INTERNATIONALE VETERANEN- EN KLASSIEKERRIT 27 APRIL 2002

Het was alweer de 16e keer dat de klassieke motoren present waren in Enter en de 24e keer dat de veteranenmotoren hun rookpluimen uitstootten afgelopen 27 april op de Veteranen- en Klassiekerrit. De opkomst was goed 43 veteranenmotoren (bouwjaar vóór 1941) uit diverse landen en 31 klassieke motoren (ca 25 jaar oud). Daarnaast hadden we ook een nieuwe categorie, namelijk de brommers waarvan er tien waren gekomen. Pas geleden hebben enkele enthousiastelingen bij De Pijp een brommerclub opgericht en aangezien de brommers waar ze mee rijden ook ongeveer 25 jaar oud zijn paste dit er mooi bij. Hoe meer zielen hoe meer vreugd. En zijn de meeste motorrijders niet met een al dan niet opgevoerde brommer begonnen en zo met het motorvirus besmet geraakt?

Er stonden dan ook allerlei soorten motoren en brommers. Je kon mooi zien hoe de motoren zich in de vorige eeuw hebben ontwikkeld, zoals de mens van de aap afstamt, stamt de motor van de fiets af leek het wel. De motoren van begin 1900 waren feitelijk een fiets met daarop een klein motorblokje geschroefd, zelfs de trappers zaten er nog aan. Deze moesten ook gebruikt worden om op gang te komen, met een wheelie wegtrekken of een burn-out maken valt met zo'n vehikel niet mee. Al vlot daarna worden de motorblokken zwaarder en beginnen de frames op echte motorframes te lijken en nemen ook de prestaties toe, al zijn deze vlak voor de oorlog natuurlijk nog lang niet op het huidige niveau.

Volgens het VMC-reglement is een veteraan motor pas een veteraan motor als deze voor 1941 gemaakt



is, en dit is ook wel een logische datum. Aan de motoren die na de oorlog zijn gebouwd zie je toch duidelijk dat deze van een andere generatie zijn, de frames en de motorblokken worden steeds sterker. Deze categorie rijdt tijdens de rit dan ook een stuk sneller dan de veteranen. De meeste veteranen rijden de route met een gemiddelde snelheid van 30 of 36 km/uur terwijl de meeste klassiekers probleemloos met het huidige verkeer mee kunnen komen.

In het begin was het nog enigszins droog weer en vol goede moed vertrokken de klassiekers en daarna de brommers voor hun rit. De meeste klassieke motorrijders hadden echte regenbestendige (klassieke) motorkleding aan, de brommerrijders waren gekleed in een spijkerbroek en een gewone zomerjas, net als vroeger. Alleen waren de spijkerbroeken nu enkele maten groter. Een aantal brommerrijders had namelijk net zo'n soort evolutie doorgemaakt als de motoren vroeger, steeds groter en vooral zwaarder. Omdat de brommers in werkelijkheid nog net zo groot waren als vroeger leken deze nu wel veel kleiner en waren ook niet meer zo snel als vroeger, dit als gevolg van het nu mee te torsen extra gewicht.

Onderweg kreeg men echter te maken met een ware stortbui, het gungderva, waardoor alle spijkerbroekjes echt nat werden en een het merendeel van de brommerrijders halverwege de route doorweekt 'op hoes an gung'. Jammer, hopelijk hebben we volgend jaar beter weer. Nu waren er geen brommers die ook de middagroute nog gereden hebben.

De veteranen reden hun rit op de gebruikelijke wijze, om 1 over 11 startte de eerste voor de rit en ook zij kregen 'de butte nat'. Later werd het gelukkig weer grotendeels droog en mag toch van een geslaagde rit gesproken worden.

Na afloop werden de prijzen uitgereikt, voor de klassiekers en de brommers waren er prijzen voor het concours d'élégance en voor de veteranen voor de minste afwijking van de afgesproken gemiddelde snelheid.

De uitslag was:

De 1e prijs Klassiekers was voor Wessels uit Hengelo met een 500cc BSA B33 uit 1960.

De 1e prijs Brommers was voor Kreykes uit Rijssen met een Zundapp uit 1963.

De 1e prijs Veteranen in klasse 2 was voor Steve Stephens uit St. Clether Engeland met een Indian Road Racer uit 1913.

De 1e prijs Veteranen in klasse 3 was voor Diederik Nossent uit Lochem met een Royal Enfield uit 1921.

De 1e prijs Veteranen in klasse 4 was voor Piet Knoop uit Dordrecht met een Raleigh uit 1927.

De 1e prijs Veteranen in klasse 5 was voor Anton Kwintenbergh uit Oldenzaal met een DKW KS200 uit 1038.

Harry Wolters.

ENTERRUN 2002 (2)

Beste Motorrijders

Eerst bij het Clubhoes koffie gedronken en broodjes gegeten. In het zijspan kennis gemaakt met 65 jarige motorrijder.

Met 40 motorrijders eerst naar Markelo geweest, café 'de Poppe' wat gedronken en toen naar Enter. Bij de 'Krol' wat gegeten. Patat, schnitzel, boontjes, sla, appelmoes en ijs. Toen zijn we naar Sint Isidorus Hoeve gegaan. En toen werd het spannend. In de Jeep gereden. Ik was wel een beetje bang. Maar hartstikke jofel met André Kuipers. Toen zijn we weer naar Enter gegaan. Daar wachtte muziekgroep 'Irene' uit Enter ons op. 'Irene' ging mee naar de Krol en gespeelt 'Hou de d'r moed maar in.' Toen een broodje kroket en koffie. Mocht ik nog een woordje spreken. O ja de motorrijders kregen allemaal een mooie sjaal. En volgden jaar een mooie voor de dames. En een dikke kus aan André.

Namens alle deelnemers van 't Zoekerveld, willen wij de EMC bedanken voor de fantastische dag die we gehad hebben.

Herma Slot (deelnemer Enterrun 't Zoekerveld)

Jeroen sleept een hobbelpaard achter zich aan het kermisterrein op. Bij de draaimolen aangekomen vraagt hij: "Wat kost een ritje als ik zelf mijn paard meebreng?"

E.K. ENDURO MASSIAC (FRANKRIJK)

Donderdag 11 april

Net een week terug uit Spanje, staat de volgende voorbereiding voor de zesdaagse alweer voor de deur. Een E.K.-wedstrijd waar ik mij voor had ingeschreven in Frankrijk. (de eerste van de 4 E.K.-wedstrijden) Donderdagmorgen om half 5 hadden we afgesproken bij Ed Wigman. Ik moest om 3 uur mijn bed uit, maar had de avond ervoor de bus al ingepakt. Dinsdag had ik de griep goed te pakken, en het toilet had meerdere malen bezoek van mij gehad. Om 4 uur kwam ik bij Pascal de Baar aan. Ook hij ging mee en had al zijn spullen al bij van der Valk Apeldoorn in de tuin staan. Toen richting Ed, in Giesbeek, daar aangekomen werd alle zoi in zo'n 30 jaar oude camper gepakt en de motoren, 3 stuks, achter op de aanhanger geladen. Na een bakje koffie, Ed's specialiteit, werd om 5 uur begonnen aan de tocht van 980

km. We reden om beurten en dan schiet het lekker op. Tanken ging ook vlug, want er waren 3 cherrycans gevuld met diesel, dus bij wissel chauffeur ook de tank even afvullen. De eerste ruk ging goed, tot aan Parijs, hier kwamen we om 11.30 uur aan en hebben een uur in de file gestaan. Om 14.00 uur werd na een paar tolpoorten, we moeten de Fransen hier ook maar eens laten betalen, Orleans gepasseerd. We kwamen steeds dichterbij en na een laatste tankstop werd de routebeschrijving van het plaatsje zelf erbij gehaald. Besloten werd om afrit 24 te nemen. Bij afrit 23 zagen we het plaatsje Massiac al rechts van ons liggen, maar afslag 24 kwam niet, wel oprit 24. Toen afslag 25 maar genomen en binnendoor langs de autobaan weer afgezakt. Richting Massiac kwamen we al langs een paar proeven met zeer afhagende bochten op een weiland.

Om 18.30 uur kwamen we uiteindelijk aan en reden we een camping op, maar geen Hollanders te bekennen. Ed de telefoon gepakt en naar Bas van Hunnik gebeld, bleken ze op het rennerskwartier te staan.

Wij daar ook naar toe en we hebben ons daar ook geïnstalleerd. In totaal waren we met 7 Nederlandse rijders en wel Chris Naafs, Geert Snellenberg, Bas van Hunnik, Hans Vogels, in de juniorenklasse, Pascal de Baar en Patrick Kuipers in de seniorenklasse en Ed Wigman in de veteranen klasse 38+.

Voor de rest hadden deze rijders ook nog familieleden en helpers meegenomen.

Pascal, Ed en ik wilden nog even een hapje gaan eten in Massiac, maar er bleek alleen nog een pizzatentje open te zijn. Om 21.30 zijn we, na 3 rondjes door het dorp te hebben gelopen, hier maar naar binnen gegaan. Het was een tentje met 10 tafels en 1 vrouwtje in de bediening (ze wisten niet dat ze een invasie buitenlanders kregen). Eerst aan de bar iets gedronken, we konden er net met zijn drieën aan staan.

Daarna konden we aan tafel plaats nemen, rijders uit heel Europa om ons heen. Cola-rum besteld, maar waar de rum was, ik weet het nog steeds niet. Om 23.30 uur hadden we het eten zo'n beetje op en gingen we als laatste gasten de deur uit. Om 0.30 uur zijn we toen gaan slapen. Een snurkloze nacht.

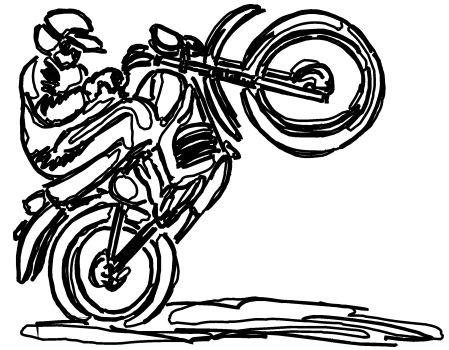
Vrijdag 12 april

De dag van de motor- en papierwinkelkeuring. Vanaf 's morgens 8.00 uur tot 19.00 uur kon dit gebeuren. Om 8.00 uur zijn we opgestaan, de bezoeken aan het toilet, i.v.m. de griep waren intussen minder geworden, daaruit kun je concluderen dat het iets beter ging.

Om 9.30 zijn we in een cafeetje wat broodjes gaan eten. Dat was dan het ontbijt. Daarna zijn we begonnen met de motoren af te laden en naar de keuring gegaan. Eerst de administratieve keuring gedaan, waarbij bleek dat de betaling van Pascal nog niet binnen was. Toen de technische keuring, waar we eerst de oude verfmerken van de zesdaagse en de tweedaagse moesten verwijderen. Blijkbaar konden de Fransen niet over de oude laag heenschilderen, of komen er geen goede schilders uit Frankrijk? Hierna een Franse preek aangehoord, we verstonden er niets van, en we knikten maar wat, je moet altijd beleefd blijven.

Daarna de geluidskeuring, en ja, ik weer, teveel lawaai, 103 DBA! en dat met een endurodemper. Ik ben toen even weggereden en heb het toen weer geprobeerd. Nu was het (zonder dat ik er iets aan veranderd had) 96 DBA. Dus dat probleem was opgelost, maar wat bleek, had ik voorop een crossband (dom, dom, dom) gemonteerd, die lag bij mij in de schuur en zag er nog als nieuw uit, maar ik was vergeten te kijken of er wel enduro opstond. De banden zijn precies hetzelfde, alleen op de een staat enduro gedrukt en op de andere cross. Nu weer terug naar het rennerskwartier, waar Bas van Hunnik nog een 2^e hands voorband had liggen, die hij wel beschikbaar wilde stellen, mijn dank hiervoor was groot. Toen weer terug en alles was nu goed en Pascal had hetzelfde probleem met de voorband en kocht bij Metzler een nieuwe voorband en liet mij die even zien, stond er met grote letters cross op en geen F.i.m. of D.o.t. nummer te bekennen. Pascal dus terug naar Metzler en met deze man naar de banden keurmeester. En wat bleek? Deze band mocht wel, de keurmeester was nl. een broer van de Metzlerman, hoezo steekpenningen? Nu hadden we alle drie de motoren in het parc ferme staan en hadden we een middagje vrij. Om 16.00 uur

besloten we om wat te gaan eten in Massiac, maar alles dicht. (Open van 11.00 uur tot 12.30 uur en van 20.00 uur tot 21.30 uur.) En dat met zo'n invasie, willen ze hier dan niets verdienen? Toen maar naar de supermarkt gegaan en voor €50,- boodschappen gedaan en bij de camper zelf maar wat eten gemaakt. Het is inmiddels 19.00 uur en er zijn voor morgen nog steeds geen starttijden bekend, wel de routetijden. Om 21.00 uur dan eindelijk de starttijden. We hebben de A en B tijden uitgerekend en op de rol plakband geschreven. Toen op tijd naar bed.



Zaterdag 13 april

1^e wedstrijddag.

's Morgens om half 7 eruit en een ontbijt gemaakt. Pascal moest van ons drieën als eerste starten, senior 250 cc 2 takt, om 8.31.

Ikzelf als 2^e om 8.41, senior 4 takt en Ed, veteranen, ergens

tegen de middag. Dat het geen gemakkelijke dag zou worden dat wisten we voor de start al, want het regende en toch nog A-tijd.

We moesten 3 rondjes van 80 km. rijden met 4 tijdcontroles onderweg, waarvan 3 bij ons rennerskwartier. Ook hadden ze de route in drieën verdeeld, eerst moest je de rode route volgen en klokken bij de rode tafel, daarna de gele route en als laatste de blauwe route.

De gemiddelde snelheid lag op plm. 20 km/u, dus je kon onder je klompen wel aanvoelen dat het een hele lastige route ging worden. In de rode route was een klim gerealiseerd met een forse stijging erin en in de gele route was 1 proef opgenomen. De blauwe route was in 2 gedeelten en onderweg stond hier nog een tijdcontrole die erg krap was. De tijden waren als volgt 1^e stuk 65 min., 2^e st. 55 min. 3^e en krapste stuk 23 min en het 4^e stuk 35 min. Dit hield in dat je over 1 ronde van 80 km. plm. 3 uur deed, dus 9 uur op de motor.

Dat de griep had huisgehouden bij mij werd al snel duidelijk, want ik moest best zweten, en het was toch echt geen angstzweet. Ook kon ik geen bril op mijn hoofd houden. Daarbij was ik nog zo slap als een vaatdoek en kon dus weinig gaan staan. Toch ging de eerste ronde redelijk goed en had ik bijna alles op tijd, als ik in het krappe stuk geen bocht in de afdaling had gemist, waardoor ik van het parcours afkwam en ook nog eens de gashendel beschadigde, waardoor het bleef hangen. 1 min. te pakken, de klok versprong toen ik ervoor stond, maar dit was niet de enigste minuut, want de laatste ronde werd het boven in de bergen zo mistig, dat je niet verder dan 10 mtr. kon kijken. Ook de laatste ronde op de gele route 3 keer ernaast gelegen en last van kramp in mijn benen en al met al 3 min erbij.

De route bestond uit klimmen en dalen en was zeer krap uitgezet zodat er bijna geen tijd was om even op adem te komen.

Alle Nederlanders 's avonds aan de finish.

De man van de tijd had Ed aan het eind van de dag de verkeerde route laten rijden, want hij hoefde helemaal dat laatste lusje niet meer te rijden en hij kwam daardoor te laat binnen.

Ook Chris Naafs en Pascal de Baar waren buiten het uur binnengekomen.

Van lekker douchen na de tijd was geen sprake, want er waren nl. helemaal geen douches, dus gezicht een beetje wassen, eten en wat napraten en toen op tijd naar bed.

's Nachts heeft het de hele tijd geregend en de volgende morgen zou het weer A-tijd worden.

Dat beloofde wat.

Zondag 14 april

2^e wedstrijddag.

Vanmorgen naar het scorebord gaan kijken, is de helft van de uitslag maar bekend. Later hoorde ik dat ik bij de viertakten 25 ste van de 41 geworden was.

Ik moest vandaag om 9.44 u starten, een uur langer de tijd om alles voor te bereiden. Ook moesten we deze dag een half rondje minder. Met de start ging het echter ook minder. De motor wou nl. niet aanpakken, want hij wist wat hem deze dag te doen stond. Toen maar van het podium geduwd en al een paar strafminuten opgelopen. De eerste ronde was very tricky, want het was nog behoorlijk nat en op de eerste proef lagen zelfs al 3 rijders te kijken tegen een steile helling, maar dit was geen moeilijkheid voor de Husky en mij, we kwamen er zo tegenop. De laatste ronde ging het allemaal iets stroever. Het was inmiddels wel droog geworden en zelfs de mist in de bergen was verdwenen, maar de motor was inmiddels wel 10 kilo zwaarder geworden van alle drek die erbij aan hing. Ook de gashendel was niet meer zo soepel te bedienen en draaide iets zwaar.

Beschadigingen waren er ook, van de nieuwe voetsteunen was er een goed krom en de koeler-kap was weer aan vernieuwing toe. Aan het eind van de dag moe, maar voldaan over de finish. Bleek ik 1 van de 3 Nederlanders te zijn die ook de tweede dag had overleefd. Nl. Ed Wigman en Hans Vogels hadden het ook tot een goed einde gebracht. Geen slechte score voor ons team, alleen Pascal nog wat peper in zijndrukken. (Sorry Pascal).



Hierna even profesorsch gedoucht met een cherrycan en de rotzooi weer ingepakt.

Om half zes zijn we weer richting Parijs vertrokken en hebben onderweg ook nog even een paar handelaren aangedaan, want Pascal had nog een beetje handel voor hem zien staan.

Tegen 8 uur en nog zo'n, 200 km voor Parijs hebben we de autobaan verlaten om een hotelletje, kroegje te zoeken. Bleek in een grote plaats dat bijna alle hotels dicht zaten. Bij nr. 6 eindelijk een die open was. Hier hebben we ook om half 10 wat gegeten en hadden wij nu de tijd, dat had de kok van het hotel niet, want binnen een half uur hadden we voorgerecht, hoofdgerecht en nagerecht en de koffie op. Toen we vroegen of we nog wat konden drinken, werden we er bijna uitgegooid. Toen de stad in, alles dicht!

Alleen de chinees was nog open. Dan maar teug naar het hotel, en Ed zou Ed niet zijn, als hij niet ergens een noodrantsoen met bier in de camper had verstopt. Dit maar meegenomen naar onze kamer en met de deur van de gang nog open, onder het genot van een lekkere Heineken de sterke verhalen van de laatste 2 dagen doorgenomen. Het was er wel gehorig. Daarna hebben we een hoognodige douche genomen.

De volgende morgen om 7 uur opgestaan, want om half 8 konden we ontbijten. Bij het opgaan van de gang, bleek de kok ook bij ons op deze verdieping te hebben geslapen, en wij maar denken dat we de enigsten waren die er sliepen. Volgens ons had de kok niet lekker geslapen, want het ontbijt bestond uit een stukje brood, bakje koffie en drie plastic dopjes vol met een of andere jam. Het was nog net geen water en brood.

Om acht uur toen maar vertrokken richting Enter en om beurten achter het stuur gezeten. We arriveerden om half 8 bij Ed thuis, waar Irene nog een lekker hapje voor ons had klaar gemaakt. Toen Pascal om 9 uur in Apeldoorn afgezet en zelf om half 10 thuis gearriveerd.

De uitslag was: Ed : dag 1 :??? Patrick: dag 1 : 25ste Pascal: dag 1 : buiten het uur
 dag 2 : 4^e dag 2 : 22ste dag 2: buiten het uur

Patrick

MET KNMV SPORTS TRAVEL NAAR DE GRAND PRIX EN WK SUPERBIKE

- Exclusief: persoonlijk kennis maken met de sterren! -

Motorsportfans die zelf graag eens een buitenlandse wegrace uit de GP- of WK Superbike series willen bezoeken, kunnen vanaf nu bij KNMV Sports Travel terecht. Alle arrangementen (met eigen vervoer) zijn

inclusief toegangkaart voor het hele weekend.

Bij voldoende deelname wordt de bagage van de deelnemers door de organisatie meegenomen, waardoor je je tijdens de rit naar het hotel lekker helemaal op het sturen kunt concentreren! De routesuggesties naar het hotel en het circuit zijn door Sports Travel samengesteld en er wordt overnacht in motorvriendelijke hotels waar het ook 's avonds gegarandeerd gezellig kan worden. Elk arrangement is inclusief twee overnachtingen op basis van logies/ontbijt. Verder krijgen de deelnemers een uitgebreid infopakket over het circuit, de omgeving en de race zelf. De deelnemers aan een Sports Travel-reis krijgen de unieke gelegenheid van een "Meet & Greet" met toprijders zoals Jurgen van den Goorbergh (Le Mans, achsenring), Paolo Casoli & James Witham (Lausitzring) of Haga (Brands Hatch) of ben je zelfs te gast bij fabrieksteams van bijvoorbeeld Ducati (Oschersleben)! Verder is niemand minder dan ex-GP rijder Wilco Zeelenberg de gastheer op de Lausitzring namens Yamaha-racing. Meegaan met Sports Travel betekent dus de GP of Superbikes nu eens echt van binnenuit als insider meemaken. Een exclusieve mogelijkheid, die door geen enkele andere organisator wordt aangeboden!

Sports Travel heeft de volgende bestemmingen op het programma staan: GP Le Mans (19 mei), GP Donington Park (14 juli), GP Sachsenring (21 juli), SBK Silverstone (26 mei), SBK Lausitzring (9 juni), SBK Brands Hatch (28 juli), SBK Oschersleben (1 september).

Meer info: 026-352 8523 of reizen@knmv.nl

24^E VETERANEN- EN 16^E KLASSIEKERRIT OP 27 APRIL 2002

Als je lid wordt van een club en je wilt geen vreemde blijven, moet je meedoen aan activiteiten en op de clubbijeekomsten willen komen. Dat laatste doe ik regelmatig, het eerste lag wat moeilijker. Op de dag van de Ganzenrit was ik met de VTR 1000 van Moto '73 onderweg. De uitnodiging om mee te gaan naar de Hartz heb ik maar afgeslagen. Een gezelschap dat gemiddeld 160-200 km./uur rijdt op de Autobahn, in Zwitserland 120 km/uur in de verkeerde richting, luitjes die na een dag op stap al moeten uitkijken naar een nieuwe achterband, dat is me te gortig. Eerst maar eens een woensdagavondritje meemaken. Wie is trouwens die nieuwe v.d. Goorbergh bij EMC? Nee, dan leek het me beter om me maar op te geven als vrijwilliger bij de ouwe motorendag. Door Rudi –heeft die man nog wel tijd om zijn boterham te verdienen?- werd ik op proef aangenomen om samen met André de tweede tijdcontrole te bemannen. Ze wilden eerst zien of ik voor vast aangenomen kon worden. Want samen met André was een echte test; de lakmoesproef. Nou daar heb ik dus niks van gemerkt; André is drukpratend, heeft een eigen uitgesproken mening en is heel 'open'. Nou zo ben ik ook, dus we kunnen het uitstekend met elkaar vinden.

Zaterdag word ik op tijd bij het Kluphoes afgezet en loop gelijk André tegen het lijf. Kom, we gaan eerst nog een bakkie doen, was zijn voorstel. Na 6 keer oponthoud in 100 meter, allemaal kennissen van André, was er koffie. Hesjes, spandoek, vlag mee –ik dacht nog waar moeten we nu mee zwaaien?- en in de auto van André naar de tweede tijdmeting. Ik vond het eigenlijk een beetje tegenvallend, het is toch een regelmatigheidsrit, ik dacht aan een moederklok waar de controleklokken op gelijk werden gesteld, een briefing met instructies en het uitgeven van benodigdheden, niets van dit alles, kennelijk allemaal routiniers en de gezelligheid is belangrijker dan de prestatie; des te beter.

André weet een goed plekje voor de tijdcontrole, aan het kanaal onder de brug. Dus geen precies bepaalde plaats met een tijd in seconden. Hij heeft aan alles gedacht; gewoon een soort wekker op een meegenomen stoel, de vlag over de stoel en het uithangdoek over de achterkant van de auto. Wie nu nog niet ziet dat er hier een controle is, mag zich verder verhuren als blinde mol. We vermaken ons voorlopig met het kijken naar wat groeit en bloeit, futen en motorboten, een kind op een pony. André maakt foto's

van het gebeuren met zijn digitaalje, waarmee het resultaat direct zichtbaar wordt. In de verte klinkt geknetter dat snel dichterbij komt, het kanaal fungeert kennelijk als klankbord. Een oranje hesje, gevolgd door, nu moet ik oppassen met wat ik schrijf, een roede l bromfietsen van oudere datum, bemand door ongeveer even oude heren van fors postuur. Er wordt gezwaaid, gelachen, geroepen. André maakt onvergetelijke foto's, helaas, het toestel weigert roept hij. Raar als het dekseltje nog voor de lens zit. Bij de tweede groep lukt het dus wel met de waarschuwing: denk aan het dekseltje. Deskundige André legt uit dat dit de klassiekers waren. Het is mij nog steeds niet duidelijk wat de bedoeling is. Klassiekers zijn voor mij voorwerpen uit de oudheid en veteranen oudstrijders uit de Tweede Wereldoorlog. Hier dus niet. De marketensters, hier twee heren van de barcommissie, komen langs met koffie en broodjes, een service door André geregeld.

Het gaat hard regenen en hagelen als de veteranen een voor een of soms met drie tegelijk onder het viaduct halthouden. Even een adempauze in dit verschrikkelijke weer. Ik heb soms de indruk dat ze maar net tot stilstand kunnen komen. De meeste rijders zijn oudere mannen, vaak met duo, opmerkelijk veel vrouwen die rijden, het percentage ligt beduidend hoger dan bij gewone ritten. Ik denk dat het komt door het knusse, gemoedelijke dat deze ritten uitstralen. Rustige mensen, tevreden gezichten, pretoogjes onder een potje, ik ruik en herken de Belstaff en Barbour vetpakken, ze hebben het enorm naar hun zin, snelheid en tijd zijn bijzaak, daarom tijdregistratie in hele minuten. Goed dat ik een ballpoint had meegenomen. Ik schrijf de tijd op de kaart en stop hem terug in natte pakken. André, maakt foto's en springt bij als het even, heel even, druk is. De geur van uitlaatgassen en smeerolie, natte handen die manettes stellen, versnellingen inschakelen, stugge koppelingen. Mijn herinnering komen terug; DKW, Ariel, Sparta. Alleen de DKW-tjes lijken niet verouderd. Ik blijf met een vraag zitten: hoe win je nu zo'n regelmatigheidsrit?

Als we terugrijden naar het Kluphoes besluiten we om volgend jaar weer een koppel te vormen.

Bas de Vries

ACTIVITEITENKALENDER E.M.C. 2002

DAG	DATUM	BENAMING	TIJD
Woensdag	26 juni	Avondrit	19.00
Zaterdag	6 juli	20e Klompenrit	09.00 - 11.00
Zondag	7 juli	20e Klompenrit	09.00 - 11.00
Woensdag	10 juli	Gengenlavond opstaprit	19.00
woensdag	10 juli	Avondrit	19.00
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	