

E.M.C.-ALLERLEI

No. 3, september 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	Ligtenbergdijk 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 eventueel 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	06-51563529	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

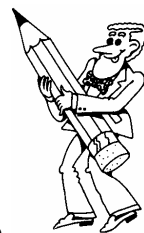
M. Rohaan 0547-381912 R. Blank 0547-383373

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

db M. v.d. Riet 0547-383305

VAN DE REDACTIE

Hier weer een dik gevulde EMC-Allerlei met diverse artikelen over de afgelopen periode plus nog een extra verslag van de veteranen- en klassiekerrit wat te laat binnenkwam om nog in de vorige editie te kunnen plaatsen, beter laat nog nooit. Helaas niet alleen positief nieuws over afgelopen zomer, Hans van Nijen is al langere tijd geveld door ziekte maar gaat nu langzaam weer vooruit en is al weer een tijdje thuis. Coureur Peter Politiek die we nog geïnterviewd hadden in de vorige editie heeft in Most een zeer ernstig ongeluk gehad. Na een wekenlange behandeling in Tsjechië, is hij pas geleden overgebracht naar een ziekenhuis in Zwolle. Gelukkig gaat ook dit nu langzaam vooruit. Daarnaast hebben enkele EMC-leden met hun motor letterlijk een confrontatie gehad met overstekende auto's. Wij wensen allen die nog in de lappenmand zitten van harte beterschap. Daarnaast verwachten wij ook voor de volgende EMC-allerlei weer een berg kopij en gaan er vanuit dat iedereen actief zal meehelpen tijdens de aanstaande tweedaagse.



Veel leesplezier gewenst namens de redactie.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Voorzitter	4
Oproep aan alle leden. Helpers voor 2-daagse gevraagd	6
Excursie naar BMW	7
Verslag Veteranen en Klassiekerrit 27 april 2002	9
Wk enduro bergamo italie (clusome)	10
Nieuwe enduro klasse indeling	15
Waarom?	16
Interview André Stamsnijder/ SO-products	17
Verslag EK Hongarije Boedapest	22
Feesten met de roadrunners	26
Virgen + Vallandry 2002	26
Activiteitenkalender EMC 2002	32
Mededelingen	32
Klepp'nspraakkeerls zouttour	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
NOVEMBER 2002 BIJ DE REDACTIE
VOORWOORD VAN DE VOORZITTER**



Vakantie

Voor je het weet ben je weer volop aan het werk en op het moment dat het op een doordeweekse dag weer eens lekker weer is denk je bij jezelf: wat is er nou eigenlijk terecht gekomen van al die plannen. Veel kilometers maken, een weekendtreffen meemaken, kijken of je de motor nog beter kan beheersen als vorig jaar. Ik weet het: voor de echte motorrijder is dit niet herkenbaar, maar voor een hele grote groep (waaronder ikzelf) jammer genoeg wel. Van die echte motorrijders zou ik wel eens willen weten hoe ze dat voor elkaar krijgen (ik heb trouwens wel een vermoeden). Die grote groep, die door tijdsdruk, gezinssituatie, meerdere hobby's en wat al niet meer, weet ook dat het volgend jaar niet anders zal zijn, tenzij je stapje voor stapje van je drempelvrees wordt verlost. Als Enterse Motor Club hebben we specialisten ingeschakeld als therapeuten, psychiaters, neurologen en we hebben een ultiem programma opgesteld met de volgende stapjes:



1. Je bezoekt voor 1 november 2002 tenminste eenmaal het EMC Kluphoes
2. Je geeft je op als helper van de 2-daagse kampioensrit Enduro
3. Je neemt de hele laatste week van november vrij om te helpen (voor de echte hopeloze gevallen hebben we voor elkaar gekregen dat ze alleen vrijdag 29 en zaterdag 30 november helpen)
4. Je komt naar de grandioze afsluitende feestavond voor helpers op zaterdag 30 november
5. Je bezoekt tussen 30 november en 31 december 2002 tenminste vier keer het Kluphoes

De specialisten hebben ons gegarandeerd dat, indien je deze stapjes hebt doorlopen, je echt in staat zal zijn af te rekenen met het workaholic syndroom. Kortom: volgend jaar behoort jij ook tot het groepje echte motorrijders die geen plannen maakt, maar gewoon rijdt.

Na deze moeizame poging helpers te krijgen voor de tweedaagse kan ik zeggen, dat de voorbereidingen nu helemaal in volle gang zijn. Vanaf vorig jaar zijn er toch al heel wat mensen bezig met zaken als: programma, route, vergunningen, PR, website en hebben er reeds 3 vergaderingen plaatsgevonden met de KNMV en een aantal gesprekken met de gemeente Wierden en de voetbalvereniging S.V. Enter. Het blijft echter niet bij vergaderen, maar er worden hele concrete dingen gedaan, waarvoor we echt de hulp van iedereen kunnen gebruiken. Zo moeten er bruggen worden gebouwd voor de route, moet materiaal klaar worden gemaakt ten behoeve van het uitzetten van de route, moeten programmaboekjes worden samengesteld en gedrukt en verspreid.....

En dan op de dagen zelf:

op woensdag 27 november hebben we helpers nodig voor het opzetten van tenten, het ophalen van aggregaten, van schafketen, het klaarmaken van het parc fermé, het plaatsen van routebordjes voor het parkeren,

op donderdag 28 november moeten de rijders hun motor laten keuren: het verkeer moet geregeld worden, rijders en helpers moeten naar hun (overnachting)plaats worden gebracht, materieel en materiaal moeten naar de verschillende proeven en tijdcontroles worden gebracht, start/finish moet worden opgebouwd, reclame uitingen moeten worden aangebracht,

op vrijdag 29 november gaat de 1^e dag van het spektakel van start: de tijdwaarnemers van de KNMV moeten op de proeven worden geïnstalleerd, de route moet op alle belangrijke plaatsen personeel bezet zijn (alleen dit al vraagt om zo'n 100 helpers), iedereen moet voorzien worden van eten en drinken, alle kijkers moeten in goede banen worden geleid,

Op zaterdag 30 november gaat de 2^e dag van start, waarbij naast het aantal mensen van de 1^e dag, ook veel helpers nodig zijn voor het opruimen van materieel en materiaal, nadat de laatste rijder langs is geweest, moeten alle schafketen en aggregaten weer terug, moeten de proeven, afzettingen en reclamemateriaal worden verwijderd,

Bovenstaande geeft je hopelijk een beetje een beeld wat er allemaal bij zo'n groot evenement komt kijken. We hopen niet alleen dat je mee wilt helpen, maar ook dat de gigantische organisatie de leden dichter bij elkaar brengt. Het is een perfecte gelegenheid elkaar beter te leren kennen en geeft een voldaan gevoel wanneer we na afloop met elkaar kunnen zeggen dat de Enterse Motor Club een echte kampioensrit heeft georganiseerd.

Er zijn nog veel meer dingen die ik kwijt wil, maar omwille van de andere schrijvers laat ik het bij een korte opsomming:

- De belangrijke drijfveer van ons Kluphoes (Hans van Nijen) kampt al een hele tijd met zijn gezondheid en kan daardoor niet datgene doen wat hem zo na aan het hart ligt. We wensen hem en zijn vrouw veel sterkte en hopen dat hij toch weer zodanig herstelt, dat hij van zijn tweede liefde (Kluphoes en Enduro) kan genieten.
- In het Kluphoes zijn de nodige veranderingen aangebracht om te kunnen voldoen aan de eisen die in verband met de brandveiligheid worden gesteld. De mensen die het allemaal weer gefik(s)t of gef(l)ikt hebben en er de nodige uurtjes in hebben gestopt waren Hans Peddemors en Johan Hinseveld, waarvoor uiteraard onze hartelijke dank.
- Hoewel de feestelijkheden alweer achter de rug zijn willen we onze burens (de voetbalvereniging S.V. Enter) nog hartelijk feliciteren met hun 80 jarig jubileum. Een goede buur is beter dan een verre vriend en dat blijkt eens te meer: van onze burens hebben we alle medewerking toegezegd gekregen tijdens de tweedaagse eind november en dat weten we uiteraard zeer te waarderen.
- De Krompatte heeft een gedaantewisseling ondergaan: vroeger moest je met je fiets schuin hangen om niet tegen het wegdek te vallen; tegenwoordig ligt er een zwarte geasfalteerde loper uit als entree naar de EMC (nu de kroonluchters nog voor de verlichting).



EMC² -Daagse

29 en 30
November 2002

Kampioensrit van 2002 (2-daagse)

OPROEP aan alle LEDEN.

De KNMV heeft de EMC gevraagd om de Internationale tweedaagse Enduro te organiseren.
Deze zal op 29 en 30 november 2002 plaatsvinden.
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

EXCURSIE NAAR BMW



Alweer eventjes terug zijn wij, Gert Tjink, Gerard Freriksen, Remco Kerkhof en ik, naar de BMW fabrieken geweest. Nee, niet in Munchen, daar worden de auto's gemaakt, maar in Berlijn. In Berlijn? Ja, in Berlijn, adres is Am Juliusturm 104. Hier staat een klein gammel schuurtje waarin Helmut, een oude reumatische Duitser, de hele dag BMW's in elkaar zet met een schroevendraaier en een rubber hamer.

Nou donderdags op pad, eerst koffie bij de Wos en toen linksaf de Kartelaarsdijk op richting Berlijn. Bij Rheine het 4-baans zandpad af en via een redelijk vlotte rijksweg, toevallig ook hier weer richting Berlijn. In totaal is het zo'n 500 km, dus met een beetje geluk redden we het ook nog om op tijd daar te zijn, tenminste zonder al te veel gedram onderweg, en niet meer dan een liter koffie per persoon.

O ja, een dag of wat van tevoren hoor ik op het werk ook nog dat er een Loveparade is in Berlijn.

En als ik dan als aardbewoner vraag 'Lofpereed, wa's dat dan?', dan kijkt zij mij een beetje vreemd aan en zegt 'Je weet toch wel wat de Loveparade is, daar komen elk jaar wel een miljoen mensen.' En dan verneem ik dat deze mensen allemaal samenzijn om elkaar duidelijk te maken dat zij onwijs happy zijn, en laten dit blijken middels zang en dans, bier en schrans, sex en sjans. Allemaal mooi en zo, maar al deze gasten gaan natuurlijk wel alle hotels bezetten. Nou ja, we zien wel. Zoals gezegd, fijn op pad met de brommert: 2 kwaliteits-BMW's, nen Honda en nen Yamaha.

En verdoms, we komen nog redelijk op tijd aan bij Berlijn, en zoeken eerst de BMW-fabriek 's op, na een uurtje zijn we er. Nou van dat schuurtje vergeet maar mooi. Enige honderden meters lange hal naast de straat, met een beveiligings-ingang erbij, tjonge, ons clubhoes is er niks bij.

Vervolgens naar het hotel: en ja hoor, vlak in de buurt staat een Ibis-hotel ('Imbus-hotel' volgens Gert). 'Haben Sie zwei Doppelzimmer?' Goddank is het antwoord jawool, en für 70 euro deelden Gert en ik een knusse slaapkamer, met TV en föhn.

's Avonds even met de strassenbahn naar het centrum. Nou, van de loveparade was nog weinig te zien, hier en daar een gansje met blauw haar en een onnozele hals met een ringetje in de neus. En op de straat 'Unter der Linden' (de grote straat dwars door het centrum) even een biertje nemens: '4 Euro bitte en danke sjeun'. 4 Euro. Voor een biertje. Het lijkt wel alsof je het gezin van de serveerster moet onderhouden.

Nou ja, wat het ook schelen, verder naar de Alexanderplatz, het wordt wat laat dus even flink doorlopen naar de Reichstag, het Duitse regeringsgebouw met Gerard Schreuder en zo en flink wat beeldhouwkunst aan de buitenkant. Het wordt nu wel erg laat dus nu met spoed naar een eetschuur, en zie: de beroemde Berlijnse bistro 'Dass verrückte Pferd' komt in zicht. Hier even wat genuttigd en ook hier meerdere gezinnen van de medewerkers onderhouden, gezien de prijzen van het matige eten.

Wat maakt het ook uit. Hops, hops, terug met de strassenbahn naar het Imbus-hotel en daar nog menig biertje gedronken, ditmaal voor een redelijke prijs.

En des anderen daags, na het frühstück, met de motor naar de BMW-fabriek. En niet te geloven, ook Remco en Gert mochten hun vervoermiddel plaatsen op het fabrieksterrein! Niks geen loslopende honden, getraind op 'attack en kill' van Honda-rijders, nergens beambten te zien die Yamaha-gasten op transport stellen. Zo zie je maar weer eens welk een oneindige tolerantie BMW'ers hebben. Vraag Bas de Vries maar 's wat ze in Japan doen. O.

Goed. Even wachten nog tot de rondleider komt, en ja met een half uurtje komt er een losjes geklede man aan, en samen met een paar Engelse en Amerikaanse BMW'ers gaan we eerst naar de showroom. Hier staan alle BMW-modellen, wordt er een promotiefilm gedraaid en staat er een mevrouw die vanuit de

losse hand de painting-strepen aanbrengt op een tank van een BMW-cruiser (een luxe chopper maar met de kwaliteit van BMW, versteht sich). Zeer moeilijk weet ik uit eigen ervaring, maar zij presteerde het om dit kaarsrecht te doen, op zo'n 30 cruisers per dag.

Vervolgens een rondje door de assemblagehallen. Ik ga niet allemaal uitleggen hoe het daaraan toegaat, maar prachtig mooi om te zien hoe alles met de hand geassembleerd wordt. (een BMW wordt geassembleerd, een Japanner wordt in elkaar gezet).

Na afloop richting kantine met hierin staat een heus restaurant met complete menu's. Ik heb gekozen voor een richtige deutse maalzeit: rijst met tjaptjoi en saus met vreemde brokjes.

'Nog vragen?' Nee, geen vragen. Gerrit en ik zijn stil omdat wij weten dat het leven goed is voor BMW'ers, Remco en Gert zijn stil doordat het zien van zoveel kwaliteit geestelijk maar moeilijk te verwerken is. En neem nou maar van mij aan, volgend jaar koopt Gert een BMW. Hij ligt er zoveel op te schelden, milieumatjes en zo, dat kan niet mis gaan.

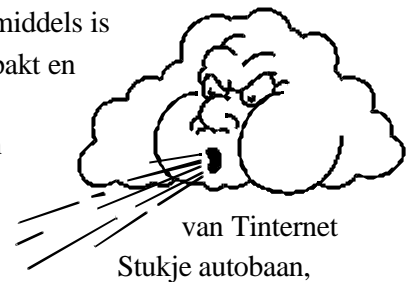
Nou, auf wiederseen dan maar weer, en wellicht tot een volgende keer. Inmiddels is het 30° C en twaalf uur, dus tijd om er 's vandoor te gaan. De motoren bepakt en hop hop, de autobaan op, richting dorpjes in de omgeving. Berlijn heeft behoorlijk wat te lijden gehad van de storm en wat was te zien ook, bomen van 50 cm doorsnee als lucifers omgeknapt, tjonge.

Rond Berlijn is er niet zoveel te zien, ik had nog een route rond Berlijn gehaald maar daar klopte niet veel van. Dus uiteindelijk richting Harz.

beetje ouwehoeren bij Neuzelstein, en zie: 's avonds waren we daar in Goslar, in kashoof "Zum Hirsch mit die drei Beine". Heel sjeun allemaal, en wat blijkt: is het hotel net begonnen met hotelleren, dus kwamen er allerlei genodigden en konden we ook mee eten als wilden, o nee, als we wilden. Maar we wilden niet, we gingen Goslar in voor een fijn, mals biertje met een goede afdronk.

Des anderen daags nog fijn even rond geharzeld, lekker drammen, en zondags waren we weer thuis.

Het waren weer fijne dagen, Remco heeft trouwens een bult foto's gemaakt (100+), als je deze zien wilt moet je 'm maar even vragen. Jongens, nog bedankt voor de mooie dagen, en oke, voor deze ene keer: Japanners maken ook goed spul. Zo, het is eruit.



Groet'n Rudy.

Hendrik kijkt 's morgens onder de lakens roept: 'Mrie, kom 's kiek'n! Kleen'n Hendrik dot 't ok wier!' Waarop Mrie zegt: 'Dan wasket hem moar 's good, noe alle fool'n d'roet bint.'

INTERNET ADRES VOOR INTERCOM IN DE HELM

Als iemand belangstelling heeft voor een kwalitatief goede intercom (dus geen goedkoop roasding), dan kijk eens op internetsite:

<http://home.hccnet.nl/h.f.w.m.van.eldijk>

Let wel, je moet wel iets van solderen en electronica afweten, of iemand kennen die dat voor je wil doen. Hoe dan ook, succes ermee, Rudy.

VERSLAG VETERANEN EN KLASSIEKERRIT 27 april 2002

De weersberichten waren niet zo best voor zaterdag, tussen de buien door kan het droog zijn, want 's middags zou de zon nog wel schijnen en zou het meevallen. Dus de motor klaargemaakt en naar Enter. Het regende nog wel maar het zou toch wat droog worden, toch maar doorzetten. Want als ie dereen thuis blijft hoeven ze ook niets meer te organiseren.

In Enter aangekomen, want met zulke ritten rij ik altijd met de motor naar Enter toe, net als Theo Boerdoorn en meerdere rijders. Daar bij het Kluphoes van de Enterse motorclub was het al een drukte van belang, er waren al een hoop klassieke rijders en ook al verschillende V.M.C. rijders. Eerst even koffie drinken in het Kluphoes, dat hebben ze daar goed voor elkaar en daarna de papieren ophalen en even bijpraten met diverse rijders over de winter enzovoort.

De klassiekers gingen om half elf van start in verschillende groepen met voorrijders en daarna was de start van de oude motoren. Wij werden weggepraat door meneer Pieterse, over ieder motor een verhaaltje. Wat ik jammer vind is dat er nooit veel publiek te kijken is.

Het was een prachtige mooie route waar op gevaarlijke punten jongens van de motorclub met de rode vlag stonden, dat vond ik zeer goed, jongens bedankt daarvoor!

Wat ik nooit begrijp is, als motorrijders zich opgeven voor een rit en vervolgens, als het slecht weer is, niet op komen dagen.

Na terugkomst van het eerste stuk van de rit, brood eten en koffie drinken en een rustpauze van een uur en dan beginnen aan het tweede gedeelte. Je kon kiezen uit een lange en een korte rit. Onderweg zouden we een stempel krijgen en zou de kaart worden ingenomen voor het uitrekenen, maar daar is niet veel van gekomen.

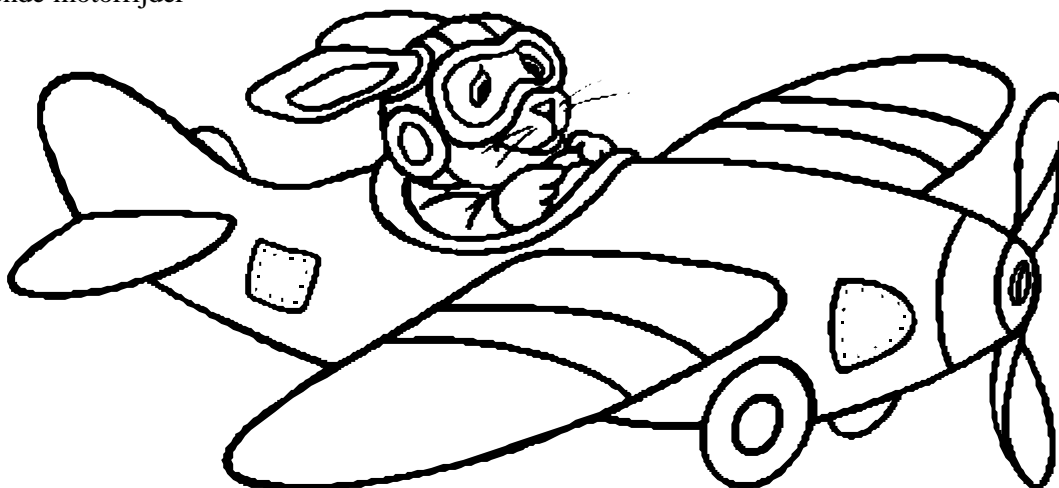
Er had iemand eerst vergeten bij de start bordjes te verplaatsen, dus je raadt het al, wij kwamen weer op de route van de eerste rit, dus we hadden een extra lange rit, daar bij de start het bordje niet is weggehaald voor de laatste rit. Dus u raadt het al, verschillende rijders hebben weer het eerste gedeelte van de rit gereden, ikzelf ook.

De rit was mooi en de jongens van de club hebben het wel opgelost. Bij thuiskomst bij het Kluphoes alsnog de kaarten ingeleverd, weliswaar zonder stempel. Hierdoor duurde de prijsuitreiking iets langer, maar dat vond ik niet zo erg. Beter als in die tijd in Albergen.

Er was weer scherp gereden en een paar prachtige bekens en na de prijsuitreiking weer naar huis gereden door het slechte weer.

Alle dames en heren van de Enterse Motorclub en helpers (voor de broodmaaltijd enz.), bedankt!

Bekende motorrijder



WK ENDURO BERGAMO ITALIE (CLUSOME)

2 dagen voor vertrek nat. cross in Hummelo. Koppeling defekt + licht tikje in het blok. gevolg: 2 dagen tot half een 's nachts sleutelen en de volgende dag om 3 uur 's nachts vertrek.

Donderdag 16/5

Verslapen. Om half 4 belt Rob: "waar blijf je?" Shit, het is al 3 uur geweest. Kwart voor 4 Rob opgepikt en snel naar Ed. Daar wachtte Pascal de Baar met zijn helper Joerie al met de camper (Fiat). Eerst nog een beetje koffie gedronken bij Ed Wigman en toen om 5 uur vertrokken richting Bergamo, Italië. 's Middags om half 1 aangekomen in Basel, getankt en weer verder. In Zitserland donderdags genoten van de natuur. Watervallen, sneeuw in de bergtoppen enz. Een uur file voor de Gothard-tunnel. Bij de Italiaanse grens file, behalve op één rijbaan voor auto's met aanhangers. Deze genomen en zo een half uur bespaart. In Italië 20 km voor Milaan weer ¾ uur stil gestaan. Hiervan werd dankbaar gebruik gemaakt en Pascal maakte even een paar fijne knakworsten warm. Bij de grens aangekomen keken ze wat raar en hielden ze ons aan. Keken zeer verbaasd en lieten ons toen mooi doorrijden. (ha,ha,ha) Na Milaan nog een stukje verkeerd gereden, foute info van Van Erp, die later werd hersteld. Ondertussen waren Michel Visser en Stefan Braakhekke ons ook achterop gekomen.

Om 20.00 uur aangekomen en ons tussen de andere Hollanders genesteld. Ed heeft nog even een potje gekookt, en we hebben ons nog even lekker gedoucht in het bijbehorende voetbalstadion. Hierna nog even nagepraat over van alles en nog wat.

Vrijdag 17/5: Keuringsdag.

Om 8.00 uur wakker gemaakt door Rob en opgestaan. Vandaag moet de motor worden gekeurd en ingeleverd en ook alle papieren werden gecontroleerd. Maar eerst even een stukje rijden op de test-track om te kijken of de afstelling goed is. Gelijk viel ik al om, ik had hem in de vrije staan i.p.v. over te schakelen naar de 2^e versnelling op een steile klim. Toen iedereen de afstelling voor elkaar had, zijn Pascal, Ed en ik nog even een berg opgereden om te kijken of de motor op 1 km hoogte nog goed liep, want bergen waren er hier wel in Bergamo. Ed moest na het hoogste punt te zijn gepasseerd zo nodig door een rivierbedding naar beneden, dus het zweet kwam goed los. (wat als je de motor hier naar de knoppen rijdt?) en uiteindelijk weer goed onder aan de berg gekomen.

Hierna de motor schoongemaakt en de toegewezen nrs. erop geplakt en op naar de keuring. Ik stond er versteld van, mijn eigen gemaakt eindstuk van de demper was stil genoeg om goedgekeurd te worden en aan de rest van de fiets werd nagenoeg niets gecontroleerd.

Alle Hollandse motoren werden dan ook goedgekeurd. Hierna ben ik samen met Michel, Chris, Geert en chauffeur Gerrit Naafs proeven gaan kijken en lopen. Hiermee zijn we om 12.30 uur begonnen en we waren om 18.30 uur terug. We hadden 4 proeven gelopen plus de trial-sectie. Wat die trial sectie inhoud zijn we nu nog niet achter, maar dat zullen we morgen wel gewaar worden. Intussen ook even wat tortellini gemaakt en lekker opgepeuzeld. Ed is even een tukje gaan doen en ik ga me nog even douchen. Er zal nog wel iets gedronken worden voordat we vroeg naar bed gaan, want morgen de eerste dag van de wedstrijd en volgens de berichten zal het net als vandaag weer goed warm worden. Volgens de organisatie niet, ze verwachten regen en

onweer en zal de B-tijd gehanteerd worden. Ook moet ik als eerste van de Hollanders starten en wel om 9.29 uur.

Zaterdag 18/5: 1^{ste} wedstrijddag.

Ze hadden voor vandaag een route van 60 km en deze moest 3 keer gereden worden. De regen welke voorspelt was bleef gelukkig uit. 's Morgens nog even lekker gedoucht (goede douches hier) en even ontbeten en toen om 9 uur richting start. Om 9.29 uur van start gegaan. De motor startte in 1 keer en heeft het de hele dag super gedaan. Na 1 min. rijden kregen we gelijk een proef, een hele mooie met heel veel volk langs de kant. Deze liep goed en hierna na 700 mtr. volgde de 2^e proef. Deze was iets vlakker. Na nog plm. 10 min. rijden volgde de 3^e proef en deze was ook erg mooi. Hierna kregen we ook een heel stuk harde weg, voordat we weer het bos ingestuurd werden. Na het bosgedeelte in de berg kregen we de eerste tijdcontrole, waar Rob met 2 meisjes op post stond. Hierna gelijk de special, waar 3 keer door een natte rivierbedding gereden moest worden. Ook deze proef was goed te doen. Hierna een heel stuk omhoog, om later een heel stuk af te dalen, van 1500 mtr. hoogte, door smalle en verradelijke gaten. Hierna weer richting start om een tijdcontrole te doen.

1^e tijdcontrole plm. 15 min over en de 2^e 10 min. Na de 3^e ronde zat er nog een verrassing in, een trial test, welke niet meetelde voor de uitslag, maar die wel gereden moest worden. Hier zag het zwart van het volk, de snelste tijd was nl. per klasse goed voor 1000 euro. Zelf maar rustig rondgetokkeld en richting finish gegaan. De motor nog even nagekeken, een schoon luchtfilter gezet en de motor op tijd ingeleverd. Pascal had minder geluk, een gat in het koppelingsdeksel, welke hij tijdens de wedstrijd nog vervangen heeft en ook had hij de kering van de waterpomp lek, waardoor er koelvloeistof in de versnellingsbak liep. Met Michel is het nog slechter gegaan. Hij was er onderweg hard afgestuiterd. De helm kapot en een scheurtje in de knieschijf. Ook



Chris was gevallen en met een verstuikte pols en een geschaafde onderarm aan de finish gekomen. Voor de rest hebben alle Hollanders uitgereden en zijn ze op tijd binnengekomen. Om 21.00 uur kwam Flierhuis met de uitslagen. Ik was 23^{ste} geworden in mijn klasse en 168^{ste} overall.

Zondag 19/5: 2^e wedstrijddag

Weer om 7.00 uur op en even lekker gedoucht. Kleren klaar gelegd en ontbijt gemaakt. Om 9.00 uur naar het Parc Ferme gelopen, want ik moest net als gisteren om 9.29 uur starten. Vandaag 2 rondes + daarna proef 1,2 en 3 nog een keer en aansluitend de trialtest.

De start ging prima, 1 keer trappen en hij liep. De eerste proef ging wat stijfjes, daarna gingen de 2^e en 3^e proef beter, alleen de voorvork veerde niet goed meer, je voelde elke kei liggen, maar het grote probleem begon pas aan het eind van de 2^e ronde. Bij de lange afdaling zag het al zwart in de lucht en eenmaal beneden was de weg al goed nat. Bij de tijdcontrole begon het toen ook daadwerkelijk te regenen. Bij de 1^{ste} proef aangekomen was het al behoorlijk nat geworden, maar deze was nog goed te rijden, op wat glijwerk na. Aangekomen bij de 2^e proef begon de ellende, een hoosbui, welke gepaard ging met hevig onweer.

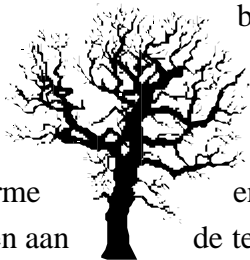
De rijder voor mij kon al bijna niet meer het startpodium opkomen. Het regende zo hard dat ik op een gegeven moment gewoon 180 graden draaide zonder dat ik stuurde of gas bij gaf. Het enige wat ik bedenken kon als oorzaak was aquaplaning, want zo hard regende het. De proef al

glijdend en glibberend uitgereden en strontnat, zonder bril op naar de 3^e proef. Deze was in vergelijking met de 2^e veel beter te rijden, ondanks de grote hoogteverschillen.

Hierna als afsluiting de trialtest nog een keer en druk dat het daar was, ondanks de regen zag het weer zwart van het volk. Onder luide aanmoediging van het publiek alle obstakels goed genomen en snel op naar de finish. De finish verliep niet helemaal goed, omdat ze mij het laatste stuk weer het paddock instuurden en ik eigenlijk rechtsaf had gemoeten, maar niet mocht, dus ik denk, de laatste tijdcontrole is aan het einde van het paddock. Ik wacht hier 2 min. en lever mijn kaart in. Nadat ze een halve minuut mijn kaart hadden bestudeerd, vertelden ze mij doodleuk dat ik niet goed was en de laatste keer in het parc ferme moest klokken. Dus ik als een gek daar heengereden en 2 min. te laat geklokt.(grrrrrrrrr☹)

Ik heb gelijk het hele verhaal aan een van de officials uitgelegd en gezegd dat ze mij de verkeerde kant hadden opgestuurd. Deze begreep het verhaal niet. Toen ben ik naar de betreffende kruising gelopen en heb verhaal gehaald bij de helper die mij de verkeerde kant opstuurde. Deze herinnerde het zich en ik heb hem toen zijn naam laten noteren en dit hele verhaal aan Henry Flierhuis uitgelegd. Deze zou ermee naar de jury gaan om te kijken wat er mogelijk was.

Achteraf was het protest niet nodig, omdat iedereen de strafmin. opgelopen in het laatste gedeelte, werd kwijtgescholden omdat sommige rijders bij bepaalde proeven soms wel 5 min. in de rij met wachtenden stonden. Ook alle andere Nederlanders zijn vandaag zonder kleerscheuren aan de finish gekomen, behalve Ed, die nog een crash op de special meemaakte en de motor even tegen een boom parkeerde. Het gevolg was een defect spatbord en de koplamp eruit. Na te hebben gedoucht en wat te hebben gegeten en gedronken haalde Rob onze motoren uit het Parc Ferme en werd begonnen met het inpakken van de bus. Tegen 17.30 uur werd begonnen aan de terugreis en hebben we vlak voor de Zwitserse grens in Como in een restaurant wat gegeten en even afgepilst(variant op "afgetankt"). Toen nog even afgedaald de stad in met Rob en Joerie en om 1.00 uur weer met een taxi naar boven laten brengen (afdaling was 45 min. lopen). De nacht nog een keer doorgebracht in de bus en camper en de volgende morgen om 6.00 uur weer vertrokken richting Enter.



Maandag 20/5

Gelijk bij Como de Zwitserse grens over en richting Gothardtunnel. We hadden weer prachtig weer en nu eens geen file's. Na genoten te hebben van de prachtige natuur in der Schweiz, zijn we weer binnengereden bij Bazel.

Halverwege Duitsland van de autobaan gegaan en in een klein plaatsje Kronau even een 3 gangen menu naar binnengewerkt, want we kregen zoveel op grote borden, dat er helemaal geen ijs meer bij in kon. Tegen 19.00 uur bij Ed aangekomen en nog even een bakje koffie gedronken. Toen Pascal tegen 20.00 uur afgeleverd aan huis. Tegen 21.00 uur Rob aan de Goorseweg afgeleverd en zelf om 21.15 weer thuis. Al met al een zeer geslaagd weekend met goed weer en een goede uitslag. De volgende wedstrijd voor mij is de EK enduro op 26/27 juli in Hongarije

Uitslagen:

236 deelnemers: dag 1: 204 finishers dag 2: 186 finishers

Tom Hemmelder	79 ^{ste} en 22 ^{ste} 250/2t	65 ^{ste} en 19 ^e
Bas van Hunnik	104 ^e en 18 ^e 400/4t	88 ^{ste} en 16 ^e
Frank Isfordink	112 ^e en 28 ^{ste} 125/2t	110 ^e en 26 ^{ste}
Stephan Braakhekke	113 ^e en 20 ^{ste} 400/4t	96 ^{ste} en 17 ^e
Ralph Hubers	119 ^e en 20 ^{ste} 250/4t	86 ^{ste} en 16 ^e
Dinand Tijhuis	123 ^{ste} en 22 ^{ste} 250/4t	91 ^{ste} en 18 ^e
Geert Snellenberg	136 ^{ste} en 34 ^{ste} 125/2t	139 ^{ste} en 31 ^{ste}
Patrick Kuipers	168 ^{ste} en 23 ^{ste} 500/4t	155 ^{ste} en 22 ^{ste}
Ed Wigman	181 ^{ste} en 47 ^{ste} 250/2t	163 ^{ste} en 44 ^{ste}
Jorg Rohde	196 ^{ste} en 32 ^{ste} 500/4t	DNF
Pascal de Baar	203 ^e en 52 ^{ste} 250/2t	182 ^{ste} en 46 ^{ste}
Chris Naafs	204 ^e en 47 ^{ste} 125/2t	175 ^{ste} en 43 ^{ste}
Michel Visser	DNF	DNS

Groetjes Patrick

NIEUWE ENDURO KLASSE INDELING

In de afgelopen jaren waren er motoren die binnen de enduro in geen enkele klasse pasten. Reden voor de KNMV offroad/enduro/trial commissie om de klasse indeling van de enduro opnieuw te bekijken, waarbij ook de 250 cc viertakt klasse een nieuwe impuls kon worden gegeven. Door deze nieuwe indeling gaan nu ook de toprijders met tweetakten de strijd aan met de toppers met viertakt machines. Gekozen is voor de indeling conform de FIM 2003 reglementen en de volgende indeling zal met ingang van 1 januari 2003 van kracht worden:

Inters:

Klasse A t/m 125 cc 2-T en t/m 250 cc 4-T

Klasse B 126 t/m 250 cc 2-T en 251 t/m 450 cc 4-T

Klasse C 251 cc en hoger 2-T en 451 cc en hoger 4T

Nationalen:

Klasse D idem als A

Klasse E idem als B

Klasse F idem als C

Klasse G 40 +

Klasse H 1-dags licenties

WAAROM?

Een van mijn kleinkinderen, 5 jaar oud, dus in de waarom-leeftijd, inspireerde mij tot het schrijven van dit stukje.

Waarom hebben zebra's strepen? Lange tijd werd aangenomen dat ze die strepen hadden als camouflage. Niet waar dus. Zebra's leven op de vlakte en bij gevaar maken ze benen in plaats van zich te verstoppen. Moet de leeuw –de aartsvijand van de zebra- optisch in de war gebracht worden? Door gezichtsbedrog zou hij de afstand te kort schatten. De leeuw grijpt echter trefzeker zijn prooi, de trage dieren worden gepakt, oud, maar goed dat ik geen zebra ben, jong of ziek. Zo zijn er nog talloze verklaringen voor de strepen, maar ze deugen geen van allen helemaal (naar Desmond Morris, bronvermelding).



Terug naar de mens en het motorrijden. Waarom kan iemand met hoogtevrees wel een goede vliegenier zijn? Ja, omdat je in een vliegtuig geen hoogtevrees hebt, maar waarom heb je in een vliegtuig geen hoogtevrees?

Nu naar het motorrijden, tenslotte schrijf ik voor het blad van een motorclub.

In de eerste plaats: de mens is niet erg geschikt om motor te rijden. Als het moeilijk wordt doen we juist dingen die we zouden moeten laten. Ik vind mezelf daar een heel goed voorbeeld van.

Verder doen we vaak heel stom op de motor of in de auto, maar over de auto wil ik niet schrijven.

Een voorbeeld van het laatste: een motorrijder rijdt op een hem goed bekende smalle stille weg met blinde bochten. Hij neemt de binnenbocht en vliegt frontaal op een tegemoetkomende vrachtauto, die daar natuurlijk niet had moeten zijn.

Opeens doemt voor ons een auto op die onverwacht linksaf slaat. We kijken star naar die auto, gaan vol in de remmen, slippen, einde verhaal. Waarom?

In een bocht naar rechts, sportief genomen, zoals we dat zo goed kunnen, lees ik in ons blad, zitten we te vroeg aan de binnenkant, hard remmen en we vliegen links de berm in, gelukkig was er geen tegenligger. Waarom?

Waarom gaan we als we meer in de bocht moeten liggen, om hem überhaupt te kunnen halen, remmen i.p.v. meer "schräglage"?

Waarom gaan we, als we ons onzeker voelen, donker, nat een beetje glad misschien, kort voor ons op de weg letten i.p.v. in de verte? Waarom verkrampen we op een slechte ondergrond, die we niet opgemerkt hadden i.p.v. dan juist ontspannen te blijven?

We rijden vaak veel te dicht achter een rij auto's, we weten dat het een verhoogd risico met zich meebrengt als er plotseling voor in de rij sterk geremd wordt, toch hebben we te weinig afstand. Waarom? Waarom rijden we zoveel slechter, als we juist onze uiterste best doen om het goed te doen, als bijv. een groepje kritische medeclubleden staan te kijken. Waarom?

Nu zomaar een vraagje. Hoeveel graden uitslag van het stuur gebruiken we in het normale verkeer?

Waarom zijn de bananen krom? Omdat als ze recht waren, het geen bananen zijn.

Genoeg waarom. Als Arie het goed vindt en jullie de antwoorden willen weten op onze motor waarom's, zal ik de volgende keer op de vraag ingaan, waarom de mens nog steeds niet echt geschikt is om motor te rijden.

Bas de Vries

Bas we zien het vervolg hierop met belangstelling tegemoet! (red.)

In het zoefhoes zit een kerel met een lapje voor zijn oog, een houten been en een haak aan zijn arm. Op de vraag hoe hij aan dat houten been komt zegt de man: 'Ik ben al jaren zeeman en op een stormachtige dag viel ik overboord en heeft een haai mijn been eraf gevreten, de scheepstimmerman heeft me toen dit houten been gemaakt.'

'Zo, zo, en hoe komt u zo aan die haak aan uw arm?'

'Tijdens een gure zuidwesterstorm flikker ik weer van boord, en een haai vreet m'n hand eraf, de scheepstimmerman heeft toen deze haak eraan gezet.'

'Kijk 's aan, en hoe komt u aan dat lapje voor uw oog, ook weer overboord gevallen?'

'Nee, ik had en stofje in het oog en ben even mijn haak vergeten.'

INTERVIEW ANDRÉ STAMSNIJDER/ SO-PRODUCTS



Deze keer een interview met André Stamsnijder, ex-wegrace coureur en tegenwoordig actief met zijn bedrijf SO-Products, specialist in motorfietsvering en uitlaatdempers.

Het interview vindt plaats in het bedrijf aan de Derksweg te Bornerbroek. Hiervoor heeft André de ouderlijke boerderij aangepast terwijl hijzelf is gaan wonen in een nieuw opgetrokken huis ernaast. Waar vroeger de koeien stonden te loeien op de deel is nu een high-tech werkplaats. Van de "reppels" en de "gruppe" is niets meer te zien maar staat er computergestuurde apparatuur om schokdempers te testen, werkbanken, een draaibank, divers speciaal gereedschap en enkele race- en crossmotoren waaraan gewerkt wordt. Op het erf is André net bezig een stuurdemper op de Moto Guzzi met zijspan te monteren van een Duitser die hiervoor even 150 km gereden heeft! De vroegere keuken is nu het kantoor met enkele computers terwijl de slaapkamers fungeren als magazijn en o.a. kantine. Omdat SO-Products ook veel zaken doet in Duitsland is er ook nog een bedrijf in Gildehaus vlak over de grens, daar zit men wel in een origineel bedrijfspand op een industrieterrein.

Om te beginnen vraag ik André om zijn race-carrière even samen te vatten.

Ik heb altijd gereden in de 250 cc klasse en ben begonnen in 1981 en heb gereden tot 1992. De laatste jaren heb ik mij beperkt tot wedstrijden in Nederland, terwijl ik daarvoor ook actief was in het Europees kampioenschap en diverse internationale wedstrijden in Europa. De hoogtepunten waren enkele overwinningen in de Nationale wedstrijden, een 3^e plek in de eindstand van Nederlands Kampioenschap en een paar overwinningen in buitenlandse wedstrijden, o.a. in Most, waar Peter Politiek pas zijn ongeluk heeft gehad, en Carvina. De wedstrijd die me het meest is bijgebleven is een internationale wedstrijd in Hengelo Gelderland. Toen was het nog een wedstrijd waaraan een groot aantal GP-toppers en wereldkampioenen meereed zoals Anton Mang en John Ekerhold. In de regen had ik een grote voorsprong opgebouwd en had in feite de overwinning in mijn zak. Met nog enkele rondjes te gaan remde ik mij echter voor de beruchte molenbocht onderuit en kon Reinholt Roth de kop overnemen. Ik kon de motor nog wel weer oprapen en werd nog tweede, maar het gaat natuurlijk om de overwinning en niet om de tweede plek.

Hoe ben je verzeild geraakt in de wereld van de vering?

Het was in 1998 toen de toenmalige Duitse importeur van WP-vering (WP staat voor White Power van de bekende witte veren) mij vroeg om bij hem in dienst te komen. Mij werk bestond daar uit het verrichten van service op het gebied van de vering tijdens de wedstrijden om het Duitse kampioenschap, het adviseren omtrent de vering op circuitdagen op de Nurnburgring die georganiseerd werden door het Duitse blad Das Motorrad en het ontwikkelen van nieuwe modellen voor de WP fabriek. Dit ontwikkelen kwam er op neer dat wanneer er een nieuw model motorfiets op de markt kwam, wij dan een prototype vervangingsschokbreker ontwikkelden, die dan vervolgens door de fabriek in serie geproduceerd kon worden.

Wanneer ben je voor jezelf begonnen in Bornerbroek en hoe gaat het tot nu toe als ondernemer.

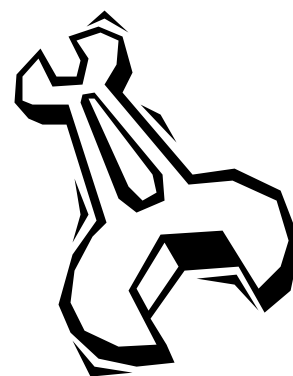
Dat was in 1999 met de bedrijfsnaam "Stamsnijder Suspension Service" in mijn eentje. In 2000 kwam mijn huidige compagnon Bas Olde Juninck erbij. Begin dit jaar hebben we de naam veranderd in SO-Products. Dit omdat we ons naast veringproducten ook toelegden op de verkoop van andere motorfietsproducten en Bas van werknemer medecompanjon werd. SO staat natuurlijk voor Stamsnijder-Olde Juninck. Ondertussen zijn 10 personen werkzaam in ons bedrijf, 6 hier in Bornerbroek en 4 in onze vestiging in Gildehaus in Duitsland. We zijn importeur voor Duitsland voor de White Power vering producten, dit zijn schokbrekers, veren, complete voorvorken en stuurdempers. Daarnaast zijn wij ook dealer van Laser uitlaten en importeren wij de vering producten van het Amerikaanse merk Progressive Suspension. White Power richt zich vooral op de rijder die het neusje van de zalm op veringgebied wenst. Het Amerikaanse merk Progressive Suspension levert een compleet assortiment veringproducten voor een andere doelgroep, hierbij moet je denken aan bijvoorbeeld de vering voor een klassieke racer of gewone(weg) motor of vering voor een chopper met een afwijkend frame/voorvork.

Wat mankeert er eigenlijk aan de standaard vering die af fabriek op de motoren zit?

Een motorenfabriek ontwikkelt met hun testrijders de vering tot een bepaald niveau. Wanneer de vering naar hun oordeel goed genoeg is voor het betreffende type motor stoppen ze met de ontwikkeling en nemen de motor in productie. Daar gaat het bij hun tenslotte om. Waar de fabrieken ophouden gaan wij door, vooral met WP zijn wij continue bezig ons product te verbeteren. Wij halen veel know how in huis doordat wij op hoog niveau in de racerij actief zijn. Vering is per definitie nooit perfect en dus altijd voor verbetering vatbaar. Wel is het zo dat de standaardvering steeds beter wordt. Ook halen wij veel omzet met het vervangen van versleten schokbrekers en het aanpassen van de nog nieuwe originele schokbrekers. Daarnaast ben je er niet alleen met een goede schokbreker en voorvork, je moet de zaak ook nog eens juist afstellen, dit is zeer belangrijk en door een leek niet te doen. Vaak blijkt je met de standaard-vering een heel eind te kunnen komen. Om het helemaal af te maken blijken de instelmogelijkheden dan vaak net weer niet voldoende en besluit men toch om maar een WP-element te plaatsen. Dit geldt ook voor de gewone motorrijder op straat.

Welke coureurs rijden er allemaal met WP-vering op hun motor?

Je kunt stellen dat in het ONK (Open Nederlands Kampioenschap) in elke klasse de top 5 met WP rijdt, een enkele uitzondering daargelaten zoals Barry Veneman. In het IDM (Internationale Deutse Meisterschaft) rijden de leiders in de tussenstand in de Superstock klasse, de Supersport 600 en de 125 cc met onze WP-producten.



Zelf ben je nogal actief op wereldkampioenschaps niveau bij het Ten Kate team, die met hun rijder Fabien Foret bovenaan staat in het wereldkampioenschap in de 600 cc viertaktklasse Supersport. Hoe ben je bij Ten Kate terecht gekomen en wat is eigenlijk precies de rol van SO-products in dit race-team?

Gerrit Ten Kate heeft er belang bij dat zijn coureurs rijden op motoren met top-vering en wij hebben er belang bij om vooraan te staan bij de technische ontwikkeling van de vering en om een goede naamsbekendheid te verkrijgen. Dit kan juist goed via de racerij. Het komt er eigenlijk op neer dat het meeste materiaal wordt geleverd door de (pas nieuwe) fabriek van WP te Malden. De "inhoud" van de voorvorken is weer een door ons zelf ontwikkeld product, een speciale cartridge. Omdat deze dure vering en demping alleen optimaal functioneert bij een juiste afstelling, heeft Ten Kate Racing ons als het ware ingehuurd voor de technische ondersteuning op het circuit.

Dit houdt in dat ik zelf aanwezig ben bij alle wedstrijden van het team, waar dan ook ter wereld. Dit vreet natuurlijk wel veel tijd. Vooral de wedstrijden in verwegistan-landen zoals Australië en Japan neemt veel tijd in beslag met heen en weer vliegen plus twee trainingdagen en één wedstrijddag. Bij de 'verre' wedstrijden reis ik vaak met het team mee. Is het min of meer in de buurt dan rij ik er zelf met de auto naar toe. Overmorgen (donderdag 29 augustus) vertrek ik bijvoorbeeld met mijn eigen auto naar Oschersleben in Duitsland voor de WK-wedstrijden aldaar. Zodra de wedstrijd van de SS 600 Supersport is afgelopen zit mijn taak erop en stap ik

direct weer in de auto zodat ik zondagavond thuis ben en ik maandagmorgen weer aan de slag kan hier in Bornerbroek.

Wat houdt jou taak op het circuit precies in?

Ik ondersteun vier coureurs op vering gebied, dit zijn Fabien Foret en Ian McPherson van het Ten Kate Racing Team en Chris Vermeulen en Werner Damen van het Ten Kate satelliet team. Er zijn n.l. twee Ten Kate teams.

Dit is altijd een zeer hectisch gebeuren want er moet in relatief korte tijd zeer veel gebeuren.

Een race-weekend bestaat uit twee dagen trainen met iedere trainingsdag een vrije training en een tijdtraining gevolgd door de wedstrijddag met een warm-up training en de wedstrijd zelf.

Behalve dat tijdens de trainingsdagen de motoren goed afgesteld moeten worden en er een snelle tijd gezet moet worden, moeten er ook nog banden getest worden om te weten welke band het meest geschikt is voor die bepaalde baan voor die wedstrijd. De ontwikkeling van de banden gaat continue door in het seizoen, met name bij Ten Kate omdat die het ontwikkelingswerk voor de racerij voor Pirellie doet. Een training duurt maar 45 minuten waarin ook nog een aantal pitsstops gemaakt moeten worden om banden te wisselen. De rijtijd is per training dus veel minder dan 45 minuten. In een vrije training worden er gemiddeld ca 4 achterbanden geprobeerd. Terwijl in een tijdtraining er naast deze vier vaak ook nog 2 qualifiers kaalgereden worden om een snelle tijd te zetten. Een qualifier is een band met zeer zacht rubber die extreem veel grip biedt maar na ruim een rondje al versleten is. Een coureur gebruikt dus per trainingsdag ca 10 achterbanden plus nog eens twee tot drie achterbanden op de wedstrijddag (warm-up plus wedstrijd). Tel daarbij op een stuk of tien voorbanden en dan kun je uitrekenen dat de vier Ten Kate rijders samen al ca 100 banden gebruiken tijdens een race-weekend!!! Naast de banden moet ook nog eens de juiste verhoudingen van de versnellingsbak worden bepaald en moet het blok en de vering zo optimaal mogelijk afgesteld worden. Even de bak veranderen gaat niet zo eenvoudig natuurlijk bij een "standaard" 600 cc fiets, daarom neemt men gewoon wat extra motorblokken mee, tussen de training door wisselt men in ca een half uur een blok.

Wanneer een rijder een pitsstop maakt in de training wordt direct de stekker van de computer in de motor geplugd en worden de data ingelezen. Alles wat maar enigszins van belang is wordt gemeten. Onder andere de stand van de gashendel en ook de bewegingen van de vering wordt opgeslagen in de computer. We kunnen dus direct grafieken uitdraaien waarop het gedrag van de motor en coureur te zien is. We kunnen dus zien hoeveel gas op een bepaald punt werd gegeven en hoever de vering al dan niet inzakte daarbij. Tijdens de pitsstops wordt er in principe niet aan de afstelling van de vering en demping gedraaid. Dan zou ik immers tijdens de pitsstop met de coureurs moeten overleggen en daar is gewoon geen tijd voor. Na elke training heb ik met elke coureur een "meeting". Met de ene direct na de training terwijl ik met de andere even wacht tot de stress wat gezakt is. De rijders staan n.l. onder hoogspanning want het niveau is zeer hoog en de verschillen minimaal. Vooral het rijden met de qualifiers is zeer moeilijk, je moet het eerste rondje vanuit de pits de band goed warm rijden, kom je over start/finish dan moet je direct echt op de grens gaan rijden met een band die veel meer grip bied dan je die dag gewend was, waardoor het moeilijk is die grens op te zoeken. Tijdens de "meeting" bespreek ik

het gedrag van de motor met de rijder, zonder dat die de grafieken al gezien heeft. In de ideale situatie komt het verhaal van de coureur overeen met hetgeen ik uit de grafiek concludeer op grond van mijn ervaring.

Aan de hand van de meeting en de grafieken geef ik dan een advies om de afstelling te verbeteren, dit wordt door de monteurs van het team uitgevoerd zolang de aanpassing maar uitwendig in te stellen is. Is er een serieus probleem waarbij de schokbreker uit elkaar moet dan doe ik dat zelf en niet de monteurs van het Ten Kate team.

Doe je alleen wegmotoren of ook cross/enduro?

Alles is leverbaar, weg of terrein dat maakt niet uit. Wel is het zo dat wij niet op de crosswedstrijden aanwezig zijn voor advies over de vering met SO-Products.

Kan iedereen zo maar even langskomen om de vering af te laten stellen?

Het is wel verstandig om even te bellen voor een afspraak want het is hier meestal vrij druk. Het leukste is meestal met een groepje. Zet wel even in je blad dat we in een drukke periode zitten en dus a la minuut helpen vaak niet lukt.

Wat zijn de toekomstplannen op korte en lange termijn?

Blijven investeren in de technische know-how van het eigen personeel, want dat is de kracht van ons bedrijf, actief blijven in de racerij en op den duur misschien naar één bedrijfspand wat logistiek veel voordelen heeft.

Staan jullie ook op het Internet?

Ja, www.so-products.com.

Na het interview heeft André me nog wat computer uitdraaien laten zien van de bewegingen die de vering maakt tijdens een rondje over het circuit van Misano in Italië. Het lijkt net de AEX-index. Voor de bocht dan “stijgen de koersen” ineens, ten teken dat de motor in de voorvering duikt enz. Ook toont hij een uitdraai uit de testbank in de werkplaats die de dempers test. Het apparaat zit eerst een hele tijd met een schokdemper zonder veer te “jo-jo-en” en spuugt dan een tweetal grafieken uit die de demping weergeven. Als het gelukt is met onze copy-printer dan staan deze grafiekjes bij dit verhaaltje afgebeeld.

André, namens de EMC bedankt voor het interview en veel succes in de toekomst.

Harry Wolters

VERSLAG EK HONGARIJE BOEDAPEST

Na de motor weer helemaal tip top in orde gemaakt te hebben, 's woensdag 's avonds voor de Enterse paardemarkt (en dat wil wat zeggen) om 3.00 uur 's nachts bij Pascal vertrokken met een grote omgebouwde paardewagen, Volvo F1 7. Ed Wigman uiteraard weer mee en dit keer ook onze vaste helper Martin Zilvold, die nu eens een keer zelf mee wou doen. Dus met 4 man vertrokken voor een rit van plm. 1350 km. Donderdagmorgen tegen 11.00 uur gestopt en even een bakje koffie gedronken en een hapje gegeten. Daarna weer verder. Ed en Pascal wisselden elkaar elke 4 uur af, want zij waren de enigsten met een vrachtwagenrijbewijs.

Tegen 18.00 uur vlak voor Wenen nog even een 3 gangenmenu genuttigd en weer verder.

Om 0.30 uur 's nachts op de plaats van bestemming. Het circuit van de F1, de Hongaroring.

Nog even een stoeltje buiten gezet en een biertje gedronken met elkaar. Toen gaan slapen.

's Morgens tegen 8.00 uur opgestaan. De andere Nederlanders Naafs, Snellenberg, koolen en Hubbers waren ook al wakker. Het zonnetje scheen al mooi.

Na het ontbijt zijn we even een proef gaan lopen. Deze was zeer lang en alleen maar smalle bospaden tussen de bomen door. Op dit moment is Ed een potje aan het koken en hierna gaan we de motor laten keuren + het papierwek.

Het was een verschrikking wat een organsatie. 2 Uur in de rij gestaan voor de papierkeuring (hokje van 15 personen) en dan maar 2 mensen die je helpen. 1 Deur waar iedereen naar binnen en naar buiten moest en als je eenmaal in het hokje was "stinken"!!!!!!!

Hierna de motorkeuring, dit verliep gelukkig sneller. De helm werd nog beter gekeurd dan de motor.

's Avonds om 22.30 uur pas de starttijden bekend. Martin en Pascal om 10.10, ikzelf om 10.22 en Ed om 10.54.

ZATERDAG:

1^E DAG: 's Morgens lekker uitgeslapen, allemaal tot 9.00 uur in bed ge legen. Toen alles gereed gemaakt om naar de start te gaan. Gelijk na de start een Special waar de snelste 5 min. over deed. Het bestond alleen maar uit kruip door en sluip door en lichte hoogteverschillen. De eerste ronde telde deze niet. Hierna, na het circuit van de Hongaroring over te zijn gestoken en diverse vuilnisbulten over te zijn gekomen, aangekomen bij proef 2. Hier stond een lange rij wachtenden voor, wat weer van je rondetijd af ging. Deze proef was goed te doen en bestond uit veel gravelpaden, dus veel speed wayen. Na deze proef via de prachtige zeer slecht aangegeven route naar Tc 1 gereden. Hier 2 min. over en dat met de C tijd. Ook zag je onderweg geen hand voor ogen omdat het er verschrikkelijk stooft. De route was zo slecht aangegeven. (België is er niets bij) dat ik me 3 keer verreden heb in het 2^e gedeelte van de route. Hierin zaten ook een paar mooie klimmetjes en afdalingen. Ook de gemiddelde snelheid was zeer hoog, er zaten stukken in waar je plm. 140 km/u over de zandwegen reed met dan ook nog hier en daar beste gaten erin. Dus concentratie was van zeer groot belang. Bij Tc 2 aangekomen, 7 min over. Hierna weer naar de Tc bij start en finish, maar eerst nog een proef op een keiharde crossbaan met afhanginge bochten. Bij Tc st/fin 10 min. over. Tweede en derde ronde afgelegd zonder benoemenswaardigheden en overal tijd zat over. Hierna de motor weer ingeleverd en gewacht op de uitslag, die onze gelegenheids chef de equipe Ben Heman, na de juryvergadering te hebben bijgewoond, meebracht. Dit werd ons te laat, zodat we de volgende morgen de uitslag hoorden. Pascal 20^e van de 25 deelnemers .Martin pre finish verkeerd geklokt.

Ed 5^e van de 20 deelnemers. Patrick 26^e van de 49 deelnemers.

Advertentie
Moto Port Hengelo (= Wout Broer)

Advertentie
Safe Almelo

ZONDAG:

2° DAG: Deze dag 2 uur eerder starten i.v.m. tijdsbesparing. Ook hebben de Duitsers er door gedrukt dat het 2 i.p.v. 3 rondes werden. (Wilden eerder naar huis, wat een slappelingen).

Gelukkig had ik de eerste dag nog 6 Duitsers achter me staan. Vandaag om 8.28 uur starten. De motor liep gelijk goed en toen gelijk de eerste proef in . Deze liep zo lekker dat ik halverwege de proef al 2 man had ingehaald, toen ik echter de derde man wou inhalen bleek er een boom in de weg te staan. Op de kop eraf, stuurhandel afgebroken en koelerkap er los bij aan hangen, maar het ergste is dan dat je op dat moment weer 3 man inhaalt. Weg goede klassering ☺-☺-☺.

De tweede proef liep niet verkeerd en bij Tc1 aangekomen 3 min. over om de schade een beetje te herstellen. Met veel Duct Tape de koelerkap weer vast gezet en het gas er weer op.

Om 12.45 uur zat de wedstrijd erop en ook alle andere Nederlanders, Kees Kolen, Chris Naafs, Ralph Hubers, Geert Snellenberg, Martin Zilvold, Pascal de Baar en Ed Wigman, kwamen deze dag zonder problemen op tijd binnen.

Toen de vrachtwagen ingepakt en ondertussen maakte Ed het eten klaar.

Om 16.00 uur 's middags vertrokken met Ed achter het stuur tot aan de Oostenrijkse grens. Hier een uur in de file gestaan. Toen nam Pascal het stuur over tot ongeveer 22.00 uur en hebben we een mooi restaurant gevonden ergens boven op een berg net achter Wenen.

Hier lekker wat gegeten en zoals gewoonlijk er weer uitgezet want de mensen wilden slapen.

“Alo leu wie goat noar berre , want de leu die wilt noar hoes”

Toen nog 1 biertje de man meegenomen naar de camper en nog gezellig even buiten gezeten tot 24.00 uur.

's Morgens om 7.30 uur ontbeten in het restaurant en om 8.00 uur de vrachtwagen weer aangeslingerd.

Tegen 12.00 uur nog even aangelegd en wat gegeten bij Regensburg in de buurt. Na een lange reis van 23 uur aangekomen bij Pascal om 11.30 toen de hele zoi weer uit de vrachtwagen in mijn eigen busje gepakt, en zweten dat we al weer deden, dus eerst maar een biertje op de goede afloop drinken. Om 0.30 uur kwam ik aan in huis. Ook hier weer de benodigde spullen uitpakken, lekker douchen en eindelijk naar bed. De volgende dag gewoon weer om 8.00 uur hard aan het werk. Dit was weer een klein beetje wat we meegemaakt hebben op de e.k. Nu de motor weer klaar maken voor de volgende twee daagse in Dinandt (Belgie)

waar ze de route nog aangeven met krijt.

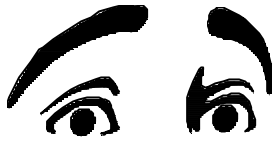
met vriendelijke enduro groeten Patrick Kuipers.

Uitslag		2° dag	Totaal:
Pascal de Baar	:	21 van de 33	126
Martin Zilvold	:	20 “ “ 24	164
Ed Wigman	:	5 “ “ 18	111
Patrick Kuipers	:	34 “ “ 49	93
Kees Koolen	:	40 “ “ 49	132
Chris Naafs	:	26 “ “ 33	124
Ralph Hubers	:	18 “ “ 25	79
Geert Snellenberg	:	12 “ “ 33	63



FEESTEN MET DE ROADRUNNERS

Op vrijdag 28 juni 2002 werd ik uitgenodigd door een aantal leden van de Goorse motorclub De Roadrunners, voor een feestavond in de Goorse School- en volksfeesttent. Om 21:00 uur arriveer ik in Goor en daar werd mij verzocht om een T-shirt aan te trekken. Toen ontdekte ik iets van plagiaat????? Tot



mijn verbazing stond daar op het T-shirt TENTRUNNERS.

Volgens mij leid dit af van de ENTERRUN (gehandicaptenrit van de EMC).

Ik heb die avond maar niks gezegd hierover want het feest moest nog beginnen.

Nou, maar ik heb een feestavond gehad super. Die Goorse motormensen kunnen ook lekker feesten, daar is niks mis mee, bier, bier, bier en nog eens bier. Het eind kwam in zicht, tenminste voor diegenen die nog konden kijken, als je ze goed had bekeken op dat tijdstip dan hadden ze wel mee gekund met de Enterrun, op één persoon na, de voorzitter van de Roadrunners.

Hulde aan de Roadrunners

Hans aan de Stegge.

VIRGEN + VALLANDRY 2002

Na veel overleg (dus niet) besloten we om een weekje naar Oostenrijk te gaan. We, dat zijn Mark van de Riet, Jarno Harbers, Wim Pluimers en Henk ter Denge. Mark had via internet een keetje gehoord. Uiteindelijk zaten we zaterdagmorgen de 13^e juli met 7 man koffie te drinken bij Rob Schrooten. De ploeg was versterkt met Ferdi ter Maat (toch maar mee), Rob Schrooten (wel mee, niet mee, wel mee, niet mee, wel mee), en Paul Lammertink (Alò donders jagen). De koffie was bijzonder sterk en we hadden alle tijd want voor de verandering kwam het water met bakken uit de lucht vallen. Regenpakken aan en gaan met die banaan. Het was glibberen en glijden en we reden dan ook met een Klein Nagelvoort-snelheid über die Autobahn. Na 200 km wilden we even tanken en wat schetste onze verbazing. Er stopten maar 6 man bij de pomp??? Ferdi meende geloof ik dat je met een halve tank wel in Oostenrijk kon komen. Flesje mineraalwater gekocht, leeggekiepert, benzine erin, dop er op en de Mas en 'n Köps offerden zich op om even terug te rijden en Ferdi een literkje benzine te brengen. Problem solved. En verder ging het weer door wind en regen. Het was mooi egaal weer. Geen droog moment gezien tot aan Neurenberg. Toen klaarde het zowaar nog op ook. Tanken, regenpak uit en naald op 230. Even opschieten dus. Bij de volgende stop vroeg Ferdi of het nog 2 km harder kon, dan kon hij tenminste helemaal vol gas rijden. Iets onder München begon het weer te regenen en daar hebben we dan ook maar overnacht. Trouwens Rob gaat volgend jaar met Klein Nagelvoort op vakantie (snelheden van 260 á 270 met regenpak is hem te hard) kan hij mooi 140 á 150 aanhouden.

Zondag 14 juli

's Morgens een goed ontbijtje naar binnengewerkt, motor gestart, 200 meter warmrijden, autobaan op, 200 km/h richting Oostenrijk. Het was droog! Zo rond 1 uur kwamen we aan in Virgen en we keken allemaal zeer hoopvol naar Mark, die zou het adres wel weten, maar nee hoor, hij had het op de tafel thuis laten liggen. Heel groot is het plaatsje niet maar om nou bij elk

huis aan te bellen of we dat geboekt hadden leek ons ook niet alles. Mark bellen met het thuisfront voor het adres en om half 2 stonden we voor ons nederig stulpje. Maar ja toen moesten we er nog in. Er was geen mens te bekennen en de telefoonnummers die er hingen gaven ook geen gehoor. Dan maar eerst even het plaatsje in om wat te eten. We liepen het dorpje in en daar kwam een man het café uitgerold. Hé seit ihr mit die motoren hier? Tja we hadden het leren pak nog aan, dus dat zal wel hè. Hij had de sleutel van het appartement. We konden erin. 't Was netjes, 't was groot, maar ons niet groot genoeg dus we hebben er maar terplekke een 2^e keet bijgehuurd. Kon iedereen rustig slapen. Om 2 uur zaten we in de plaatselijke kroeg achter een koele broeder. Dit hebben we volgehouden tot ongeveer 12 uur 's avonds. De plaatselijke Herman Brood gaf ons nog een serenade. Helemaal verstaan konden we hem niet, maar ja wij kunnen ook geen frans! Na 7 pizza's en 2 Käse und Wurstteller en een paar glaasjes bier toch redelijk onder de indruk ons appartement opgezocht om lekker te slapen.

Maandag 15 juli

Tochtje door de Dolomieten. De wegen waren droog dus er kon geschraapt worden. Wat



ze hier met de wegen doen weet ik niet, maar glijden dat die achterbanden doen. Zo'n 330 km in het rond liggen schrapen. Jarno wilde vandaag geen bier hebben omdat hij het verschil niet meer vernam als hij naar de wc ging. Maar ja het vlees is zwak. We kwamen dan ook gewoon weer in de kroeg terecht. Tegen sluitingstijd nog een paar tequila's naar binnen gewerkt. In het appartement nog even nageborreld. De mas nam de knip, zijn shag en een penthouse mee naar het andere appartement. Toen hij 's morgens wakker werd was alleen de penthouse er nog?????

Dinsdag 16 juli

Rond half 11 uit het kantje. Vol goede moed het leren pak aan, want er zou geschraapt worden. De Mas vroeg waar zijn knippe was maar niemand wist waar het ding lag. Het bleek dat die samen met de Shag een nachtje voor de deur van het appartement had gelegen. De burens hadden het ding maar meegenomen. Nou ja, wat maakt het ook uit er zat maar €900,00 in dat ding. Het vertrouwen in de Mas als caissière is danig teruggevallen. Maar goed er moest gereden worden. Naar buiten, motoren starten en..... het begon te regenen. Kut, dit mag niet! Naar binnen en het leren vel maar weer uitgetrokken, 't zag er niet goed uit in de lucht. Rond 12 uur 7 hanen verorbert van de rijdende hünchenwinkel. Tegen 2-en zaten de eersten achter een half litertje, aangezien het niet beter leek te worden met het weer. Om 4 uur alsnog 5 man de motor gestart om een stuk te schrapen. De zon brandde er lekker op en het was zowaar nog warm in het leer. Toch nog een kleine 200 km gereden. En passant een boeking voor Canyoning, rafting en nog een adrenaline verhogende bezigheid geboekt. 's Avonds uit eten en aangezien onze stamkneife dicht zat hebben we in het appartement even nageborreld.

Woensdag 17 juli

De Mega schraapdag zou dus vandaag plaatsvinden. Zo rond 9 uur iedereen uit bed getrommeld, ontbijtje en gaan. 't Mocht weer niet zo zijn hè. Na ongeveer 10 km droge weg te hebben gehad

begon het te regenen. Na ± 60 km door de lichte regen te hebben gereden toch maar even
 stoppen voor een bakje leut en even overleggen wat te doen. Passen nemen in de stromende
 regen is nl. niet echt een lolletje te noemen. Na ongeveer een uur koffiedrinken, bellen,
 apfelstrudel eten en ander flauw gelul, werd het droog. 2^e poging. Na 500 meter! Begon het weer
 te regen. Fucksooi. Regenspak aan en rechtsomkeert richting het appartement. We waren het zat,
 wat gaan we doen? Er werd druk gediscuseerd, naar Frankrijk? naar huis? Laten we Debby is
 bellen hoe het weer in Vallandry is. Zo gezegd, zo gedaan. De Mas had nog een telefoon
 nummer van Debby en zij vond het wel leuk als we even langs zouden komen. Gaat ook weer
 door. Nog 1 keer lekker Oostenrijks eten (dat is tenminste wel goed) en het bier in het
 appartement opmaken. Rond half 10 richting de Kneipe en zoals we het gewend zijn werd het
 weer te uitbundig de laatste avond. Pantera, Pro pain en andere shit, klonken wel zeer luid uit de
 boxen en de obstler en rum vloeiden rijkelijk. 't Was bijzonder gezellig te noemen. Aangezien
 we nogal veel last van vliegen hadden, hadden we 7 vliegenmeppers gekocht en
 daar kwamen we dus het café mee binnen. Wel een beetje vreemd,
 maar wel lekker toch!! De vliegen hadden weinig kans
 meer. 'n Köps en de Pander moesten nog even handje
 drukken en zowaar de nieuwkomer kreeg 'n Köps plat. Zo rond 1 uur richting
 appartement alleen Mark bleef nog even hangen???



Donderdag 18 juli

's Morgens om half 8 liepen de telefoons af. Waar die mobieltjes al niet goed voor zijn. Iedereen
 uit bed, niet al te fit uiteraard, en tas op de motor pakken. We werden uitgezwaaid door de
 eigenaar van de appartementen. En uiteraard hebben we hem weer blij gemaakt met een
 voorraadje uit de koelkast en andere versnaperingen. Op naar Vallandry daar zal het tenminste
 mooi weer zijn. Dwars door Italië via Bolzano, Trento, Milaan richting Aosta en daar de petit st.
 Bernard over. We waren net Bolzano voorbij en hadden het 200 km/h tempo weer onder de knie
 toen de Suzuki van Mark zijn voorrem kwijt raakte???? Dit gooide ons schema danig in de war.
 In Trento een motorzaak opgezocht om daar een nieuwe rem te halen. Is nog niet zo makkelijk
 hoor. Zulke dingen zijn niet op voorraad en het zou er maandag zijn. Wat maandag, nu moeten
 we zo'n ding!!! Daar staat een suzuki, draai em daar maar af. Na enige stemverheffing van ons
 ging hij uiteindelijk overstag. Mark kon weer remmen. 't Zonnetje deed goed zijn best, man wat
 zweten in dat leer. Maar ja, altijd beter dan regen. De autobaan veranderde langzamerhand in een
 mooie racebaan met veel tunnels. Is wel een beetje vervelend als je blind zo'n tunnel inknalt met
 200km/h en niet weet waar de bocht naartoe gaat! Rond half 6 werden we warm verwelkomd
 door Debby die alles al voor ons geregeld had. Na een paar koele Amsteltjes als welkom de keet
 opgezocht. 't Is maar een 12-persoonshuisje. Een beetje behelpen dus, maar alá we zitten
 tenminste in de zon. 's Avonds eten in de Dahu, het café stond op ongeveer 20 meter van ons
 huisje, dat is dus goed te doen. Debby is onze gastvrouw, het zit dus wel snor. Debby wilde even
 dat ik zou vermelden dat ik al 4 jaar haar naam verkeerd geschreven had in het verslag het is dus
 met een Y i.p.v. IE. Er werd weer flink gekacheld en veel gelachen, dat was dan ook wel aan de
 rekening te zien ruim €400,00 voor een avondje pinten.

Vrijdag 19 juli

Iedereen betrekkelijk slof uit bed, ontbijtje en rond 12 uur zaten we op de motor richting Val d'Iserre. Daar een korte stop en de discussie of we even zouden gaan quad-rijden. 't Werd afgeblazen daar de meesten nog niet genoeg puf hadden. Laten we de Col d'Iseran maar pakken. Bergopwaarts werd er flink aan de gashandel getrokken en het grind vloog ons om de oren. Via het dal richting col de la Madeleine. Het was bijzonder schraapweer, de bandjes plakten weer als vanouds en hier en daar hebben we toeschouwers uitbundig zien zwaaien naar ons. Klein stukje autobaan richting Moutiers. Hele mooie weg hoor de max snelheid die je daar mag rijden is 90 kmh, omdat er ongelukkig veel bochten in zitten. Je zult het wel begrijpen wij namen de weg met 190 kmh. Alleen Ferdi had niet helemaal door dat het een autobaan was. Hij vond dat we wel erg makkelijk naar de linkerkant van de weg gingen en in een blinde bocht auto's inhaalden. Hij hield toch rekening met een tegenligger???

's Avonds knabbelen in een plaatselijke pizzeria. Iedereen bestelde een spaghetti of een lasagne, maar Ferdi bestelde, ondanks diverse waarschuwingen van de oudgedienden, een entrecote. Tja en als dan vervolgens de reactie van Ferdi is, dat je er wel een auto mee kon wegslepen, vond niemand dat echt vreemd. 's Avonds netjes thuisgebleven en een paar heinekens naar binnen gewerkt.



Zaterdag 20 juli

Vanmorgen werd iedereen een beetje warm wakker. Wat bleek? De vloerverwarming hadden we aangezet omdat de warmwaterboilers het niet deden. Tjonge wat zweten in die keet. Croissantjes en roerei met spek als ontbijt. We komen tot de conclusie dat het met de Euro toch allemaal iets duurder is geworden €10.000,00 binnen 1 week erdoor jassen is toch wel wat veel. 't Was knap warm te noemen. De Mas betaalde de keet en het Canyoning, kosten €1.250,00, tja zo gaat het wel hard met de pot. Debby wilde vandaag ook graag mee. De Mas offerde zich wel op en op ging het voor een tochtje. Cormet de Roseland werd weer ouderwets genomen en Debby bleek een goede rijder te zijn. Ze gaf geen krimp ook al kwam het achterwiel soms helemaal los van de weg. De weg van Ugine naar Flumet staat bekend als megaschraapweg. Deze werd dan ook onverantwoord door ons genomen. Even wat drinken en retour met camera begeleiding. De intimi kunnen deze beelden een keer zien daar we wel enige censuur moeten toepassen. De 90 km/h autobaan werd ouderwets genomen al moet ik hier even bijzeggen dat de teller de 290 bijna raakte 'n Köps en de Pander hadden vooraf aan de vakantie hun achterband niet vernieuwd en het blijkt wel weer dat dat voor ons niet haalbaar is, dus..... naar een localmotordealer om 2 bandjes te verwisselen. 'n Köps heeft z'n nieuwe band even 500meter ingereden toen ging het maximaal naar boven. De siliconen zijn er nu gegarandeerd af, knabbelen bij de Dahu en nazitten in het appartement.

Zondag 21 juli

Vandaag dus canyoningday. 't Regende en laten we dan eerst maar is horen of het doorgaat. Laten bellen en het bleek dus door te gaan. Wij naar beneden op de motor in spijkerbroek en jasje, wat bleek we moesten zelf meerijden op de motor. Dit was dus geen succes. Een kleine

100 km door de regen. We hadden geen droge draad meer aan het lijf toen we aankwamen. Maar.... dat mocht de pret niet drukken, we hadden een extra lange afdaling geboekt. En hij was langen gaafen adrenaline verhogend!!!! Ferdi had halverwege de rit ernaartoe de geest al gegeven en was teruggereken met nekklachten. Toen we eenmaal voor de immense waterval van zo'n 80 meter stonden werd het Mark toch te veel en haakte ook af. De Mas waagde als eerste zijn leven door af te dalen in het watergeweld. De rest volgde probleemloos. Met z'n 5-en hebben we alle problemen overwonnen. De eerstvolgende afdaling was er weer 1 van 50 meter. Hangend in het luchtledige fluiten we naar beneden. Door een gat waar water in verdween naar beneden laten vallen zonder te weten waar je uitkomt, kicken, kicken en nog eens kicken. Vanaf zo'n 10 meter in een watergat springen. Alles hebben we gedaan. Gigantisch gaaf en zeker aan te raden om een keer te doen dus!!! Na dit prachtige avontuur even met de chef overleggen of we voor de 2 personen die niet mee waren geweest nog wat restitutie konden krijgen. ('t Is ook allemaal wel erg duur hoor) Dat kon en dus reden we vol goede moed en in de zon richting Vallandry om daar het geld op te halen. Tot overmaat van ramp begon het onder aan de berg naar Vallandry te regenen en de Mas was dan ook knap chagrijnig toen ie boven was. We moesten vlakbij Jimmy's bar het geld ophalen en officieel mag je daar niet met gemotoriseerd verkeer komen, maar we wisten de weg en Köps en de Mas reden dan ook rustig naar boven. Een of andere Fransman dacht dat hij hier iets van zeggen moest, maar de Mas was er niet helemaal voor in de stemming

duidelijke enterse taal te verstaan dat niet of ie het verstond, maar ieder geval wel want hij begon te Gendarmerie. Hahahahaha, die de berg nog nooit gezien!!! 's Avonds nageborreld in het toch eens een keer zien dat we een achterlaten als we weggaan. Debby kwam afscheid nemen en ook de familie Nikkels die ondertussen gearriveerd waren kwamen ook een borreltje drinken. Het was een gezellige boel. En de koelkastinhoud slonk met rase schreden. Mevr. Nikkels maakte aanstalten om naar haar huisje te gaan en zei dat haar man nog wel even mocht blijven. Dit deed hij toch maar niet, daar hij zich nog herinnerde hoe hij 2 jaar geleden 's morgens wakker werd na een gezellig avondje bij ons. De koelkast leeg en wij naar bed.

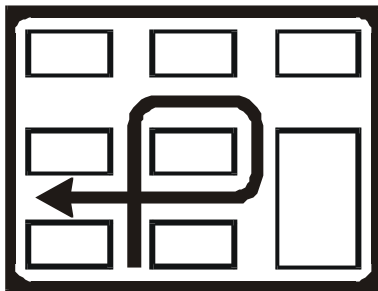


en gaf hem dan ook in ie op moest rotten. Ik weet begrijpen deed ie het in dreigen met la hebben we daar boven op appartement, we moesten koelkast echt leeg

Maandag 22 juli

Tja, aan al het leuke komt ook weer een eind. We moesten terug naar huis. Er waren er al wat die eigenlijk vandaag al hadden moeten werken (of niet Rob). Tassen opgepakt en om ongeveer 7 uur de berg af rollen. We hadden in gedachten om via Annecy en Geneve terug te rijden daar dat de snelste en kortste weg was. Wat schetst onze verbazing? Beneden stikte het van de politie. Alles was afgezet. De Tour de France was aan het oefenen. Het enige wat we mochten was in de optocht meerijden. We moesten dus richting Italië. Was trouwens wel leuk om te rijden op een compleet afgezette weg met eenrichtingsverkeer!!!!!! Bij elke afslag stond een politieagent of agente. Ze zijn trouwens in Frankrijk nog niet zo ver met de emancipatie als in Nederland geloof

ik. Bij een zandweg waar werkelijk helemaal bijna nooit ook maar een paard uitkomt stond de vrouwelijke agente. Hoezo belangrijke plek? Maar ala, wij moesten verder. De Kleine St. Bernhard over en via de autobaan naar de Grote St. Bernhardpas. De Mas was klaarblijkelijk nog niet helemaal wakker want hij reed over de regionale weg het hele stuk terug totdat hij er achter kwam dat de autobaan oprit waar hij er op was gereden weer in zicht kwam, dat was de eerste miskleun deze dag. Het hele stuk terug en hoppa de pas over naar Zwitserland. Hier gelijk miskleun nummer 2 gescoord. 7 van die autobaanvignetten gekocht à €35,-. Was dus niet nodig geweest want bij de naar de stickers. Zonde gassen maar. Köps richting aan te geven. autobaan ging met een moesten wij dus naartoe. linksaf moesten we niet rechtdoor met 6 motoren in zijn kielzog. Nah ja, volgende afslag maar keren en verder gaat het weer. Verder gelukkig geen problemen gehad en wonder boven wonder, het bleef de hele dag droog. Eenmaal in Enter aangekomen even de pot leegmaken bij "De Lutte" en onze vakantie zat er op.



Duitse grens keek geen douanier geld!!!! Zwitserse autobaan op en voorop en de Mas erachteraan om de Miskleun 3 was in de maak!!! De flauwe bocht naar rechts. Daar Rechtdoor, dus in feite een afslag naartoe maar 'n Köps denderde zo

Groeten,

Paul Lammertink, Rob Schrooten, Ferdi ter Maat, Jarno Harbers, Mark van de Riet, Wim Pluimers en Henk ter Denge

Een vliegtuig stort neer in de jungle. De enige overlevende is John Woodhouse. Samen met zijn accordeon begeeft hij zich op weg naar de bewoonde wereld. Plots komt er een leeuw aanstormen. John Woodhouse begint op zijn accordeon te spelen, en de leeuw doet hem niks. Even later komt een tweede leeuw aanstormen. John Woodhouse begint nog wat harder te spelen, en ook deze leeuw doet hem niks. Dan komt er een derde leeuw aanstormen. John Woodhouse gaat nog harder spelen, maar de leeuw blijft doorlopen en vreet hem helemaal op. Zitten er twee apen in de boom. Zegt de ene tegen die andere: "Ik heb het je toch gezegd. Als die dove straks komt: die heeft hem!"



Staan twee koeien in de wei. Zegt de een opeens: Boe!
Zegt de ander: Ja dahag, ik had je allang gezien hoor!

ACTIVITEITENKALENDER E.M.C. 2002

DAG	DATUM	BENAMING	TIJD
Woensdag	18 september	Avondrit	19.00
Vrijdag	29 november	Tweedaagse ENDURO	
Zaterdag	30 november	Tweedaagse ENDURO	

MEDEDELINGEN

De **Sinterklaasmiddag** zal dit jaar geen plaatsvinden. Sint en zijn Pieten zullen namelijk worden ingezet als helpers tijdens de 2-daagse.



De **oudejaarsreceptie** zal dit jaar op 28 december worden gehouden in 't Kluphoes.
De aanvang is 15.00 uur.

KLEPP'NSPROAKKEERLS ZOUTTOUR

Op 20 oktober 2002 zal de 22^e Zouttour plaats vinden.

Deze rit staat open voor motorfietsen van voor **1975**.

De route is ongeveer 100 km lang.

Start en Finish zijn bij Cafe de Windmolen aan de Windmolenweg te Boekelo

De start is om 10.30 uur.

FELICITATIES

Namens de EMC feliciteren wij André Spekreijse en Daniële Pruijm met hun voorgenomen huwelijk op 20 september 2002.

