

*** Familiedag 2003: 14 juni**

*** BBQ-avond 2003: 5 september**

E.M.C.-ALLERLEI

No. 2, juni 2003

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	Disselsweg 4b	Enter	Tel:	0547-380932

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 e-mail: harry.wolters@home.nl
 A. Eeftink, Hooiland 171, Wierden e-mail: aeeftink@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: 19.30 uur tot 23.00 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 H. a/d Stegge 0547-383110

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

BEHEER KLUPHOES: db M. v.d. Riet 0547-385443 db H. a/d Stegge 0547-383110

db H. ter Denge 06-29536751

VAN DE REDACTIE



Hier weer een EMC-Allerlei gevuld met het reilen en zeilen van de EMC van de afgelopen maanden. Er waren meerdere evenementen de afgelopen periode, diverse toerritten, Veteranen- en klassiekerrit, Enterun, Harz-weekend enz, enz. Genoeg om over te schrijven dus. Er kwam, zij het met wat vertraging dan ook redelijk wat kopij binnen.

We hopen dat jullie deze EMC Allerlei nog voor de avondvierdaagse en de familiedag ontvangen. Deze evenementen stonden ook al in de vorige editie vermeld, maar EMC-ers vlak voor een activiteit hieraan herinneren doet de opkomst vaak goed.

Let op de gengelavond, waarvoor Bert nog "Wieze Motorrijders" nodig heeft, die is verplaatst naar 13 augustus. Ook zijn er wat gegevens geactualiseerd betreffende adresgegevens en de gewijzigde openingstijden van 't Kluphoes, zie binnenzijde voorblad.

We wensen jullie veel leesplezier toe.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Voorzitter	4
Familiedag 2003	5
Van de Toercommissie	6
De Enterrun 2003	6
De kop van de hamer	8
Veteranenrit	10
Er was eens.....	11
TT circuit Assen	12
Barbeque 5 september	14
Veteranen en klassiekerrit 26 april 2003	15
Gezocht! Wieze motorrijders	16
Minitreffen 14 mei off road	20
Verslag van de "reeënvangers" uit de Harz	21
Activiteitenkalender EMC 2003	24
Te Koop aangeboden	24

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 2003

BIJ DE REDACTIE



VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Het wordt eentonig met de huidige voorzitter: alweer een déja vu. Twee keer per jaar wordt Nederland getroffen door een eersteklas hittegolf en jawel hoor: iedere keer moet er precies in die periode weer een voorwoord worden geschreven. Je zult het wel begrijpen: ontzettend veel inspiratie en zo helder als een glas water van 31 graden. Maar ja, dat is eenmaal het lot van een voorzitter.

Wat we zoal alle maal hebben meegemaakt de afgelopen periode:

- Een geslaagd Harz weekend, met uitzondering van het ongeluk dat zorgde voor een vroegtijdige afloop voor twee van onze leden. Hoewel hun motoren compleet verwoest waren hebben ze het er zelf gelukkig goed van af gebracht. De rest van de groep had zelfs goed weer in tegenstelling tot het waterballet van vorig jaar en heeft genoten van het kamp. Ik heb me zelfs laten vertellen dat het gebouwd is van stasigeld (tja, ik heb af en toe wat problemen met de spellingscontrole op mijn PC).
- Een prima verlopen enterrun, waarbij de kinderen konden genieten van onze Enterse DJ bij Lucky en Co in Rijssen. Het enthousiasme was zo groot, dat niet alleen de kinderen op hun achterste benen stonden.
- De totstandkoming van een schitterend mooi hekwerk bij het Kluphoes (er zijn al vragen gekomen van mensen die de Bornebroekse Pinksterfeesten bij ons Kluphoes willen houden). Sommige vaders hadden trouwens gehoopt dat de kinderen niet tussen de planken konden doorkruipen. Of dat oprechte bezorgdheid is of onbezorgd drinkgelach is ... Eigenlijk is dit al een antwoord op zich.
- En nog veel meer zaken die of niet interessant genoeg zijn of het daglicht niet kunnen verdragen.

En er ligt nog een en ander in het verschiet:

- Familiedag gecombineerd met een zaterdagmiddagrit op 14 juni.
- De traditionele klompenrit, die dit keer over gladde wegen zal voeren, gezien het feit dat de uitzetter weet dat de enige rijder met een hardtail dan op vakantie is.
- Een welverdiende vakantie voor al onze hardwerkende leden, die ongetwijfeld het Kluphoes zullen gaan bezoeken om al hun ervaringen uit te wisselen.

Voor wat betreft de kopij van het clubblad: na een aantal pilsjes komen er in het Kluphoes zoveel verhalen los, dat we eigenlijk iedere week kunnen verschijnen met een nieuw clubblad. Misschien is het een goed idee dat bezoekers wat vaker de anekdotes op papier zetten. Wat te denken van:

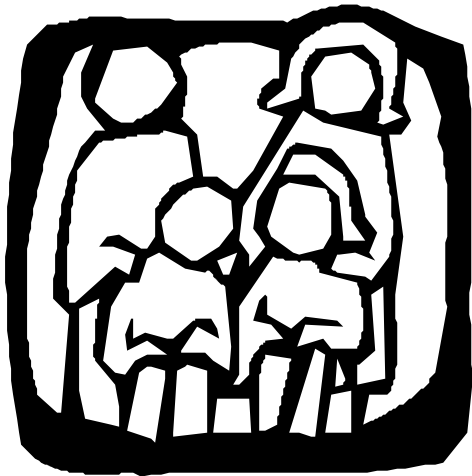
- Haal ik een vrachtwagen in tijdens een vakantie in Amerika over een doorgetrokken streep, word ik aangehouden door een politie agent. De man zegt: Pull over. Kruutje zegt: kun je niet zien dat ik een t-shirt aan heb.
- Dezelfde agent: een doorgetrokken streep betekent dat je niet mag inhalen. Kruutje: oh, dat kennen we niet in Holland.
- Je vaders fiets gebruiken om salto's te maken. Na de fiets enigszins gefatsoeneerd te hebben weer naar huis gaan om de fiets weer (koel) in de schuur te zetten. Pa gaat weg en dondert binnen twee meter van de fiets steil voorover: een gebroken voorvork. Zegt pa ook nog: het is tegenwoordig toch slecht gesteld met de kwaliteit.
- Vliegen is een vak apart wat voor weinigen is weggelegd. Vooral de eerste keer vliegen schijnt een hele ervaring te zijn. Sommigen zijn er zelfs ondersteboven van.
- Sommige berijders van motoren vallen in een speciale categorie voor wat betreft de afschrijvingstermijn. Bij een zekere A.K. te E. schijnt de afschrijvingstermijn van een nieuwe motor maar één dag te zijn.

In het volgende clubblad hoop ik zelf wat te kunnen schrijven over mijn ervaringen in Amerika. Samen met nog zo'n 400.000 rijders hoop ik eind augustus een feestje te vieren in Milwaukee ter gelegenheid van 100 jaar Harley Davidson. En daarna: ben ik helemaal verknocht aan Harley en richt ik de Enterse HD club op of koop ik een snelle fiets om door Twente te flitsen en ben voorgoed genezen van bereboten, rammelkasten en okseldrogers.



In ieder geval wensen we al onze leden, sponsors en hun thuisfront een hele fijne zomervakantie en vele onbezorgde kilometers.

Rolf Blank



FAMILIE DAG 2003.

Het leek de EMC wel wat om dit jaar voor de eerste keer een familiedag te organiseren, deze wordt gehouden op zaterdagmiddag 14 juni, tegelijk met de zaterdagmiddag rit.

Er zijn de hele middag gezelligheidsactiviteiten, voor groot en klein, in en om 't Kluphoes.

Voor diegene die geen motor bezitten hebben wij een kleine fietsroute van 15-20 km uitgezet. Voor de kleintjes een groot springkussen en twee grote steppen en nog meer spelletjes.

Wegens groot succes vorig jaar, wordt ook weer een hooivork-darttoernooi gehouden, dit begint om 15.00 uur.

En er is ons te kennen gegeven dat de winnaar van vorig jaar ook komt. Jan Schreurs (van de baas) uit Markelo komt met een delegatie boeren om zijn titel te verdedigen.

Dit alles natuurlijk onder het genot van een hapje en een drankje.

Aanvang 13.30 uur en sluiten zo als gewoonlijk.

Hans aan de Stegge

VAN DE TOERCOMMISSIE

Het eerste gedeelte van het seizoen zit er inmiddels al weer op. We kunnen terugkijken op een aantal voortreffelijk georganiseerde, uitgezette en geslaagde evenementen en ritjes. Om het geheugen van diegene die niet alles hebben meegerezen nog even op te frissen: de Ganzenrit, de eerste Woensdagavondritjes, het Harz-weekend en niet te vergeten het Minitreffen van een paar weken geleden. Wat staat er de komende maanden nog te gebeuren?

Allereerst van 10 tot en 13 juni de Avondvierdaagse. Start elke avond om 19.00 uur. Hoe het systeem werkt, heb ik in de vorige editie van EMC-Allerlei al uitgelegd.

Daarna op zaterdag 5 juli (en mocht het beter uitkomen ook op zondag 6 juli) de meest belangrijke toertocht voor de EMC: de Klompenrit. Deze circa 250 km lange toertocht wordt jaarlijks standaard uitgezet door Kruutje (Gerard Lankamp), wat garantie is voor kwaliteit en variatie. Dus deze rit mag je als EMC-lid absoluut niet missen. Kosten slechts drie Euro per persoon en de start is 's morgens vanaf 09.00 uur.

Op 20 augustus is er op woensdagavond voor de tweede maal dit jaar een Minitreffen. De toerit met een lengte van circa 100 km gaat dan vanaf 19.00 uur van start. Voor slechts één Euro zul je dan wederom kunnen genieten van een rit door een mooie omgeving, waarbij je op en in plaatsen komt waar je het bestaan niet van wist.

Tussen al deze evenementen door blijven we ook nog eens doorgaan met de woensdagavondritjes, waarvoor over het algemeen veel animo is (het wil wel eens een keer slecht weer zijn).

Tot ziens bij 't Kluphoes.

Namens de Toercommissie,

Arie Eeftink



DE ENTERRUN 2003

Zaterdag 17 mei om half zeven 's morgens gaat de wekker. Waarom zo vroeg? Het is toch zaterdag? O ja, het is tijd voor de zijspanrit. Gisteren op de groepsavond waren ze nog zo enthousiast. "Ik wil in een rode", "Mij maakt het niet uit", "Als het maar niet regent", "Ach, daar heb je een regenjas voor, of een paraplu".

Snel opstaan, douchen, eten, koffie en wegwezen. Langs de andere leiding en op naar 't Kluphoes in Enter. De voorbereidingen zijn in volle gang, broodjes voor de motorrijders, die er soms al een hele rit op hebben zitten. Koffie wordt gezet, ha een lekker bakkie. Langzaam druppelen de ouders met de deelnemers binnen. Eerst een plakker met de naam op de helm en dan langs André om je aan te melden. Ook komen er buiten steeds meer motoren te staan, iedereen heeft er zin in. Als de motorrijders en deelnemers er zijn, worden er lootjes getrokken. De deelnemers gaan op zoek naar de motor met het nummer van hun lootje. "Hé, ken je me nog, vorig jaar heb je met mij meegerezen." De motor komt bekender voor dan de chauffeur, maar als de naam wordt gezegd weten ze het weer. De motoren staan op

volgorde, dus ze zijn snel gevonden. Kennismaken met de chauffeur en instappen maar. Zit de helm goed? Gordel om? Alles OK? We kunnen onze "kinderen" wel aan de motorrijders toevertrouwen. De rest van de dag rijden we achter de stoet aan en hebben we er bijna geen omkijken naar. Als dat straks op kamp nou ook zou kunnen!

Om 10 uur precies vertrekken we, een luid kabaal als groet aan ouders en andere belangstellenden die staan uit te zwaaien. De paraplu is (nog) niet nodig. Vooraan rijdt een motor-agent en achteraan nog één, dat is wel stoer. De optocht is van achteraan fantastisch om te zien. We slingeren langs kleine weggetjes en komen bij De Poppe. Het is tijd voor een korte stop, we krijgen wat te drinken en ook de "zeikerds" , tja wat doen die ook al weer...

Kom op, instappen, over een paar minuten rijden we weer. Net als tijdens de eerste etappe krijgen we alle aandacht, iedereen langs de route kijkt op, zwaait en lacht. De koeien rennen een stukje mee en een paard is zo enthousiast, dat hij tussen de motorrijders door rent. Het gaat nog net goed. We rijden verder en we gaan Enter weer binnen. Bij café "de Kröl" staat voor ons een maaltijd klaar. Schnitzel, patat en van die groene en oranje dingetjes, het smaakt ons goed. En als toetje IJS!

We zijn weer onderweg. De helpers van de motorclub houden de hele route alle zijwegen in de gaten. Zelfs op de spoorwegovergang wordt het verkeer tegengehouden. Ik vraag me af of de machinist de trein ook echt zou stoppen. Zo blijft de hele stoet bij elkaar en hoeven we niet op elkaar te wachten. Helemaal achteraan rijdt een busje met aanhanger. Op de aanhanger staat een bord: "Namens de Enterse Motorclub, bedankt voor het wachten." Je ziet, de kleine dingen maken het af. Helaas laat de techniek ons even in de steek, er valt een motor stil. Ook hier heeft de organisatie aan gedacht, na even overstappen rijden we weer verder.

We rijden richting Rijssen en stoppen bij dancing is het gesloten, maar speciaal voor ons is er een show. Muziek en gehandicapten, een knappe Niet alle motorrijders zijn "knap", maar ja, de onze harten veroverd en we gaan weer met de etappe. Na de enkele regendruppel waait het snel weggetjes weer terug naar Enter. Ook de "ouden met veel kabaal rijden we langs het Reggedal. het raam te zwaaien. Heel Enter maakt de We weten inmiddels de weg naar De Kröl Broodjes kroket, krentenbolletjes, koffie, ja hoor, daar komt de muziek: "de een feestje bouwen. Langzaam Probeer maar eens uit te leggen wat ze helft. De fantastische route over kleine medewerking en sponsoring door de Enterse Enterse Motorclub. De medewerkers van de Poppe, Dwarsliggers, alle mensen langs de kant van de weg, de zijspanrijders en natuurlijk de passagiers. Allemaal bedankt voor een onvergetelijke dag en we hopen.... tot volgend jaar.



"Lucky". Op andere zaterdagmiddagen disco-show met een heuse laser-jongen die ons hier weer weg krijgt. ruwe bolster met blanke pit heeft zijspanrijders mee voor de laatste weer droog en we rijden over leuke van dagen" worden niet vergeten, De mensen staan buiten en voor Enterrun tot een groot feest. waar we weer welkom zijn. we worden weer verwend. En Dwarsliggers" komen ook nog druppelen de ouders binnen. hebben gemist, je vergeet de weggetjes door de omgeving. De middenstand. De leden van de van Lucky en van de Kröl. De

De leiding van De Blauwe Reigers.

DE KOP VAN DE HAMER.

Weet je wat een lepelblijde is?

Dat is een oorlogswerktuig uit de middeleeuwen, de voorloper van het mortier. Het werd gebruikt bij de belegering van een kasteel of stad.

Een plank had aan een kant een scharnier en lag over een draaipunt, Op het andere einde legde men een grote zware kei. Met een touwlier werd dat eind onder grote spanning naar beneden getrokken. Als het touw werd gekapt, vloog de kei met een grote boog over de muur in de hoop dat daar een of meer soldaten verpletterd werden. Snappie? Later kwamen ze op het lumineuze idee kadavers de stad in te kegelen, de voorloper van onze hedendaagse biologische oorlogsvoering.

Waarom deze geschiedenisles in ons clubblad?

Wel, omdat onze Hans een moderne versie van de lepelblijde heeft uitgevonden. Men neme een sleg (die term kennen ze niet in Enter, heb ik gemerkt) of voorhamer. Je laat vervolgens de kop van die hamer los aan de steel zitten en dan hard slaan op de uitgekozen paal die nietsvermoedend door het toekomstige slachtoffer wordt vastgehouden, alles onder de goedkeurende blikken van de voorzitter.

Via via vernam ik dat die ijzeren kop al drie jaar los zat.

In dit geval mislukte de aanslag echter.

Eigenlijk best jammer; ik zag het al voor me: Kop in de Telegraaf, motorrijder omgekomen bij vrijwilligerswerk voor de club. Een eindeloze stoet van clubleden op de motor volgt de baar, moeten ze eindelijk eens hun fatsoen houden, geen wheelies bijvoorbeeld.

Jaren later werd er op de club nog over gepraat.

Een gemiste kans, letterlijk en figuurlijk.

Bas

VETERANENRIT

De winter is op z'n retour en de eerste VMC-rit is een feit. Traditiegetrouw is de eerste rit in Enter. Veel VMC'ers hadden de weg naar Enter gevonden, ondanks het weerbericht, dat veel regen voorspelde. Maar Enter en regen zijn een, dat weet elke VMC'er ook; die laat zich daardoor niet zo snel afschrikken. Weer of geen weer, we gaan naar Enter.

Deze keer waren er, net als andere jaren, weer mooi gerestaureerde motoren bij, die in de afgelopen winter voltooid waren. Een aantal heb ik kunnen onthouden. Hans Scholten had een René Gillet meegenomen; een hele mooie machine, die heel wat bewondering oogstte.

Ook Jaap Bosma was niet op z'n vertrouwde Peugeot, maar had een Humber bij zich. Deze was zo fris, dat hij nog geen tijd had gehad om de naam erop te zetten.

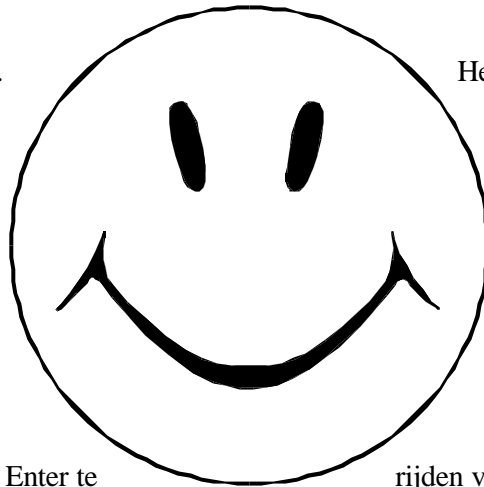
Het zijn beide prachtige motoren. Toeschouwers letten meestal alleen op de 'buitenkant' van de motoren. De VMC'ers zelf praten meer over hoe de motor loopt, schakelt en het geluid dat erbij hoort. Het leuke van Enter vind ik zelf altijd, dat het vaak een testrit is voor de nieuwe aanwinsten van een ieder.

We kwamen dit keer bij het prachtige clubhuis aan en werden verwelkomd met een heerlijke bak koffie; en tegen een normale prijs! Je verheugt je altijd op het weerzien en bent blij dat de lange winterstop voor de motoren weer voorbij is. Eerst moesten we alle nieuwtjes uitwisselen en al snel was het tijd voor de eersten om te vertrekken.

Iedereen kon gelukkig met droog weer starten. Nou niet iedereen ging zo voortvarend van start. Of Jaap Bosma toch een beetje zenuwachtig was – de eerste echte rit op zijn Humber – dat weten we niet, maar in de eerste bocht stond hij al stil. Gelukkig was het niets ernstigs; hij had het kraantje dicht gelaten. Jessica Marsman nam een bocht met een te lage snelheid en ging in slow motion onderuit; gelukkig liep het goed af.

Na afloop waren er allemaal tevreden gezichten. werd nog naar voren geroepen. Hij was die dag verkoos de rit boven zijn verjaardagsfeest. Dus voor hem.

De eerste helft van de rit ging op tijd. Het gedeelte moest wel gereden worden, anders strafpunten aan je broek. De meeste hebben het gedeelte uitgereden, ondanks de harde regen.



Hemmie Abbink
70 geworden en
iedereen zong

tweede
kreeg je
tweede vrije

Tot slot is het als VMC'er altijd een feest om in Enter te rijden vanwege de prima organisatie en natuurlijk de prachtige omgeving waar je in rijdt. Maar de volgende keer doen we het met mooi weer, dan komt de omgeving nog beter uit. Of om met de woorden van Fred Hesselink af te sluiten “na Enter komt zonneshijn”.

Joke Koobs, Winterswijk

ER WAS EENS.....

Er was eens een klein dik mannetje. Als kind werd hij op school geplaagd, niet goed in gymnastiek, de meisjes zagen hem niet staan.

Het mannetje zon op wraak; hij zou er voor zorgen dat, later, de mensen naar hem op zouden kijken, maar hoe? Hij kreeg een idee, hij kocht een motor. Het hielp weinig, ze vonden hem nog steeds niet geweldig. Toen kwam de inval die zijn leven ingrijpend zou veranderen: Hij werd RIJ-INSTRUCTEUR voor auto en motor. Vanaf die dag werd zijn ego gestreeld. Hij wist en hij alleen hoe het moest, jullie zijn dom, doen de verkeerde dingen, kijken niet uit dat moesten zijn leerlingen de hele dag horen. Doe het toch eens zoals ik het voor doe.

Na een aantal jaren wist hij niet beter, elke voertuigbestuurder doet dom, fietsers zijn levensgevaarlijk in het verkeer en voetgangers? Hou er toch over op.

Voor al op de motor kon hij zich uitleven. Fier droeg hij zijn wapenrusting, hij was ook KNMV-instructeur geworden, ja rijden kon hij goed, liet dat ook goed merken. Er was geeeene betere motorrijder, nou ja, Rossi c.s.uitgezonderd, maar die reden op circuits, geen tegenliggers, noch fietsers en voetgangers, dat was veel eenvoudiger en altijd de zelfde kant op. Om nog meer indruk op de leerlingen te maken sleep hij de voetrusten af en ruwde de zijkanten van de banden op. Kijk eens zij hij, hoe schuin ik door de bochten ga; moet je jouwe nu eens zien, helemaal vierkant!

Maar, sputterde de BL (Bange Leerling) zwakjes tegen: ik hoef niet zonodig plat door de bocht en bovendien is mijn motor veel zwaarder dan de jouwe, dat gaat toch veel moeilijker. Onzin, sprak GL (Grote Instructeur). Een zware motor gaat net zo makkelijk door een bocht als een lichte. Als ik..., gelukkig maakte hij de zin niet af, BL zag zijn motor al verdwijnen.

Op een smal stil weggetje schalt de stem van GI weer in de portofoon: Je zag me niet hé, ik reed in je dode hoek. Nee, BL zag hem niet, maar moest dat nou? Geen aanleiding om uit te wijken of links af te slaan BL zei maar niets, wilde de pret niet bederven. GI glom van genoeg.

Zal ik nu eens voorrijden, kun je zien hoe het moet. Durf je wel achter me aan te rijden?

Ja, dat durfde BL wel, was hij even af van al die aanmerkingen op zijn rijden, niet van het getoeter in de portofoon.

Ja, rijden kon GI wel, ook al liet hij de richtingaanwijzer uitstaan. GI maakt dus ook fouten constateerde BL met plezier.

Bij de laatste stop stond GI naast de motor op de weg. Fietsers zwaaiden om hem heen. Ik heb het recht hier te staan, sprak hij ferm.

Er naderde een zware vrachtauto, kwam recht op GI en zijn motor de berm, daarom was hij ook een verdween de motor onder de En GI? Het laatste wat BL van hem Verdedig je rechten, ik mag hier



de chauffeur zag ons niet en af. BL sprong als een haas in BL. Met luid gekraak wielen van de truck. hoorde was de schreeuw: staan.

Het is gelukkig een sprookje maar zoals elk sprookje heeft ook deze een moraal: Er zijn mensen die denken dat ze groter zijn, als ze op een ander gaan staan.

Bas.

TT CIRCUIT ASSEN

Het TT Circuit Assen is dit jaar genoodzaakt om een extra investering van ruim 700.000 euro te doen in een uitgebreid pakket aan maatregelen om de veiligheid voor publiek en coureurs te kunnen waarborgen. De investering is nodig voor het terugverkrijgen van de internationale WK-licentie, nadat de internationale motorsportbond FIM deze introk na de uit de hand gelopen publieks invasie tijdens de Dutch TT van 2002. “De Gauloises Dutch TT is voor niemand ter wereld weg te denken, en we hebben dan ook alles aangepakt om een soortgelijk incident te voorkomen, zodat we de reeds 78-jarige traditie op de laatste zaterdag in juni ook in de toekomst kunnen voortzetten”, meldt TT-voorzitter Jos Vaessen, tijdens een informele bijeenkomst op maandag 10 maart.

In 1996 heeft het TT Circuit Assen de economische betekenis van de Dutch TT en haar andere evenementen laten vaststellen door DTV Consultants. Destijds werd becijferd dat de Dutch TT alleen al ruim 80 miljoen gulden (36 miljoen euro) aan bestedingen op jaarbasis genereert. Daar bovenop kwam toen een totaal aan bestedingen van 6,5 miljoen gulden (totaal 39 miljoen euro) door alle overige evenementen. Zeven jaar geleden kwam dat overeen met een werkgelegenheidseffect van 566 mensjaren arbeid.

Sinds 1996 is er het nodige veranderd op het TT Circuit Assen, niet alleen qua accommodatie, maar ook wat betreft het aantal evenementen. Uit een nieuw onderzoek dat het TT Circuit Assen dit jaar heeft laten maken, blijkt dat de economische betekenis voor de provincie Drenthe en omliggende gebieden een explosieve groei doormaakt. Zo is berekend dat alle activiteiten op het TT Circuit Assen in het jaar 2000

een financiële spin-off van 80,8 miljoen euro genereert, naast ruim 1.500 mensjaren werkgelegenheid, een stijging van ruim 200%. In het jaar 2010 komt men tot een verwachte groei van 122,5 miljoen euro, naast ruim 2.300 mensjaren werkgelegenheid. Een stijging ten opzichte van 1996 van méér dan 310%!

Méér comfort en nieuwe tribune

De veiligheidsmaatregelen spitsen zich toe tot meer comfort en een uitbreiding van het aantal zitplaatsen en tribunes. Zo zullen voor eind juni 17.000 nieuwe kuipzitjes worden geplaatst, waarmee de houten planken op de Finish- en Winterdijktribune worden vervangen door veel comfortabeler plastic zitjes. Ook de voor de TT nog nieuw te bouwen De Bult tribune, die met zijn fraaie locatie direct na de Stekkenwal-bocht uitzicht biedt op een heel groot gedeelte van de Zuidlus, wordt uitgerust met 2.000 kuipzitjes.

Verdere aanpassingen van de bestaande tribunes staan gepland voor de komende jaren. Met de uitbreiding van comfort en het aantal zitplaatsen in de Zuidlus, zullen de taluds in de Noordlus bij Witterdiep, Madijk en Ossebroeken voor het publiek gesloten blijven.

Soepeler controles

Tijdens de in september vorig jaar gehouden WK Superbike race was het TT Circuit Assen genoodzaakt om strenge controles in te voeren, waarbij er in het geheel geen bier en frisdrank mocht worden meegenomen. Na een uitgebreide evaluatie en met het nieuwe pakket aan maatregelen, heeft de TT-organisatie bij de FIM kunnen aandringen op een soepeler beleid. Zo mogen frisdranken in plastic en karton weer wel worden meegenomen, net als een thermosfles met koffie of een koelbox met etenswaren en fris. Maar het meebrengen van alcohol/bier en verpakkingen als blik en glas blijft verboden, net als het meenemen van bouwmaterialen, partytenten, gereedschappen etc.

Een jaarlijks terugkerende post van ruim 80.000 euro gaat gemoeid met de inzet van méér en grotere controleposten en een groter aantal controleurs bij de entrees, waarmee minder wachttijd moet ontstaan. Ook komt er méér bewaking langs de baan, met een lik op stuk beleid, waarbij raddraaiers of hekkenklimmers direct in de 'kladden' worden gegrepen en van het terrein worden verwijderd.

'Enjoy, don't destroy'

Het TT Circuit Assen zal het publiek via een thematische aanpak met de slogan 'Enjoy, don't destroy' uitgebreid informeren over de aanpassingen en wat wel en niet getolereerd wordt. Eén ding staat sinds vorig jaar september als een paal boven water, de echte motorfans helpen zelf ook bij het in de hand houden van het publiek. Want toen er na de 2e Superbike-race een paar fans aanstalten maakten om bij de Hoofdtribune over de hekken te klimmen, stond het publiek massaal op en joelde hen op tijd terug. "Een unieke vorm van zelfregulatie. Van dat soort fans willen we er vele duizenden méér hebben en de raddraaiers kunnen thuisblijven. Want ook op de campings rond het TT Circuit Assen zal strenger gecontroleerd worden en zullen ongeoorloofde praktijken worden aangepakt, zo verzekert de gemeente en politie ons", vervolgt Jos Vaessen, die aanvult: "En tegen de hardnekkige hekkenklimmers wordt extra bewaking ingezet en wordt ruim 4 km aan hekwerk verbeterd en komen bovenop alle hekken extra prikkeldraadstrengen."

Van de redactie

In het kader van de naderende TT leek het ons als redactie wel passend bovenstaand persbericht van het TT-Circuit te plaatsen in ons clubblad. Als commentaar hierop wil ik wel even kwijt dat ik als vaste TT-ganger, sinds 1975 heb ik slechts 2 TT's door overmacht gemist, alle veranderingen van de laatste jaren nog geen verbeteringen vind. De veiligheid van de rijders wordt wel steeds hoger, steeds meer grindbakken en uitloopstroken. Vroeger bijvoorbeeld kwamen de laatste bocht van de veenslang en de

ramshoek met de buitenzijde tegen elkaar. Men had er wel een hek tussen geplaatst om te voorkomen dat uit de bocht gevlogen coureurs als schuivende spookrijders gingen fungeren! Door de Veenslang te verleggen werd dit probleem later opgelost. Echter, hierbij werd de bocht in de Veenslang ook behoorlijk rechtgetrokken waardoor deze door alle rijders volgas kon worden genomen en het dus in feite een recht stuk werd en de snelheid aan het eind opliep tot 300 km per uur! Hierdoor werd de situatie wel veiliger maar niet meer zo mooi om naar te kijken als naar de eerste veenslang, waar nog echt door de slingers geschraapt moest worden.

Sinds vorig jaar is de Veenslang weer verlegd, weer allemaal volgas-slingers met aan het eind eentje die de zware race-klassen net niet volgas kunnen nemen. Hier worden de mannen van de jongetjes gescheiden. M.i. is deze laatste wijziging wel een verlaging van de veiligheid, immers aan het begin van de Veenslang staat een vangrail net op de verkeerde plek en tevens is de kans op crashes op zeer hoge snelheid, ca 270 km/uur, in de laatste bocht toegenomen.

Wat echter continue minder wordt is het uitzicht op de baan voor het publiek. Er worden steeds meer reclameborden en gebouwen geplaatst. Ook de grindbakken zijn op sommige stukken (kijk maar eens bij Duikersloot) zo idioot groot dat je de rijders als stipjes aan de horizon ziet. Met name het nut van al die VIP-rooms ontgaat me. Ik heb in een dergelijke VIP-Room een keer een TT meegemaakt. Welnu, in de VIP-Room heb je uitzicht over ca 100 meter van het circuit. Elke rijder zie je dus ongeveer 1 seconde per ronde. Wel is er in de VIP-Room een TV en volop eten en drinken, maar dat heb ik thuis ook. Zowel het gewone publiek als de zogenaamde VIP's zien nu minder door dit brok beton. Wat mij vooral opviel was, dat het publiek in de VIP-rooms de races geen barst interesseerde!

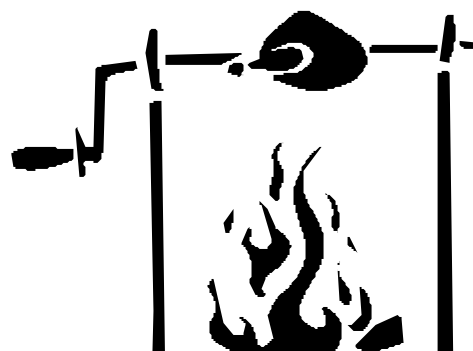
Wat ook een behoorlijke teruggang is, is dat de rijnummers op de motoren niet meer leesbaar hoeven te zijn tijdens de TT. (De Superbikes hebben nog wel duidelijke nummers aan de voorzijde) Daarbij staan de cijfers niet meer op de zijkant van de kuip maar voor driekwart bovenop het kontje, deze zijn dus alleen leesbaar als je in een binnenbocht zit. Maar het publiek zit aan de buitenzijde van de baan, dus meestal in een buitenbocht! Ook de geluidsinstallatie is vaak amper te horen. In combinatie met een, trouwens idioot duur, programmaboekje waar giga veel fouten in staan valt het dan niet mee om de wedstrijd te volgen.

Dat zal dit jaar wel helemaal een probleem worden want men heeft bedacht dat slechts de helft van het circuit toegankelijk is voor publiek, de noordlus wordt namelijk afgesloten voor het publiek (als ze daar dan die reclameborden eens plaatsen). Naar verwachting zal op de zuidlus dus een strijd om de toeschouwersplaatsen losbarsten. Als dit tot ongeregelheden leidt gaat men dan ook de zuidlus afsluiten volgend jaar? Een geluk bij een ongeluk is dat de toeschouwersaantallen niet meer zo hoog zijn als vroeger toen er nog 140.000 mensen langs de baan stonden. De laatste jaren slinkt dit tot ca 90.000, die kunnen misschien toch wel op de zuidlus.

Hoewel de baan dus m.i. steeds minder aantrekkelijk word voor het publiek, blijft het wel een leuke baan om op te rijden. Een aantal jaren geleden heb ik een paar keer deelgenomen aan wat rijsessies om een keer echt het circuit te proeven. Eigenlijk de veiligste manier om hard te rijden en heel leuk. In de wandelgangen heb ik gehoord dat er ook wat EMC-ers zijn die dit nu regelmatig doen. Wie weet krijgen we hier nog wat kopij over.

BARBEQUE 5 SEPTEMBER

Op 5 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 5 SEPTEMBER.

NAAM.....

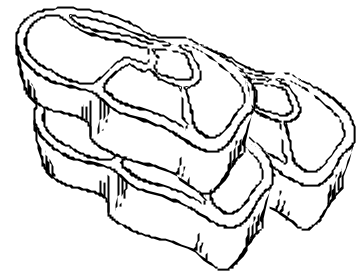
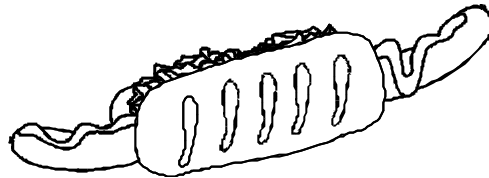
ADRES.....

WOONPLAATS.....

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

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

.....
handtekening



VETERANEN- EN KLASSIEKERRIT 26 APRIL 2003

Wat vliegt de tijd, het was alweer de 25e veteranenrit en de 17e klassiekerrit, een jubileum dus. De eerste 8 jaar was het uitsluitend een veteranenrit, dus alleen voor motoren van voor de tweede wereldoorlog, vandaar dat de teller met de klassiekers 8 jaar lager staat. De motoren die tijdens de eerste veteranenrit nog nieuw waren zijn nu al bijna zo oud dat ze kunnen meerijden met de klassiekers. Sommige clubs hanteren het bouwjaar 1965 als grens om te bepalen of een motor al dan niet een klassieker is. In Enter zijn we er nooit zo strak aan geweest, ongeveer 25 jaar oud hebben we altijd aangehouden. Met klassiekers bedoelen we immers motoren uit het tijdperk na de oorlog tot aan het begin van de jaren '70. Veelal luchtgekoelde één- en twee pitters. Eind jaren 60 en begin jaren 70 kwamen de Japanners met eigen ontworpen "superbikes", wat begon met de Honda CB 750, een luchtgekoelde 750 cc vierpitter, gevolgd door de Kawasaki Z 900, die moest de Honda overtroeven en werd dus in 900 cc in plaats van 750 cc op de markt gebracht. De producten die de Jappen daarvoor maakten waren veelal vrijwel exacte kopieën van de Europese merken. Echter toen de Jappen de slag van het zelf construeren eenmaal te pakken hadden bleek dat de Europese merken het onderspit dolven, en slechts enkele Europeanen hebben deze commerciële strijd overleefd, zoals BMW, Moto Guzzi en Ducati. De Engelse merken zoals Norton, Triumph, BSA en Italiaanse als Aermacchi legden het loodje. Ondanks dat wij als EMC geen keiharde bouwjaargrenzen hanteren is het wel de bedoeling dat tijdens de klassiekerrit motoren meerijden die gemaakt zijn tot ongeveer 1975. Als we de norm op een bouwjaar van tenminste 25 jaar aan blijven houden rijden er bij een volgend jubileum al Fireblade's en dergelijke mee. Ook heel leuk, maar toch niet bedoeling denk ik.

Door de jaren heen hebben we toch enige bekendheid gekregen en ook de landelijke motorbladen en ook de huis aan huis bladen hadden vooraf wat aandacht besteed aan dit EMC-evenement. We hadden dus een goede opkomst met 63 veteranen, 43 klassiekers en 12 brommers. Ja, sinds vorig jaar rijden ook de klassieke brommers mee. Een leuke aanvulling op het programma, welke motorrijder heeft de smaak immers niet op de brommer te pakken gekregen. Bij EMC-er Wim Pluimers, 'n Köps voor insiders, ging het net andersom. Gewend aan een snelle Blackbird reed hij nu mee in de brommerklasse, getooid in een bijpassende zwart leren jas met pothelm. Op de foto's die in 't Kluphoes hangen is goed te zien dat deze outfit goed bij hem past.

's Morgens zag het weer er goed uit en iedereen vertrok vol goede moed, echter na de middag barstten de hemelsluizen weer open en kregen de deelnemers het nodige water te verwerken. In de wandelgangen ving ik her en der op dat men zeer te spreken was over de door Rudie Mensink uitgezette route, een goede zaak. Ook was men goed te spreken over de culinaire prestaties die werden neergezet door het bar team, de broodjes en gehaktballen smaakten weer uitstekend.

Hoewel een veteranen- en klassiekerrit in eerste instantie geen wedstrijd is, was er zoals gebruikelijk wel weer een wedstrijd element aanwezig. De veteranen reden weer met een afgeplakte snelheidsmeter (indien aanwezig) rond om zo min mogelijk strafminuten op te lopen terwijl de klassiekers en bromfietsen vooral vooraf veel poetswerk hadden verricht om een kans te maken op een beker bij concours d'elegance. Dit leidde tot de volgende uitslag :

* Veteranen Klasse 1 (t/m 1904) 1e prijs Jan Lanting met een Oriënt USA uit 1901
(1 deelnemer, ahum)

* Veteranen Klasse 2 (1905-1914) 1e prijs Bennie Lenting met een Triumph Free Engine uit 1911. (5 deelnemers)

- * Veteranen Klasse 3 (1915-1924) 1e prijs Diederik Nossent met een Royal Enfield uit 1921. (6 deelnemers)
- * Veteranen Klasse 4 (1925-1930) 1e prijs Henk Visser met een Soyer uit 1929. (23 deelnemers)
- * Veteranen Klasse 5 (1931-1940) 1e prijs Rudi Buitenga met een BSA uit 1932 (28 deelnemers)
- * Klassiekers concours d'élégance:
 - 1e prijs: A.L. Eppink met een Sparta uit 1959.
 - 2e prijs: Hans Boeve met een Norton uit 1959
 - 3e prijs: N. de Waard met een Aermacchi Harley Davidson uit 1965.
- * Bromfietsen: 1e prijs J. Woudenberg met een Kreidler uit 1958.
(DNF: 'n Köps)

Al met al weer een geslaagd EMC evenement. Bij deze bedankt ik de vele vrijwilligers die zich weer eens hebben ingespannen om deze rit mogelijk te maken. Het leuke aan het organiseren is dat het eigenlijk vrij weinig moeite kost om jullie, vrijwilligers, in beweging te krijgen. Dat blijkt elke keer weer bij de diverse EMC evenementen. Toch willen wij als organisatie wel een keer wat anders en ook is het goed dat er wat nieuw bloed in de veteranen/klassieker commissie komt. We hebben al hardop nagedacht om volgend jaar bijvoorbeeld een demorace voor klassieke motoren te houden. De eerste voorwaarde daarvoor is natuurlijk wat versterking van de commissie, vele handen maken immers licht werk. Wie zich voelt aangesproken kan zich bij mij of Rudie melden. Telefoonnummers en e-mail adressen staan voor in het blad.

Harry Wolters

Gezocht ! wieze motorrijders

Woensdagavond 13 augustus organiseert de Enterse Motor Club tijdens de Gengelavond een achteropstapavond. Het is de bedoeling dat iedereen die dat wil, dus jong (met toestemming van een ouder) en oud (met toestemming van partner) bij een EMC-motorrijder achterop gaat en vervolgens een rondje Enterbroek gaat maken.

Je begrijpt dat we deze avond geen ongelukken willen hebben. “Onwieze” motorrijders zijn we dus niet nodig. We zoeken naar “WIEZE” EMC-motorrijders. Wijsheid die o.a. blijkt uit het hebben van een opzittenden-verzekering bij je motorfiets.

Dus alle “wieze” motorrijders van de EMC! Meldt je aan bij Bert Wolves 0548-617955 of via e-mail: ajwolves@cs.com. Wanneer je ook nog een helm extra beschikbaar wilt stellen zijn we helemaal blij. Vermeldt dat ook even bij je aanmelding. Alvast bedankt.

Minitreffen 14 mei, Off Road

Sinds jaar en dag is het zo dat tijdens een Minitreffen van de Enterse Motorclub niet alleen iets gedaan of georganiseerd wordt voor de toerrijders, maar ook voor de mannen met noppenbanden. De jongere leden onder ons weten dat misschien niet, maar zelfs voor de trialisten onder de leden werd eerder een parcours gebouwd en een “wedstrijdje” gehouden. Het aantal leden met een trial-motor is echter dusdanig geslonken dat dit geheel ter ziele is gegaan.

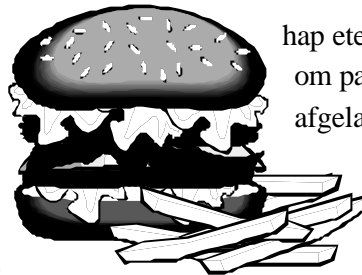
Enduro- en Off-Road-rijders die lid zijn van de EMC zijn er, voor zover ik weet, echter plenty. En er hebben het bestuur wel eens geluiden bereikt van: “Naast de Reggerit wordt er voor ons maar weinig gedaan.”

Dus ook voor vandaag heeft Patrick (al weer een paar weken geleden) een mooie off-road-route bedacht en uitgezet.

Motorrijden is “mijn lust en mijn leven” en op m’n VFR rijd ik vrijwel dagelijks. Op jaarbasis, afhankelijk van een motorvakantie meer of minder, zo’n tien- tot vijftienduizend kilometer. Nu ben ik ook de gelukkige bezitter van een XR400R en in het weekend, of als er ergens een off-road-rit georganiseerd is, geef ik de voorkeur aan het off-road-rijden. Dat is voor mij “met inspanning tot ontspanning” en er “zit veel meer in” dan in het rijden op de weg.

Zo ook woensdag 14 mei. Gauw nog een ik was al wat aan de late kant dacht ik) en Enter. Daar de motor van de pick-up aangetrokken en ’t Kluphoes binnen om bak koffie te drinken.

Wat schetst mijn verbazing: alleen Antoon loopt al mooi tegen zevenen. Maar in de vijf vervolgens Patrick en de Hos met z’n tweeën. We wachten nog vijf minuten, maar er komen geen off-road-rijders meer en besluiten om maar met z’n vijven weg te rijden met Patrick als gids.



hap eten naar binnen gewerkt (want om pakweg half zeven richting afgeladen, de crosslaarzen me in te schrijven en nog een

Slagers is er nog maar en het minuten die volgen komen

Via taluds, over zandpaden en langs sloten rijden we richten het Twentekanaal. Een enkele keer dacht ik: het is net voetbal, want voetballers lopen hard achter een bal aan en als ze hem dan hebben, trappen ze hem weer weg. Had ik namelijk veel moeite gedaan om ergens boven te komen (de enduro-rijders gaat dat wel een stuk makkelijker af), rijdt Patrick namelijk een eindje verderop weer naar beneden.....

Onderweg sluit zich nog een zesde EMC'er bij ons aan en met dit clubje vervolgen we de route.

Ergens aan de overkant van het kanaal wil Patrick ons laten oefenen (had hij niets van verteld hoor) hoe je een sloot oversteekt door er doorheen te rijden. Er is nogal wat hoogteverschil tussen de wal aan de ene kant en die aan de andere kant. Heen is het makkelijkst, we moeten namelijk naar de lager gelegen kant. Dit gaat redelijk, hoewel ik wat te veel gas geef en het achterwiel nogal wild begint te spinnen. Terug is een ander verhaal. Bang om onder in de sloot te blijven steken geef ik nog meer en te vroeg gas, waardoor het voorwiel met een klap op de wal aan de overkant beland, vervolgens recht omhoog gaat en ook het achterwiel grip krijgt. Ik “hang er gewoon aan” en met moeite en veel geluk krijg ik de machine weer onder controle. Met name Patrick had de grootste lol.

Hier gaat het dus om: lekker bezig zijn, lol, een beetje leedvermaak en wat om over te praten naderhand.

Tijdens het uitzetten van deze route was het gras nog lang niet zo hoog als nu. Hierdoor is Patrick even de weg kwijt. We rijden een houtwal in en na 500 meter is de weg versperd door een kippenhok met kippenloop die er, zo te zien, al wel langer hebben gestaan dan veertien dagen. Rechtsomkeert en de goede route dan maar zoeken.

Via Delden, waar we onze dorst kunnen lessen bij een tankstation met wat fris, rijden we binnendoor / achterlangs en uiteraard off-road weer richting Enter. De hele tijd was het droog geweest, maar de laatste kilometers krijgen we nog een flinke bui op onze kop. Even schuilen en weer verder over de inmiddels wat “drekkerig” geworden zandpaden terug richting ‘t Kluphoes.

Al met al kan ik (en naar ik aanneem ook de andere rijders) terugkijken op een geslaagd Minitreffen. Wel verwacht ik in augustus wat meer deelname, want de organisatie is er hartstikke druk mee geweest. En dat bij wijze van spreken voor anderhalveman en een paardekop.

Patrick nog bedankt!

Arie

VERSLAG VAN DE “REEËNVANGERS” UIT DE HARZ

Vrijdag:

De weersvoorspellingen waren niet erg denderend, ondanks dat waren allen uit de groep present.

Onder allen versta ik Gerard Freriksen, Marco Kok, Eddy Ketelaar, René Avéres, Ben Slaghekke, René Kemps. (Harry Wolters kon door omstandigheden niet op vrijdag)

Om halfnegen vertrokken wij allen met een volle tank benzine (dat dachten wij) richting de Harz met de Wos voorop.

We waren nog niet in Duitsland in de buurt van Sieringshoek of de éérste moest al weer tanken, De Wos met de grootste tank??

Dit kostte al gauw weer 15 minuten, maar goed dit mocht de pret niet drukken. Het was mooi weer het zonnetje kwam al opzetten en we hadden tijd zat.

Het begin van de route was al leuk om te rijden en we kregen er steeds meer zin in, want de snelheid werd al redelijk opgevoerd.

Tussen de middag hebben we ons even volgestouwd met een stramme wat vlees, plus een toetje voor Ben.

De max gaf nog wat extra eiwitten om de snelheid nog wat op te voeren **tot dat.....**

Het was ongeveer 3 uur en we reden op een mooie rechte weg toen er plotseling een redelijk **grote ree** uit het bos en voorop de Wos zijn kuip terechtkwam.

Ik zag hem slingeren maar hij bleef in de benen. over zijn schouder en viel achter hem op het wegdek. Avéres hem met geen mogelijkheid kon raakte. De darmen zijn maag en nog meer rond. René schoof wel 75 meter over het rechts en weer terug. Dit maakte het voor mij



max en

omhoog
sprong

De ree vloog
waarop René
ontwijken en hem vol
rotzooi vlogen in het
wegdek van links naar
extra moeilijk want

hierachter zat ik, ik heb geremd, geremd en nog ééns geremd om nog meer brokken te voorkomen.

Gelukkig zag ik een gaatje aan de rechterkant en kwam naast hem tot stilstand met een spoor rubber van wel 50 meter achterlatend.

Gelukkig heeft het leren pak van René zijn werk goed gedaan, en mankeerde hij zelf gelukkig ook niets. Maar waar was de Wos??????

Hij stond wel 100 meter verder over de heuvel heen aan de zijkant van de weg met een totaal losse motor die niet meer stuurbaar was (gelukkig wel rembaar). Bij zijn motor aangekomen was dit met recht een olieboot, de oliekoeler was geknapt en de olie zat over de hele motor maar ook over Gerard heen.

Gelukkig is hij er op blijven zitten al snap ik nog steeds niet hoe hij dit voor elkaar heeft gekregen na zo'n klap (het zal wel aan het type motor liggen zei Ben met een grijns).

Daar stonden we dan met 2 kapotte motoren in Duitsland. Dit was een heen en weer gebel met verzekeringen, sleepdienst, etc.

René is nog even met een ambulance naar het ziekenhuis geweest om voor de zekerheid wat foto's te laten nemen, maar hier was gelukkig niets mee aan de hand. Ben is met de Wos achterop naar de dichtstbijzijnde motordealer gereden om de rest te regelen.

De ADAC kwam na een uurtje ook nog eens langs om de motoren op te halen en deze ook naar deze dealer te brengen. Vanaf hier hebben we afscheid genomen van René en de Wos die vervoer naar Nederland hebben geregeld.

Inmiddels was het al wel 17.00 uur geworden en wij moesten nog 3 uur rijden.

Even kort overleg met de overgeblevenen. Toch maar weer de route oppakken en voorzichtig rijden met Ben voorop. Dit laatste moet je niet tegen Ben zeggen want dit woord kent hij niet volgens mij.

Het is gelijk weer vol gas en branden met die hap!!!!

Om 18.30 uur begonnen onze magen een beetje te rommelen, en we besloten eerst even een pitstop te maken bij een klein wegcafeetje.

Zit er een boertje aan de bar die ons weet te vertellen dat we aan moeten maken omdat het wild zich gaat verplaatsen van het ene bos naar het andere.

Dit konden we nog net even gebruiken op onze tocht. En we bedankten hem voor de mededeling.

Gauw even alles naar binnen werken en weer gassen.

Om 21.00 uur toch eindelijk aangekomen en smachtend naar een éérste koude pilsje kwamen de verhalen los. Eerst was het nog een ree maar hoe vaker we het verhaal vertelden werd het reetje een groot damhert zo hoog als het plafond aanwijzend (Ben).

Na enige pilsjes die avond vielen we moe in slaap.

Zaterdag:

We waren allen al weer vroeg wakker want er moest vandaag weer "gejaagd" worden.

Het zonnetje scheen en het leek er goed uit te zien vandaag.

Nadat we een paar bakken koffie en wat Duitse broodjes hadden weggewerkt trokken we toch maar weer het vel aan. De donkere wolken begonnen zich al samen te pakken en dit alles zag er niet veel belovend uit. Maar toch op weg. Dit maal met 1 man minder omdat de Koele ons kwam versterken als voorrijder.

(Opm. redactie: dan heb je toch één man meer?) Na een half uur begon het te sputteren en moesten de regenpakken aan. Ben was al vooruit gereden omdat hij bijna zonder benzine zat. Na een half uurtje kreeg ik telefoontje op mijn mobiel van Ben, hij zat nu echt zonder benzine!!!!

Hoe moesten we nu benzine naar hem toe brengen, dan maar een plastic flesje spa rood kopen, leeg gieten en deze vol tanken. Zo gezegd zo gedaan.

Wij weer op pad, maar deze keer zonder Marco Kok en Eddy Ketelaar want die vonden het tempo toch iets te hoog.

Terug rijdend kwamen we Ben al weer tegen die geholpen was door een boertje door met een slangetje benzine over te hevelen in zijn motor. Zo kon hij zijn weg weer vervolgen. Na kort overleg besloten we toch terug te keren naar de camping want met deze regen was er niets aan. Na terug komst en een paar bakken koffie en wat Formule 1 op de TV was het inmiddels toch weer droog geworden. Dan maar weer gauw het pak aan en rijden (hier waren we toch voor gekomen). Het werd warmer en warmer de weg begon op te drogen en de banden werden steeds plakkeriger. Met Harry voorop weet je dat het niet langzaam gaat, en hebben we de route met minstens een uur kunnen verkorten. Die middag hebben we aardig wat rubber achter gelaten in de heuvels van de Harz. Om 17.00 uur waren we weer present voor de barbecue die om 18.30 gepland stond. Die avond hebben we aardig gewerkt aan de innerlijke mens en vielen laat in slaap.

Zondag:

's Morgens werden we redelijk op tijd wakker voor een zondag, en het was mooi weer. Eerst weer even wat bakken koffie naar binnen werken om de alcohol een beetje te onderdrukken, hierna wat broodjes naar binnen werken om de maag weer te vullen. Daarna de keet opruimen en de pakken aan trekken om weer een dag te "jagen". Hopelijk vandaag niet al te letterlijk. Na 50 km haakte Eddy af, het tempo lag hem toch echt iets te hoog. Hij is met de volgende groep meegereden, wat iets rustiger ging. Nadat we in de Harz het grootste gedeelte van de route gereden hebben, hebben we de motoren bij Osnabrück op de autobahn gezet.

Vlak voor Enter waren Ben en ik opeens Harry en Marco Kwijt??????
Staan we bij het clubhuis, priiiiiieeeeet (de telefoon).
Harry..... ja ik sta hier op de A1 zonder benzine.
Ook dat nog. Ben en ik naar de woning van Harry aan de Reggestraat om een lege limonade fles op te halen. Deze bij Busscher vol getankt, en op weg naar Harry en Marco.
Na de tank gevuld te hebben met limo/benzine nog even bij de Wos verhaal gehaald.
Hierna scheiden onze wegen zich.

Terug kijkend op dit weekend, mag ik zeggen dat dit zéér geslaagd is geweest.

Groeten René Kemps



KALENDER EMC 2003

DAG	MAAND	ACTIVITEIT	START/BEGIN
Zaterdag	14 juni	Familiedag en zaterdagmiddagrit	13:00 uur
Woensdag	25 juni	Avondritje	19:00 uur
Zaterdag	5 juli	21° Klompenrit	9 tot 12 uur
Zondag	6 juli	21° Klompenrit	9 tot 12 uur
Woensdag	23 juli	Avondritje	19:00 uur
Woensdag	6 augustus	Avondritje	19:00 uur
Woensdag	13 augustus	Gengelavond activiteit	18:00 uur
Woensdag	20 augustus	Minitreffen	19:00 uur
Woensdag	3 september	Avondritje	19:00 uur
Vrijdag	5 september	Barbecue- en feestavond	20:00 uur
Zaterdag	13 september	Zaterdagmiddagrit	13:00 uur
Woensdag	17 september	Avondritje	19:00 uur

Kosten toertochten:	Leden	Niet leden
Ganzenrit	€3,00	€5,00
Klompenrit	€3,00	€5,00
Zaterdagmiddagrit	€2,00	€3,50
Minitreffen	€1,00	€2,00
Avondrit	€0,00	€0,00

TE KOOP AANGEBODEN:

Leren Motorjack

Merk: Damen
Kleur: Rood/Wit/Blauw
Maat: XL
Vraagprijs: 115 Euro
Voor inlichtingen:
Mark van de Riet
Voormors 35
Enter
Tel 0547-385443 of 06-10386910

Kawasaki vulcan 800

Bouwjaar 1996
Km-stand ca 22.000 km
Kleur: metallic rood
Extra's: zadeltassen en voorvorktasje
Motor verkeert in uitstekende staat
Foto's zijn op te vragen per e-mail harry.wolters@home.nl
Vraagprijs: €4.490
Telefonische info: harry wolters 0547-383072

Yamaha TT 350

350 cc 4 takt
Off-the-road
Bouwjaar 1991
Vraagprijs: €1.200
W.J. Pieterse
Tel: 053-5364870

Suzuki Alto GLS

Bouwjaar 10-1993
Donker blauw
4-deurs
< 73.000 kilometer
Vraagprijs: €2.250
A. Eeftink
Tel: 0546-573969