

E.M.C.-ALLERLEI

No. 3, september 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. Plumers	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: 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: 19.30 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. Plumers	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:

ENTERRUN: G.Lankamp 0547-381711 W.J. Pieterston 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 is weer een nieuwe EMC-Allerlei. Wat later dan eigenlijk de bedoeling was maar ja. Op de deadline hadden we ongeveer nog helemaal geen kopij ontvangen. *(Behalve het verslag van de Enterrun van Janita Sanderman wat te laat binnenkwam voor het vorige blad)* Dat ligt natuurlijk niet aan jullie maar aan de computer of de PTT of nog wat anders.



Ondanks de warme en droge zomer waarbij weer verschillende motorvakanties door deze en gene zijn gemaakt in deze uitgave geen sterke vakantie verhalen. Ze worden wel verteld aan de bar in 't Kluphoes. De nieuwste rage is om je motorvakantie per video op te nemen, op CD te branden en deze af te draaien in 't Kluphoes. Dit levert leuke beelden op.

Toch is het weer gelukt om ook wat teksten bijeen te schrapen voor in dit clubblad. We wensen jullie veel leesplezier toe, en gaan ervan uit dat vooral goed gereageerd zal worden op de oproepen voor de Reggerit en andere zaken.

Sommigen hadden ook pech op de motor, Erik Wolterink had met zijn motor een botsing met een auto tijdens het begeleiden van de Truckersrun op 6 september in Rijssen, en kwam in het ziekenhuis terecht. Erik we wensen je van harte beterschap toe.

De redactie.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Voorzitter	4
Oproep penningmeester	5
Enterrun 2003	6
Van de Toercommissie	7
Familiedag 14 juni 2003	10
Een rondrijden in Riemst	10
Harley Historie	11
Modelbouw motoren	17
Opstappen tijdens de gengelavond	18
VMT cursus 14 augustus 2003	18
Sinterklaasmiddag 29 november 2003	23
Activiteitenkalender EMC 2003	24
Te Koop aangeboden	24
Gezinsuitbreiding	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 november 2003 BIJ DE REDACTIE



VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Ga ik lekker 4 weken op vakantie met het idee eindelijk eens een keer af te zijn van het schrijven van een voorwoord (deadline viel schitterend in mijn vakantie), blijkt dat het clubblad later uitkomt en dat ik alsnog een stukje moet schrijven. Maar ja, dat schijnt het lot te zijn van een voorzitter.

Vier weken met je eigen motor in de USA en het grote Harley gebeuren meemaken in Milwaukee zou eigenlijk voldoende stof moeten opleveren voor een extra uitgave van het clubblad. Doe ik lekker niet, omdat ik niet zo'n goede schrijver ben en omdat ik ook nog wat te vertellen wil hebben als ik in het kluphoes kom.

Toch een paar kleine dingen: alles is big, bigger, biggest. Of je het nu over mensen, dieren, maaltijden of motoren hebt, het maakt niet uit. En wat wil je met zulke maaltijden: 's ochtend beginnen ze met een omeletje van drie eieren, een stuk vlees en gebakken aardappelen en dat allemaal bedekt onder een stevige laag ketchup. Tussen de middag volgt een lunch die soms bestaat uit een eenvoudige sandwich (eenmaal aan het kouwen komt er geen end aan), eveneens bedekt met enige ketchup en 's avonds volgt een eenvoudig "dinner" bestaande uit onder andere een stukje vlees waarvan we hier met het hele gezin kunnen eten.

Toch zijn die Amerikanen best aardig. Ze zijn ontzettend gastvrij en wanneer ze merken dat je uit Nederland komt dan gaat er een wereld voor je open. Er zijn veel mensen geweest die voor 4 dagen een appartementje hebben gehuurd in Milwaukee voor 1400 dollar om de festiviteiten bij te kunnen wonen. Ik was gewoon te gast bij een stel die in het centrum wonen en absoluut geen geld wilden hebben voor de week dat ik er was. Tent opzetten? Slaap toch in de logeerkamer, maak gebruik van douche, wasmachine en what ever en als je een pilsje wilt hebben: de koelkast is goed gevuld. Oh ja, we moeten allebei vannacht werken, dus hier heb je de sleutel en red je maar. En die gastvrijheid vind je ook terug in het verkeer: op je motor hoeft je geen helm te dragen en dat is ook niet riskant. Er wordt door alle andere weggebruikers perfect rekening met je gehouden en bij enige twijfel van jezelf (onbekendheid met de plek waar je bent) geven ze je voldoende ruimte. Kom je terug in Nederland weet je ook waarom een helm verplicht is: je zou anders horensdol worden van het gescheld en getoeter van gefrustreerde automobilisten die willen laten zien dat die ene seconde tijdswinst het leven echt verandert. Je kunt toch niet wachten op zo'n groep vrachtwagens met gehandicapte kinderen. Gauw er even tussendoor en shit, die vrachtwagens worden ook nog begeleid door motorrijders. Nou die ene seconde tijdswinst levert veel ellende op (sterkte Erik).

Politie en controles in de USA: je mag niets, dus ook niet rijden met drank op. Als je weet dat Amerikanen lijken op Enternaren (lopen is voor de dommen) en dat de afstanden groot zijn (soms een halfuurtje rijden naar je stamkroeg), dan snap je wel dat ze niet drinken tijdens het rijden maar wel voor die tijd. Blijf je redelijk op de weg, houd je je aan de snelheid, dan kun je rustig met een kegel van Enter tot Tokio rijden zonder te worden aangehouden. Ook tijdens het grote evenement houdt de politie zich afzijdig en volstaat met het zichtbaar aanwezig zijn. Kom je terug in Nederland dan is er een slag agenten, die hoe dan ook hun frustraties willen botvieren op de groep scooter en motorrijders. Je schat hun snelheid in, houdt ze aan en overdondert ze gewoon met de mededeling: inleveren die scooter of dat rijbewijs. Raar wereldje toch: je moeten bewijzen ten koste van anderen. Gelukkig zijn er ook vele agenten die wel met beide benen in de samenleving staan: hun behulpzaamheid en inzet tijdens veel van onze evenementen is meer dan bewonderenswaardig, alleen jammer dat zulke mensen niet bij die speciale incasseringsseenheden zitten.

Het was al met al een bijzondere ervaring, waarbij deel uitmaken van een groep van 300.000 Harley rijders een diepe indruk hebben achtergelaten.

Back to reality: ik heb mijn plicht er weer opzitten en wens jullie naast veel werkplezier (de vakanties zitten er nu echt wel op) ook veel leesplezier.

See you.

De Voorzitter

OPROEP PENNINGMEESTER

Zoals sommigen van jullie al wel gehoord zullen hebben heeft Bert Wolves aangegeven met ingang van volgend jaar zijn taak als penningmeester te willen neerleggen. Bert heeft dit vele jaren op meer dan uitstekende wijze gedaan en wij waren dan ook niet blij der hebben met dit bericht. Ondanks dat wij ondertussen al her en is nog geen gepolst of er een vrijwilliger is die dit over wil nemen, nieuwe vrijwilliger 'aangewezen'.

Dus, bij deze vragen we iemand die bereid is om de taak van penningmeester op zich te nemen. Het gaat vooral om de boekhouding van de EMC en de ledenadministratie. Ben je enigszins handig met dit soort administratieve werkzaamheden, meld je dan bij ons aan. De telefoonnummers van het bestuur staan voor in het blad.



Het bestuur

Enterrun 2003

E M C 17-5-2003

We verzamelden in het club huis ten je daar was
Kreeg je een broodje en drinken. Toen echt iedereen
er was ging we lotjes trekken als je er had Moest je
naar de zijspan gaan . er was natuurlijk Ook weer
eens 2 politie bij en de geluidswagen mee toen we al
een tijdje gereden hadden was er in holten bij de
Poppe een plas pauze en we kregen daar ook nog
wat drinken .naar 10 min gingen

we weer en onderweg moesten we stopen want er
waren paarden los gebroken er was ook een moter
Weg gestuurd om dat hij op 1 wil reed en nog eens
veel te hard reed. En toen eten we aten patat en sla
en worteltjes en doperten en ijs na na toen naar een
disco.

Dat was niet zo leuk want ik kan niet tegen flits
lampen en harde muziek toen we gingen nog rond
gereden en we gingen weer eten broodje kroket en
een krentenbol en er kwam nog een muziekkorp .

Janita **sanderman**

VAN DE TOERCOMMISSIE

Sinds het verschijnen van de juni-editie van EMC-Allerlei zijn er niet zo gek veel toer-activiteiten geweest. Dit heeft met name met de vakantieperiode te maken gehad. Er zijn op de woensdag een paar Woensdagavondritjes en een Minitreffen geweest en op 5 en 6 juli de traditionele Klompenrit. Hoewel het niet echt aan het weer lag was de deelname hieraan matig te noemen. Volgend jaar beter.

Dit seizoen rest ons nog één officieel bij de KNMV aangemelde rit en wel de Zaterdagmiddagrit op zaterdag 13 september. Afgaande op de ervaring van de uitzetter, wordt dit een bijzonder mooie afsluiting van het toerseizoen. De rit is namelijk uitgezet door Gerard Freriksen. Vanaf 13.00 uur kan er ingeschreven en gestart worden. Kosten voor leden € 2,00. Het belooft goed weer te worden en voor de prijs hoeft je het niet te laten.

Voor 2004 heeft de EMC inmiddels al weer een opgave van de te organiseren toerritten aan de KNMV moeten doen. Voorgaande jaren werden alle grotere toerritten, zoals de Ganzenrit, de Zaterdagmiddagritten, de Klompenrit en de Minitreffens bij de KNMV aangemeld. Op basis van het aantal deelnemers moet de EMC dan (een jaar later) een geldbedrag aan de KNMV afdragen. Gezien het relatief geringe aantal deelnemers en het feit dat er ook nog een bedrag aan de KNMV betaald moet worden, is besloten om het aantal toerritten dat voor 2004 aangemeld wordt, te reduceren tot slechts de Ganzen- en de Klompenrit. Dit houdt uiteraard niet in dat er niet meer ritten georganiseerd worden. Maar de mogelijkheid om in 2004 eens wat anders of op een andere manier te organiseren is aanwezig. Suggesties zijn welkom. Kom eens langs in 't Kluphoes of e-mail naar de redactie.

Namens de Toercommissie,
Arie Eeftink

FAMILIEDAG 14 JUNI 2003

Om nog even terug te kijken naar de familiedag op 14 juni, kunnen wij als organisatie toch spreken van een geslaagde middag.

Het weer zat goed mee en zo te zien had er iedereen wel zin in, zelfs Henk ter Denge (de mas) ging helemaal uit zijn dak toen hij het grote spring kussen zag, hij was niet meer te houden tussen de jeugd. (Binnenkort gaat hij trouwens ook nog naar een pretpark)

De spelletjes voor de kinderen was een succes, de uitgezette rit voor de motorrijders verliep goed, de tap en de frituurpan deden het goed, het hooivork darten was ook weer een daverend succes, dit toernooi werd gewonnen door onze voorzitter Rolf Blank.

Op de tweede plaats eindigde de winnaar van vorig jaar Jan Schreurs uit Markelo en op de derde plaats eindigde ondergetekende.

De fiets tocht was minder succesvol, deze werd maar door een paar mensen verreden.

Misschien dat er volgend jaar nog meer deelnemers zijn voor deze fietsmiddag.

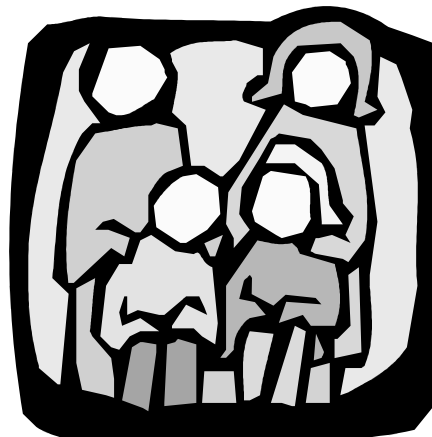
Zijn er nog andere ideeën of mensen die volgend jaar helpen voor deze middag, graag.

Wij zijn van mening dat deze middag voor herhaling vatbaar is

En bij dezen willen wij Tijhof Diervoeders bedanken voor het beschikbaar stellen van de stobalen en de vorken.

Tot volgend jaar.

Hans va'n 'n Helmus.



EEN RONDRIJDEN IN RIEMST.

Patrick en ondergetekende zijn naar België, Riemst, geweest voor een off the roadrit.

Patrick had deze rit eerder gereden en het zou een "stoere" rit worden. Er zouden zelfs verschillende routes zijn voor experts, randoneurs en quads. Dat belooft dus veel moois. Maar liefst zeshonderd rijders stonden er aan de start. We hoopten op een beetje regen voor de rit tegen de stof.

Nou, de regen is gevallen. Dat was te zien aan de motoren na de rit.

Marcel Vos en Henk Wesselink waren ook van de partij. Zondagsmorgens om zes uur stonden we klaar voor vertrek. Na 2,5 uur rijden stonden wij achter Maastricht in het dorpje Riemst.

Inschrijven en betalen voor de wedstrijd hadden we gedaan via de e-mail en internetbankierensuper makkelijk zo'n computer.

Alleen het betalen lukte niemand, behalve de fam. Slagers. En dat terwijl er sommigen toch accountants in de familie hebben zouden die geen verstand van computers hebben?

De e-mail en het geld waren overgekomen en dus konden meedoen aan de rondrit.

We zijn maar eens eerst gestart met een ontbijt (zelfs eten zat bij de prijs inbegrepen). Om 09.30 uur zijn we begonnen aan de rit. De bepijling in België is wel even wennen. Men spuit met een rode spuitbus gewoon de pijlen op het asfalt, stenen en bomen. Na twee kilometer asfalt gingen we met een flinke klim

de bush bush in. We waren nog geen tien minuten in het bos, ligt er al een quad op de kop in een afgrond. Handig zo'n ding.

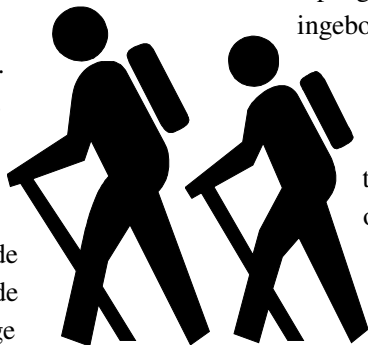
De vaart zat er aardig in. Henk en Marcel moesten even lossen. Verstandig, want het is wel handig dat iedereen z'n eigen tempo rijdt om ongelukken te voorkomen.

Deze rit had alles wat een off the road moest hebben, spekgladde klei, dikke stenen en ook los zand.

Er was ook een hill-climb ingebouwd. Maar die was goed te doen, toch wel

handig zo'n trial verleden.

De eerste ronde was druk, en toe slalommen tussen een klein dorp voor een



wel zo'n 300 motoren in de daar, tot onze verbazing, de paar niet noemenswaardige gingen weer op weg. Maar al snel konden zij ons al in de uitlaat kijken.

omdat iedereen tegelijk startte. Dat was dus af de rijders door. Na zo'n 50 km kwamen we in tankstop. De pompbediende kreeg overspanningsverschijnselen. Er stonden toch rij voor een beetje brandstof. Ook kwamen we heren Buis, Rikkert, De Baar, Palthe, en een rijders tegen. Zij hadden al getankt en

Negentig kilometer verder waren we bij start/finish. Tijd voor een knabbel en wat drinken. Dikke wolven pakten ze zich samen boven Riemst, er zat een ontzettende dikke bui aan te komen. Maar aangezien we niet van suiker zijn toch de motor weer aangetrapt. We reden achter de bui aan, want overal waar we kwamen was het strontje nat. Terwijl wij zelf droog bleven. De route zag er opeens heel anders uit. Het werd een stuk technischer. Na 2,5 uur skiën in de Belgische klei zat de rit erop. Super geslaagd. Motor ingepakt en even onszelf ietsie gewassen. Op naar de lunch, ook weer perfect geregeld. Met een gevulde maag konden we weer richting Enter.

Al met al een zeer geslaagde dag met hulde aan de motorclub in Riemst. Super goed georganiseerd.

Antoon Slagers

HARLEY HISTORIE

Het is dit jaar 100 jaar geleden dat het merk Harley Davidson werd geboren, nu een wereldwijd begrip binnen en buiten de motorwereld. Vandaar nu een stukje in ons blad over de historie van dit beroemde maar ook beruchte merk. Deze verjaardag is jongsleden augustus groots gevierd in Amerika waar onze voorzitter (namens de EMC) naar toe is geweest. Op het moment dat ik dit schrijf ga ik er van uit dat een verslag van deze motorreis nog in ons blad zal verschijnen.

Het was in het jaar 1903 dat de 21 jarige William S. Harley en Arthur Davidson het voor elkaar kregen om het eerste productie model van het later beroemde merk te presenteren, een eencylinder met een boring van 3-1/8 inch en een slag van 3-1/2 inch. Deze eerste motor was bedoeld als racemotor. De 'fabriek' te Milwaukee in Amerika was een simpel houten schuurtje met op de deur het opschrift "Harley Davidson Motor Company". Arthur's broer Walter kwam er later ook bij. Een van de eerste motoren werd gekocht door een schoolmaatje van hen genaamd Henry Meyer.

Op 4 juli 1905 wint een HD motor een 15 mijls race in een tijd van 19 minuten en 2 seconden, dit levert zoveel reclame op dat men het waagt om de eerste werknemer in vaste dienst te nemen. In 1906 werd een wat grotere werkplaats gebouwd en had men reeds 6 werknemers in dienst. Ook presenteert men de eerste catalogus waarbij men de firma de bijnaam "Silent Gray Fellow" gebruikt. Heden ten dage zijn de begrippen 'silent' en HD nou niet echt begrippen die bij elkaar horen.

De zaken gaan voorspoedig, het bedrijf groeit en in 1908 levert men de eerste HD aan de politie, het korps in Detroit rijdt HD.

In 1909 bouwt men de eerste V-twin met een hoek tussen de cylinders van 45 graden, nu het handelsmerk van HD. Het eerst V-twinblok had een cylinderinhoud van 49,5 kubieke inches (...cc) en leverde ongeveer 7 pk.

In 1910 worden in verschillende disciplines, zoals heuvelklims en lange afstands races wedstrijden gewonnen met Harleys. In de beginjaren ging men dus duidelijk op de sportieve toer, het begrip chopper kende men nog niet.

In 1911 komt men met het F-Head motorblok, wat tot 1929 het werkpaard van de Harleys zal blijven. In 1912 begint men al te exporteren naar Japan en is het dealernetwerk tot ca 200 gegroeid. Een jaar later word een echt fabrieks race team opgericht, men timmert duidelijk aan de weg en het gaat goed met het bedrijf.

Rond 1917 levert men ca 1/3 van de productie aan het leger, heeft men een eigen opleidingscentrum en begint met ook met het maken van Harley Davidson fietsen! Deze nul cc fietsen worden via de HD dealers aan de man gebracht.

In 1920 is HD de grootste motorfietsenproducent ter wereld, de Harleys worden verkocht door ongeveer 2000 dealers verspreid over 67 landen.

In de volgende jaren worden steeds weer nieuwe modellen ontwikkeld en ook blijft men actief in wedstrijden. Ene Joe Petrali schijnt een van de succesvolste dirtrack coureurs, op Harley, in de twintiger en dertiger jaren van de vorige eeuw te zijn geweest.

In 1929 komt men met het 45 cubic inch "Flathead" motorblok. Dit "platkop" blok blijft men tot 1972 gebruiken in verschillende modellen.

In 1935 word een Japanse motorfabriek opgericht die in licentie van HD motoren gaat bouwen, het resultaat is de Rikuo motorfiets. Ook wint Joe Petrali dat jaar alle 13 dirtrack races op Harley.

In 1936 komt men tevens met een motorblok van 61 kubieke inches, dit blok krijgt de bijnaam 'Knucklehead'. Later dat jaar komt men ook nog met een zijklepper van 80 kubieke inches.

In 1941 raakt Amerika betrokken bij WO II met als gevolg dat praktisch nog uitsluitend militaire motorfietsen gemaakt worden. Er worden ca 90.000 Harleys van het model WLA in legeruitvoering gemaakt.

In 1942 presenteerde men een boxer twin met cardanaandrijving a la BMW, een speciale legeruitvoering bestemd voor woestijngebruik. Echter omdat de oorlog in Noord Afrika eerder gestreden is dan ingeschat, word het contract door het leger opgezegd en worden er slechts 1011 van deze motor, met de typeaanduiding XA 750, geproduceerd.

In 1947 betreft men een nieuwe locatie aan de Capitol Drive te Milwaukee. Het is een voormalige propellerfabriek waar nu de Harleys gemaakt worden.

In 1948 komt men met een nieuw blok wat voorzien is van hydraulische klepstoters, dit blok krijgt ook weer een bijnaam: het 'Panheadblok'. Ook in het rijwielgedeelte zit vooruitgang, in 1949 worden de nieuwe Hydra Glide modellen voorzien van een telescoop voorvork.

In de decennia die volgen worden de wegmodellen steeds zwaarder en luxer uitgevoerd en strijd men ook vooraan mee in de Amerikaanse motorsport wedstrijden, zowel in de dirttrack als in de wegrace. Onder andere de beroemde 200 mijls race van Daytona word enkele keren gewonnen.

In 1970 presenteert men de XR 750 dirttrack racer, deze machine zal lange tijd de dirttrack wedstrijden beheersen. Ondanks dat Harley Davidson geen sportieve motoren gemaakt heeft voor de openbare weg heeft men toch heel wat successen behaald in de wedstrijd sport.

In 1981 kopen 13 managers van HD de firma op om het bedrijf in leven te houden, zoals elke onderneming kende ook HD een tijd waarin het allemaal wat minder ging.

Ook moet in 1983 de Amerikaanse regering HD te hulp komen door een giga importhelling te leggen op de geïmporteerde Japanse motoren van meer dan 700cc. Dankzij deze overheidssteun was het voor de Japanners onmogelijk om zware motorfietsen te slijten op de Amerikaanse markt, en dankzij deze actie bestaat het merk nu nog.

In 1983 word de HOG club (Harley Owners Group) opgericht, de grootste door een motorfabrikant gesponsorde motorclub. Na 6 jaar heeft deze club al 90.000 leden, nu zijn het er meer dan een half miljoen. Een echte motorclub kun je dit natuurlijk niet noemen. De EMC lijkt mij wel wat gezelliger en praktischer, je zult de ledenadministratie maar bij moeten houden.

Ondertussen is HD een merk wat vooral grote toermastodonten maakt en ook beroemd is vanwege de choppermodellen. Ook het ombouwen van HD tot choppers die barsten van het chroom word een ware cult. Deze zelfgebouwde motoren zijn vooral bedoeld om bijvoorbeeld in Daytona op het strand te parkeren. Ook in Europa treft je dit verschijnsel aan, met 'plakplaatjes' behangen figuren rijden ongeschoren en wild om zich heen kijkend rond, zich de 'Hemelse Engelen' waanend uit de film Easy Rider. Het woord motorclub word vaak in verband gebracht met groepen van dit type rijder.

Internationaal buiten Amerika heeft HD zich nooit op sportief gebied kunnen profileren. De Italiaan Walter Villa heeft wel drie 250 en één 350 cc wereldtitels in de wegrace behaald van 1974 tot 1976 op HD, maar dat waren feitelijk Italiaanse Aerschmacchi motoren. Door de Aerschmacchi fabriek op te kopen en een HD embleem op de tank van deze snelle tweetakten te plakken kon men de wereldtitel 'behalen'.

In 1984 word weer een nieuw V-twin blok gepresenteerd, het 1340 cc metende V2 Evolution blok word nu in de 5 zwaarste modellen ingebouwd.

In 1994 bouwt men echter, geheel tegen de Harley traditie in, toch een moderne wegracemotor voor in de supebike klasse. Uiteraard wel een V twin, maar voorzien van waterkoeling en dubbele bovenliggende nokkenassen. Met luchtkoeling en onderliggende nokkenassen kon immers natuurlijk nooit genoeg vermogen behaald worden. Ondanks deze voor HD begrippen uiterst moderne VR 1000 word het geen succes en het project verdwijnt met stille trom.

Vrij recent, in 1999, presenteert men een technisch grondig verbeterde versie van het luchtgekoelde V-twin blok, het Twin Cam 88 motorblok. Ondanks dat dit blok technisch gezien beter zal zijn dan zijn voorgangers heeft men natuurlijk weer gekozen voor een luchtgekoelde V-twin. Niet het topvermogen, maar het uiterlijk en het geluid bepalen immers of het echt Harleyblok is. Een Harley rijder wil geen blok dat loopt als een elektromotor.

Twee jaar geleden in 2001 boekte HD nog een opmerkelijk wapenfeit, de 17-jarig Jennifer Snyder (vast Nederlandse voorouders) won als eerst vrouw, en nog wel op een Harley, een dirttrack wedstrijd die meetelde voor het Amerikaanse kampioenschap.

Vorig jaar verbaasde HD de wereld met een compleet nieuwe motorfiets, de VRSCA V-Rod, vraag me niet wat al die letters betekenen. Welliswaar weer een V-twin, maar deze motor is toch duidelijk wat anders dan men van HD gewend is. Een watergekoeld blok op basis van het VR 1000 superbikeblok, met injectie en een vermogen van 115 pk, zo ongeveer het dubbele wat een HD normaal gesproken levert. Het is echter geen lichte en wendbare sportmotor maar een grote zware zeer langwerpige cruiserachtig motor, die ook qua vorm duidelijk afwijkt van wat HD normaal gesproken maakt.

Toch kun je wel lichte en wendbare Harley's kopen die ook nog een flinke dot vermogen leveren en die ook goed mee kunnen komen met de motoren die in de rest van de wereld gemaakt worden. Diegenen die pas de Superbikerace op Assen bezocht hebben, hebben kunnen zien wat je allemaal met de deze motor kunt uithalen. Stoppies en wheelies zijn een eitje, tenminste zo makkelijk leek het toen die stuntman het deed! Alleen hebben deze 'Harleys' geen Harley Davidson op de tank staan, maar Buel!

Erik Buel is een Amerikaan die wat jaren geleden op het idee kwam om de Harleyblokken eens grondig aan te passen zodat er een vermogen uitkomt dat een beetje bij de cylinderinhoud past. Nu is 90 pk voor 1000 cc nog niet echt veel, maar daar staat wel een zeer hoog koppel bij lage toerentallen tegenover. Zo groot, log en zwaar als een 'echte' Harley is, zo klein licht en wendbaar is een Buel. Hij bedacht namelijk ook een geheel nieuw type frame wat tevens de motortrillingen zeer beperkt door een zeer aparte parallelogram ophanging van het blok in het frame. Een Harley heeft namelijk nogal een beetje veel last van motortrillingen. Inmiddels heeft Harley het bedrijf van Erik Buel overgekocht en worden deze toch zeer aparte 'Harley Davidson' motoren door Harley zelf weer in de markt gezet onder de naam Buel. Nu wil het toeval dat onze eigen EMC voorzitter zo'n sportief Buel blok weer in een chopperframe heeft laten inbouwen. In een frame zonder achtervering, wat weer gemaakt is door een framebouwer uit Enschede. Hij is dus een van de weinigen op deze aardbol die met een relatief snelle 'Harley' chopper rond rijdt.

Harry Wolters

Een man rijdt 160 op de snelweg en wordt aangehouden door een agent. De agent zegt: "Meneer, ik hou u aan wegens te hard rijden. Mag ik uw rijbewijs zien?" De man zegt: "Ik heb geen rijbewijs agent." Zegt de agent: "Geen rijbewijs? Heeft u dan wel papieren van deze auto?" Zegt de man: "Nee, die heb ik niet want deze auto is niet van mij. Ik heb hem gestolen, maar ik geloof dat ik wel wat zag toen in mijn pistool in het handschoenenkastje legde." De agent, verbijsterd: "U rijdt bewapend met een pistool in een gestolen auto?" Zegt de man: "Ja, die had ik nodig op die vrouw dood te schieten van wie ik deze auto heb gestolen. Haar lichaam ligt in de kofferbak." Het wordt de agent nu te veel en hij roept assistentie in. Binnen de kortste keren is de automobilist omsingeld door een horde gewapende agenten en de hoofdagent loopt naar hem toe. De hoofdagent vraagt naar zijn rijbewijs en de man haalt zijn rijbewijs uit zijn binnenzak. Dan vraagt de hoofdagent naar de autopapieren en de man laat ze ook zien en die zijn ook in orde. Dan vraagt de hoofdagent of hij in het handschoenenkastje mag kijken en ziet dat daar geen pistool ligt. Tenslotte vraagt hij of hij in de kofferbak mag kijken en ziet een lege kofferbak. Dan zegt hij tegen de man: "Ik heb van deze agent gehoord dat u gewapend met een pistool, zonder rijbewijs met een lijk in de kofferbak in een gestolen auto reed. Hoe kan dit?" Zegt de man: "Ik durf te wedden dat die fantast u ook nog vertelde dat ik te hard reed."

REGGERIT 10 JANUARI 2004

OPROEP aan alle LEDEN

De tijd vliegt, de mais is alweer van het land en over enkele maanden, op 10 januari 2004 om precies te zijn, start alweer de volgend Reggerit. De Enduro die meetelt voor het Nederlandse kampioenschap Enduro. Ondanks dat het weer een 'gewoon' eendaags evenement is, moet er uiteraard wel weer enig werk verzet worden. Vandaar dat alle hulp weer welkom is. Dus geef je op als helper zodat we er weer een gezellig en geslaagd EMC evenement van kunnen maken.

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

Wil donderdag en/of vrijdag ervoor wel helpen Ja / Nee

Wil zaterdag 10 januari 2004 wel helpenJa / Nee

Wil maandag 12 januari 2004 wel helpen. Ja/Nee

Naam

Adres

TelefoonnummerE-mail.

GSM nummer



De Enduro commissie

MODELBOUW MOTOREN

Na een bezoek gebracht te hebben bij de Firma BEVRO in Daarleveen, een groothandel in modelbouw met oa motoren kwam ik op het idee een oproep te plaatsen in ons clubblad van de EMC.

Ik ben een fervent modelbouwer van met name schaalmodellen van motoren. Dit is een hobby die nogal wat geld kost. Ik kwam toevallig achter de naam van deze groothandel en ben eens gaan kijken. De Firma heeft een enorme collectie aan schaalmodellen en is uiteraard goedkoper dan de normale hobbyzaak. Maar het probleem is dat de firma alleen aan winkels of verenigingen mag verkopen en niet rechtstreeks aan particulieren.

Om dit probleem te omzeilen zei de eigenaar dat hij bereid was om de leden van onze vereniging (EMC) gebruik te laten maken van een klantenkaart waardoor deze bij hem schaalmodellen kunnen kopen.

Als er leden zijn die geïnteresseerd zijn in een klantenkaart laten ze zich dan bij mij opgeven zodat ik met een lijst met leden van de EMC bij de firma BEVRO langs kan gaan.

Kosten aan de klantenkaart zijn er niet aan verbonden.

Belangstellenden kunnen zich opgeven bij Hans Geerlink, telefoon 0546-821577 of per e-mail, jhmgeerlink@home.nl

OPSTAPPEN TIJDENS DE GENGELAVOND

Tijdens de laatste Gengelavond hebben veel kinderen, volwassenen durfden kennelijk niet, een rondje achterop een motor of in het zijspan mee mogen rijden. Het bestuur dankt de vrijwilligers die geheel voor eigen kosten dit mogelijk hebben gemaakt. Weer een geslaagde EMC activiteit.

Echter, wij hebben opmerkingen gekregen over het feit dat de kinderen geen beschermende motorkleding droegen. Ondanks dat met de rijders vooraf zeer duidelijk afgesproken was dat extra voorzichtig gereden zou worden, zijn wij het met deze opmerking gewoon eens.



Uiteraard hebben we nu nog geen idee wat we volgend jaar met de gengelavond gaan doen. Als we weer een achteropstapritje doen, dan zullen we moeten zorgen voor motorkleding voor de kinderen.

Zelf dragen we het immers ook.



Het bestuur.

VMT CURSUS 14 AUGUSTUS 2003

Het was ongeveer in 1980 dat ik mij meldde bij rijsschool Leus in Almelo voor mijn eerste motorrijles. In Enter kon dat destijds nog niet want de toenmalige Enterse rijsschoolhouder "Kartelsboer" beschikte niet over een lesmotor.

De instructeur bij Leus begon met de vraag of ik al tweewielerervaring had. Nadat ik hem verteld had dat ik over een jarenlange brommerervaring beschikte, en op dat moment crosste op een 125 cc Honda haalde hij opgelucht adem en mocht ik direct vertrekken. De mondelinge aanwijzingen die hij vooraf gaf gingen over de te rijden route door Almelo, niet over de verkeersregels of zo. Wim Slagers was er ook bij en samen reden we de poort uit, de instructeur er met een autootje achteraan. In de eerste bocht schraapten de voetsteunen al vonkentrekkend over het asfalt. We reden op 450 cc choppertjes met een grondspeling van ca 3 cm. Het autootje begon direct te tuuteren en te knippen. Met enige stemverheffing leerde de instructeur ons dat er geen vonken getrokken mochten worden. Oké, we zullen nog kalmer rijden. Na ca 3 km begon het autootje weer te tuuteren en te knippen, volgens de instructeur reden we nu weer veel te snel over de rechte stukken. Volgens ons niet en na een onbeslist welles nietes spelletje mochten we weer verder rijden. Echter het autootje bleef maar tuuteren en knippen, wat zou er nu weer zijn? We trokken geen vonken en reden exact 50 km/uur. Afijn, toch maar weer gestopt en opnieuw een welles nietes spelletje over de snelheid waarmee al dan niet gereden zou zijn. Wat bleek, de choppertjes waren voorzien van een mijlenteller waardoor we dus precies 50 mijl per uur hadden gereden, wat ca 80 km/uur is! Afijn, na enkele lessen mocht ik op voor het examen. Uiteraard heb ik toen ook geen vonken getrokken en netjes 30 mijl per uur gereden en na een kwartiertje mocht ik terug naar De Kei. Volgens de examinator kon ik het wel.

Ik kreeg dus een rijbewijs terwijl ik noch in de les noch tijdens het examen bijvoorbeeld harder dan 50 km/uur had gereden omdat we nooit buiten de bebouwde kom waren geweest, de 80 km/uur tijdens de eerste les niet meegerekend. Niet echt een gedegen opleiding dus. Maar zo ging dat toen overal. De verkeersregels had je immers al geleerd tijdens de autorijles, het motorrijbewijs was een beetje een formaliteit.

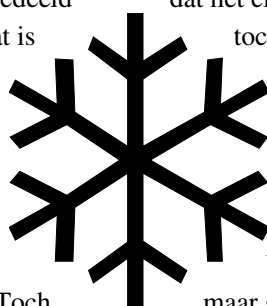
Een week nadat het vorige clubblad uit was belde de huidige Enterse rijsschoolhouder Alwie Otten naar 't Kluphoes dat hij de beschikking had over een forse som subsidie van de gemeente Wierden die beschikbaar was om een Verhoogde Motorvaardigheids Training te kunnen volgen. Deze cursus werd georganiseerd door hem en nog wat rijsschoolhouders uit de omgeving. Zij noemen zich MIG-Twente, wat staat voor Motor Instructie Groep Twente. Zodoende kon er voor slechts 50 euro worden deelgenomen

aan een VMT op het circuit van het Politie Verkeers Instituut te Lelystad. Zonder subsidie zou dit ca 190 euro moesten kosten.

Gezien deze acceptabele prijs, mijn zeer beperkte rijopleiding en last but not least, de mogelijkheid om eens lekker op een circuit te rijden, heb ik mijzelf dan ook aangemeld evenals nog een aantal EMC-ers. Samen met Johan Hinseveld toog ik naar Lelystad de 14e augustus. Dit zou de leukste en leerzaamste dag dit motorseizoen worden. De fijne kneepjes van het remmen zouden ons worden bijgebracht, onze motorbeheersing zou toch minstens met de helft toenemen en als toetje zouden we onze bochtentechniek nu eens echt in praktijk kunnen brengen op een afgesloten circuit, voorafgegaan door ervaren instructeurs die dit tot in de puntjes beheersten.

Op het circuit aangekomen bleek dat de MIG een gat in de markt had aangeboord, het was volle bak met 42 deelnemers. Ook de PR bleken ze goed geregeld te hebben want er was ook een TV ploeg van TV-Oost.

Tijdens het welkomswoord werd medegedeeld Johan aan, hoezo helaas geasfalteerd, dat is komen toch niet om te crossen of om bedoelde dat er daags ervoor een vlak natuurlijk, maar ook spekglad vloeibare verse teer op lag! waardeloos. Tot onze verbazing werd snipperdag is genomen het geld is naar huis gaan of we kunnen meedoen. Toch



dat het circuit helaas geasfalteerd was. Ik keek toch ook de bedoeling van een circuit. We te speedwayen of zo. Nee, men **nieuwe** asfaltlaag opgelegd was. Mooi doordat er nog een dun laagje half #%*#@&\$grrrrrrrrr, is dat even het niet afgelast!!! Daar sta je dan, de betaald en je bent ter plekke. We kunnen maar gebleven, misschien valt het mee.

Ondanks dat het een Verhoogde Rij Opleiding betrof begon het met een stukje basistheorie over zaken als de juiste beschermende kleding en inspectie en onderhoud van de motor. Voor de meesten natuurlijk oude koek maar er bleek toch een optimist te zijn die gekomen was in spijkerbroek en T-shirt. Volledig terecht werd deze persoon uitgesloten van verdere deelname. Op het inschrijfformulier stond duidelijk dat beschermende motorkleding verplicht was, dus ook hij kon dit weten. Dit theoriegedeelte duurde vrij lang, mede omdat het van TV-Oost een paar keer overnieuw moest.

Eindelijk mochten we dan het circuit op, keurig reden we stapvoets achter de instructeurs aan die ons opstelde op een klein slingerpaadje binnen in het circuit. Inderdaad, het asfalt was nog kakelvers en zag er niet bepaald bijterig uit. Toen we daar stonden gingen de instructeurs met elkaar in vergadering, en na ca 10 minuten werd ons uitgelegd dat we begonnen met motorgymnastiek. Een instructeur liet zien dat je rustig het stuur los kon laten en wild kon zwaaien met armen en benen terwijl de motor gewoon rechtdoor bleef gaan. Wat zou het autootje van Leus gigantisch getueterd hebben als ik dat had gedaan tijdens de les, ha ha.

Vervolgens mochten we met de hele groep achter de instructeur aanrijden en mochten zelf motorgymnastiek doen, alles wat hij deed moesten wij nadoen. Met losse handen rijden, in dameszit met beide benen aan een kant van de motor, staan op het zadel, je kon het zo gek niet bedenken of wij deden het. Alleen het rijden terwijl je met je linkerhand het stuur aan de rechterzijde vast moest houden beviel mij niet zo. Zodra ik met links het gashandvat beetpakte duwde ik onbedoeld met mijn handpalm of pols op de 'on-off-schakelaar', waar je dan immers overheen reikt. De motor sloeg onverwachts af, mijn trouwe kawa remde af op de motor waardoor ik naar voren werd geduwd tegen het stuur aan terwijl ik dit slechts met mijn linkerhand het gashandvat rechts vasthield, en dus niet snel de koppeling in kon

knijpen!!!! In één seconde had ik 23 jaar motorervaring nodig om overeind te blijven. MIG bedankt, nu weet ik tenminste hoe je het stuur **niet** moet vasthouden.

Daarna moesten we keren op de weg binnen een breedte van ca 7 meter en slalommen tussen pionnen door. In onze groep, nu ging het wel in kleine groepjes, had niemand daar moeite mee behalve een cursist op een Suzuki TL 1000 S. Het keren op de weg lukte hem niet goed omdat de motor begon te bokken. Met mijn kleine en wendbare 600 cctje stelde deze oefeningen niet veel voor.

Het bleek dat je ook wel over het verse asfalt kon rijden zonder direct onderuit te slippen maar echt betrouwbaar leek het niet. Je kon precies de sporen zien waar gereden was, zoveel teer lag er nog op.

Na bijna de hele morgen besteed te hebben aan oefeningen die je nu geloof ik al tijdens het examen onder de knie behoort te hebben gingen we naar de 'speeltuín'. Een pleintje met wat paaltjes om tussendoor te slalommen en wat heuveltjes van ongeveer één meter hoog die bestraat waren met klinkers. Daar mocht je gewoon recht overheen rijden. Er waren twee heuveltjes vlak achter elkaar die redelijk afgerond waren, daar kon je gewoon overeen rijden, en een langwerpige die achteraan met een scherpe knik, ca 45 graden, ineens omlaag ging. Alwie deed het voor en ik zag dat hij net niet met zijn uitlaat de scherpe knip raakte. Omdat men mij niet kon garanderen dat ik niet met mijn volle kuip de knik zou raken zodra het voorwiel hier overheen is, heb ik dat maar niet gedaan.

Opeens riep men dat er een wijziging in het programma was en we in twee groepen het circuit opgingen. Johan en ik sloten ons uiteraard direct aan bij de eerste groep die het circuit opging terwijl de andere groep mocht spelen op de heuveltjes. Dit deden we ook weer bij de volgende groep, laat die anderen maar op de heuveltjes spelen vonden we, maar het bleef een sof. Vooraf werd door de instructeur die voorop reed geroepen dat we niet mochten inhalen en dat hij de circuitlijnen ging rijden en niet de lijnen die je normaal gesproken op de openbare weg rijdt in een bocht. In een zeer matig tempo reden we eindelijk over het circuit en ik lette goed op wat de juiste lijnen zouden zijn. De instructeur reed op een felrode Suzuki TL 1000 S, echt wel een fiets om mee op het circuit te rijden. Ik hoopte tegen beter weten in dat het circuitrijden toch leuk zou kunnen zijn, ondanks het kakelverse asfalt. Tot mij verbazing werd het tempo na enkele ronden niet een beetje opgevoerd, misschien was dat ook wel beter met dit flut asfalt. Als kreupele kippen reden we door de bocht. De lijnen die de TL-buis reed leken mij trouwens niet handig. Hij reed gewoon zo wijd mogelijk via de buitenbochten. Het licht wat voorop reed bleef langs de buitenrand van het asfalt rijden totdat hij als het ware in het verlengde zat van het rechte stuk na de bocht. Dan stuurde hij op het allerlaatst naar binnen zodat hij via de binnenkant van de bocht het rechte stuk opreed.

Afijn, het morgendeel zat erop en we gingen naar de kantine om te lunchen.

Na het eten werd in kantine een toelichting gegeven op een bord over het circuitrijden, het was inderdaad de bedoeling om zo lang mogelijk langs de buitenrand van de bocht te rijden.

Na de schaft begonnen we met de remproef. Eerst deed Alwie het voor. Hij liet zien dat je met de voorrem harder kunt remmen dan met de achterrem. Zonder enig respect voor zijn achterband trapte hij vol op de achterrem en met stilstaand achterwiel schoof hij over de baan. Gelukkig voor zijn achterband was het kakelvers asfalt en kwam er geen rook van de band.

Vervolgens gingen we weer uiteen in groepjes om zelf de remproef te oefenen. We mochten van onze instructeur naar de pionnen rijden en op de plek gaan staan waarvan we dachten dat hij vanaf 50 km/uur stil zou komen te staan. Ik deed een beetje gemeen en reed met 50 km/uur naar de pion, remde zo hard ik durfde op het nieuwe asfalt, merkte daarbij dat bij goed wat druk op het wiel er toch behoorlijk wat grip was en stond vlot stil, en ging precies staan bij de plek waar ik tot stilstand gekomen was. Daar kwam de

instructeur aan sjeezen, hij remde en reed zo maar voor mij langs. Terecht merkte hij op dat ik zijn remweg veel te kort had ingeschat!!!

Nu mochten wij het doen terwijl de instructeur nabij het rempunt stond. Ik wist inmiddels dat het nieuwe asfalt met remmen toch veel grip bood en ik stond nog eerder stil dan de eerste keer terwijl het achterwiel een klein beetje omhoog kwam. Ik verwachtte een forse pluim vanwege mijn korte remweg, maar oei kreeg ik me toch een uitbrander. Het is geen noodstop wat we doen, je moet veel zachter remmen, riep de instructeur. Ook Johan maakte een stoppie en ik kon enig leedvermaak niet onderdrukken toen ook hij de baard eraf kreeg. Rem dan ook niet zo hard.

Daarna oefenden we remmen en uitwijken. Je moest eerst remmen, dan de rem loslaten en daarna uitwijken. Tijdens de uitwijkmanoeuvre de rem vasthouden was fout tot mijn verbazing, toch wat geleerd vandaag.

Vervolgens gingen we weer naar de speeltuin waar we een hele tijd moesten wachten en de instructeurs het kennelijk niet met elkaar eens waren wat er nu kwam. Ongeveer 20 minuten waren ze met elkaar in gesprek terwijl de hele groep maar een beetje stond te wachten. Uiteindelijk bleek dat we met de hele groep tegelijk het circuit op gingen. Tot mijn verbazing had men gemakshalve de pionnen van de voorgaande oefeningen gewoon op het lange rechte eind laten staan. Met serieuze snelheden sjesden we tussen de pionnen door, die af en toe hoog door de lucht vlogen.

Bij de haakse bocht bij het uitrit van de speeltuin stond rijschoolhouder Talen wild te zwaaien met zijn armen en hij schreeuwde ook van alles, aan zijn mond te zien. Horen doe je dat uiteraard niet als je aankomt rijden op een motor. Een stuk voor de bocht had men een houten balk dwars op de weg gelegd en daar mocht je kennelijk overheen rijden als je toch een nieuwe kuip wou of zo, zo'n balkje kan immers na je voorwiel mooi omhoog springen tegen je kuip aan. Ook lag er een autoband naast om overheen te rijden. Sommigen deden dat en dan sprong de band uiteraard een eindje weg. Sommigen kregen hem zelfs aan het 'kuulen'. Aan die flauwekul heb ik niet meegedaan. Dat doe je toch niet tijdens het vrij rijden. Een band over de baan laten 'kuulen'. (*Kuulo Malo zou zich in zijn graf omdraaien.*)

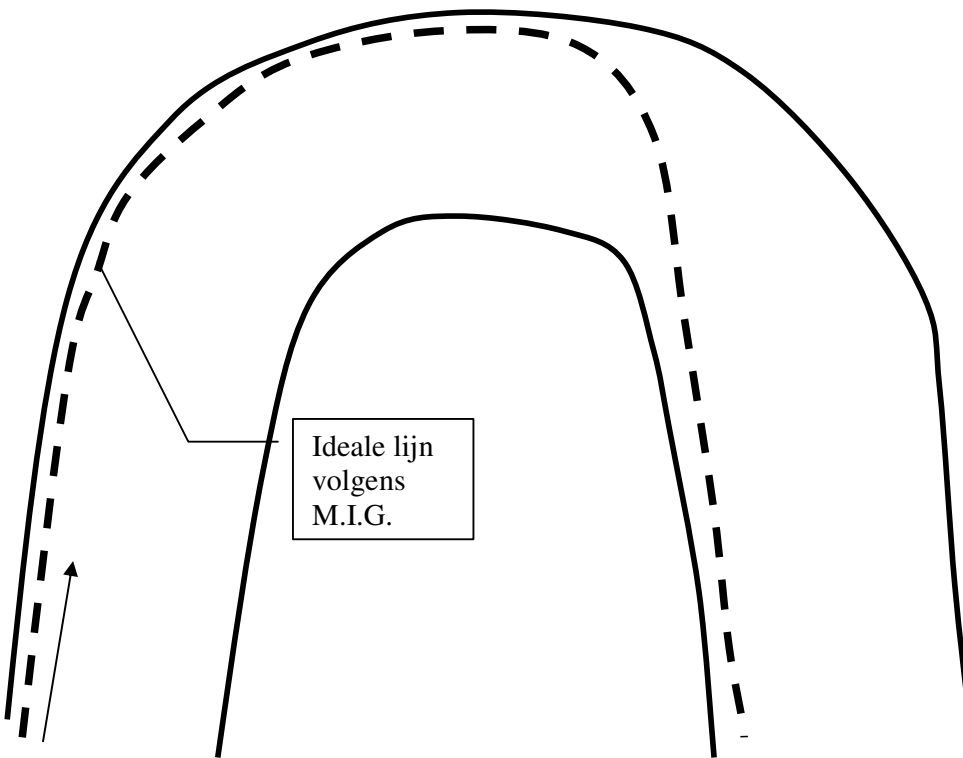
Nou ja vrij rijden, je mocht weer niet inhalen behalve op het lange rechte stuk. Nou, ik wil het wel toegeven, ik heb ingehaald als dat mij uitkwam. De baan was breed genoeg en er waren geen tegenliggers. Ook heb ik op een gegeven moment mijn eigen lijnen gereden, gewoon van buiten aansnijden, op het juiste moment naar binnen en dan soepel door de bocht en weer uitkomen aan de buitenzijde. Ik weet dat als je te vroeg insteekt dat je dan te ver naar buiten uitkomt en dat je bij een blinde bocht dan minder overzicht hebt. Echter als je helemaal buiten langs rijdt zoals gedemonstreerd dan heb je geen enkele ruimte om wijd te gaan. Ga je wijd dan zit je immers al direct naast de weg. Ook heb je een probleem als de bocht toch wat scherper is dan je dacht, ook dan zit je er gelijk naast, tenzij er een vangrail zit die dat voorkomt, ahum. Bovendien moet je zo ook veel extra meters afleggen. Een rijder die met een groep meerijdt en deze lijnen aanhoudt moet dus extra veel zeilen bijzetten, dit terwijl hij ook nog eens vlak langs de buitenrand van de bocht rijdt!!! Maar ja wie ben ik. Mijn visie zal wel niet deugen.

Afijn, ik zag dat Johan al na twee rondjes de motor aan de kant zette en het circuitrijden liet voor wat het was. Ik heb nog een paar rondjes meer gereden maar zonder plezier. De grip van het asfalt was niet in te schatten. Ook was het niet overal even stroef, of glad net hoe je het noemt. De grip was enigszins vergelijkbaar met die in de regen, en dit met stralend weer. Wat een sof. Nee die 50 euro was het absoluut niet waard, laat staan 190 euro. Met benzine erbij zit je dan toch op ongeveer 500 ouderwetse guldens om wat oefeningen te doen die je op elk willekeurig parkeerterrein kunt en wat rondjes op een gladde baan. Dat zo'n cursus voor iedereen zinloos is wil ik niet beweren, de journaliste van TV-Oost vertelde aan het

eind van de TV reportage trots dat ze wel degelijk wist hoe je je moet kleden alvorens op een motor te stappen. Waarna ze vervolgens haar goedgekeurde helm opzette en zonder de kinband te sluiten wegreed!!!!!!!

Wel kreeg bijna iedereen, sommigen hadden pech en kregen dit niet, een bewijs van deelname wat korting bij een aantal verzekeringsmaatschappijen kan opleveren.

Harry Wolters



Een blondje belt haar echtgenoot op zijn mobieltje. Blondje: "Ik heb een probleem!" Echtgenoot: "Zeg het maar." Blondje: "Ik heb net een puzzel gekocht maar ik kom er niet uit!" Echtgenoot: "Is ie dan zo moeilijk?" Blondje: "Ja, ik weet niet waar ik moet beginnen, alle stukjes puzzel lijken op elkaar!" Echtgenoot: "Wat is het plaatje op de deksel van de puzzel?" Blondje: "Een rode haan, maar ik kom er echt niet uit." Echtgenoot: "Wacht even, ik kom er zo aan, dan doen wij hem samen!" Even later komt de echtgenoot binnen. Echtgenoot: "En waar is die puzzel van je?" Blondje: "Hij ligt hier op tafel..." (er valt een diepe stilte). Dan een diepe zucht.... Echtgenoot: "Oké we pakken het als volgt aan. Jij stopt alle corn flakes terug in de doos en ik vergeet het hele incident."

KALENDER EMC 2003

DAG	MAAND	ACTIVITEIT	START/BEGIN
Zaterdag	29 november	Sinterklaasmiddag	15.00 uur
Zaterdag	10 januari 2004	Reggerit	Vroeg

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:

Kawasaki GPX-600-R

Bouwjaar 1994

Km-stand ca 24.000 km

Vraagprijs: € 1.950

Info: Harry Wolters 0547-383072 of harry.wolters@home.nl

Husqvarna 610

Bouwjaar 1996

Vraagprijs: € 2.800

Info: Hans a/d Stegge 0547-383110

BIJZONDER

Vlgonen een oznrdeek op een Eglnese uvinretsiet mkaat het neit uit in wlkee vloogdre de ltteers in een wrood saaln, het einge wat blegnaijrk is is dat de eretse en de ltaatse ltteer op de jiuitse patals saaln. De rset van de ltteers mgoen wllikueirg gpletaast wdoren en je knut vrelvogens gwoeon lzeen wat er saalt. Dit kmot odmat we neit ekle ltteer op zcih lzeen maar het wrood als gheel.

GEZINS UITBREIDING

Wij feliciteren

Antoon, Hilde en Rick Slagers
met de geboorte van hun
dochter en zusje:
Hermannna Johanna Maaike
op 1 augustus 2003

