



**23e REGGERIT 10-01-2004**

**LEDENVERGADERING 28-01-2004**

**E.M.C.-ALLERLEI**

**No. 4, december 2003**

**BESTUUR:**

Voorzitter:	R. Blank	Dorpsstraat 109	Enter	Tel:	06-48332128
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

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

Een gezinslidmaatschap omvat een echtpaar met 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](mailto:harry.wolters@home.nl)  
 A. Eeftink, Hooiland 171, Wierden e-mail: [aeeftink@worldonline.nl](mailto:aeeftink@worldonline.nl)  
 M. Kuipers, Dr. Stokkersstraat 31, 7462 AD Rijssen

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

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

**OPENINGSTIJDEN** Woensdag: 19.30 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.**

<b>TOER:</b>	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		

<b>BELGIË:</b>	H. Wolters	0547-383072	G. Lankamp	0547-381711
	B. Maneschijn	06-51563529	G. Freriksen	0547-381484

<b>ENDURO:</b>	P. Kuipers	0547-382168	H. a/d Stegge	0547-383110
	A. Slagers	0547-384332	J. Rutjes	0547-382586

<b>CROSS:</b>	P. Kuipers	0547-382168	J. Slagers	0547-383787
	A. Slagers	0547-384332	A. Kamphuis	0547-382593

<b>TRIAL:</b>	E. Wolterink	0547-384042	A. Kuipers	0547-383260
			J. Hinseveld	0547-383103

<b>KLASSIEKE</b>	H. Wolters	0547-383072		
------------------	------------	-------------	--	--

<b>DEMO RACE</b>	H. ten Berge	0547-381126		
------------------	--------------	-------------	--	--

<b>VETERANEN en</b>	R. Mensink	0547-381318	H. Wolters	0547-383072
---------------------	------------	-------------	------------	-------------

**KLASSIEKERS:**

<b>ENTERRUN:</b>	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

<b>BEHEER KLUPHOES:</b>	db M. v.d. Riet	0547-385443	db H. a/d Stegge	0547-383110
	db H. ter Denge	06-29536751		

## VAN DE REDACTIE

Hier ligt alweer de vierde EMC-Allerlei van 2004, net gelukt voor het eind van het jaar. Hij is weer goed gevuld met diverse verhalen en oproepen. Twee zaken staan al vrij snel te gebeuren, de Reggerit op 10 januari en daarna op 28 januari de ledenvergadering. Dit keer ook twee reacties op een verhaal in de vorige EMC-Allerlei, mooi laat je mening maar horen. Het binnenblad met namen en telefoonnummers heeft ook wat wijzigingen ondergaan ten teken dat er weer vers bloed in het organiserend deel van de EMC is gestroomd, mooi. Verder nog een paar vakantieverslagen van EMC leden. Ook heeft zich een nieuwe kandidaat gemeld om de taken van Bert over te nemen als penningmeester, dit zal op de ledenvergadering formeel zijn beslag krijgen. Al met al een dik Allerlei deze keer. Veel leesplezier toegewenst, en klim in de pen of toetsenbord voor de volgende editie.



De redactie.

## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord van de Vice-Voorzitter	4
Reactie op VMT cursus 14 augustus 2003	5
Baskenland 2003	6
Interview met wereldkampioen ss600 chris vermeulen	11
Dart-team?	15
Rondje dolemieten (italië)	16
Klassieke demo race	18
Verhoogde motorvaardigheids training	21
Inschrijving voor het harzweekend 6 t/m 9 mei 2004	22
Zuid afrika	24
Kalender emc 2004	26
Gezinsuitbreiding	26

## REMINDERS

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

**COPY VOOR DE  
VOLGENDE EMC-  
ALLERLEI  
INLEVEREN VOOR  
20 februari 2004  
BIJ DE REDACTIE**



## VOORWOORD ANTOON SLAGERS

Tja, nu eens een voorwoord van de vice voorzitter.

Ik heb begrepen dat onze voorzitter (die veel beter is in deze dingen) ziek op bed ligt en niet in staat is om een voorwoord te schrijven.

Vanaf deze kant namens iedereen natuurlijk van harte beterschap.

Meestal begint het voorwoord met het doornemen van de agenda, maar ik weet eigenlijk helemaal niet wanneer dit blad weer uitkomt, en weet dus ook niet wat er al wel en niet gebeurd is. Ik moet me daarom daar maar een beetje mee op de vlakte houden.

Woensdag 28 januari is er in elk geval weer de jaarlijkse LEDENVERGADERING, behalve nuttig is deze avond ook altijd gezellig, dus kom allemaal.

Nu heb ik ook nog wel een beetje info over de REGGERIT, die op 10 januari a.s. zal plaatsvinden.

We doen het noodgedwongen een beetje anders dit jaar, doordat Patrick dit jaar de zes daagse heeft gereden in Brazilië en Wim van 'n Kops het minder wilde maken moesten er andere mensen worden benaderd en dat is gelukt.

Deze jongens hebben ook gelijk de opzet veranderd en dan niet van de enduro maar van de voorbereiding ervan, en als ik zo een beetje mee kijk dan gaat dat allemaal prima lukken.

Ik denk dat het een blijvertje is voor de komende jaren. Er zijn al bruggen gemaakt, alle boeren zijn al benaderd dus we gaan er weer voor. We zijn in de aankomende weken en de dag zelf natuurlijk weer veel vrijwilligers nodig, dus als je een keer een bere gezellige dag mee wilt maken meld je snel aan. Opgeven of vragen van wanneer of waarmee je kunt helpen kun je bij Patrick Kuipers, Jos Rutjes of bij Hans ad Stegge terecht (of opgaveformulier achter in dit blad).

Eigenlijk wel bij iedereen... als je het maar doet.

Zo dat was dat, rest mij alleen nog te zeggen rij voorzichtig.

Kom een keer langs in ons, dus ook jou, clubhuis voor een gezellig gelul aan de stamtafel.

Ik hoop dat dit het laatste voorwoord van mij is want dat betekent dat de voorzitter weer present is.

Tot slot wens ik jullie goede feestdagen en een gezond 2004.

Antoon Slagers



Er zit een man aan de bar. Opeens haalt hij zijn glazen oog uit z'n kas en keilt 'm tegen de ruit. Het glazen oog stuitert terug op de bar en de man doet hem weer in. "Wat doe je nou?" vraagt de man naast hem. "Ik kijk even of m'n fiets er nog staat."

Een man kwam thuis met twee grote emmers koemest voor de tuin, die hij had gehaald bij een boer uit de buurt. "Waar is dat voor," vroeg zijn zoontje van zes. "Voor de aardbeien," zei de man. Het zoontje staarde hem aan en zei toen: "Ik heb ze liever met slagroom, mag dat ook?"

## REACTIE OP VMT CURSUS 14 AUGUSTUS 2003

Graag wil ik als een van de deelnemers aan de vmt dag reageren op het verhaal dat is geschreven door jullie clublid Harry Wolters.

Ik moet heel eerlijk zeggen, het asfalt was niet de meest optimale ondergrond om eens flink uit je dak te gaan op je motor.

Maar ik wil wel even kwijt dat Harry niet zo negatief hoeft te reageren hierop want vooraf is gezegd door de MIG dat er nieuw asfalt op het circuit is gekomen en dat dit niet is medegedeeld aan de MIG. De instructeurs kwamen hier pas achter op het moment dat ze arriveerde in Lelystad. En zoals gezegd door Harry bleek later dat de gladheid nog best meeviel, het circuit was nog best te pesten met de motoren. Er is op de hele dag onder de 42 deelnemers niemand onderuit gegaan als gevolg van het nieuwe asfalt. Genoeg nu over het asfalt. Verder met de andere leerzame en leuke momenten.

De motorgymnastiek was voor alle deelnemers op vrijwillige basis dus mocht het zo zijn dat je een bepaalde oefening niet durfde of niet kon doen was je dit niet verplicht. Zo kon ik bijvoorbeeld niet goed gaan staan op de motor en dan met losse handen rijden omdat bij mijn Shadow dit niet erg prettig was, dus heb ik deze oefening niet gedaan. En dit geldt natuurlijk dan ook voor Harry, hij had dus de handverwisseling aan het stuur niet hoeven doen. Dus vind ik dat Harry niet op de instructeurs moeten mopperen maar eens bij zichzelf te raden moet gaan. Daarna de andere oefeningen zoals slalom. Welnu heeft Harry misschien de pech dat ik bij hem in het groepje zat en helaas moet mededelen dat ik alleen hem de hele dag heb horen klagen. Maar ik moet er wel bij vermelden dat jullie Harry het niet deed zoals werd uitgelegd door de instructeurs. De slalom ging te hard. En de remproef leek er helaas niet op mede omdat er niet geluisterd werd naar de instructeur.

Dan naar de speeltuin, hier waren inderdaad een paar bulten na elkaar waar we overheen mochten rijden de twee eerste bulten noemde ze de kamelenrug omdat er twee kort achter elkaar stonden. Kijk hiervoor op de website van de MIG (<http://www.mig-twente.nl/>) voor foto's. Na een zeer korte bocht naar links kwamen we op een soort van tafel met een zeer steile afrit. Hier gingen dames met toer en sportmotoren, heren met Goldwings en supersportmotoren af, dus waarom zou jullie Harry dan met zijn trouwe kleine wendbare kawa er niet af kunnen.

Na de lunch de bochtentechniek. Inderdaad werd er zeer rustig gereden omdat elke deelnemer dan kon zien hoe de instructeur de bocht instuurde. We werden inderdaad gezegd de buitenkant van de bocht aanhouden tot je door de bocht kijkend het rechte stuk kon zien en dan insturen. Dit is niet wat je ziet tijdens de TT van Assen hier sturen ze anders de bochten in, maar dit is met een ander doel. Hier gaat het erom hoe snel kan ik die bocht nemen en niet met het doel om zo veilig mogelijk door de bocht te komen wat uiteindelijk het doel van de MIG is. Want deze techniek is namelijk toegepast op de tweede dag van deze cursus op de openbare weg, waar we Harry helaas gemist hebben. Wat we daarna hebben gedaan was ook een hele fijne ervaring, over de houten balk rijden. Ik weet nu wat mij te wachten staat als er op de openbare weg iets op de weg ligt en ik dit niet meer kan ontwijken en hier dus overheen moet rijden. Even voor Harry de balk kwam niet omhoog, hij bleef braaf liggen. Wat wel omhoog kwam was de band toen een van de instructeurs hier met een redelijke snelheid overheen reed. Maar ook in deze oefeningen was je vrij om wel of niet te doen.

Daarna het leukste even lekker snel over het circuit, nou ja snel mijn Shadow stopte bij een snelheid van 160 km/uur, maar ondanks dat vond ik het nog wel stoer om te proberen zo snel mogelijk door de bochten te komen.

Ik wil u zeggen dat ik wel ontzettend heb genoten van deze dagen (ik had de twee daagse cursus) en ja we moesten af en toe even wachten voor TV-OOST maar ik vind dat de MIG best wel wat bekendheid mag geven aan een dergelijke cursus. Voor heel veel rijders is dit soms zeer prettig. Denk aan motorrijders die een ongeval hebben gehad en op deze manier weer het vertrouwen terug willen halen. Iemand die lang niet gereden heeft en het motorrijden weer wil oppikken. Ik vind het wel van belang. En ook wil ik u zeggen dat deze dagen mij best de prijs van 195 euro meer dan waard zijn.

Ik wil bij deze Harry dan ook van harte uitnodigen om het volgend jaar op het circuit van Assen nog eens te proberen. Mogelijk komen we elkaar dan weer tegen.

Ik volg volgend jaar weer een VMT cursus, mijn reden hiervoor is dat ik een totaal ander type motor heb gekocht en deze mij weer eigen wil maken.

Harry mocht je de uitnodiging aannemen moet je letten op een Suzuki GSX1100F. En met deze fiets ga ik ook van de tafel.

Met vriendelijke groeten en veel toerplezier.

Donald Louter.

[donaldlouter@wanadoo.nl](mailto:donaldlouter@wanadoo.nl)

## **BASKENLAND 2003**

In het voorjaar komen we met z'n vijven bij elkaar om te bepraten waar onze volgende rit, de 3<sup>e</sup> alweer, naar toe gaat. Norbert is zoals gewoonlijk hierbij niet aanwezig maar hij vindt alles goed als er maar gereden wordt. Na een moeizaam overleg wordt er besloten een rondje Franse Alpen, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland te doen. De Paander heeft z'n zinnen gezet op Spanje en zeurt de anderen 4 maanden lang aan de kop tot hij z'n zin krijgt. Zeuren gaat hem beter af dan regelen want tot 1 week voor vertrek weet nog niemand wat er precies staat te gebeuren. Op het laatste moment zegt Rudy om privé redenen af. Dan is het zover. Op vrijdagavond gaan we vanaf Düsseldorf met de trein naar Narbonne. Aangekomen op het HB Düsseldorf mogen we zelf onze motor afknopen. We hebben nog een paar uur voordat de trein vertrekt en besluiten om ergens maar wat te drinken. Als we terug gaan zijn ze bezig met het aankoppelen van de autotrein. Het gaat er levendig aan toe. Enkele automobilisten zijn vergeten het alarm af te zetten. De coupé waar we de nacht moeten doorbrengen is klein en is zeker niet berekend op 5 motorrijders met bekapping. De goulashsoep, bratkartoffeln, swiebeln en het nodige bier dat we genuttigd hebben maakt het er niet aangenamer op. Maar met het raampje open redden we het wel tot Narbonne. Om 108 uur starten we de motoren. De eerste 100 km is autobaan en dan duiken we de Pyreneeën in. De vaart zit er direct al goed in en alles loopt voorspoedig. We komen in de buurt van Lourdes en besluiten om er een kaarsje op te steken. Helaas te laat voor de Paander. Hij maakt een schuiver en ramt hierbij een auto. Een hoop blikshade een bult plastic en polyester op de weg en een motor waar de olie uitgulpt. Dit belooft niet veel goeds. Gelukkig zijn betrokkenen ongedeerd. Wat is er precies gebeurd? De Paander zegt ik heb niet te hard gereden. Dit hele gebeuren doet me denken aan Hilbert van der Duim die tijdens een wk van de baan afschoot omdat er volgens hem vogelpoep op het ijs lag. Nou ja, de ANWB wordt

gebeld en een ½ uur later komen de sleepdienst en mensen die de olie opruimen. Wat nu? De Paander wil zijn motor naar een BMW dealer laten brengen een uur verder op maar de chauffeur van de sleepdienst heeft hier geen zin in. Het is Zaterdagmiddag en geef hem eens ongelijk. Dan wordt de motor afgeladen bij een motorzaakje in de buurt. Repareren kost 4 dagen. Een auto huren via de ANWB kan, maar een motor huren onmogelijk. De Paander probeert zelf nog een motor te huren wat niet lukt en neemt dan een wijs besluit en wil met de trein terug naar Nederland. Hij baalt verschrikkelijk en heeft er goed de pest over in. Ik hoor het hem nog zo zeggen in de trein: „Ik ben nog nooit in Spanje geweest. Wat heb ik zin om daar te rijden. Een ½ jaar heb ik hier naar toe geleefd.” Zo moet Mozes zich hebben gevoeld toen hij het beloofde land niet binnen mocht. Het is inmiddels 188 uur, hebben de Paander afgezet bij het station en vervolgen onze weg. Met gepaste snelheid passeren we de plek des onheils en gaan dan in rap tempo verder om nog wat tijd goed te maken. In het donker komen we aan in Saint Gaudens. De eigenaar van het hotel waar we overnachten vertelt ons dat er een klompenmuseum/klompenmakerij is gevestigd in deze plaats. Als Enternaren kunnen we daar niet aan voorbij. Hij vertelt ons er bij dat we daar niet hoeven aan te komen op Zondag omdat er dan beslist niemand open doet. We proberen het toch maar. Als ik aanbel zegt Norbert die een paar woorden Frans spreekt tegen de man die boven uit zijn raam kijkt dat we speciaal een omweg hebben gemaakt om zijn museum te bezoeken. Zulke mensen laat je natuurlijk niet voor de deur staan en warempel hij doet open. De Mans va?n Ab van Saint Gaudens is best een beetje trots en laat ons gewillig het museum en de klompenmakerij zien. In de stromende regen gaat het dan richting Lourdes. Ons groepje is al aardig uitgedund en we zijn van plan om er een kaars op te steken. Norbert de Wos en ?n Proot hebben minder vertrouwen in een goeie afloop en steken er direct maar 2 op. Na Lourdes bezichtigd te hebben starten we de motoren en zie aan de kaarsen doen hun werk want het regent opeens minder hard. We gaan de Col du Aubisque op. Op de top gaat de regen over in sneeuw. Het is er barstens koud. Maar eenmaal de Col over komt de zon te voorschijn en die zal ons bijna de rest van onze tocht door Spanje blijven volgen. We overnachten in Najera. Vandaar uit gaan we naar Ojedo. In 2 dagen pakken we 3 routes zodat we weer aardig op schema liggen. De rit voert ons over kale vlaktes waar niks groeit, over smalle weggetjes soms zo slecht dat het niet harder gaat dan 40 km/u. We komen door dorpjes waar het lijkt of de tijd er heeft stil gestaan. Dan weer stukken waar je een ½ uur kunt smijten met je motor zonder een recht stuk.

Bij Ojedo maken we een rondje van 245 km om de Pico de Europa. Prachtige rit door kloven en ravijnen en over passen. Het is overal weer goed uitkijken . De paarden, koeien en schapen lopen hier vrij rond. We zien ezels die zo de weg oversteken en zelfs eentje die van z'n motor afschiet. Geregeld wordt er even gestopt om te genieten van een mooi uitzicht of van Gieren die bij tientallen cirkelen in de lucht of gewoon om even te pissen. Al met al gaan we meer dan 40 passen en pasjes over, met aan het eind van de rit legendarische Cols als Col du Aubisque, dit keer met mooi weer, Col du Tourmalet, Col du Aspin en Col du Peyresourde en overal met vette letters de namen van renners gekalkt op het wegdek. Met een beetje fantasie ruik je nog het zweet van de renners en hoor je het getoeter van de volgerkaravaan. We hebben nog wat tijd over en besluiten een omweg via Spanje te maken. Als we op een Col die we over moeten met een hoeraatje de bocht om komen staan er opeens 2 agenten. Ik weet niet wie er harder schrokken zij of wij. Ze staan er met een gezicht van : „Wat is dit, wat moet dit.” Dan zijn wij alweer de bocht om. Misschien dachten ze wel laat die jongens toch want in hun eigen land hebben ze ook niks. Via een afdaling waar geen einde aan schijnt te komen, komen we aan in Andorra onze laatste stopplaats en zit onze tour er bijna op. Op zaterdag rijden we op ons gemak naar Sarbonne waar we vooruitgegaan door een paar vriendelijke politieagenten naar de autotrein worden gereden omdat deze nog al moeilijk te vinden is. We hebben trouwens alleen maar vriendelijke mensen ontmoet onderweg. Mensen die gewillig opzij gaan als je wilt passeren. Een vrachtwagenchauffeur die eindje omrijdt om ons weer op de goeie weg te brengen. Politie die voor ons uit rijdt om ons naar een hotel te brengen dat we niet kunnen vinden. In de restauratiewagen van de trein wordt er uitgebreid nagepraat over wat we de afgelopen 10 dagen

hebben beleefd en wat de Paander allemaal wel niet heeft gemist. Na het nodige bier begeven we ons naar de coupe waar we nu met 4 man wel de nodige ruimte hebben. Tegen de middag komen we zondags, 100.000 bochten en 3.300 km rijker aan in Enter.

Hopelijk zijn we volgend jaar weer met 6 man.  
Jop.

## 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 helpen . . . . . Ja / Nee

Wil maandag 12 januari 2004 wel helpen. . . . . Ja/Nee

Naam . . . . .

Adres . . . . .

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

GSM nummer . . . . .



De Enduro commissie



## INTERVIEW MET WERELDKAMPIOEN SS600 CHRIS VERMEULEN

Voor het tweede achtereenvolgende jaar is het Nederlandse raceteam Ten Kate Racing uit Nieuw Leusen erin geslaagd de wereldtitel in de motorraceklasse Supersport 600 binnen te halen. Vorig jaar lukte dit met de Fransman Fabien Foret en dit jaar met de 21 jarige Australiër Chris Vermeulen. Ook de andere rijder van het TKR-racing team, Australiër Karl Muggeridge, leverde een topprestatie door de laatste drie races te winnen en uiteindelijk een 4<sup>e</sup> plek in de WK-eindstand te behalen. Het TKR-racing team domineerde de SS600 klasse dit seizoen volledig door maar liefst 7 van de 11 races te winnen. Ondanks dat dit team dus volop meetelt op internationaal topniveau en er zeer professioneel gewerkt wordt was een afspraak met wereldkampioen Chris Vermeulen makkelijk gemaakt, men is gelukkig wars van sterallures. Dit interview vond plaats in het fonkelnieuwe bedrijfspand te Nieuw Leusen wat ook de thuisbasis is van het raceteam. Dat er heel wat moet gebeuren om een raceteam op dit niveau draaiende te houden bleek ter plekke. In het nieuwe pand is behalve het raceteam ook de motorzaak en de fietsenzaak van Gerrit Ten Kate gevestigd. Voor het raceteam is er een aparte werkplaats en ook de twee gigantische knalgele trucks met oplegger staan keurig binnen en niet buiten in weer en wind. Ja, twee grote trucks oplegger want zo'n raceteam bestaat uit een kleine 20 personen, dus behalve een handvol racemotoren en "wat gereedschap" moet er dus nog van alles en nog wat meegezeuld worden naar de circuits. Wat meteen opvalt, is dat alles brand- en brandschoon is. Toen we de racewerkplaats, waar de snelste CBR600RR Honda's ter wereld getuned worden, betraden was men net klaar met stofzuigen, een dagelijks ritueel.

Behalve de racemotoren voor het eigen team, bouwt en levert men ook racemotoren voor andere teams en rijders. Ook heeft men een uitgebreid assortiment van speciale raceonderdelen. De Enternaren die zich volgend jaar willen concentreren op het circuit rijden kunnen hier dus terecht.

Na ons even vergaapt te hebben aan al dit moois nemen we plaats in de bedrijfskantine voor het interview met de wereldkampioen wegrace in de klasse Supersport 600 Chris Vermeulen. De klasse waarin met 600 cc viercilinder viertact motoren gereden wordt die afgeleid moeten zijn van straatlegale exemplaren. Wie is Chris Vermeulen:

Geboren	: 19-06-1982 te Brisbane, Australië
Woonplaats	: Sis Pony, Andorra
Burgelijke staat	: Ongehuwd
Lichaamsbouw	: 1.75 m en 67 Kg
Hobby s	: Motocross, hardlopen, surfen en auto's opknappen.
Favoriet eten	: Italiaans
Favoriete drank	: Jus d'orange
Geniet van	: trainen en races winnen
Ergernis	: als tweede over de finish komen
Favoriete rijders	: Wayne Rainey en Barry Sheene
Helm	: Shoei
Pak	: Texport
Laarzen	: Gaerne

*Vermeulen klinkt nogal Nederlands, heb je misschien Nederlandse ouders?*

Mijn grootouders van mijn vaders kant zijn na de tweede wereldoorlog vanuit IJmuiden geëmigreerd naar Australië. Mijn vader is in Australië geboren, zijn broers, mijn ooms dus waren al in Nederland geboren. Zelf spreek ik geen Nederlands, mijn vader nog wel een beetje omdat hij op 13 jarige leeftijd een tijdje in Nederland gewoond heeft.

*Als hobby geef je op het repareren van auto's. Wat moet ik me daar bij voorstellen?*

Samen met mijn vader heb ik een klassieke Ford F100 uit 1954 gerestaureerd. Nou ja samen, mijn vader heeft het leeuwendeel gedaan. Vervolgens toont Chris op het schermpje van zijn mobieltje mij een foto van een mooie rode Amerikaanse pick-up truck.

*Je reed dit jaar met nummer 7 op de kuip, was dit een eerbetoon aan Barry Sheen?*

Ja, hij is mijn ontdekker en heeft mij geholpen aan het begin van mijn carrière. Ik heb veel aan hem te danken. Het spijt mij ook dat hij deze wereldtitel niet heeft kunnen meemaken doordat hij dit jaar aan kanker overleden is, jammer.

Volgend seizoen hoop ik weer met nummer 7 te kunnen rijden, maar of dat lukt weet ik niet, dit is immers het vaste nummer van Pierfrancesco Chili bij de Superbikes.

*Zoals zoveel kampioenen begon ook jij al vroeg met motorrijden, hoe oud was je toen je begon?*

Mijn eerste ritje op een (mini)motor was op 3-jarige leeftijd. Mijn eerste wedstrijd reed ik toen ik 11 jaar was. Dat was een dirtrack wedstrijd, het resultaat was een 4<sup>e</sup> of 5<sup>e</sup> plek, exact weet ik dat niet meer. Dirtrack in Australië is te vergelijken met het dirtrack rijden in de USA. Verschil is dat we rijden op banen met zowel linker- als rechterbochten. De motoren zijn aangepaste crossers. Je zou je het best kunnen vergelijken met supermotards. Afhankelijk van het type baan worden verschillende soorten banden gebruikt. Soms gebruikten we ook wel banden die ook op speedwaymotoren gebruikt worden.

*Wanneer was je eerste kennismaking met de wegrace op asfalt?*

Met 15 jaar ben ik begonnen met trainen op een 125 cc Honda GP racer. Wedstrijden heb ik daarmee niet gereden. Mijn eerste wegrace was toen ik 16 jaar was, de minimale leeftijd daarvoor in Australië. Ik ben begonnen in de 250 cc midden in het seizoen voor het Australische kampioenschap en reed alleen de laatste 3 wedstrijden. In mijn eerste wedstrijd behaalde ik direct een derde plaats, de twee volgende wedstrijden heb ik gewonnen.

*Australië is weliswaar tig keer groter dan Nederland, zelfs groter dan Europa, maar het aantal inwoners is ongeveer gelijk aan dat van Nederland. Hoe komt het toch dat Australiërs rijkelijk vertegenwoordigd zijn en waren in de top van de verschillende wereldkampioenschappen wegrace, terwijl de Nederlanders, enkele uitzonderingen zoals Jurgen van den Goorbergh daargelaten, zich amper kunnen kwalificeren?*

Ik vermoed dat dat komt omdat Australië zo groot is. Het komt regelmatig voor dat we bijvoorbeeld 3 dagen moeten reizen om bij de circuits te kunnen komen. Wij moeten ons dus 100% geven en alles moet in het teken staan voor het racen. Alleen de besten hebben dit er voor over. Daarnaast moeten wij om de wereldtop te halen naar Europa komen en alles dus achter laten en dus ons leven voor 100% in het teken van de motorsport zetten. De rest is dan niet belangrijk, alleen het racen telt! Dat is heel wat anders dan in de week je gewone leven voeren en in het weekend naar een circuit rijden om te racen zoals hier in Nederland gebeurt.

*Wat is het verschil met de Ten Kate Honda's, waarop jij en je teamgenoot Karl Muggeridge rijden, en de andere motoren? Jullie wonnen immers samen 7 van de 11 races, vaak op een wijze waarbij de rest van het veld niet kon meekomen met jullie.*

Het verschil is niet een speciaal deel van de motor maar meer de perfecte afwerking van het totaalpakket. Pk's en topsnelheid tussen de verschillende merken motoren in het veld zijn praktisch gelijk. De verschillen zijn zo klein dat alles tot in detail moet kloppen, blok, vering, banden, elektronica, telemetrie enzovoort, en uiteraard het hele team erachter.

*Wat zijn de verschillen tussen jou TKR Honda CBR 600RR en een origineel exemplaar met kenteken voor op de openbare weg?*

Alles wat binnen de reglementen van Supersport 600 klasse aangepast mag worden is aangepast. Uiteraard zijn de kuip en zitje vervangen door raceversies zonder verlichting e.d. Maar de vorm hiervan moet wel gelijk blijven met het origineel. De hele elektronica is vervangen door speciale race elektronica. Behalve een andere ontsteking zit de motor vol met sensoren zodat op de computer exact kan worden afgelezen hoe en wat motor en coureur gedaan hebben. Praktisch alles wordt elektronisch geregistreerd, van de stand van b.v. het gashendel, toerental en snelheid tot aan het gedrag van de vering. Het frame en veel delen van het blok mogen niet vervangen worden. Wel mogen een aantal zaken aan het blok bewerkt of vervangen worden. Zo is de vorm het gehele in en uitlaattraject aangepast voor een betere doorstroming, het zogenaamde flowen. Ook de vorm van de nokken op de nokkenas, dus kleptiming, is aangepast. Net als de vorm van de verbrandingskamers in de cilinderkoppen. Van het rijwielgedeelte is behalve het frame praktisch alles aangepast, bijvoorbeeld het binnenwerk van de voorvork, de vering en schokdemper, velgen, remmerij, banden enz.

Terwijl Chris bezig is dit uit te leggen schuift teammanager Ronald ten Kate aan. Deze legt uit dat de tuners van het TKR racing team het voor elkaar hebben gekregen om ongeveer 30% meer vermogen uit het CBR 600 RR blok te peuteren. Dus ca 35 pk extra. Niet gek, ongeveer 150 pk uit een 600 cc “standaard” motorblok!

Ronald meldt dat het maximum toerental ongeveer 16.000 toeren per minuut is, slecht 1000 toeren meer dan een standaard CBR 600 RR die maximaal 15.000 toeren mag draaien. Dus slechts 6 % meer toeren maar wel 30% meer vermogen. Een standaard CBR 600 RR draait ca 13.000 t/m om de standaard 117 pk te generen, boven 13.000 toeren loopt het vermogen licht terug. Er is dan ook vooral getuned op meer koppel, dus meer trekkracht bij eenzelfde toerental wat zeer belangrijk is bij het accelereren uit de bochten. Zelfs al zouden we ervan uitgaan dat de TKR Honda zijn maximale vermogen bij het hoogste toerental levert, dan nog is het toerental minder gestegen dan het topvermogen. Immers dat toerental is maar met 23% gestegen, 13.000 versus 16.000.

Een knappe prestatie, immers doordat het vermogen meer is gestegen dan het toerental is dus per arbeidsslag meer kracht beschikbaar gekomen, dit terwijl er door het hogere toerental minder tijd per cilindervulling beschikbaar is om de cilinder te vullen met lucht en benzinedamp! Even rekenen: 16.000 toeren per minuut, dus een omwenteling van de krukas duurt ongeveer 3,8 duizendste van een seconde, zeg maar afgerond 4 duizendste seconde. De aanzuigslag is ca de helft daarvan, dus per arbeidsslag is nog maar 2 duizendste seconde beschikbaar om het mengsel aan te zuigen. Binnen die 2 duizendste seconde gaat men dus aan de slag met de timing van de inlaatklep, om maar een voorbeeld van de nauwkeurigheid waarmee gewerkt moet worden te geven.

*Wat is naar jou mening de op één na beste motor, na de Honda, in de SS600 klasse dit seizoen?*

De verschillen zijn klein, maar ik denk dat de Yamaha daarna komt, hoewel de Suzuki daar weer vlak achter zit. De Suzuki GSX 600 R is echter het oudste model en komt volgend jaar met een nieuw type.

*Wie was naar jou mening de op één na beste rijder in de SS600 dit seizoen, je teamgenoot Karl Muggeridge even buiten beschouwing latend?*

Ik denk Stéphane Chambon. Dit omdat hij de eerste race miste maar toch tweede werd in de stand om het wereldkampioenschap.

*Is het nu zeker dat je volgend jaar gaat rijden in de Superbike klasse en hoe ziet het TKR racing team er volgend jaar uit?*

Ja dat is zeker, ik start op de nieuwe Ten Kate Racing CBR 1000 RR Fireblade bij de Superbikes. Ik zal de enige TKR rijder zijn die start in de Superbikeklasse. Karl blijft bij het team actief in de Supersport 600, terwijl mijn plek in deze klasse zal worden ingenomen door Broc Parkes. Het TKR racing team zal dus volgend seizoen uit drie coureurs bestaan, 1 in de Superbikes en 2 in de Supersport 600.

*Is de nieuwe Honda superbike al beschikbaar, en wanneer mag je hem testen?*

Hij is er nog niet maar komt binnenkort. Hier in Nieuw Leusen zullen de mannen van Ten Kate hem compleet strippen en 'Ten Kate snel' maken. Gerrit verwacht dat het vermogen wat hier uit zal komen rond de 200 pk zal liggen. Wow, mijn handen jeuken nu al. Dat zal zwarte strepen trekken worden. Op 18 en 19 december gaan we hem testen op het circuit van Valencia. Ik ben benieuwd hoe dat zal rijden, 200 pk is geen kleinigheid, hoewel het natuurlijk wel minder is dan het vermogen van de MotoGP machines.

*Wie zullen je zwaarste tegenstanders zijn bij de Superbikes volgend jaar denk je?*

Ik denk dat James Toseland en Régis Laconi op hun Fila fabrieks Ducati's het moeilijkst te verslaan zullen zijn, maar vlak Gregorio Lavilla en good old Pierfrancesco Chili ook niet uit. Daarnaast misschien Troy Corser, als rijder heb ik geen enkele twijfel over hem, en omdat er een nieuwe Petronas superbike komt zou hij zomaar weer vooraan kunnen rijden volgend seizoen.

*Hoe is je mening over het race niveau tussen de Supersport 600 klasse enerzijds en de Superbikeklasse anderzijds?*

Ik denk dat het in de SS600 klasse moeilijker is om een top tien klassering te realiseren dan bij de Superbikes. Dit omdat het niveauverschil tussen de rijders onderling in de SS600 klasse zeer klein is. Bij de Superbikes is het verschil tussen de top en suptop in verhouding groter. Daarom schat ik dat het behalen van een overwinning bij de Superbikes weer moeilijker is dan bij de SS600.

*Is het waar dat alle rijders volgend jaar verplicht zijn om op Pirelli banden te rijden? Wat is de reden van deze nieuwe regel en vind je dit een goede zaak?*

Ja, iedereen moet op Pirelli's starten volgend jaar. Het is een afspraak die superbike organisator Flammini heeft gemaakt met Pirelli. Het doel is dat iedereen op gelijkwaardige banden rijdt zodat er (nog) meer close racing ontstaat.

Ik vind het wel een nadeel dat de andere fabrikanten nu geen kans meer hebben en dat de prikkel bij Pirelli om de banden verder te ontwikkelen misschien wegvalt, de winnaar rijdt immers nu per definitie al op Pirelli!

*Wat is je doel op langere termijn, MotoGP racen en Rossi verslaan?*

Ik heb nu een tweejarig contract met Ten Kate voor de Superbike. Ik beschouw volgend seizoen als een leerjaar voor de superbikeklasse. Het jaar daarna zal ik proberen om de superbiketitel in de wacht te slepen om dan door te stoten naar de MotoGP klasse.

*Wat vind je van de stap die Rossi gemaakt heeft om Honda te verlaten en bij Yamaha te gaan rijden?*

Aan de ene kant is hij een beetje gek dat hij dit doet, aan de andere kant is hij denk de enige die met een Yamaha kan winnen. Ik vind hem een groot coureur, behalve dat hij de snelste is van allemaal valt hij ook nog eens het minst vaak van iedereen.

Zelf ben ik dit seizoen drie keer gevallen, in Monza tijdens de training, in Misano in de race waarbij ik mijn duim vervelend geblesseerd heb, en in Magny-Cours viel ik in de uitloopronde tijdens de

kwalificatie. Nadat ik de pole tijd had gezet reed ik rustig de uitlooprond, even geen concentratie en daar lag ik al!

Harry Wolters

## **DART-TEAM?**

Al weer sinds enige tijd is ons Kluphoes voorzien van een zogenaamde dartkast.

Een elektronische uitvoering van het spel, waarmee een iets overgewichtige man uit Den Haag wereldkampioen is geworden.

Dat wij dan als Hollanders massaal aan het darten slaan moge duidelijk zijn.

Als een Nederlander ergens in uit blinkt wordt dit binnen de kortst mogelijke tijd een hype en moeten we dit met z'n allen ook gaan doen.

Dit wordt bevestigd door het feit dat al sinds jaar en dag die dingen in de plaatselijke cafés's hangen en dat er tot voor zo'n jaar of 5 terug nog niet naar gekeken werd.

Maar toen onze Haagse vriend nog maar in de kwartfinale stond waren de dartborden al niet meer aan te slepen.

Nou wil ik niet direct helemaal negatief zijn over deze vorm van "sport" want het is er wel één waaraan iedereen kan meedoen.

Je hoeft geen conditie te hebben (toch niet geheel onbelangrijk!), geen dure investeringen doen in kleding, laarzen etc. en een keer of 3 trainen in de week is er ook niet bij.

Alhoewel, sinds korte tijd is ons Kluphoes opgesierd met een TWEEDE dartbord, een zogenaamd steeldart (waar is de tijd gebleven dat er eerst uren zoniet dagen vergaderd moest worden over wel of niet een foto aan de muur, maar dit even terzijde)

Deze wordt gebruikt (zo werd mij verteld) om op te trainen als er geen competitie is met het elektronische dartspel.

Ik kan mij voorstellen dat sommige lezers (waaronder ikzelf) dit niet in een keer begrijpen dus herhaal ik deze (on)zin nog een keer.

Deze word gebruikt (zo werd mij verteld) om op te trainen als er geen competitie is met het elektronische dartspel.

Nou ben ik maar een leek op dit gebied dus het zal wel aan mij liggen maar van deze logica begrijp ik niets. Alex van den Broek koopt toch ook geen wegmotor om op te trainen??

Kijk ik gun iedereen zijn plezier daar ligt het mij niet aan, die kast staat er om op te spelen, en dat bord (naar eigen zeggen) om op te "trainen".

Maar ik begin me af te vragen, wordt het allemaal niet een beetje uit z'n verband getrokken.

Er is heel veel animo voor deze vorm "sport" en dat niet alleen bij de EMC want er is om de haverklap wel één of ander dart-tournooi of wedstrijd bij één of andere club of sportvereniging.

Nu kun je denken man waar maak jij je druk om, dat moeten we toch zeker zelf weten, dan heb je daar enigszins gelijk aan.

Maar toen er enige tijd terug iemand met het idee kwam om de jeugd meer bij de club te betrekken en een fietstrial-team op touw te zetten, werd dit afgewezen met de reden, we zijn een motorclub en een fietstrial-team zou daar niet thuishoren.

Maar dan is mijn vraag hoort zo'n dart-team dan wel bij de motorclub thuis???

Naar mijn mening niet.

Zoals gezegd ik gun iedereen zijn plezier, en daar hoort zo'n spelletje dart dan ook bij.

Zie het dan ook als een spelletje en ga dan niet allerlei dart-tournooien houden.

Dan hoeven mensen die niet gecharmeerd zijn van deze “sport” en geloof me die zijn er ook, zich niet elke keer te ergeren aan deze mensen die dit wel zijn.

Je zult nu wel denken, van waar deze kritiek we betalen onze consumpties en met die dartzak spekken we toch de clubkas want daar moet ook geld in gegooid worden.

Als je het zo ziet laat dan het aantal worpen terugzetten naar het originele aantal en niet zoals nu het geval is, dat je voor één keer betalen bijna oneindig vaak kunt gooien.

Gezien het gemiddelde talent van de EMC dartspeeler zou dit pas echt de clubkas spekken.

Co Snoer.

## **RONDJE DOLEMIETEN (ITALIË)**

Zaterdag 13 september was het zover. We zouden in vijf dagen tijd een alpentoeer gaan rijden.

Vijf mensen hadden aangegeven mee te willen, waaronder mijn collega Frans op een Fazer, de (ex)kapper Bennie op een snelle Ninja, bakker André op een of andere Ducati, marktkoopman Hennie op een Pan European en ikzelf op een VFR800FI.

De te rijden route was van te voren door met name mijn collega, die ook meestal voorop reed, gedetailleerd op papier gezet. Parallel daaraan had ik de route, opgeknipt in per dag te rijden stukken, in mijn recent aangeschafte GPS gezet. Voor de eerste dag had ik het nog weer opgeknipt in ca. 500 km snelweg gevolgd door ca. 370 km secundaire weg. Voor het berekenen/bepalen van een route moet je namelijk het GPS-systeem of de software “vertellen” of het snelwegen moet vermijden of juist niet. Dit kun je allemaal voorbereiden op de PC thuis en vervolgens samen met detail-informatie van de regio’s downloaden naar het GPS.

Snelweg is absoluut niet leuk om te rijden maar het schiet wel op. Het was de bedoeling om de eerste dag via de A31, A2, A61, A65 en verder via de Scharzwaldhochstrasse, langs Bregenz, via de Deutsche Alpenstrasse en over de Oberjochpass tot in Oostenrijk te rijden en daar te overnachten.

Dit is niet helemaal gelukt. Pakweg 10 kilometer vanaf de Oostenrijkse grens hebben we overnacht. We waren met mooi droog en zonnig weer vertrokken en het was inmiddels zes uur geweest en het begon wat te betrekken. De maag begon ook al te knorren, dus reden te meer om een naar hotelletje uit te kijken. Dan is zo’n GPS enorm handig. Druk op de knopjes FIND, vervolgens LODGING en het laat je alle hotels in de buurt zien met de afstand waar het zich bevindt tot de plek waar je op dat moment bent. Deze info is echter, in mijn GPS (Garmin GPS V), alleen aanwezig indien de detail-informatie van de betreffende regio is geladen. Hiervoor is totaal 19 Mb ter beschikking. Dat wilde zeggen dat ik alle detail-informatie van Noord Italië, heel Oostenrijk en stuk van Zuid Duitsland heb kunnen laden.

Nog maar net achter de eerste pot bier, zien we het buiten al flink regenen. Mooi op tijd, geluk gehad, lekker.

De volgende ochtend start met een lekker (Duits) ontbijtje waarbij de zonnestralen al door de relatief kleine raampjes naar binnen komen. Het is nog wel fris en de straat ook hier en daar nog wat vochtig. De komende vier dagen zou het mooie weer aanhouden. Tijdens het vorige Alpenritje (twee jaar geleden) troffen we het minder goed. De eerste en de laatste dag waren toen

droog, maar daartussenin drie dagen met veel regen en met name bovenin de bergen erg koud (natte sneeuw). Ik kan je wel vertellen: dan is de lol er snel af.

Binnen een half uur waren de straten kurkdroog en de kou was met een colletje en een extra jasje over het leren pak (met daaronder lang thermo-ondergoed) geen probleem. Via de Oberjochpass, het Tanheimetal en de Gaichpass ging het over de Hahntenjoch (1884 m) richting Innsbrück en vandaar via Kuhtai (2017 m) door het Ötztal richting Italië. Het pure genieten van bochten rijden, omhoog en omlaag, is nu echt begonnen. Omhoog soms terug naar de eerste versnelling en weer voluit accelereren en opschakelen. Omlaag, voor een bocht, zo nu en dan dusdanig in de ankers dat het achterwiel van mijn VFR wat begint te stuiten en de hele achterpartij onrustig wordt. Voor de rest stuurt deze machine super strak en geeft mij steeds voldoende vertrouwen om de gaskraan flink open te draaien.

Het wordt steeds leuker. Via de Timmelsjoch (Passo di Rombo, 2509 m) zijn we inmiddels in Italië beland. Over de Jauffenpass (Passo di Mt Givio, 2094) en de Penserjoch (Passo di Penne, 2211 m) gaat het stuurwerk verder richting Bolzano.

Het noordoosten van Italië voelt zich nog steeds erg verwant met Oostenrijk. Alle plaatsnamen e.d. staan in twee talen op de borden. Als je ook daar zo rondrijdt, heb je meer het gevoel in het Oostenrijkse Tirol te zijn dan in Italië. De wijze waarop de huizen gebouwd zijn, de fleurige bloemen op de balkons, de kleding die de mensen dragen enz. lijkt enorm op elkaar. Het is domweg een heel mooi gebied om met vakantie naar toe te gaan en wat dan ook te doen.

Zo ook motorrijden. Na Bolzano op naar de Passo di Pellegrino (1918 m), Passo di Valles (2033 m), Passo di Rolle (1970 m), Passo di Cereda (1369 m), Passo di Duran (1601 m), Passo di Giau (2233 m), Passo di Falzarego (2477 m), Passo di Campolongo (1875 m), Passo di Gardena (2121 m) en Passo di Sella (2231 m) om weer via een heel klein stukje Zwitserland over het klapstuk (wat bochten betreft) de Stelvio-pas (2758 m) terug naar Oostenrijk te “blazen”.

De vierde dag zijn we via Bregenz doorgereden tot in Zuid Duitsland, waar we in het rustige plaatsje Ostrach lekker gegeten en overnacht hebben in “Gasthof Landhotel Hirsch”. Heel aardige mensen daar. De motorfietsen moesten we bijvoorbeeld maar binnen in de garage zetten. Woensdag, de vijfde en laatste dag. Nu geen passen meer maar in plaats daarvan nog meer dan 600 kilometer snelweg te gaan bij opnieuw schitterend weer voor de tijd van het jaar.

Probleemloos werd dit afgelegd en voor zes uur 's avonds arriveerden we in De Lutte, waar bij Bennie thuis met een tevreden gevoel nog een lekkere kop koffie genuttigd werd.

Samengevat: Totaal vijf dagen, een ontelbare hoeveelheid bochten, ca. 2900 kilometer, 232 liter benzine, 12 keer tanken, 1 keer extra ketting smeren, een half versleten achterband en een goed gevoel. Al met al de moeite waard om eens of vaker te doen. Zeker in september, dan is de kans op goed weer nog relatief groot en hotels bespreken is absoluut niet nodig.

Diegenen die geïnteresseerd zijn in detailinformatie m.b.t. de route of wat anders kunnen gerust contact met mij opnemen.

Arie Eeftink

## **KLASSIEKE DEMO RACE**

Wat is een klassieke demo race? Nou, heel simpel een demonstratierace met klassieke racemotoren. Een demonstratierace houdt daarbij in dat niet geraced wordt om als eerste de finishlijn te halen maar om zo regelmatig mogelijk te rijden. Dus men start met het hele veld tegelijk op een afgesloten circuit en rijdt een race over een aantal ronden. De eerste ronde telt niet mee terwijl van tweede ronde, waarbij men dus feitelijk een vliegende start maakt, de rondetijd word opgenomen. De ronde die men daarna rijdt moet men trachten de rondetijd van de tweede ronde zo dicht mogelijk te benaderen. Elke seconde die men sneller of langzamer rijdt is als het ware een strafseconde, degene die het regelmatigste rijdt is de winnaar.

In Nederland hebben nog veel mensen een oude racemotor in de schuur staan, dit terwijl een racemotor natuurlijk niet gebouwd is om in de schuur te staan maar om mee te racen. Probleem daarbij is dat een oude racemotor niet snel genoeg is om mee te kunnen komen met de moderne machines van tegenwoordig, of in veel gevallen de raceklasse waarvoor hij gebouwd is inmiddels opgeheven is. Jaren geleden kwam daarom een groep liefhebbers op het idee om regelmatigheidswedstrijden voor de oude racers te organiseren. Zo kon er toch mee “geraced” worden op en wel op een wijze waarbij niet de snelheid het belangrijkste was maar het plezier. Een eigenaar van een klassieke racemotor vindt het natuurlijk leuk om een keer een beetje gas te geven met zijn of haar pronkstuk, maar “op de rand van de krant rijden” met het risico van een crash is nu ook weer niet de bedoeling. Met deze formule kan dat, en de HVM (Historische Motor Vereniging) was geboren.

Behalve voor de deelnemers is het ook leuk om naar te kijken voor het publiek, er word op het oog immers gewoon gestart, gereden en gefinished zoals bij een echte race destijds. Alleen is de rijder die het eerst over de finish komt niet altijd de winnaar, dat kan ook wel de langzaamste zijn.

Diverse motorclubs organiseren al jaren, zoals Holten op Koninginnedag, deze demoraces, onder auspiciën van de HVM. Ook Tubbergen en Saasveld waren dit jaar van de partij, en racemotoren ouder dan 1965 brulden weer over de circuits.

Na enige tijd kwam er een tweede vereniging die ook klassieke demo races ging organiseren bij diverse motorclubs, het Classic Racing Demo Team. De evenementen die onder de vlag van het Classic Racing Demo Team worden georganiseerd vallen onder de auspiciën van de MON, de Motor Organisatie Nederland. De motoren waarmee gereden wordt moeten bij deze evenementen van het jaar 1972 of ouder zijn.

Omdat wij, als EMC, geen argumenten konden bedenken om geen klassieke demo race te houden zijn we op zoek gegaan naar een locatie waar dat zou kunnen, is er een commissie gevormd en zijn nog wat zaken geregeld. Dit heeft er toe geleid dat, bijzondere omstandigheden daargelaten, er op zaterdag 28 augustus 2004 in Enter een klassieke demo race gehouden gaat worden. Alle oude race klassen zullen aan de start verschijnen, van hoogtoerige jankende tweetakt 50-cc'tjes tot brullende 500 cc viertakten en niet te vergeten de zijspannen. De organisatie commissie bestaat uit Harry Wolters, Johan Hinseveld en Henny ten Berge. Uiteraard rekenen wij erop dat wij genoeg helpers voor dit evenement kunnen krijgen. In volgende EMC-allerlei's zal dan ook vast wel een oproep hiertoe verschijnen. Voorlopig heeft de Reggerit eerst nog even alle prioriteit, maar de datum van 28 augustus vast in de nieuwe agenda zetten kan natuurlijk geen kwaad.

Harry Wolters.



## VERHOOGDE MOTORVAARDIGHEIDS TRAINING

Alwi Otten gaf motorrijles aan mijn buurvrouw en ik kon het niet laten om haar even een hart onder de riem te steken. Tijdens dat gesprek nodigde Alwie mij uit om deel te nemen aan de VMT-cursus. Ik probeerde hem uit te leggen dat ik met mijn jarenlange motor-ervaring geen training meer nodig had. Hij bleef echter aandringen, met als gevolg, dat ik “ja” zei. Misschien had ik me in de loop der jaren wel een rijstijl aangeleerd die voor verbetering vatbaar was. Ik zei nog tegen Alwie: “ik denk niet dat je me veel kunt leren en motor-beheersing heb in het leger en tijdens mijn cross-periode wel gekregen”. Om de kosten hoefde ik het in elk geval niet te laten. €50,== voor twee dagen dat is geen geld. (Door Alwie was subsidie geregeld bij de Gemeente Wierden en wel €140,== per persoon). En dus ging ik 14 augustus naar Lelystad. Ik had geen flauw idee wat me te wachten stond. Het was mooi weer en ik ging vol goede moed op weg. In Lelystad kwam ik uit bij de locatie van het Politie Verkeers Instituut. Ik was zeker niet alleen. Een kleine 50 motorrijders en rijdsters bleken mee te doen aan de cursus. Na de koffie kregen we uitleg over wat er ging gebeuren en daarna gingen we naar de motoren. In groepjes van plm. 10 rijders met 'n instructeur kwamen we terecht op een circuit met mooi nieuw asfalt. We gingen allerlei oefeningen doen zoals met de knieën op het zadel zitten, aan een kant naast de motor hangen, voor op de tank gaan zitten e.d. Daarna werd er geslingerd om pionnen op allerlei manieren. Allemaal dingen waar ik geen moeite mee had. De rem-proeven waren wel aardig. De minder ervaren rijders hadden hier veel moeite mee. Het asfalt leek verschrikkelijk glad omdat het er net nieuw opgekomen was. Maar ondanks hard remmen bleef de motor mooi rechthoekig gaan en was er geen sprake van slippen of wegglijden. De middag-pauze werd benut met een lunch (gratis!) en theorie over de bochtentechniek. Daarna gingen we het circuit weer op om een en ander in praktijk te brengen waarbij de instructeur voorop ging en wij er netjes achteraan. Dat was een mooie gelegenheid om de loop van het circuit te leren kennen. Hierna werd er aan behendigheid gedaan. Over “kameel-bulten” rijden en een zeer steile afdaling nemen. Allemaal heel moeilijke oefeningen voor onervaren rijders. En die waren er echt wel bij. Voor die mensen was het werkelijk een zeer goede cursus. Na een korte pauze, waarin we van het nodige vocht werden voorzien, kregen we de gelegenheid om op het circuit te rijden. Gestart werd achter de instructeur, doch daar ben ik maar een halve ronde achter gebleven. Ik heb echt geprobeerd of ik de cilindervan mijn BMW aan de grond kon krijgen in de bochten, maar het lukte niet. Ik heb drie kwartier voluit op het circuit gereden en daar heb ik geweldig van genoten. Ondanks dat er grip genoeg was hield ik toch in mijn onderbewustzijn rekening met het glad uitziende circuit. Maar dat mocht de pret niet drukken, ik vond het fantastisch. In de kantine kregen we, onder het genot van een kop koffie, een bewijs van deelname uitgereikt. (Goed voor korting op de motorverzekering bij sommige maatschappijen). De afspraak werd gemaakt voor de volgende cursus-dag en daarna gingen we weer huiswaarts. Mooie dag gehad, mooi weer, lekker motor gereden, een dag gesnipperd en niets geleerd, maar dat vond ik helemaal niet erg. De instructeurs van Motor Instructie Groep Twente hadden me een mooie dag bezorgd!

Zaterdag 8 september op naar Rijssen, waar de tweede dag werd gestart. Na de koffie en uitleg over wat de bedoeling van deze dag was, op weg met de instructeur. Deze keer waren er aanmerkelijk minder rijders. Kwam dat misschien omdat het regende en die “ervaren” rijders met veel commentaar op het circuit nu niet de weg op durfden? Ze waren er in elk geval niet meer bij. Met drie man achter de instructeur aan gingen we op weg en moesten oefenen in positie kiezen op de weg, het aansnijden van bochten, het onderling inhalen en het inhalen van andere weggebruikers. We hebben daarbij een groot gedeelte van de Twente-route gereden. In Hertme werd een pitstop ingelast en werd iets genuttigd. Daarna weer verder tot we uitkwamen tussen Ommen en Vilsteren. Wie daar bekend is weet dat er daar een serie verschrikkelijk mooie bochten ligt onder het veld door. Het weer was inmiddels opgeklaard en de weg was ter plaatse gewoon droog. Eerst werd er stuk voor stuk achter de instructeur heen en weer gereden om de juiste lijnen in de bochten te pakken. Daarna was er gelegenheid om op eigen houtje heen

en terug te rijden, steeds maar weer door al die bochten. Ook hier durfde ik net niet met de cylinders aan de grond te rijden. Volgens Alwie scheelde het echter niet veel. Dit half uur heb ik volop genoten. Ik snap niet waarom er zoveel rijders aan de kant bleven staan totdat we weer verder gingen. In de nu volgende middagpauze kregen we weer een lunch aangeboden door M.I.G.Twente. Uitstekend verzorgd en we konden er buiten van genieten omdat zelfs de zon was gaan schijnen. Na de luch werd de bermvlucht geoefend. Dus van de weg af door de berm rijden. Voor mensen die nog nooit naast de weg hebben gereden een hele ervaring. Voor mij met mijn cross- en enduroverleden een makkie natuurlijk. Vandaar gingen we weer richting Rijssen. Onder het genot van een kop koffie (alweer gratis!) werd afscheid genomen en ging ieder zijns weegs. Ik heb nog even nagepraat met Alwie en hem verteld, dat ik niets nieuws heb geleerd maar dat ik desondanks twee hele mooie dagen heb beleefd. Ik heb hem en de andere instructeurs daarvoor dan ook heel hartelijk bedankt. Misschien gaan ze nog een vervolg op deze cursus geven. Daarvoor heb ik me nu al aangemeld.

Kegrotom. (werkelijke naam bij de redactie bekend)

## **INSCHRIJVING VOOR HET HARZWEEKEND 6 T/M 9 MEI 2004**

Sommige zaken moet je ver vooruit plannen, navraag leerde dat overnachtingslocaties voor het motorweekend 2004 veelal besproken waren. Zonder dat het organisatiecomité al officieel bij elkaar is geweest is alvast slaapruijnte besproken in het mooie gebied de Eifel. We gaan weer naar de inmiddels bekende locatie te Ulmen in het weekend van 6 t/m 9 mei 2004. Ja, voor sommigen begint het weekend gewoon al op donderdag! Men kan net als voorheen kiezen tussen drie dagen (=vertrek op vrijdag 7 mei) of vier dagen (=vertrek op donderdag 6 mei) voor diegenen die dus ruim in de snipperdagen zitten. Het recept is de meesten inmiddels wel bekend, lekker motorrijden in een mooi gebied waarbij de bagage per bus wordt vervoerd en overnachten in een locatie met inbegrip van ontbijt, barbecue en drankjes. Men hoeft alleen het eten op donderdag- en vrijdagavond en de vertering onderweg zelf te betalen. (Wel zelf voor een motor en benzine zorgen natuurlijk!)

We hebben niet het tweede gebouwtje vlak naast het grootste gebouw kunnen huren helaas. We kunnen dus niet meer dan ruim 40 personen kwijt. 24 in het hoofdgebouw en ca 19 beneden in Furth. Wie het eerst komt die het eerst maalt, dat wil zeggen het **antwoordstrookje inleveren en betalen**. Per mail aanmelden bij [harry.wolters@home.nl](mailto:harry.wolters@home.nl) mag ook, wel alle vragen van het strookje beantwoorden.

### **HET PROGAMMA:**

Woensdag 5 mei: Tussen 19:00 en 20:00 bagage inleveren bij t' Kluphoes. Routes en groepsindeling worden uitgereikt. Er wordt een groepsindeling in kleine groepjes gemaakt, maar iedereen krijgt een routebeschrijving en men is vrij om al dan niet in een groepje mee te rijden.

- |                  |   |
|------------------|---|
| Donderdag 6 mei: | Vertrek bij t' Kluphoes. Via een landelijke route rijden we naar de Eifel. Diner op eigen kosten in locatie naar eigen keuze. Tevens kan de meegebrachte EMC-tap 's avonds gebruikt worden. |
| Vrijdag 7 mei:   | Vertek van de vrijdaggroepjes bij t' Kluphoes, de donderdaggroep toert door de Eifel. 's Avonds idem.   |
| Zaterdag 8 mei:  | Iedereen kan de hele dag in de Eifel toeren en 's avonds barbeknoeien en e.d. op de locatie.  |

Zondag 9 mei: Via een landelijke route wordt deze dag benut om terug naar Enter te rijden.  
Maandag 10 mei: Tussen 19:00 en 20:00 kan de bagage weer bij 't Kluphoes worden opgehaald.

Tot heden waren deze weekenden altijd bere gezellig, dus als je meewilt geef je dan op door de strook volledig in te vullen en op te sturen **voor 1 maart 2004** naar:

**Harry Wolters**  
**Reggestraat 66**  
**7468 EN Enter**

Per e-mail opgeven kan ook: [harry.wolters@home.nl](mailto:harry.wolters@home.nl)

Voor de prijs hoef je het niet te laten want die is weer €75,- indien je op vrijdag 7 mei vertrekt, en €100,- indien je vier dagen gaat, en dus al op donderdag 6 mei vertrekt.

Als je wilt voorrijden geef dat dan aan zodat we meerdere kleine groepen kunnen maken.

Het inschrijfgeld van dient voor **1 maart 2004** overgemaakt te zijn op bankrekening **11.43.07.024** van de EMC met de vermelding **EIFELWEEKEND**.

Wanneer men vanwege wegens overmacht niet mee kan ontvangt men zijn/haar inschrijfgeld retour.  
(Alleen bij serieuze redenen)

Alle inschrijvers krijgen nader bericht over de verdere gang van zaken. Voor vragen kun je bellen met iemand van de België-commissie;

Harry Wolters	0547-383072
Gerhard Lankamp	0547-381711
Bert Maneschijn	06-51563529
Gerard Freriksen	0547-381484

=====

**IK GA MEE MET HET EIFELWEEKEND 2004**  
**IK VERTEK OP DONDERDAG 6 MEI (VIER DAGEN)**  
**IK VERTREK OP VRIJDAG 7 MEI (DRIE DAGEN)**  
(doorhalen wat niet van toepassing is)

**NAAM** :.....  
**ADRES** :.....  
**POSTCODE** :..... **WOONPLAATS** :.....  
**VASTE TELEFOON** :.....  
**GSM TELEFOON** : 06-.....  
**E-MAIL ADRES** :.....

**IK WIL EVENTUEEL WEL/NIET VOORRIJDEN.**

**IK MAAK VOOR 1-4-2003 €75,- / €100,- OVER OP RABO NR. 11.43.07.024**

**DATUM:**.....

**Handtekening:**.....  
**ZUID AFRIKA**

In september j.l. heb ik, samen met mijn partner Steinie voor de tweede maal een bezoek van drie weken aan Zuid Afrika gebracht. En nu heb ik last van heimwee.

De eerste keer in november 2002 was een volledig georganiseerde reis, compleet met gids op de motor en een busje voor de bagage en een aanhanger met twee reserve motoren.

We reden op motoren gehuurd in Kaapstad. Van alles was erbij, variërend van Suzuki Bandit 1200, Honda Shadow tot Africa Twin, wij reden op een BMW650 GS.

De start en het vertrekpunt waren in Kaapstad of Cape Town, zoals het officieel heet.

Een grote bruisende stad met een grote haven, hoge gebouwen een oud Hollands centrum kleurlingen wijken en een prachtige kust. De Tafelberg is het bekendst, 1100 m hoog. Je kunt er met een kabelbaan op, waar je een indrukwekkend uitzicht over Cape Town en de Atlantische Oceaan hebt.

Het is een lange vliegreis, vanaf Schiphol ongeveer 14 uur met een tussenlanding in Johannesburg, waar je helaas het toestel niet mag verlaten, terwijl het ondertussen wordt schoon gemaakt, heel vervelend, maar de aankomst vergoedt alles.

De Afrikaners zeggen zelf "De hele wereld in een land".

Ik geloof dat het waar is, ook al heb ik nog maar een beperkt deel van het land gezien.

Ik heb de Kaapprovincies, de Grote- en de Kleine Karoo woestijn, een deel van de kust en het gebied rond Harrismith met de beroemde Drakensberg 300 km zuid van Johannesburg nu bezocht. De volgende keer staat Durban en omgeving op het programma, daar is het subtropisch.

Ik heb ook nog geen diamanten gezocht in Kimberley en het N.W richting Namibië is nog een grote witte vlek voor ons.

Naar het Krugerpark wil ik niet; duizenden mensen die tegelijk op zoek zijn naar een kudde olifanten of een paar leeuwen. Als je door het open land reist, waar je nauwelijks mensen tegenkomt zie je wild genoeg, talloze soorten herten en antilopen, kleine en grote apen.



Bavianen zijn er op vele plaatsen, ook waar veel toeristen komen; het is met deze dieren oppassen geblazen, ze zijn groot en sterk met scherpe tanden uiterst brutaal, voor je het weet zijn ze er met je spullen vandoor, langs de wegen wordt er dan ook voor de Bobbejaans gewaarschuwd.

Maar waarom ben ik nu zo weg van dit land?

Wel, om verschillende redenen; de eerste is een reactie op Nederland, vol, gehaast, we maken ons druk over zaken die niet echt belangrijk zijn (Mabel Smit) en verwaarlozen datgene wat er echt toe doet.

Ik denk dan aan onveiligheid, werkloosheid, de zorgsector en de regelzucht.

Wij leven in een land beheerst door de bureaucratie, vergeven van verboden, drempels en files, zodat is er weer uit.

In Zuid Afrika heb je de ruimte, de mensen zijn relaxt en voorkomend. De natuur is schitterend, het klimaat aangenaam en voor ons is het er goedkoop leven. De hoofdwegen zijn prima, evenals de bewegwijzering. Overal zijn er Bed en Breakfast adressen, waar je kennis maakt met de Z.A gastvrijheid. Elke plaats heeft wel een benzinepomp. Heel opmerkelijk is het feit dat je tot in het kleinste gehucht het kraanwater rustig kunt drinken. De benzine kost in het hele land 0.50 euro. En dat begrijp ik niet; naar verhouding met Nederland is ZA honderden keren groter, weinig autoverkeer, nauwelijks wegenbelasting, geen BPM, dus weinig opbrengsten voor het onderhouden van de infrastructuur en die is zoals ik al geschreven heb, uitstekend. Wat spoken wij hier dan toch uit met 6.5 miljoen auto's op elkaar.

Het is mij een raadsel, op iets kleinere schaal doet zich hetzelfde voor in Spanje; daar zijn de lasten ook laag.

Ik wil niet de indruk wekken dat ZA het beloofde land is; de problemen zijn reusachtig, een groot deel van de zwarte bevolking leeft in armoede samengepakt in de zwarte voorsteden van de grotere plaatsen, levend in krotten gebouwd van golfplaten en zwart landbouwplastic, zonder sanitair. Maar ook die mensen, leven in omstandigheden die in ons klagend landje onbestaanbaar zijn, zijn vriendelijk en schoon.

ZA heeft een fijn klimaat, de winter valt in onze zomermaanden, de temperatuur is er dan gemiddeld 16 graad Celsius, alleen op de hoogvlakten, boven de 1600m en in de bergen valt er sneeuw. In ZA kun je dus ook skiën. In de zomer worden hoge temperaturen bereikt, wel boven de 38 graden. Het is er dan echter niet benauwd uitgezonderd in de omgeving van Durban.

ZA telt ongeveer 40 miljoen inwoners, waarvan 85% met een zwarte huidskleur. Als gevolg van de apartheid, dat nu 13 jaar geleden is afgeschaft, woont 50% hiervan in de grote steden. Het zal nog vele jaren duren voordat de gevolgen hiervan zijn verdwenen. Het is voor het land te hopen dat de bevolking hiervoor het geduld kan opbrengen. In ZA kwam ik tot rust, je wordt er ook met rust gelaten, niemand dringt zich op, maar iedereen staat voor je klaar. Haast verdwijnt trouwens vanzelf als je 300 km rechtuit rijdt met ongeveer om de 5 minuten een tegemoetkomende auto. In de woestijn hangen kleine aapjes in de veeafrestering, die snel verdwijnen als je ze wilt fotograferen. Toch vonden wij ook die trajecten niet saai. Aan de horizon zijn altijd bergen te zien die in het specifieke licht wazig blauw kleuren. Hier en daar een watermolen uit een cowboy film, met er omheen een kudde bruine koeien, schapen of geiten. Waar die van leven is ons een raadsel, Nederlands vee zou onder deze condities de hulp van de dierenbescherming invoeren.

We hebben op de club nogal wat jongens die graag off-road rijden; Ik zou zeggen, ga eens naar ZA. Wij kennen daar een Nederlander die jaren geleden zijn hele hebben en houwen in een Steyr truck met aanhangwagen heeft geladen en naar ZA is gereden. Hij heeft in Harrismith een bedrijfje gesticht, waarmee hij ruige toeren organiseert. 300 km op een dag door het terrein en over gravelroads is geen probleem. De gehele dag in de vrije natuur, soms een kudde koeien een koppel herten en wat veehoeders hutten.

Motoren, een complete uitrusting voor 8 personen is aanwezig, inclusief de benodigde technische kennis. Je hoeft voor het motorrijden dus niets mee te nemen. Hij haalt je op van het vliegveld Johannesburg en je verblijft in zijn vakantie bungalow.

Doe het en beleef de vakantie van je leven. Ik hoef dan ook geen verhalen meer te schrijven over dit prachtige land en zijn fijne mensen.

Ik kan voor het contact zorgen, ik hoor het wel, of niet natuurlijk.

Bas.

Hoe lest een Nederlander zijn dorst?

Hij gaat voor een bakkerij staan en wacht tot het water in zijn mond loopt!

## KALENDER EMC 2004

DAG	MAAND	ACTIVITEIT	START/BEGIN
Zaterdag	10 januari	Reggerit	Vroeg
Woensdag	28 januari	Ledenvergadering	20.00
Zondag	28 maart	Ganzenrit	
Zaterdag	24 april	Veteranen en klassiekerrit	
Do-Zo	6 t/m 9 mei	Motorweekend Eifel	
Zaterdag	15 mei	Enterrun	
Di-Vr	8 t/m 11 juni	Avondvierdaagse	
Zaterdag	19 juni	Familiedag + BBQ-avond	
Za-Zo	3 en 4 juli	Klompenrit	
Zaterdag	28 augustus	Klassieke Demo Race	
Zaterdag	27 november	Sinterklaasmiddag	

Kosten toertochten:	Leden	Niet leden
Ganzenrit	€3,00	€5,00
Klompenrit	€3,00	€5,00

Een Hollander is binnenhuisarchitect en moet in België bij iemand het huis ontwerpen. Man: Nou mevrouw, welke kleur wilt u de muren hebben? Vrouw: "Blauw graag." Man: "Dat kan." En hij loopt naar het raam en roept: "GROEN BOVEN!" "Mevrouw hoe wilt u uw keuken hebben?" Vrouw: "Grijs." Weer loopt de man naar het raam en roept: "GROEN BOVEN! En hoe wilt u uw vloer hebben?" Mevrouw: "Licht geel als het kan." Weer loopt de man naar het raam en roept: "GROEN BOVEN!" Dan vraagt de vrouw ineens: "Als ik de muren blauw, de keuken grijs en de vloer licht geel wil hebben, waarom schreeuwt u dan steeds GROEN BOVEN?" Nou, zegt de man: "Er zitten hier beneden namelijk een paar Belgen graszoden te leggen."

## GEZINS UITBREIDING

### Wij feliciteren

Jurgen, Marjan, Michael en Arianne Seppenwolde  
met de geboorte van hun  
dochter en zusje:  
Charlotte  
op 28 oktober 2003

