

# Kerstspecial 2018 DE KLEP LICHTER

## sandd.

Port betaald



**Afzender:**  
**MotorSportGroep (MSG)**  
**Universiteit Twente**  
**Postbus 217**  
**7500 AE Enschede**





# DE KLEPLICHTER

## Colofon

### Adres

Motorsportgroep Universiteit Twente

Postbus 217

7500 AE Enschede

IBAN:NL 92 INGB 0005 9652 22

Website: [www.msg.utwente.nl](http://www.msg.utwente.nl)

Mailinglist: stuur mailtje naar [listserv@lists.utwente.nl](mailto:listserv@lists.utwente.nl) met in body: SUBSCRIBE MSG-L je naam

MSG app: stuur een mailtje naar [bestuur@msg.utwente.nl](mailto:bestuur@msg.utwente.nl)

### Bestuur

Voorzitter:	Heime Jonkers	+316-23687168	<a href="mailto:voorzitter@msg.utwente.nl">voorzitter@msg.utwente.nl</a>
Secretaris:	Juul Piket	+316-37321623	<a href="mailto:secretaris@msg.utwente.nl">secretaris@msg.utwente.nl</a>
Penningmeester:	Mika Uytdewilligen	+316-57710136	<a href="mailto:penningmeester@msg.utwente.nl">penningmeester@msg.utwente.nl</a>
Hokcommissaris:	Milko van Valen	+316-48018000	<a href="mailto:hoco@msg.utwente.nl">hoco@msg.utwente.nl</a>
Motorencommissaris:	Tim van de Veen	+316-48114312	<a href="mailto:moco@msg.utwente.nl">moco@msg.utwente.nl</a>
Evenementencommissaris:	Martijn van Dorp	+316-57759166	<a href="mailto:evco@msg.utwente.nl">evco@msg.utwente.nl</a>

### Lidmaatschap

Lidmaatschap staat open voor studenten en personeelsleden van de Universiteit Twente en studenten van de Hogeschool Enschede, die in bezit zijn van een UnionCard, evenals alle personen die op andere wijze recht hebben op een UnionCard en die hebben aangeschaft. Naast de UnionCard zelf moet er een verenigingsheffing aan de Student Union worden voldaan. Op het moment van schrijven bedragen deze: € 50 voor een UnionCard en € 22,50 voor de verenigingsheffing. Kosten van het lidmaatschap bedragen voor studenten € 30,- per jaar. Voor medewerkers kan dit hoger uitvallen, hiervoor kun je contact opnemen met het bestuur. Zij die geen recht hebben tot het aanschaffen van een UnionCard, kunnen donateur van de MSG worden, er geldt een minimumdonatie van € 25,-. Een lidmaatschapsjaar loopt van september t/m augustus, een donateursperiode gaat per kalenderjaar. Vanaf april is het lidmaatschapsgeld de helft van de bovengenoemd bedrag, dus € 15,-. Aanmeldingen dienen te geschieden bij de secretaris.

Trial is onze tak van sport, om naast training ook met wedstrijden mee te kunnen doen is een triallicentie nodig. Voor onder andere de Regiotrial deelname is deze licentie verplicht. Wil je vaker wedstrijden rijden, neem contact op met de MotorenCommissaris. In verband met variabele prijzen is overleg nodig over de aanschaf van een dag- of jaarlicentie en de subsidie vanuit de club.

### Adreswijzigingen

Adreswijzigingen dienen te worden doorgegeven aan de secretaris, bij voorkeur via e-mail, of anders via postbus 217, 7500 AE Enschede.

### Redactie

Hoofdredacteur:	Nienke Douwenga
Secretaris:	Maarten Admiraal
Eindredacteur:	Frederiek de Vette
Grafisch redacteur:	Ivo Derksen
Grafisch redacteur:	Ella de Groot
Culinair redacteur:	Reinder Hilarius
Culinair redacteur:	Patrick Zegwaard
Columnist:	Tom van Boven

De redactie is bereikbaar op: [kleplichter@msg.utwente.nl](mailto:kleplichter@msg.utwente.nl)

### Kopij & disclaimers

Kopij voor de Kleplichter kan gemaild worden naar: [klepredactie@msg.utwente.nl](mailto:klepredactie@msg.utwente.nl) als een normale tekstfile. Fotobestanden graag los bijleveren en in de tekst aangeven welke foto op welke plek ingevoegd dient te worden. De redactie behoudt zich het recht voor om stukken niet te plaatsen of te wijzigen. Plaatsing van een artikel betekent niet automatisch dat de redactie het met de strekking ervan eens is. Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder toestemming van de redactie. Kopijsluiting voor Kleplichter nr. 2 van 2016 is gesteld op 6 juni 2016. Verschijning ongeveer 2 weken na deze datum als onze motoren niet stuk zijn en de computer niet crasht.

Lieve kleplezers,

Hier is 'ie dan! Na meer dan een jaar ligt er eindelijk weer een papieren klep voor je klaar en ook nog eens dubbel zo dik! Geniet er maar van want het duurt weer een jaartje voordat de volgende op je deurmat ligt. Een heerlijk gevoel zo'n papieren boekje dat je lekker kunt doorbladeren en voor de gasten op het toilet als leesvoer kunt achterlaten.

Afgelopen jaar was een bewogen jaar, met veel ups van de mooie bochten in Luxemburg tot de downs waarbij menig motor niet wilde starten of er halverwege mee ophield. Veel van deze dingen zagen we helaas niet aankomen of vielen rauw op ons dak. Daarom heb ik voor dit jaar mijn spirituele kant aangesproken en in samenwerking met mijn orakel een horoscoop opgesteld met wat inzichten in je rij- en/of sleutelkunsten, met de nodige tips voor het komende jaar. Want het leven komt zoals het gaat, het ligt al vast in de sterren. Succes met komend jaar!

#### **Steenbok (22 dec – 19 jan)**

Jij als steenbok staat bekend als een ambitieuze motorrijder die zijn hand niet omdraait voor lange tochten met wilde bochten en pittige afdalingen. Desondanks ben je geen waaghals die onvoorbereid een bocht door jaagt. Je bent hierin geremd en voorzichtig. Je schat een bocht ver van tevoren in want je wilt het graag in één keer goed doen. Daarmee ben je soms langzaam en haalt menig MSG'er je in. Maar dat stoort je niet want door je geduldige persoonlijkheid vind je het ook niet erg om op anderen te wachten. Routes worden door jou van tevoren uitgestippeld inclusief de pit-stops. Het liefst kies je voor hetzelfde, want voor nieuwe routes ontbreekt de nodige fantasie. Binnen het sleutelen ben je erg loyaal, sta je voor iedereen klaar en ben je af en toe erg vindingrijk met oplossingen voor een probleem. Van deze oplossingen strijk je dan graag de eer op. Probeer dan ook het komende jaar iets minder verwaand over te komen. Laat de touwtjes af en toe vieren en kijk eens waar je fantasie je naartoe brengt en geef voor de kick eens een beetje extra gas. Vaak ben je te bang.

#### **Waterman (20 jan – 18 feb)**

Met jou kunnen we altijd lachen binnen de MSG. Geestig is een term die bij jou vaak valt. Maar sarcasme is jou ook niet vreemd, wat het goed doet tijdens de hokavond. Tijdens hokavonden kom je ook regelmatig met originele ideeën over activiteiten en tochten of heb je inventieve oplossingen voor motorproblemen. Gelukkig kunnen we daarin komend jaar weer op je rekenen. Jouw rijstijl is nogal rebels, je bent eigenwijs en trekt tijdens het rijden je eigen pad. Af en toe een extra zijweg meepakken is bij jou heel normaal. Daardoor splits je nog wel eens van de groep wat afstandelijk overkomt. Anderzijds ben je sterk en bied je menig MSG'er een luisterend oor terwijl je zelf niet graag je emoties toont. Probeer ze dan ook iets meer te tonen, ook het rijden wordt daar een andere ervaring door. Een traantje wegpinken of een vreugdedansje na een mooi dagje rijden mag je best laten zien. Probeer ook af en toe met de groep mee te gaan en je eigen weg los te laten. Het geeft rust voor jezelf, let it go!

### **Vissen (19 feb – 20 mrt)**

Je bent een zeer toegewijde motorrijder, je bent er niet vanaf te slaan. Een dag niet gereden is een dag niet geleefd. Maar je toont ook grote toewijding aan de club. Je bent een betrouwbaar persoon die met open armen mensen warm onthaalt binnen de vereniging. Het loopt zoals het loopt en soms loopt je motor niet, maar dat accepteer je dan ook. Als troost ben je dan ook vaak te vinden in het hok met een biertje om te zwelgen in zelfmedelijden. Soms reageer je dus ook erg overgevoelig op zaken, zeker als het om je motor gaat. Toch ben je af en toe te lui om je zaakjes voor elkaar te maken en eindig je weer teleurgesteld met een niet-startende motor. Besluiteloos kijk je toe hoe mensen oplossingen aandragen, maar zelf door de bomen het bos niet meer ziet. Keuzes maken is niet jouw sterkste punt. Het belangrijkste is dat je een prettig persoon bent om bij te zijn, jij bent op je best tijdens hokavond als je aan het broekzaksleutelen bent. Probeer komend jaar meteen je takenlijstje te maken en uit te voeren zodat je de rest van het jaar kunt genieten van het plezier op je stalen ros en zet je zelfmedelijden om in daadkracht. Yes you can!

### **Ram (21 mrt – 19 apr).**

Sleutelen gaat bij jou niet altijd van een leien dakje. Vaak begin je optimistisch en moedig aan je motor maar eindigt het soms in een drama. Impulsief trek je alle onderdelen van de motor af in je enthousiasme. Waarna het met precisie weer in elkaar gezet moet worden. Hier komt je geduld af en toe wat tekort en begint je humeur op te spelen. Zeker als er geen koffie in het hok is. Het lontje wordt korter en binnen de kortste keren vliegen er onderdelen door het hok. Hulp accepteren van een ander vind je dan moeilijk, je bent onafhankelijk en wilt dat ook zo houden. Uiteindelijk komt na een hoop gevloek de klus wel klaar en sta je op hokavond weer gezellig een biertje te doen. Jouw enthousiasme mag dit jaar dan ook niet ontbreken binnen de club. Het optimisme in jou is een goede tegenpool voor de oude zuurpruimen die het altijd beter weten. Zo kan de vrede binnen de club goed worden bewaard. Ga komend jaar iets rustiger en zorgvuldiger te werk met sleutelen zodat het eindigt in een succes in plaats van in gevloek. Keel calm and trust your manual.

### **Stier (20 apr – 20 mei).**

Kom niet te dicht bij de motor van de Stier zonder toestemming. Zo bezitterig als jij bent met je motor is geen ander. Je kan het niet over je hart verkrijgen dat iemand anders mogelijkereeds een vingerafdruk achterlaat op jouw net geduldig gepoetste kuipwerk. Jij wilt dan geen oude afdankertjes maar het nieuwste van het nieuwste. Onderdelen en sleutelgerei moeten van de beste kwaliteit zijn en het liefst heb je het in overvloed. Dit materialistische zien we ook terug in je motoren, want een motor is niet genoeg. Tijdens het sleutelen ben je dan ook zeer geduldig en secuur aan het werk om je schatjes nog mooier en beter te maken en ben je gul met koffie verspreiden onder de mede sleutelaars. Bij schijnbaar onoplosbare problemen, waarbij menigeen zijn handdoek al in de emmer heeft gegooid, ben jij een echte doorzetter en te koppig om op te geven. Gelukkig komt dit niet vaak voor, want jouw hedonistische leefstijl maakt dat het motorrijden bij jou op nummer 1 staat. Je nieuwe motor en de luiheid om eraan te sleutelen draagt hier dan ook aan bij. Genot van het rijden is belangrijker dan het sleutelen. Bied komend jaar je mede-MSG'ers eens een helpende hand met dat onuitputtelijke doorzettingsvermogen en leen ook je goede gereedschap eens uit. Wie weet ga je het sleutelen toch nog leuker vinden dan je denkt en geeft het meer plezier dan weer een nieuwe uit de showroom kopen en ermee staan te pochen. Less is more.

### **Tweeling (21 mei – 20 jun)**

De hoeveelheid grappen die jij op tafel gooit in het hok ontgaat niemand. Vliegend van hot naar her sta jij te sleutelen aan meerdere projecten tegelijk. Keuzes maken vind je moeilijk, want alle motoren vind je leuk en geen probleem is onoplosbaar in jouw ogen. Zo sta je tot 's avonds laat met volle energie te sleutelen. Kenmerkend is jouw flexibiliteit waardoor je je niet alleen sleutelend in alle kleine hoekjes wringt maar ook je flexibele heupen sieren je strakke rijstijl. Je kan dan ook niet stilzitten tijdens kamperen en rijdt in Luxemburg het liefst de hele dag. Waarna je 's avonds bij het kampvuur de lolbroek graag aantrekt met een biertje. Op slinkse wijze ontfutsel jij de roddels binnen de MSG van menig slachtoffer. Maar over je eigen privéleven blijf je erg oppervlakkig. Probeer volgend jaar iets meer van jezelf te laten zien en laat je fantasie wat minder de vrije loop. Laat mensen je beter leren kennen, wie weet waar het toe leidt. Show yourself!

### **Kreeft (21 jun – 22 jul)**

Betrouwbaar is een woord dat goed bij jouw persoonlijkheid past. Net als jouw motoren waarvan je het onderhoud keurig bijhoudt. Je bent zorgzaam naar je motor toe en voelt hier dan ook een emotionele band mee. Een deukje of krasje voel je diep van binnen knagen. Je kan hier dan ook erg snel van balen en dan ben je niet meer te genieten. Ook tijdens het rijden speelt jouw humeur regelmatig op. Tijdens de ritjes kun je regelmatig chagrijnig zijn als je niet lekker hebt gereden. Maar er zitten ook positieve kanten aan jouw gevoeligheid. Door je sterke emotionele band met de club kunnen de MSG'ers nog steeds rekenen op jouw loyaliteit en hulp. Ook al gaat dit soms ten koste van je studie of andere sociale leven (als je dat nog hebt als trouwe MSG'er). Probeer dit jaar tijd iets meer afstand te nemen, want je afhankelijkheid remt je zelfontwikkeling in het burgerlijk bestaan. De eeuwige student bestaat niet.

### **Leeuw (23 jul – 22 aug)**

Als er iemand zelfverzekerd op de motor zit ben jij het wel! Je rijdt met volle vaart de bochten strak in en rijdt er als een ware coureur uit. Dit weet je ook van jezelf en je komt dan ook regelmatig het hok binnen met de nodige praatjes. Verhalen over een bocht waarbij je net een ravijn hebt ontweken en een wheelie hebt getrokken voor het politiebureau en na een achtervolging de agenten hebt afgeschud zijn jouw niet vreemd en worden regelmatig aangedikt. In het hok kijkt dan ook iedereen op als jij pretentius in je nieuwe motorpak binnen komt. Want door jouw ijdelheid moet voor elke motor een ander bijpassend pak in de kast hangen. Jouw zijspiegels worden dan ook vaker gebruikt om je haar weer in model te brengen dan om achterliggend verkeer in het vizier te houden. Want een bad hair day is voor jou het einde van de wereld. Maar dat melodramatische mag dit jaar wel een tandje minder. Want jouw ambities om een ware topcoureur te worden zijn niet afhankelijk van je haar en pak maar van je rijstijl. Naast een ijdelruit ben je erg loyaal naar anderen en sta je regelmatig MSG'ers vanaf de zijlijn aan te moedigen. Probeer dit jaar wat bescheidener te zijn en ook oog te hebben voor een ander. Zolang je haar maar goed zit!

### **Maagd (23 aug – 22 sept)**

Bij de maagd denken we aan de eeuwige sleutelaar. Je bent altijd behulpzaam en bereid om een probleem te analyseren en op te lossen. Jouw nauwkeurigheid van werken zorgt voor geslaagde sleuteldagen en rijdende betrouwbare motoren. Daarentegen ben je zeer sceptisch over de motoren van anderen. Wat anders is dan jouw motoren is per definitie niet goed en niemand weet jou hier dan ook in om te praten. Zorg ervoor dat jouw sceptische voorkomen niet wordt gezien als kil of storend. Want zo'n vriendelijk en behulpzaam persoon als jij mag gezien worden binnen de club. Probeer komend jaar naast sleutelen ook het donkere hok eens te verlaten voor wat leuke ritjes in de buitenlucht. Misschien kun je eens een ritje op een andere motor maken en er dan achter komen dat het toch nog niet zo verschrikkelijk is als je dacht. Gooi je imago van zuurpruim even opzij. Different is not always a bad thing.

### **Weegschaal (23 sept – 22 okt)**

Als weegschaal probeer jij het binnen de club graag in balans te houden. Heftige discussies probeer jij vreedzaam op te lossen en objectief te bekijken. Zo houd jij vaak de vrede binnen de club met jouw enthousiaste voorkomen. Jouw motor is daarentegen onbetrouwbaar en laat je regelmatig in de steek. Desondanks is volgens jou deze motor ideaal en ben je hier niet snel vanaf te praten. Dit ideaalbeeld is met name gebaseerd op het uiterlijk en niet vanwege de inhoud. Jij smelt maar al te graag weg bij strak gelijnd kuipwerk en glimmende tankjes. Probeer je komend jaar iets specifieker te verdiepen en probeer wat verschillende dingen uit om een juiste keuze te maken. Want de sterren weten ook dat die gracieuze manier van rijden die je hebt daadwerkelijk gezien mag worden op een motor die wel rijdt. Never judge a book by its cover.

### **Schorpioen (23 okt – 21 nov)**

Jaloezie is iets wat bij jou sterk naar voren komt. Regelmatig sta je andere motoren af te kraken, terwijl je diep van binnen enorm zit te kwijlen. Je weet altijd weer iets negatiefs om de boel een beetje te manipuleren. Dit doe je misschien niet bewust, of heb je altijd door? Nieuwe leden bij de MSG moeten jou altijd even leren kennen. Over het algemeen ben je erg argwanend en moeten mensen je een tijdje kennen om een klik te krijgen. Als ze je eenmaal kennen weten ze hoe gepassioneerd jij bent over motoren. Het is je lust en leven. Af en toe lijkt het wel een obsessie. Deze passie gaat verder dan alleen wegmotoren. Je interesse ligt in alles wat maar rijdt op twee wielen: een zeer dynamische interessegebied. Komend jaar ga je veel nieuwe mensen leren kennen. Probeer eens oprecht interesse te tonen in plaats van alleen de foute keuzes te benoemen. Praat desnoods over niet aan motoren gerelateerde onderwerpen. Ik weet dat dit lastig is voor je maar het kan echt. Al is het als een boer met kiespijn, altijd blijven lachen!

### **Boogschutter (22 nov – 21 dec)**

Als er iemand met plezier rijdt ben jij het wel! Vol enthousiasme stap jij op je motor en probeert zoveel mogelijk te rijden en ontdekken. Het kan jou niet gek genoeg. Ook je motor heeft hier regelmatig onder te lijden als er weer nieuwe nog betere veranderingen worden gedaan omdat dit spontaan in je op kwam. De meest creatieve aanpassingen heb jij al gedaan om zo een nog perfectere motor te krijgen. Niet alleen met je motor maar ook tijdens tripjes ben jij nogal veeleisend, een budget camping of wegrestaurantje is over het algemeen nooit goed genoeg. Het kan altijd beter en je wilt het liefst voor een dubbeltje op de eerste rij. Dit is ook zo voor jouw smaak in motoren. Je wilt het allermooiste en beste, maar vindt vooral alles te duur voor wat ze bieden en het aanbod is altijd net niet wat je zoekt. Ondanks dat je je er zelf ook graag makkelijk van af wilt maken met de minste moeite. Dit hypocriete zien we soms ook terug bij de club. Iedereen moet zich aan de regels houden. Maar je ziet voor jezelf vaak een uitzondering of je lapt ze losbandig aan je laars met de nodige (doch vaak terechte) argumenten. Komend jaar zal je dit wel weer gaan doen, maar probeer je er af en toe ook eens bij neer te leggen en wat meer me de meute mee te gaan. Van meegaan met de stroom verzuip je niet.

Hopelijk helpt dit jullie aan wat inzichten in je persoonlijkheid en je motoren, zodat we er komend jaar een gezellig jaar van kunnen maken waarbij iedereen op zijn best is. Maar dat zal zeker goedkomen, want de alwetende sterren liegen nooit!

Liefs Nienke

Met speciale dank aan orakel Josien.

P.s.: voor de mensen die niet geloven dat dit niet verzonnen is, hierbij de bronvermelding: [alles-terrenbeelden.nl](http://alles-terrenbeelden.nl) en [horoscooptarot.nl](http://horoscooptarot.nl)



# INHOUDSOPGAVE

Van de Voorzitter.....	9
Electric Superbike Twente.....	14
Woordzoeker.....	19
Baard en van Boven.....	21
Prijsvraag.....	25
Doolhof.....	26
De Reis van Vijs.....	27
Leren Pakken en Hoge Hakken.....	34
Kleurplaat.....	37
Moto-Filosofische Neuzelingskes.....	38
Wist u Datjes.....	42

## Adverteerders:

Motoport Hengelo.....	
Verkeersopleidingen en Trainingen Twente.....	
Cattier.....	
Alco Chemicals Bv.....	
Tuning Gids.nl.....	
Uzuma.....	

*Ook adverteren? Aarzel niet om contact op te nemen! [bestuur@msg.utwente.nl](mailto:bestuur@msg.utwente.nl)*



## Het grootse brommertafereel

Hallo allen,

Dit keer als vervolg op mijn sleutelparadijs één van de vele projecten die zich zowel daar als in het hok hebben afgespeeld, namelijk mijn Italiaanse PeriPoli Guilietta Super Sport uit '62.



Waar begon het allemaal? Nou, in Zwaag bij een blijde brommer/ allesverzamelaar genaamd Fred. Ik kwam eigenlijk kijken naar een Malaguti racebrommer uit ongeveer hetzelfde jaar, maar deze was zo ver van lopende staat, dat ik op zoek moest naar een alternatief. Gelukkig had Fred veel van alles, zo'n 15 stuks van de zelfde Mercedes sedan, 2 à 3 brandweerbussen, 20 jukeboxen, 2 miljoen vintage borden en echt een idiote hoeveelheid oude brommers. Na erachter te komen hoe schofterig duur die allemaal waren, vroeg ik naar wat er nog in de werkplaats stond, waar ik de PeriPoli in de staat hieronder heb gekocht. Op de gok, omdat hij nog rond ging en hij wel weer zou lopen met wat kietelen.



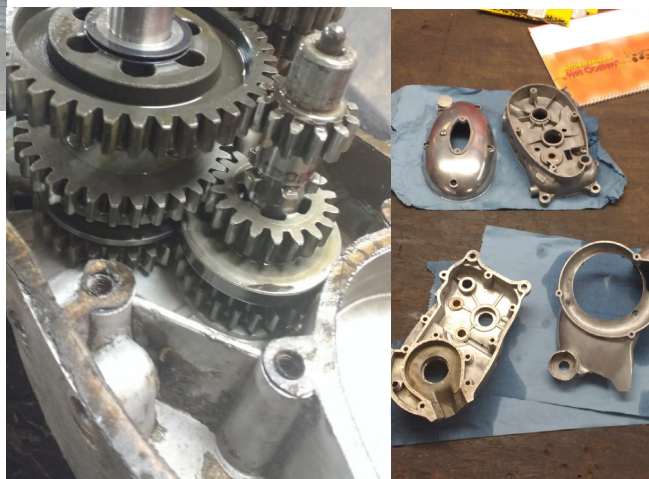
De eerste stap, carburateur schoon, nieuwe condensator, contactpuntjes van een Kreidler, een nieuwe bougie en een wasbenzinefles als tank. Na flink wat afstellen priegelen en het vlieg wiel er vijf keer op en af, trok er met een goeie witte rookwolk een rood-goud apparaat over de campus.

VAN DE VOORZITTER



De volgende stap, een nieuwe set velgen, ditmaal met dikke Kreidler spaken in plaats van die van een fiets, dempers van een Puch, een laklaagje voor de uitlaat (die sneller verdween in het Nederlandse klimaat dan een sneeuwvlok in de Sahara) en een set supergave Whitewall Continentals.

Met het rollende deel voor elkaar, was het blokje aan liefde toe. Nieuwe lagers, keerringen, handgesneden pakkingen (onverkrijgbaar helaas), en na een foutje met de poelietrekker en een lange speurtocht een nieuwe koppelingskooi en tandwiel met als bonus meer platen en sterkere veren van een crosser, voor een stuk betere aangrijping (lees: tuigachtige semi-wheelies bij het stoplicht).



Aangezien het blok weer liep, moest er ook maar eens brandstof in, de tank werd ontroest (niet geheel succesvol as of yet), en kreeg een nieuwe laag verf. Voor de lijnen, afplakken, spuiten in de vorige kleur om het tape goed te sealen, dan de kleur die je wilt, tape voorzichtig los, strakke lijnen gegarandeerd!



Met de tank en velgen netjes, moest het frame ook maar mooi, toen werd ook een scheur in het frame ontdekt voor de versteviging onder de bovenste stang, die het redelijk floppy gevoel verklaarde voor iets wat 'ontworpen' was om 80 km/h te lopen. Hieronder het frame gepoedercoat, de rest gespoten (met dank aan onze redelijk nieuwe straalkast):



Nu de zadelpan nog, gelukkig is CAD (cardboard aided design) de uitkomst voor iedereen die iets met metaal wil doen. Het zadel is tot vandaag nog niet gedaan, maar een deken in een plastic zak met een spanband werkt perfect.

Met het zootje weer helemaal in elkaar, hoppa op de MSG kar, achter de baksteen op naar Almelo. De eerste poging mocht het niet worden, hij liep maar 32 op de rollerbank, nieuw blad er op achter, van 30 naar 52, nu liep hij 40 op de rollerbank, ah dat was het probleem! Inmiddels staat hij nu al een jaar op kenteken, heeft hij een enkele glijder gemaakt, er flink wat volle tanks van 12L doorgebrand, en een flinke hoeveelheid Italiaanse blijheid bezorgd. Binnenkort een keer het zadel erop en de tank opnieuw laten reinigen, en de zomer kan weer beginnen! Gaan jullie ook mee op brommerit?

Heime -- jullie vozi



# F. CATTIER

Ambt Delden 074-2569835



**HYOSUNG**

Motor occasions en onderdelen (nieuw en gebruikt)

Voor occasions kijk op:

<http://www.fcattier.nl/>

Part	Percentage
4 interieur	11%
5 onderstel	6%
6 remmen	6%
7 audio	5%



# Echt àlles voor de *motor- & scooterrijder* Het beste onder één dak!



- Officieel dealer van topmerken motoren en scooters
- Ruim aanbod van nieuwe en gebruikte motorfietsen en zijspannen

- Grootste kleding en helmen shop van Twente
- Hèt adres voor vakkundig onderhoud
- Deskundig advies voor accessoires, communicatie en navigatie.



## Een jaar van successen

Door Maarten Admiraal

Een jaar na het eerste interview wat de klep deed met het Electric Superbike Twente (EST) team, is klep weer op bezoek bij Thomas Maas. Ruim een jaar na de start van het ambitieuze project maakt hij de balans op van een periode waarin hij, als mechanical engineer in het team, veel up-en-downs heeft meegemaakt, keihard gestreden heeft en mooie avonturen beleefd heeft.

### Thomas, allereerst gefeliciteerd met het pakken van het kampioenschap!

*Dankjewel, ja daar zijn we natuurlijk behoorlijk blij mee. Eigenlijk is het meer dan we van hebben mogen dromen. We zijn er natuurlijk vers ingestapt, in 9 maanden hebben we dat ding gebouwd en dan word je gewoon kampioen. Ik moet er wel bij vertellen, de manier waarop is een beetje jammer geweest. De competitie viel een beetje tegen, er zijn veel mensen uitgevallen gedurende de wedstrijden. Er zouden 5 teams meedoen met alle wedstrijden, maar uiteindelijk hebben we op betrouwbaarheid gewonnen omdat wij als enige alle races hebben uitgereden. Niet alleen doordat wij er onwijs hard voor gewerkt hebben om de motor telkens klaar te krijgen maar ook door technische problemen (bij de andere teams) en pechgevallen zoals het team van de Universiteit van Bath die hun motor volledig af hebben zien branden op de Isle of Man.*



Thomas Maas, chassis engineer EST.

*Dan bijvoorbeeld het team wat ons dik had kunnen verslaan als ze betrouwbaar waren geweest, de Universiteit van Nottingham, die hebben gewoon een motorfiets van 260pk. Die winnen op snelheid zeker wel, dus als die betrouwbaar waren geweest hadden ze ons er vierkant uitgereden. Aan de andere kant, winnen is winnen. Op het moment dat jij gewoon op het goede moment op de goede plek betrouwbaar en snel bent, dan win je gewoon de competitie. Zo simpel is het en dat hebben we gewoon gedaan, en daar zijn we wel apetrots op.*

### Resultaten ESBK Twente - MotoE seizoen 2018

Locatie	Positie
Donington park	#1, #1, #2 (3 races)
Assen	DNF, #1 (2 races)
Anglesey	#1, #1 (2 races)

**Wat doet dat met een kampioenschap, als er zoveel problemen zijn binnen weinige teams die meedoen? Weet jij hoe de competitie er volgend jaar uit gaat zien?**

*Ik heb een vermoeden ja. Wij zijn behoorlijk negatief over de competitie en eigenlijk iedereen die de competitie kent deelt die mening. Het was altijd behoorlijk wat maar dat is wel een beetje afgenomen in de daaropvolgende jaren. We wisten dat van tevoren maar we hebben toch een beetje het idee dat de organisatie daar debet aan is. Wij zaten dus ook te denken 'waar wil je als nieuw team voor gaan', en het plan is dus om aan een nieuwe competitie mee te doen.*

**Is die er ook dan?**

*Ja die gaat dus opgezet worden door een van onze jongens, Jeroen Goudzwaard. Hij was de manager van de elektrische engineering en hij heeft nog wel wat tijd over dit jaar dus heeft het op zich genomen om, samen met een paar externen, een nieuwe competitie op te zetten genaamd de World Electric Racing Championship. Dit is allemaal nog in een vrij vroeg stadium, de website is volgens mij nog niet eens online, maar het plan is daar om voor komend jaar al een competitie op te zetten. Dit is dus niet gelieerd aan Superbike Twente maar wel een beetje daar uit voortgekomen. Het plan is dus ook dat dat wat beter georganiseerd gaat worden met meer teams en meer circuits in Europa.*

**Nu heb ik verhalen gehoord dat er volgend jaar 2 teams mee gaan rijden van Superbike Twente, klopt dat?**

*Dat klopt. Wij gaan door met de huidige motor, de Li-ion GP, en zullen met een deel van het huidige team daarmee deelnemen aan het volgende seizoen. Daarbij zullen we nog wat kleine optimalisaties uitvoeren, zoals een nieuwe electromotor die een designfout oplost en wat valbestendigheid toevoegen. Op die manier kunnen we tegen Thijs (coureur eSBK team) zeggen 'push nog even wat verder'.*

*Het nieuwe team zal dan een nieuwe motor gaan ontwikkelen op basis van de opgebouwde kennis die er nu is en zullen wat meer op de voorgrond gaan optreden dan het oude team natuurlijk. Achter de schermen kunnen wij ondertussen race ervaring opbouwen.*



*Racen betekent ook last minute aanpassingen en keihard werken.*

**Gaan jullie dan echt een apart team worden of is er nog sprake van een vorm van samenwerking?**

*Ja, er wordt natuurlijk samengewerkt. Wij gaan er als 2e team natuurlijk minder tijd in stoppen dan zijn maar zij mogen alles aan ons vragen en ze mogen de motor die we gemaakt hebben natuurlijk helemaal uit elkaar halen en kijken hoe dingen in elkaar zitten.*

*Het oude team is gewoon deel van het team Superbike Twente, niet alleen bij afspraak maar we zijn met het oude team ook gewoon nog ondergebracht bij de stichting Superbike Twente. We gaan er dus inderdaad als aparte teams aan beginnen maar veel dingen kunnen we gewoon samen doen zoals vervoer en bijvoorbeeld een pitbox delen. Misschien dat wij ook nog wat financiële middelen van het nieuwe team kunnen krijgen, sponsorgeld. Niet veel want we willen alleen wat optimalisatie stapjes doen maar toch.*

*Daarnaast kunnen wij dan weer racekennis en ervaring delen met ze, want wij willen gewoon dat zij als eerste over de finish komen. Zij hebben echt de kans om nu een betere motor te maken dan wij en dat moeten ze dan doen ook.*

**Dus als langs de baan beide motoren problemen hebben dan wordt alle moeite gestopt in het op de baan brengen van de nieuwe fiets?**

*Ja dan worden alle knappe koppen van de teams gebundeld om het nieuwe team te helpen.*

**Terugkijkend op het afgelopen jaar, heb jullie de sportieve doelstellingen wel gehaald. Aan de andere kant zijn er natuurlijk ook technische doelstellingen gezet, specs. Zijn die gehaald?**

*Niet geheel, kijk een ding wat we vanaf het begin hebben gezegd is; 'to finish first, you need to finish first'. We hebben wel problemen gehad maar uiteindelijk hebben we elke race kunnen uitrijden, dus dat is sowieso gelukt.*

*Daarnaast hebben we wat specs opgesteld; 0 – 100 in 3 seconden, topsnelheid van 250 km/h, een gewicht van maximaal 250 kg en een vermogen van 140 kW. Dat waren eigenlijk alle eisen die we opstelden vanaf dag 1. Het gewicht en de acceleratie hebben we gehaald, maar het vermogen hebben we bij lange na niet gehaald. We zitten nu op de 80 kW ongeveer, en daaruit kregen we dus ook een topsnelheid van 220 km/h en dat is gewoon te weinig. Op hogere snelheid werden we er toch wel uitgereden door de 600cc brandstofmotoren. We hebben goed kunnen strijden tegen 400cc 4-takt en 250cc 2-takt maar we hadden toch op meer gehoopt.*

**Oke maar voor de rest klinkt het allemaal toch wel heel positief. Heb je zoiets, als je terugkijkt, dat je nog dingen beter had kunnen doen in jullie aanpak? Is het jaar verlopen zoals het had moet lopen?**

*Wel zoals het had moeten lopen ja. We hebben wel een vrij traditionele motor gebouwt, de vorm is traditioneel, de ophanging is traditioneel. Elektromotortje, kettinkje eraan, accupackje erin en gaan. Persoonlijk had ik wel een gek of vernieuwend element er in willen hebben, daar ben ik natuurlijk toch wel van.*

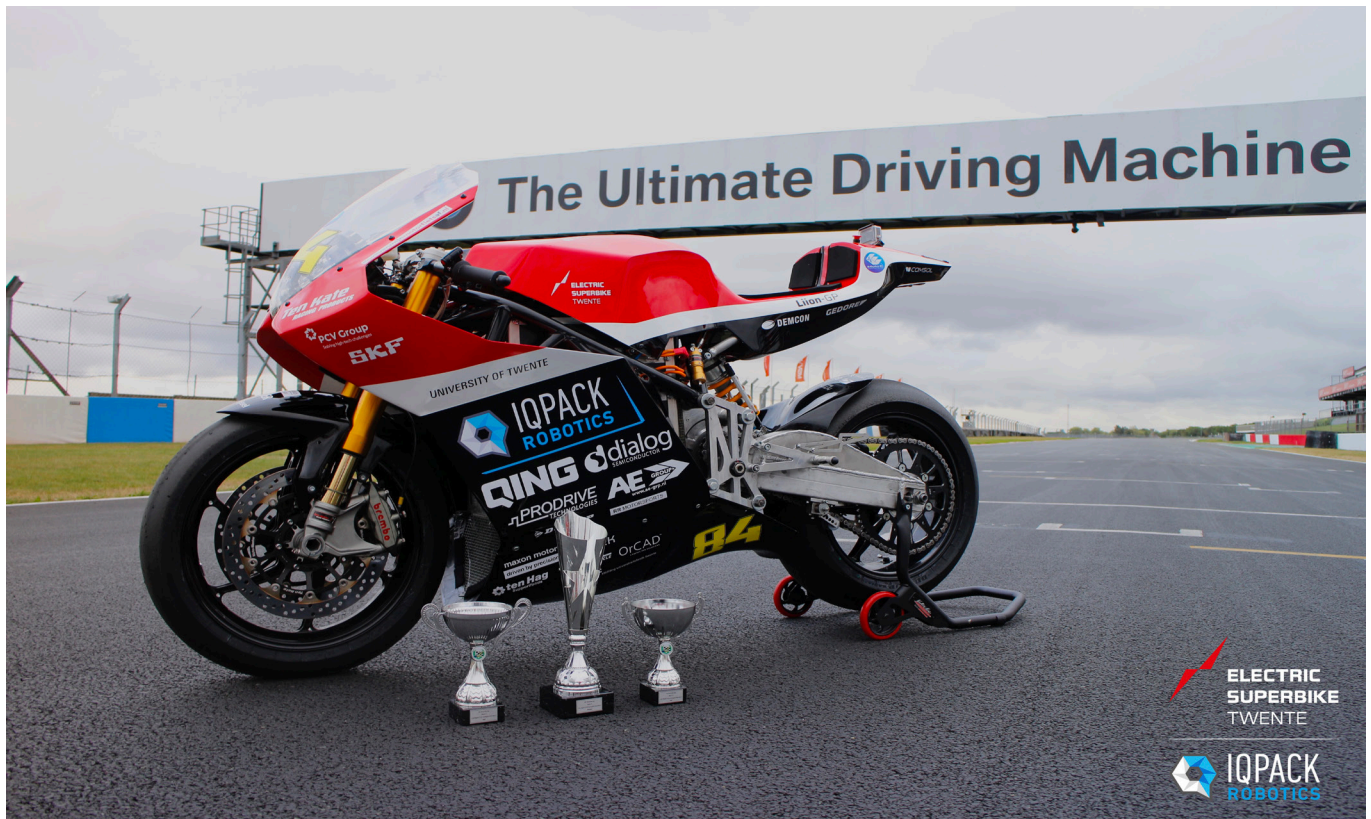
**Bijvoorbeeld?**

*Bijvoorbeeld terugwinning van energie met remmen, of een gekke voorophanging met hubsteering. Toch een soort van unique selling point was dat het een mooi geïntegreerd ontwerp was, maar het was niet out of the box. Het was nog behoorlijk binnen wat je normaal doet. Dat is natuurlijk ook zo omdat de vorm van moderne racemotoren gewoon met een reden zo is. Dus als je iets ontwerpt wat dat ook moet kunnen doen kom je al snel op dezelfde vorm uit.*



**Toch hebben jullie met dit ontwerp wel redelijk in de schijnwerpers gestaan.**

*Ja we hebben toch wel wat krantenkopjes weten te halen en je bereikt met dit project wel weer een andere doelgroep dan sommige andere duurzaamheids projecten. Mensen die misschien voorheen niet bereikt werden, bijvoorbeeld door in de Moto73 te komen of op SBS6 te verschijnen. Daar krijg je wel echt leuke reacties op.*



**De eerste overwinningen behaalt op Donington Park.**

**Wat was jou mooiste moment eigenlijk afgelopen seizoen?**

*Ik denk de eerste race eigenlijk, Donington Park. De eerste echte test, we hadden daarvoor nog maar een paar rondjes gereden, veel testbankuren maar niet echt geracet. Thijs (coureur) had er nog maar een paar rondjes op gereden en we hadden veel problemen, ook tijdens de kwalificatie. Daar zijn we ook een hoop gekke problemen tegengekomen zoals de ketting die tanden oversloeg op het achtertandwiel, en we wisten niet of het een elektronica of mechanisch probleem was.*

*We hebben toen gewoon heel veel ups en downs gehad maar uiteindelijk een super spectaculaire race kunnen rijden en dan krijg je toch een soort euforisch gevoel van 'we hebben het gewoon bereikt!'. Het gaat niet vanzelf, het is vallen en opstaan, maar als je hard werkt betaalt het zich zo hard terug. Ja en dan zie je hem de finish over komen en dan schreeuw je het gewoon uit, zo gaaf is dat!*

**Ik ben ook benieuwd of het volgende seizoen ook weer zulke mooie momenten gaat opleveren. Is het nieuwe team al gevuld?**

*Ja, er zijn nog wel een paar plekje vrij dus als mensen het leuk lijkt; er is nog een grafisch ontwerper voor de site nodig en er is nog wat hulp nodig bij PR voor contact met de sponsors. Wat engineering betreft staat er al een volledig team klaar dus dat moet wel goed komen.*



*De MSG zal dit succesverhaal in ieder geval blijven volgen, al is het maar via de updates op facebook en in de krant. Wij als kleplicher willen de jongens in ieder geval bedanken voor de open antwoorden en het kijkje achter de schermen in hoe zo'n studentenraceteam. We wensen het nieuwe team en het 2e team met de vedetten heel veel succes in het nieuwe seizoen!*



# MOTORZOEKER

Kun jij alle verborgen woorden vinden in deze woordzoeker?

N	R	V	D	B	R	O	M	M	E	R	S	M	W	T	Q	T	F
E	C	S	U	Z	U	K	I	O	A	H	J	T	U	S	H	Q	F
L	I	B	A	D	N	O	H	H	P	J	L	K	S	R	L	Y	V
E	W	N	L	X	W	H	A	M	E	V	U	B	D	O	T	F	B
T	O	L	I	E	I	M	U	J	I	D	R	Z	U	H	R	R	K
U	B	Q	S	G	A	I	T	K	V	H	B	R	C	R	I	F	O
E	G	Z	E	Y	R	U	W	K	A	I	G	R	A	E	A	K	F
L	I	I	N	T	V	D	E	T	E	W	N	G	T	T	L	I	F
S	U	J	I	O	V	N	E	R	N	B	A	I	I	H	Y	L	I
A	O	S	Z	H	M	L	T	F	T	E	J	S	D	C	M	S	E
P	O	P	N	X	W	T	A	U	B	W	N	N	A	A	P	W	Q
R	B	A	E	Z	S	D	K	G	M	L	X	U	D	K	Q	I	E
I	O	N	B	I	E	H	T	O	W	Q	O	J	E	X	I	T	H
L	U	R	E	D	N	I	L	I	C	R	E	I	V	B	F	C	F
L	G	K	D	V	D	L	H	U	S	Q	V	A	R	N	A	H	O
I	I	P	T	A	A	L	T	I	U	O	I	Z	Z	U	G	O	U
A	U	G	T	M	V	P	H	U	R	A	H	C	N	O	B	I	R
F	B	V	N	E	L	L	A	B	R	E	T	T	I	B	K	O	H

WOORDZOEKER

- ACHTERHORST
- BEUNEN
- BMW
- DUCATI
- HONDA
- KILSWITCH
- OLIE
- TRIAL
- UITLAAT
- ZIJSPAN
- APRILLIA
- BIER
- BOUGI
- GUZZI
- HUSQVARNA
- KOFFIE
- SLEUTELN
- TRIUMPH
- VIERCILINDER
- BENZINE
- BITTERBALLEN
- BROMMERS
- HOK
- KAWASAKI
- KTM
- SUZUKI
- TWEETAKT
- YAMAHA

## FOR SALE - "LATIFAH"

Ze kan van jou worden voor een prikkie.  
De absolute showbike, meest besproken (naast de Tommie Walker),  
meeste mee/om gelachen, de beste hitjes.  
€400,-

Zou het goud vinden om 'm volgend jaar weer in Luxi te zien :)  
Anders gaat 'ie op MP.

Honda Pacific Coast 800 (2-cilinder)  
125k gelopen, maar still going strong. Blokje loopt netjes rond,  
slokje olie, prima gehouden in Luxemburg en op de terugweg.  
Verbruik 1:22 op de terugweg Luxemburg (aldus Joost!)  
Glansrijk door de politiecontrole in Bùderscheid.  
Comfortabele reismotor, maar was ook prima meekomen op de bochtige pistes.  
Audiosysteem met USB, SD, bluetooth, radio, equalizer,  
meeknipperende ledjes in speakers; de hele rimram.  
**INCLUSIEF DE HITMACHINE SD-KAART van Luxemburg!**  
(met stip het beste verkoopargument)  
Meesterlijke achterklep en koffers met gasveer!  
Genoeg voor een tray halve Leo's Perlenbacher en BBQ  
incl. ongebroken stokbrood.  
5 stroomaansluitingen in de kofferbak.  
Nieuwe voorvorkolie + keerringen, brandstofkraan gereviseerd,  
nieuw achterventiel, "nieuw" startrelais/hoofdzekering.  
Cardan recentelijk vervangen bij vorige eigenaar.  
Verlichting etc. werkt allemaal.

Minpuntjes:  
Zeker niet in showroomstaat. Wat barstjes etc.  
Neutraallampje blijft branden. Heb er niet naar gekeken.  
Uitlaat klinkt lek(ker sportief). Eerste laswerk is eraan gedaan. Desgewenst  
even doorlassen om weer als een Dyson te laten klinken.

Staat in Berkel en Rodenrijs.





### Off-road editie!

*Baard en Van Boven, bekend van hokavonden, hebben de ondankbare taak om de motoren van waarde leden te beoordelen op essentiële MSG kwaliteiten. Zij zullen hierbij de onmiskenbaar Twentse zienswijze, zo eigen aan de MSG, toepassen op de reviews. Hierdoor zullen deze reviews veel interessanter zijn voor MSG'ers dan die in de bekende bladen. Met een gezamenlijke rij- en MSG ervaring van 16+ jaar en met een totaal van 13+ motoren en 1 tractor in bezit te hebben (gehad), hebben zij een unieke kijk op wat een motorfiets geschikt maakt voor een MSG'er. Aandachtspunten zullen onder andere kratmogelijkheden, beunvriendelijkheid, onderdelen-beschikbaarheid en poser-waardigheid zijn, maar ook all-time classics als 'doet 'ie het ook als 50% van de cilinders uitvalt?' of 'hoe hard kan je nog door de bocht met 1 bar in je banden?'.*

Voor deze speciale kersteditie van de klep hadden Baard en Van Boven natuurlijk ook een speciale editie van hun column in gedachten! We zouden meegaan met de off-road boys naar een cross dag georganiseerd door het bestuur. Hier zouden we gelijk 14 vliegen in klap slaan want het zou betekenen dat Van Boven en ik voor het eerst off-road zouden kunnen gaan rijden, op andersmans motoren, zonder veel geld te hoeven betalen voor een baan en zonder gelijk tussen hardcore pro's te rijden. Helaas pakte het allemaal anders uit, want ik (Baard) had studieverplichtingen die dag en Van Boven was geveld door een hersenschudding. Na echt even hard gebaald te hebben drong gelukkig het verstand weer door en hebben we de grootste zandhapper van de MSG weten te strikken om een gastcolumn te schrijven, speciaal voor de kerstklep! Voorberg, Opfokberg, Hackerberg, Frontmountain, Avant Montagne: bijnamen genoeg voor deze routinier. We laten het woord aan hem met betrekking to deze speciale dag in het zand.

*Het ervaringsverhaal van Wouter Voorberg – 1 jaar OTR en 7x crossbaan ervaring Crossbaan Lelystad*

Ten eerste, Lelystad was een fantastisch avontuur! Naast dat het rijden op de baan geweldig was, was het met Bram ernaartoe rijden in de van Jeroen Haveman geleende Mercedesbus uit 1973, dat ook. Met een maximum snelheid van 80 km/h, 5 minuten om daar naartoe te accelereren, oordoppen in om het dieselgebulder te onderdrukken, slingeren als je over een hobbelrijde rijdt, naar rechts trekken met remmen; het was één groot feest. De bus heeft nog meer eigenaardige

eigenschappen en instructies maar dat is een verhaal voor een ander artikel. Eenmaal aangekomen bij de crossbaan leuten we eerst wat met een kopje koffie terwijl de resterende (ex-) MSG'ers binnenstromen. Daarna snel pak aan en gaan! De eerste indruk van de baan was; waar moet ik heen, ben ik hier niet al geweest en, wat een lange baan! De baan is erg tactisch in elkaar gevlochten en af en toe liggen er wat verbindingspaden voor de tractor. Het was daarom niet direct duidelijk hoe het parcours liep. Na een ronde te hebben gereden bleek het toch wel logisch. Na een paar rondjes laf rijden begon de harde baan te wennen. Je blijkt een harde baan op een hele andere manier te rijden dan een zachte. Het kost veel minder moeite om je motor in bedwang te houden en deze is lang niet meer zo gevoelig voor sporen. Dit maakt het een stuk minder uitputtend en je kunt je beter focussen op je techniek. Ideaal voor de beginnende zandhapper! Op een zachte baan ontstaat er in de bocht gauw een spoor, waarin je je motor bijna horizontaal plat kunt drukken. Je rijdt dan als het ware op een verticaal muurtje waardoor je niet meer weg kunt glijden en genadeloos hard door de bocht kunt. Op de harde baan is dat wel een stuk minder. Op het terrein lag ook een super-enduro baan met een aantal trial-achtige obstakels. Deze was echter slecht onderhouden en de uitdaging viel mij persoonlijk tegen. Ik kan nog veel meer vertellen over deze dag maar dan wordt het artikel wel erg lang. We hebben het maximale uit de dag gehaald en hebben ons ontzettend vermaakt, een bedankje aan Mika voor het organiseren van het evenement!



Figuur 1 Huidige lay-out Crossbaan Lelystad - Als je YouTube filmpjes bekijkt zie je vaak een andere route, de baan is kennelijk al vaak veranderd.

### Motorreviews

Op de baan in Lelystad heb ik op drie verschillende motoren gereden. Omdat je steeds hetzelfde stuk rijdt, kun je heel snel aanvoelen hoe de verschillende machines reageren. Een mooi moment voor een review! Deze reviews zijn uiteraard alleen toegespitst op het rijden op crossbaan Lelystad.

#### Honda CR250:

Een motorcross volbloed. Deze machine kan op eerste hand erg angstaanjagend en vermoeiend zijn. De luidruchtig jankende tweetakt loopt volgas het mooist. Vanaf het moment dat de powervalve (een klepje voor meer vermogen dat opent boven een bepaald toerental) opent komt er naast nog meer herrie een heftige ruk aan je armen en wil het voorwiel regelmatig los komen. Als beginner ben je vaak met 10 verschillende dingen bezig en is dit soms een last te veel erbij. Als je moe bent of kramp hebt wil je nog wel eens ongecontroleerd aan het gas blijven hangen. Met deze machine raak je dan gauw in de problemen. Het toerental onder controle houden vereist oefening. Als dat eenmaal gelukt is en je

kunt goed aanvoelen wanneer de 2-takt schop in je rug er aan zit te komen, krijgt deze machine twee gezichten. Onderin is het vermogen beheersbaar, vergelijkbaar met een milde 4-takt. Bovenin is het een kwaai wesp die je het liefst van kant maakt. Als je dat vermogen continu weet te benutten zit je op een hoog niveau. Als je na één van de hieronder beschreven XL of XR op deze stapt, is het eerste wat opvalt het gewicht (<110kg nat). Deze machine laat zich enorm goed afschuiven in de bocht en je remweg is wonderbaarlijk kort. Aan alles is te merken dat deze machine gebouwd was om te motorcrossen op wereldniveau. De machine is door het milde karakter onderin ook nog erg geschikt voor een OTR. Meer moet je echter niet willen: bij constant gas loopt de motor erg onregelmatig (elke 2-takt crosser heeft dit) waardoor op de weg rijden een kriem is. Als dat je niet tegenhoudt, dan het verbruik van 1 op 5 of het onderhoudsinterval wel.



*Figuur 2 Meervoudig motorcrosskampioen Ken Roczen stapt af en toe nog steeds op een CR250.*

### **Honda XR600**

Ik noem dit ding vanaf nu een muscle bike. Het is een groot lomp beest. Als je het gas vol open trekt krijg je soepel een paar stevige klappen, die zorgen voor veel tractie en brengen je potdomme snel vooruit. De combinatie van koppel en tractie (te danken aan de laagtoerige motor) maken deze enduro op de eerste paar meter acceleratie nog steeds een van de snelste. Verder is het gas heel fijn te doseren en kom je dan ook prima van je plek, de gasreactie is niet zo heftig als de moderne opgefokte 4-taktjes en daarom erg beheersbaar. Dit maakt het best een geschikte beginnersmotor.

Het is dus wel een lomp beest. Je zit hoog, de motor is relatief zwaar (146kg nat) en heeft een vrij hoog zwaartepunt. Dat merk je bij het aanremmen en in de bocht. De remweg is langer en je verliest je voorwiel wat sneller bij strak insturen in de bocht. Het hoge zwaartepunt zorgt er voor dat de fiets iets minder stabiel aanvoelt in de bocht. Toch is deze machine niet erg vermoeiend om te rijden.

Al met al vereist deze motor dus iets meer ervaring om hem goed door de bocht te krijgen, maar daar valt goed aan te wennen. Als je niet de ambitie hebt om altijd de allersnelste te zijn, je krijgt er echt een bak lol voor terug. Het voelt geweldig om met deze tank een schans te dubbelen. Als je de XR echt goed beheerst kun je prima het gros van de OTR deelnemers op hun splinternieuwe KTM enduros bijhouden. Met de luchtgekoelde XR die van 1985 tot het laatste model in 2000 geen significante wijzigingen kreeg, moet je je dan toch een baas voelen! Deze motor is uitermate geschikt voor wat grotere personen.



*Figuur 3 Scott Summers - Terwijl de XR enkel domineerde in de Baja woestijnraces, werd deze enorme vent ook meermaals GNCC (enduro) kampioen met de XR.*

### **Honda XL500S**

De XL is de oudste van allemaal, maar ik moet Bram gelijk geven, op deze motor kun je minstens zoveel lol hebben. Deze motor is niet bedoeld voor het echte offroad werk, waarbij de R van XR voor Race zal staan, staat de L in XL waarschijnlijk voor Lounge. Deze motor is meer straat georiënteerd en zit erg comfortabel met slappe comfy vering. De zithouding is echter erg laag en je voeten zitten ver voor je achterwerk, waardoor het moeilijk is om snel te gaan staan op deze motor. Iets wat je off-the-road erg vaak wilt doen. Dit heeft ook als gevolg dat met name de veerweg achter aan de korte kant is. Je zit bij deze motor dus erg snel aan het einde van z'n veerweg en het veranderen van je rijkhouding kost meer moeite en tijd. Toch weet deze half antieke tweewieler je te verrassen. Het motortje heeft dan lang niet de grunt van de latere XR600, maar voelt een stuk lichter aan door het lagere zwaartepunt t.g.v. de zithouding. Het bochtenwerk heb je daarom snel onder de knie. Wel zorgt de voorremtrommel ervoor dat je behoorlijk hard moet knijpen om de machine stil te krijgen, waardoor je eerder last hebt van armpump. In combinatie met het hoge gewicht (147kg nat) vormde de remweg voor mij de beperking op een snellere rondetijd. Met de juiste techniek en dosis 'zero fucks given' kun je echt prima rond komen op de harde baan. Vliegen met dit apparaat voelt eveneens legendarisch. Omdat de motor zo comfortabel is en het motorblok relatief weinig onderhoud behoeft, zou ik zeggen dat deze motor nog steeds aardig opweegt tegen modernere dual-purpose motoren voor een off-the-road vakantie met lange afstanden!



*Figuur 4 Meervoudig knutselkampioen Bram laat zien dat bouwjaar ook maar een getal is.*



Voor de echte fanatieke kleplezer onder ons valt er dit jaar een heuse prijs te winnen! Heb jij goed opgelet en ben jij de eerste die het juiste antwoord naar ons mailt? Dan krijg je een echte MSG-prijs thuis gestuurd!

Maar let op, het is geen makkelijke!

***Welk type motorfiets miste er tussen Maarten zijn benen tijdens Hemelvaartkamperen?***

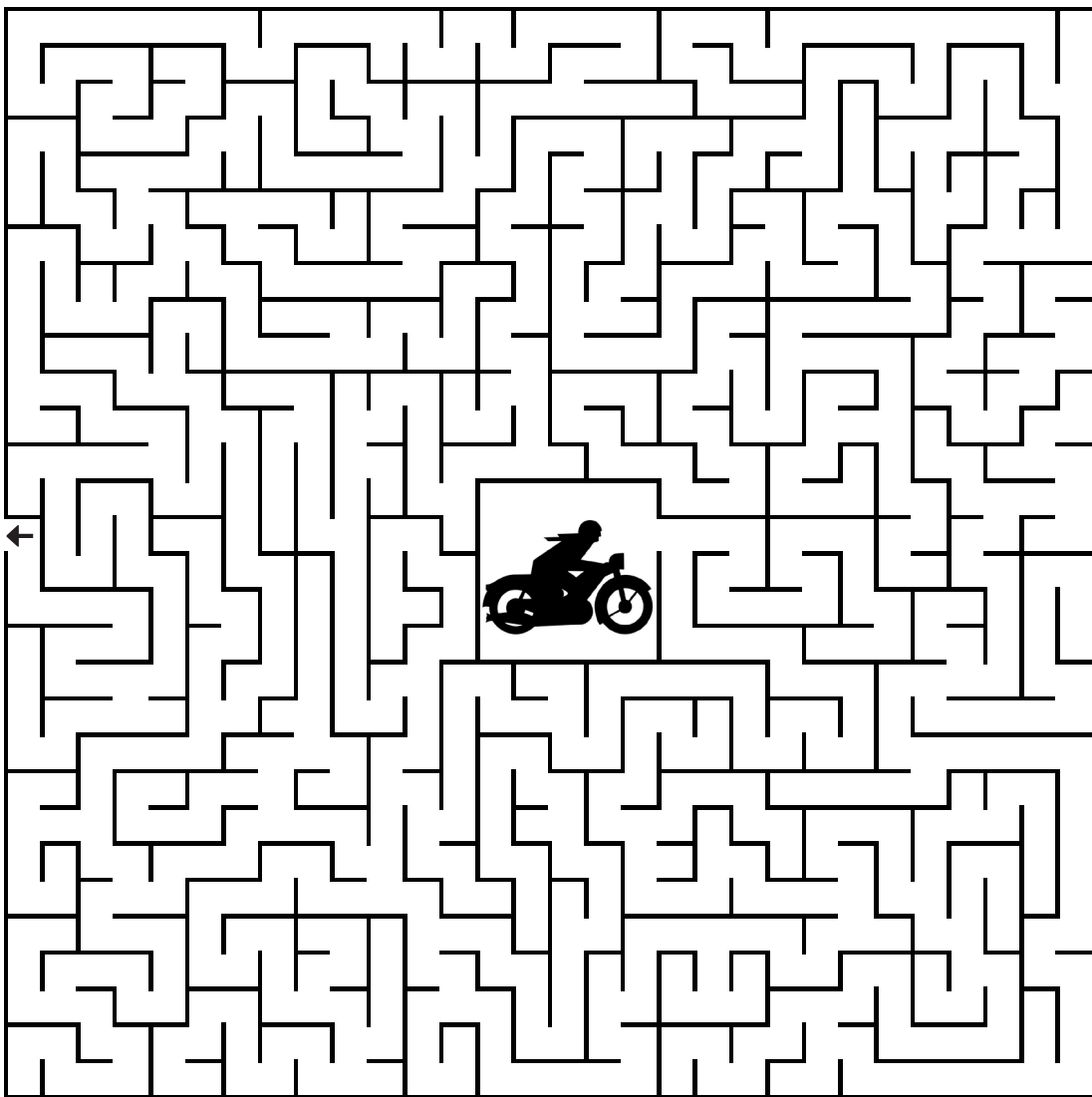
Mail je antwoord snel naar: [kleplichter@gmail.com](mailto:kleplichter@gmail.com). De winnaar wordt in de volgende klep bekend gemaakt.



**Alco Chemicals BV**  
Bremweg 16  
5951 DK Belfeld  
T: +31 (0)77-4762113  
[www.alcochemicals.nl](http://www.alcochemicals.nl)



**Deze motorrijder is door te veel bochtenrijden de weg kwijt geraakt!  
Kun jij hem helpen de weg weer terug te vinden?**



## Le grand voyage à travers l'Europe

Op 1 juni was het dan zover, de start van mijn grote plan, de uitvoering van alle gesmede ideeën: een tocht door Europa met een oude brandweerbus! Hier een summier beschrijving van het avontuur met de voorbereidingen.



Tijdens mijn PhD is het plan ontstaan om met een camper door Europa te gaan reizen. Het doel van deze reis was simpel: weg uit Nederland, even iets anders, mijn gedachten resetten voor ik echt burger word. Destijds met velen van jullie zitten fantaseren hoe dit eruit kon zien; waarheen, welke voertuig, welke voertuigen moeten er mee, etc. Uiteindelijk kwam het neer op twee hoofdvoorwaarden. De motor moest mee en mijn kite-spullen. Het eerste grote obstakel, want grote griebels wat zijn campers duur! Maanden gezocht naar iets betaalbaar en per absoluut toeval vond ik een omgebouwde brandweerbus, hij was slechts 20.500€. Net iets buiten mijn budget, maar het zaadje was geplant! Ik koop een oude brandweerbus, knap hem op en bouw hem om naar camper.

In Nederland zitten twee importeurs van Duitse brandweervagens, deze aangeschreven met mijn wensen. Uiteindelijk kwam de importeur uit Hierden met een interessante aanbieding: een Mercedes 409 LF uit 1977. Langsgereden en over, om, op, in, bij de brandweer bus gekropen. Er zaten redelijk aantal roestpunten in het plaatwerk en de balken maar de vraagprijs was inclusief het repareren van deze roestdelen. Uiteindelijk besloten dat ik zelf de bus zou renoveren en de prijs daarmee kon drukken. Wik-weeg, wik-weeg, stuiter stuiter stuiter, ja we doen het! Op 17 oktober 2015 reed ik met het rode gevaarte weg uit Hierden.

Die winter ben ik begonnen met de renovatie van de bus. De gehele bus is leeggehaald, inclusief bodem. Alle roestige platen, balken en ander roest werd verwijderd. De heer Van der Wiel is zo vriendelijke geweest om alle weggenomen balken te vervangen voor mij. Hij heeft supernetjes het plaatstaal er weer in gemaakt en mij met de afwerking succes gewenst. Daarna alles weer in menie, bitumen en anti-steenslag waar nodig. De bus was oorspronkelijk afgeveerd voor 4 ton achterin. Zulke ladingen zou ik nooit halen, aangezien ik een B-rijbewijs bezit. Dus besloot ik één van de bladveren aan beide zijden achter te verwijderen. Nog nooit gedaan, maar hoe moeilijk kan het zijn. Wat ik geweldig vind aan de bus: elke bout en elke moer die ik aanraakte kwam altijd los! Dus achteras onder bus vandaan, pas op vallende steekassen, dit kost je anders een gekneusde ribbenkast (haha), eerste bladveer verwijderd, ingekort en onderop de stapel weer toegevoegd om de bus niet te laten zakken. Alles weer in elkaar gebout en het grote onderhoud was klaar!

De maanden erop zijn onder andere de LPG-tank en verdamer ingebouwd. Daarna is de bus weggebracht naar Arli BV. voor de motordrager. Joost en ik hebben achteraf nog een lambda sensor ingebouwd om te controleren dat de bus niet te arm zou lopen op LPG. Tegelijkertijd ben ik met mijn vader begonnen aan het opbouwen van een simplistische camper-inrichting; bank, bed, koelkast, kookmogelijkheid. Al met al echt een leuk project om met je vader te doen. Hij is menig keer in Enschede geweest om mee te helpen, gewoon weer gezellig in een studentenhuis te zijn en na gedane arbeid zijn eigen zoon onder de tafel drinken. Laatste project was met Tim, de zonnecellen zijn geïnstalleerd, om volledig grid-onafhankelijk te kunnen rijden.

Laatste hemelvaart was de bus eigenlijk zo goed als af. Dit was ook de eerste grote rit met alle vernieuwingen en de motor mee. Ik gebruikte het als test om te kijken of alles functioneerde en wat ik nog zou missen. Alles ging zonder problemen, kruissnelheid van 75-80 km/u, 6 uurtjes, en 2 LPG tankbeurten verder was ik in Luxemburg. Wederom geweldige dagen gehad, regen 's nachts, heerlijke stoofpotjes en mooie wegen. Vier dagen later weer naar Nederland gereden met Vrouwter (a.k.a Ella) als navigator, door absoluut kutweer! 6 uurtjes later kwamen Ella en ik aan in Enschede en heb ik menig motormuis doorweekt zien aankomen. Al met al was het een geslaagde vakantie en zag ik mezelf wel rondcrossen door Europa.



1 juni had ik vastgezet als vertrekkdatum, kamer opgezegd, alles in de opslag, bus nog even door de APK gehaald, en afscheid genomen. De desbetreffende ochtend had ik een uitzwaicomité van twee mensen (dankjewel Thomaas en Pieter), het voelde raar, spannend en leuk. Ik had geen route, geen plan, alleen weg, eerste stop: Limburg. Nu werd het avontuur wel heel echt, ergens op een landweggetje gestopt en mijn eerste nacht doorgebracht. Volgende dag naar Luxemburg gereden (Du Nord) en hier eerst een paar dagen onstresst, motorgereden en kampvuur. Toen toch een grof plan bedacht: alle grote Alpenpassen rijden in Zwitserland, Oostenrijk, Italië en Frankrijk. Tevens gekeken hoe ik de kosten een beetje kon drukken, want de bus was niet erg zuinig. De bus verbruikte 30L/100km.

Volgende stop waren de Vogezen: eerste top-tip! De wegen zijn niet geweldig qua kwaliteit, maar het is er rustig, mooie bergwegen, geweldig uitzicht en genoeg te ontdekken. De bus had ik bovenaan een berg, bij een militaire begraafplaats, geparkeerd. Super uitzicht, geweldig weer, lekker veel gebbqt! Hier een mede motorrijder/camper-

aar tegengekomen: Duitse Piet (niet zwart). Met hem veel wegen gereden, bier gedronken en Flammkuchen gegeten. Na 5 dagen vond ik het toch tijd worden om door te rijden, op naar Zwitserland, via de Bodensee.

10 km na Straatsburg begint er een trilling in de bus. Bij 80 km/u, elke 3 seconden een trilling in het stuur. Ik had me al allerlei dingen in het hoofd gehaald, wiellagers, fuseekogel, kromme remtrommel, noem het maar op. Ik had besloten bij de volgende stop wat zaken te gaan controleren. Ik draai de snelweg op bij Hüfingen, trek op naar 80 km/u en een enorme knal, echt oorverdovend! Ik dacht echt dat ik de complete motor had opgeblazen. Uit reflex duw ik de koppeling in, controleer wat functies van de bus. Tot verbazing heb ik een gas respons, oliedruk, en lijkt elektrisch alles te werken. Ik laat de koppeling weer opkomen en rij weer verder. Op dat moment hoor ik van achteren een "flap-flap-flap" geluid, kijk in de buiten spiegel en zie een enorme reep rubber uit mijn wielkast de snelweg op vliegen. Toen vielen alle stukjes wel op hun plaats: klapband. Ik stoppen, achterband controleren en ja hoor, leeg. Netjes mijn veiligheidsvest aangedaan, gevarendriehoek uitgezet, en de band gewisseld. Uiteindelijk bleek het gehele loopvlak van de band te zijn afgeslagen.

Alleen het binnenste canvas van de band was nog aanwezig. Al met al redelijk geschrokken, maar omdat de bus dubbellucht heeft heb ik er eigenlijk rij-technisch niets van gemerkt. Doorgereden naar Langeargen en meteen op zoek naar een nieuwe band. Motor afladen en rijden maar. In Lindau een bandenzaak gevonden en overlegd wat er aan de hand was. Kreeg ik de vraag, ja uit welk jaar zijn je banden? Uiteindelijk bleken ze uit 1977 te komen (oeps). Bandenwissel kostte toch 100€/stuk, dus besloten alleen de klapband te vervangen, de andere banden zagen er nog redelijk uit. Doordat ik laat in de middag was, en er in Duitsland niemand in het weekend werkt, zat ik 4 dagen “vast” aan de Bodensee.

Wat te doen, wat te doen: motorrijden! De Allguer Hoogalpen zijn geweldig mooi, super wegen door de skigebieden, en prima Duits bier. 4 dagen later mag ik mijn reservewiel ophalen, motor opgeladen en hop-hop weer door. Vol vertrouwen rij ik langs de Duits-Oostenrijkse grens, gemiddeld één dag bus rijden, één dag motorrijden. Ik rij elke pas die ik tegen kom, vraag motorrijders om mooie routes. Eigenlijk maakt het niet veel uit wat je daar doet. Het is allemaal mooi, groots en weids.



3 dagen hierna (300 km verderop) is de trilling in het stuur weer terug. Exact hetzelfde als voorheen om de 3s een trilling bij 80km/u. Ik was nog geen 10 km verder en KLABAM! Iedereen had me gewaarschuwd als het een voorband knapt, dat de bus enorm zou gaan slingeren. Het was het linker voorwiel, de bus heeft een mini slinger gemaakt binnen mijn eigen baan en reedt toen weer rechtdoor. Fieeuw, was een drukke 80km/u baan. Afgezakt naar 60 km/u, eerste parkeerplaats opgereden, band gewisseld. Fuck, nog een band kapot. Vlak voor München, dus weer een bandenshop opgezocht, daar naartoe gereden. Voordat ik de bandenshop gehaald heb, KABLAM, andere achterband! Nou toen was ik er helemaal klaar mee! Direct besloten om alle overige 6 banden te vervangen door nieuwe. Wederom, het was donderdag, later in de middag. Mogelijk de eerste dag dat ze nieuwe banden konden hebben, was de maandag. Dus München wezen ontdekken, supertoffe stad! Twee top-tips: het BMW-museum en golfsurfen in het English Park. Hoogtepunt van het BMW-museum is toch echt de fabriekstour. Pas op: deze tour is gemiddeld gezien 3 maanden van tevoren uitverkocht. Als je alleen bent, zoals ik, kan je mazzel hebben dat je ergens bij geplaatst wordt. Daarnaast, golfsurfen op een permanente golf midden in de stad van München. Heel erg grappig om in je wetsuit, met je board, in de trein te stappen, en door het centrum te lopen. Al met al super dagen in München gehad, veel cultuur, leuke mensen, super omgeving om te rijden met de motor. Uiteindelijk alle banden vervangen en door!

Het voelde fijn, had weer vol vertrouwen in de bus. Op naar Tsjechië, nog meer passen gereden met de motor. Het mooie van Tsjechië vind ik: kampvuur, één van de weinige landen waar het nog mag. Besloten om een camping op te zoeken, het was tijd voor de was. Mooie camping aan het Lipnomeer gevonden, inchecken met mijn paspoort en genoten van de leuke plaatsen rondom Horni Plana. Uiteindelijk via Tsjechië, stukje Oostenrijk, naar Slowakije. Vroeg uit de veren en het laatste stukje vanaf Breclav naar Bratislava. Doordat ik snelwegen vermeid, kwam ik ook langs oude grensposten. Hier werd ik uiteindelijk aangehouden voor een algemene controle. Super vriendelijke Oostenrijkse politie, eerst een beetje raar opkijkend dat er een brandweerbus komt aanrijden, maar nadat er een gebruikte hyperactieve jongen uit de bus springt begrijpen ze hoe de vork in de steel steekt. Ze vragen vriendelijk om mijn paspoort, au-



topapieren en motorpapieren. Ze vonden het geweldig hoe de bus eruitzag, de kwaliteit en originaliteit. Ze moesten toch wel de opmerking maken: blauwe zwaailichten dat kon eigenlijk niet... maar goed je gaat naar Slowakije, dus het zal ons een zorg zijn. Ze konden alleen niet garanderen of ik niet een bekeuring kreeg in Slowakije. De Slowaakse douanebeambte stond 20 meter verderop en kwam erbij staan. Die keek naar de bus, naar mij, begon te glimlachen en zei, "nou van mij zul je niks horen hoor". Tussentijds begon ik het steeds warmer te krijgen, want ik kon mijn paspoort nog steeds niet vinden. Ik had alles al overhoop gehaald, vakjes, bakjes, zakjes, alles! Kut kut kut, waar is dat kutding! De Oostenrijkse douane was super onder het geheel en zeiden uiteindelijk laat maar en rij maar door. Super van ze, maar ik wilde wel mijn paspoort terug hebben! Dus toch besloten weer Oostenrijk in te rijden en even rustig nadenken: waar heb ik hem voor het laatst gebruikt... fuck!! Tsjechië! Camping gebeld, en ja hoor, daar hadden ze hem nog. Bij het weggaan, na het uitchecken, is hij uit mijn stapeltje gevallen, naast de bus. De kortste route naar de camping in Tsjechië was toch 285 km. Hup motor afladen, niet zeuren, rijden met die hap! Dat is toch echt de maximale afstand voor mij op een dag, 2x 285 km.

Daarna is een groot deel van de reis soepel verlopen. Veel mooie wegen gevonden, mooie plekjes in-the-middle-of-nowhere, leuke mensen ontmoet, gewoon lekker weg. Via Slowakije ben ik naar Hongarije en Slovenië gereden. Zeker Slovenië is echt een aanrader! Mensen zijn er super vriendelijk, land is goedkoop en de natuur is fenomenaal! Zeker het Triglavskipark is een absolute aanrader. De wegen zijn bijna allemaal nieuw en je hebt de ene na de andere pas. Vanaf hier moest ik een beetje gaan opschieten, want ik had met mijn zus in Zwitserland afgesproken en nog maar 8 dagen de tijd. Tevens, meneer Admiraal had laten weten dat onze paden gingen kruisen. Even een beetje mikken en dan zou dit goed komen! Twee dagen later kom ik bij het Gardameer aan, bus op een camperplaats geparkeerd, motor afgeladen, motor beladen, en een uurtje later knalde ik omhoog op de motor richting Meran. Hier zouden Maarten en the westside boys die avond zijn. We hadden het niet beter kunnen plannen. De heren hebben net hun motor geparkeerd en ik kom ook aanrijden. Na een mooi avondje in de campingkroeg, het plaatselijke restaurant, en een mooie versierpoging van de heer Admiraal, zijn we naar bed gegaan. De volgende dag stond de Stelvio op het programma. Ik wilde een beetje vroeg zijn, minder kans op drukte. Om 8 uur gingen de wekkers en begon het oppakken. Shit, toch een lichtelijke kater, die jongens kunnen ook wel drinken zeg en ik deed ook mee. Na een vlugge blik constateer ik dat ik niet de enige ben die het wat zwaarder heeft. Snel nog even langs de plaatselijke panettiere en een doppio in onze mik. De pas was geweldig en super om met vrienden te rijden. De Triumph reed heerlijk achter de fameuze Kawa Z aan. Tot aan de ene laatste bocht bovenaan waren wij het enige verkeer op de Stelviopas, zo gruwelijk lekker! Bovenaan een heerlijke vette, dikke, lange worst naar binnen geduwd. Halverwege de dag heb ik de jongens rechts van me gelaten. Zij gingen door naar het westen en ik moest de bus weer ophalen. Dus, hup afscheid genomen en weer naar het Gardameer geknald.



Volgende stop, Como meer. Hier heb ik één van de mooiste uitzichten gehad, maar tevens ook één van meest kloterige nachten in de hele reis. Aangekomen, stond er een mooi windje. Dus kitespullen gepakt en een top sessie neergezet. Voldaan als ik was zet ik mijn slippers voor de bus, pak een fles wijn, oli-jfjes, kaasje, boekje en geniet oprecht van het moment. Kort daarna belt mijn vader en terwijl ik met hem ouwehoer, sta ik even op om mijn benen te strekken en zie ik dat mijn slippers weg zijn. Deze stonden nog geen 2 meter achter mij. Kutzooi, kloterige Italianen stelen ook alles wat los en vast zit! Ik zeg nog tegen mijn vader, "nou als dit het ergste is wat me gaat overkomen deze reis, dan vind ik het best". Van de ondergaande zon genoten en heerlijk naar bed gegaan, alle deuren op slot en één raam op een klein kiertje. Rond 02.00 uur word ik opeens wakker, ik hoor de harde mechanische klik van mijn bus-deur. Ik nog niet helemaal bewust van wat er gebeurt, kom overeind knipper twee keer met mijn ogen... staat er een persoon in mijn bus! Rustig om zich heen kijkend. Hij staat met zijn rug naar mij toe, ik spring uit bed en pak zijn kleren net onder zijn oksels beet en smijt hem zo hard de bus uit als ik kan. Hij komt op de straat terecht en op dat moment zie ik 2 andere mannen naast de bus staan. Ze kijken één keer naar mij, een keer naar hun maat, deze begint te rennen en de andere twee volgen zijn voorbeeld. Ik stond zo hard te trillen op mijn benen. Mezelf weer wat bedaard en toch weer in bed gaan liggen. Half in slaap gevallen, maar echt alert op iedere krekkel die langs springt. 03.00 uur. Uit het niets voel ik de bus opeens schudden en hoor ik mensen op de bus klimmen! Ik ben wederom uit bed gesprongen, deur opengezwaid, naar achter gesprint. Zie ik twee personen die via de motor op het dak aan het klimmen zijn. Eentje merkt mij op en springt al weg, de ander is nog aan het klimmen en wil net vanaf het zadel de laatste beweging maken om op het dak te komen. Ik grijp hem bij zijn enkel en gooi hem op het harde asfalt. Ik was echt in alle staten en wilde hem echt zo hard op zijn larie geven. Wederom niet naar mijn omgeving gekeken en om dat moment komen er 10 jongeren aanlopen. Kennelijk waren dit vrienden, kwamen net uit de kroeg, hadden de brandweer bus gezien en ze hadden elkaar uitgedaagd om erop te klimmen. Ik rook de alcohol, keek naar de groep, en het leek geloofwaardig. De jongens beloofde om verder te lopen en de bus met rust te zullen laten. Ik weer naar bed, uiteindelijk in slaap gevallen, om rond 06.00 uur weer wakker te worden van een hard bakkend geluid. Er werden stenen tegen mijn bus gegooid. Ik stond langs een rivierbedding en vanaf de andere kant van de rivier waren jongeren stenen naar mijn bus aan het gooien. Geen kleine kiezels, gewoon vuistgrote stenen. Toen ik de bus uit kwam springen, gingen ze er tierend vandoor. Toen was ik er zo klaar mee, ik was gesloopt, kapot, leeg. Ik heb de bus gestart en naar de eerste beste truckerstop gereden. Hier voelde ik me veiliger en eerst even een twee uur goed geslapen. Tot die tijd was mijn bus mijn veilige haven, dat had een goede deuk opgelopen. Ergens was ik heel blij dat ik mijn zus twee dagen later zou ontmoeten en even niet in de bus hoefde te slapen voor een week.



Na het Comomeer incident naar Zwitserland gereden. Mocht je denken dat passen duur zijn voor de auto, bedenk dan dat ze 2x zo duur zijn voor voertuigen die hoger dan 2 meter zijn. Naar Champex-lac gereden, bus geparkeerd, zus ontmoet en samen Tour du Mont Blanc gelopen in 10 dagen. Wederom een geweldige trip, mooie uitzichten en leuke mensen ontmoet. Na 10 dagen bij de parkeerplaats aankomen is toch spannend... staat de bus er nog? Is er ingebroken? Is de motor er nog? Ik had de bus redelijk onklaar gemaakt. Dus men had zeker moeite moeten doen om hem mee te krijgen. Plastic tas om de luchtfilter gebonden en weer in de behuizing gemonteerd, bobine ontkoppeld, hoofdzekering eruit, zekering startmotor. Allemaal niet moeilijk, maar je moet wel even gaan zoeken waarom zaken niet werken. Gelukkig stond de bus er nog, alle spullen ook. Spullen ingeladen, zus ingeladen, en naar een camping gereden. Volgende dag zuslief op het vliegveld gedropt en ik terug naar de camping. Top-tip: gemeentelijke campings in Zwitserland kosten 3€/nacht, wc's aanwezig en soms ook een douche. Op deze manier werd Zwitserland tenminste betaalbaar. Wat een wegen hebben ze daar! De Triumph voelde zich ook helemaal thuis daar, me dus ook een paar dagen heerlijk misdragen daar.



Hierna kreeg ik de tip van een vriend om route des Grand Alpes (D902) te gaan rijden. Deze is 650 km met 7 hoge passen en grandioos uitzicht. Loopt vanaf Genève door Nice, langs de grens van Italië. Dus dat ben ik gaan doen. Ik legde gemiddeld per dag één pas af met de bus en de volgende dag reed ik het stuk heen en terug met de motor. Hier wel echt geschrokken van de bus. Doordat ik in de bergen reed, reed ik met de bus op benzine om iets meer vermogen te hebben. Na de eerste grote pas kwam ik erachter dat de bus 50L/100km verbruikte. Ik moest serieus opletten voor de pas of ik er  $\frac{3}{4}$  tank had. Anders was er een kans dat ik de andere kant niet ging halen. Op de berg ben ik benzineprijzen van 1.98€/L tegen gekomen. Dit stukje route hakte behoorlijk op mijn budget in. Het was het alleen zo waard! De wegen zijn divers, net zoals het uitzicht. Ik heb er in de bus net zo van genoten als met de motor. Met de bus was het omhoog werken met gemiddeld 30 km/u en vechten naar beneden. Met de motor geniet je van de snel op elkaar volgende bochten en leg je de afstand bijna 3x zo snel af. Hier elke nacht boven aan de pas geslapen, wat echt adembenemend is. Slapen op het dak van de bus en zoveel sterren zien. Op het moment van de Perseïden rond de 2700 meter en nog nooit zoveel vallende sterren gezien, zo helder, wauw! Al met al: rijden deze weg!





Nadat ik mijn zus gezien heb, is er ook wat veranderd. Ik begon weer te verlangen naar mijn vrienden en thuis. Het was geen heimwee, maar doordat ik richting Zwitserland ben gaan rijden, reed ik weer terug naar Nederland. Toen begon het alleen zijn me op te breken en was ik klaar mee. Tevens wist ik dat er een groep motorrijders eind augustus in Luxemburg had afgesproken. Daarna heb ik een route gemaakt via Spanje en hun ontmoet. Dit was een mooie afsluiting van de reis. Weer naar camping Du Nord. De vaste gasten daar begonnen mij al te herkennen. Het was dan ook al de derde keer dit jaar dat ik met de bus op de camping kwam. Hier heerlijke dagen gehad met de vriendjes en vriendinnetjes, lekker koken, lachen, en motorrijden. Het was een mooie afsluiter van een mooie rit.

Jullie weledelgeleerde heer Wouter



Lieve kleplezers,

Het was een jaar vol hoogte- en dieptepunten bij de MSG. Maar ook binnen onze vrouwencommissie, waar steeds meer dames bij zijn gekomen ondanks dat er weinig nieuwe vrouwelijke leden bij de MSG zijn aangeschoven. Om het jaar mooi af te sluiten en meteen de volledige commissie maar eens voor te stellen hebben we onze hoogte- en dieptepunten op een rijtje gezet. Want er zijn geen pieken zonder de dalen!

*Sandra*

Hoogtepunt: Na 1 maand sleutelen deed de motor van Sandra het eindelijk weer en kon ze mee op vakantie naar Oostenrijk.

Dieptepunt: Met volle moed richting Oostenrijk strandde de motor vlak voorbij Gronau.

*Marieke*

Dieptepunt: Bij het proberen slechts de klepseals te vervangen bleek een klepgeleider al een tijd afgebroken te zijn. Bij het revisiebedrijf bleek dat ik ook nog drie kromme kleppen had.

Hoogtepunt: Na een succesvolle koprevisie startte mijn Hondaatje direct. Twee dagen later gingen we op vakantie naar Oostenrijk, wat 'ie ook compleet overleefd heeft! Iedereen dacht dat ik de onzekere factor was, maar mijn motortje heeft het misschien wel het beste volgehouden van allemaal.

*Anouk*

Dieptepunt: Een hele dag ziek met dikke trui aan in 30 graden zielig zitten te zijn in Luxemburg. Maar gelukkig hield Tim haar gezelschap met het gegodver op zijn Kawa.

Hoogtepunt: Het halen van haar motorrijbewijs.

*Ella*

Hoogtepunt: Als oprichter van team brommerchaos, 150 km rijden tijdens haar eerste MSG rally en het maken van 20 wheelies.

Dieptepunt: De mislukte wheelie die op camera stond.

*Fabienne*

Dieptepunt: Het hebben van een nieuwe brommer die telkens uitvalt wanneer de lichten worden aangezet door een nog onbekend probleem.

Hoogtepunt: Ze met deze brommer toch de rally uit heeft kunnen rijden en op de tweede plek is geëindigd.

*Nienke*

Hoogtepunt: Voor het eerst met succes op motor in Luxemburg aangekomen.

Dieptepunt: De barre regenachtige terugtocht vanuit Luxemburg waarbij de laatste 30 km er elke keer bij het schakelen een plens water vanuit de neus van de schoenen naar de hak gleeed.

*Elsa*

Hoogtepunt: A rijbewijs halen binnen een week!

Dieptepunt: Geen ruimte om een A motor te stallen.

### *Charlotte*

Hoogtepunt: Biertje openen met een leeg flesje en het plafond aan kunnen raken in het hok.

Dieptepunt: Lid worden van de MSG en geen bier kunnen openen.

### *Juul*

Hoogtepunt: Het kopen van een nieuwe motor.

Dieptepunt: Geen geld over voor het rijbewijs.

### *Frederiek*

Hoogtepunt: Nog steeds fanatiek taalnazi bij de klepredactie.

Dieptepunt: Het grammaticaal vermogen van de MSG'ers.

### *Liesbeth*

Hoogtepunt: Dit jaar waren er omeletten tijdens de Bata.

Dieptepunt: Halverwege het bakken was de boter op.

### *Laura*

Hoogtepunt: Motorvakantie met Rob H.

Dieptepunt: Daarvoor moest een topkoffer op haar Ducati.

### *Amber*

Hoogtepunt: Achterop bij Rob W op Latifa in Luxemburg.

Dieptepunt: Achterop bij Rob W op Latifa in Luxemburg.

Tot slot het hoogte- en dieptepunt van de vrouwencommissie zelf. Het hoogtepunt van de vrouwencommissie is dat er bijna een vrouwenborrel is georganiseerd. En dat er nu vier leden samen hebben gegeten om een stukje voor de klep te schrijven.

Dieptepunt: we hebben nog steeds geen vrouwenborrel gehad waarbij iedereen aanwezig was.



Naast deze borrel hebben we nog wat andere activiteiten georganiseerd, de ene iets meer geslaagd als de andere. Even op een rijtje:

- Anouk en Juul hebben samen bardienst gedraaid.
- Sandra en Marieke hebben samen meerdere rondjes gereden. Nooit Sandra op haar eigen motor want die deed het niet.
- Liesbeth en Nienke hebben samen de Bata gereden.
- Ella heeft haar brommerrijbewijs gehaald en Anouk haar motorrijbewijs.
- Bijna iedereen is mee geweest tijdens hemelvaartkamperen.
- Er is 1 borrel geweest met Apfelkorn waarbij Nienke en Fabienne de enige deelnemers waren.
- Marieke en Sandra hebben samen een bardienst gedraaid.
- Wij een leuke post op Voorberg's Facebook hebben geplaatst.
- Elsa en Nienke beide hun grote motorrijbewijs hebben gehaald.
- Sandra, Marieke en Nienke samen naar Appelpop zijn geweest, al slippend met Fred door een bocht.
- Fab en Ella samen de Rally hebben gereden op de brommer.
- Anouk met Laura samen een bardienst heeft gedraaid.
- Er is gevochten om een gratis jurk van Fabienne, waar uiteindelijk Nienke de trotse eigenaar van is geworden.

Kortom, we kunnen terugkijken op een mooi jaar van de vrouwencommissie. Maar voor volgend jaar zijn er goede voornemens om het komende jaar wel iets met z'n allen voor elkaar te krijgen. Hopelijk met veel wijn, gezelligheid en voor het idee iets met motoren.

Liefs de vrouwencommissie



COLOUR★  
ME  
ARNIE  
★

KLEURPLAAT

# Motorrijden en vrijheid

a.k.a. Jan denkt (te hard) na over de dingen

Motorrijden is geweldig leuk. There, I said it, en ik vermoed dat ik momenteel een publiek aanschrijf dat geneigd is daarmee akkoord te gaan. Zo, punt gemaakt, publiek aangesproken, waarheid als een koe verkondigd, dat was de makkelijkst geschreven column ooit. Einde verhaal? Ik vrees van niet! Misschien is het beroepsmisvorming, genetisch ingebakken of gewoon nazinderend Freudiaans trauma, maar ik kan het niet onderdrukken; de vraag die altijd om het spreekwoordelijke hoekje schuilt: “maar waarom?”. Waarom is motorrijden zo leuk?

Je zou kunnen zeggen dat dat voor zich spreekt en dat het leuk is omdat het dat gewoon is. Echter, niet alleen gaat mijn filosofenhart bloeden van zulke blatante cirkelredeneringen, maar nog belangrijker: wat is er nou leuk aan zo'n antwoord (behalve dat het je tijd uitspaart die je kan spenderen aan een extra ritje)? Nee, dan nemen we beter even de tijd om stil te staan bij wat mij (ons?) drijft om steeds weer ons stalen ros van stal te halen en erop uit te trekken.

Sommigen onder ons genieten ongetwijfeld van een gezonde portie Schadenfreude over het lot van kilometers koekblikkers tijdens het filteren tussen de file, anderen kicken op pure snelheid aan 10k+ rpm, nog anderen gaan misschien helemaal los van hoe die dikke Amerikaanse V-Twin de edele delen prikkelt. Ik pretendeer dus zeker niet alle antwoorden in pacht te hebben; daarvoor is zowel het fenomeen motorrijden te complex als ook onze groep te verscheiden. Voor deze column beperk ik me dan ook tot slechts één vaak gegeven antwoord dat ondanks zijn populariteit eigenlijk meer vragen oproept dan dat het beantwoordt: dat moeilijk te vatten ‘gevoel van vrijheid’.

En inderdaad, als je de motorfora hierop naslaat<sup>2</sup>, wordt het duidelijk dat er heel wat van gevonden wordt, maar aan verduidelijking of filosofisch rigueur ontbreekt het wel eens. Niet dat dat de gemiddelde forumbezoeker kwalijk kan genomen worden. Die hebben namelijk wel wat beters te doen, i.e., motorrijden. Zodoende gaan we



Fig. 1: het belang van het gevoel van de vrijheid voor sommige medemotards

het antwoord dat we zoeken daar dan waarschijnlijk ook niet vinden. Dan maar op verkenning waar er al een tijdje wat zinnigs over en weer wordt geroepen over de vrijheid: de filosofie.

Als we de aard van de link tussen motorrijden en vrijheid willen duiden, is de eerste mogelijkheid die we moeten bespreken natuurlijk het idee dat er helemaal geen specifieke link tussen de twee zou zijn. Die mening wordt aangehangen door Fred Feldman, één van de weinige filosofen die zich aan dit onderwerp hebben gewaagd. In zijn hoofdstuk in het boek “Harley-Davidson and Philosophy: Full-Throttle Aristotle”

<sup>1</sup> Van <https://www.motor-forum.nl/threads/wat-is-jouw-motivatie.97990/page-4>

<sup>2</sup> Zie bv. <https://www.motor-forum.nl/threads/column-wat-is-nou-dat-gevoel-van-vrijheid.422948/>

(I kid you not), komt hij tot de conclusie dat, terwijl er heel wat genietbare aspecten zijn aan het rijden met zijn Harley (de wind in de haren, het geluid [lees: oorverdovend lawaai] uit de uitlaat, etc.), deze eigenlijk niets met vrijheid te maken hebben. De link tussen Harleys en vrijheid zou dus eigenlijk niets meer zijn dan een conceptueel giftig brouwsel door de tovenaars en heksen bij Harley Davidson's marketingafdeling, om zo te profiteren van te gemakkelijk opgehitste nationale trots.



Fig.2: 'Murica, F\*ck Yeah!

Hoe komt Feldman tot die conclusie? Zoals het een goed filosoof betaamt, komt hij eerst even met een definitie: "vrijheid heeft te maken met het afwezig zijn van belemmeringen, beperkingen of inmenging". Dan rijst natuurlijk de vraag: welke belemmeringen heb je met een Harley/motor niet die je anders wel hebt? Feldman beantwoordt die vraag op drie niveaus:

1. Op metafysisch niveau: zijn we eigenlijk wel vrij of is de vrije wil een illusie in een voorbepaald universum? Als alles voorbepaald is, is dat motorrijden inclusief en levert de motor je geen vrijheid op. Bestaat er wel vrije wil, dan is je voertuigkeuze eigenlijk van geen wezenlijk belang voor hoeveel metafysische vrijheid die je hebt. Non-issue dus. Moving on.
2. Op wettelijk niveau: heb je minder wettelijke belemmeringen met je Harley/motor? Een paar, ja. Je mag (onder voorwaarden) tussen de file door, je hoeft geen gordel aan en je hoeft niet periodiek op APK. Langs de andere kant moet je wel een helm op en moet je altijd je verlichting aan. Beetje welles nietes dus. Maar zelfs als je netto ietsje meer van dit soort vrijheid krijgt met de motor, maak je mij niet wijs dat de gemiddelde vrijheidsgemotiveerde motorrijder zich zo vrij voelt omdat 'ie minder vaak het interieur van een APK-keuringscentrum hoeft te zien!
3. Op niveau van de feitelijke omstandigheden: heft een motor feitelijke belemmeringen op? Ja, maar niet op een manier die uniek is voor motoren. De meeste auto's leveren gelijkaardige vrijheden op. Met Jerry geraakt Martijn in principe op quasi alle plaatsen waar hij met zijn FZR ook geraakt, hoewel we natuurlijk niet kunnen weten of hij in de praktijk überhaupt zal arriveren (Schrödinger's oldtimers, so to speak). Natuurlijk zijn er mensen die lak hebben aan de normale belemmeringen van specifieke motoren (kuch, Raymond, kuch), maar dat geldt ook voor auto's (kuch, Heime, kuch). Natuurlijk kunnen koekblikken niet even afsteken over een stukje fietspad, maar ze worden ook minder in de weg gezeten door regen, hagel, kou, etc. Alles bij mekaar ook hier geen al te bijster hogere vrijheidsscore voor onzer geliefde motor.

Oké, dus volgens Feldman win je niets aan daadwerkelijke vrijheid, maar wat dan met het gevoel van vrijheid? Moet een motor je inderdaad meer vrijheid bieden om je ook een echt gevoel van vrijheid te bezorgen? Hijzelf bespreekt die mogelijkheid via het idee dat de Harley/motor een symbool is van de vrijheid, en het rijden dus een expressie is van wat het symbool symboliseert. Motorrijden voelt dus vrij omdat het een respect voor vrijheid uitdrukt. Maar, en hier wringt het schoentje, wat een vreemd symbool is de motor voor de vrijheid als die je niet meer vrijheid bezorgt dan de meeste andere gemotoriseerde voertuigen?

En toch, misschien is het niet zo vreemd. Feldman zit natuurlijk vast aan zijn definitie van vrijheid, maar dat geldt voor ons natuurlijk niet. Feldman werkt met wat we in de filosofie een negatieve opvatting van de vrijheid noemen, i.e. in principe ben je volledig vrij en alle restricties verminderen je vrijheid (i.e., vrijheid van belemmeringen). Vandaar zijn focus daarop. Er bestaan echter ook positieve opvattingen van de vrijheid, waarbij eerder gekeken wordt naar de voorwaarden<sup>3</sup> die nodig zijn om je jezelf en je leven vrij vorm te kunnen geven (i.e., vrijheid om) (Berlin, 1969).

Is er dan volgens de positieve vrijheidstraditie grond voor de motor als vrijheidssymbool? Mogelijk wel, als we de motor als symbool of onderdeel van een vrij gekozen levensstijl of identiteit zien. De motor wordt dan ofwel a) onderdeel van een welbepaalde levensstijl waar ik van hou en die ik ten volle wil leven, en/of b) een uiting van een identiteit die ik me wil aanmeten. Met andere woorden, de motor bezorgt me misschien niet meer actiemogelijkheden, maar wel nieuwe levensstijl- en identiteitsmogelijkheden. En als ik die vrij kan kiezen, kan de motor wel degelijk een uiting van die vrijheid zijn. MAAR, ook hier weer mogelijke bezwaren. Ten eerste lijken de duidelijkste en sterkste motor-gerelateerde identiteiten niet zo heel erg vrij. Of we het nu hebben over de 'zelfs-mijn-leren-onderbroek-is-branded-Harleyfan', de 'nee-dankje-dit-motorpak-is-niet-grijs-of-beige-genoeg-en-vloekt-met-fluogeel-1200GS-piloot' of de 'ik-eet-liever-vliegen-door-mijn-neus-dan-een-integraalhelm-op-te-zetten-Triumph-Classicrijder' (mea culpa, peccavi), hoe vrij is de keuze voor een identiteit als die wordt ingevuld door bovengenoemde marketingmagiërs en horden stijlherendode zombies? Nu hebben we daar bij MSG in vergelijking met andere motorclubs misschien benedengemiddeld last van, maar toch. Ten tweede, dit kan onmogelijk het hele verhaal zijn, want anders zou de vrijheid niet hoofdzakelijk verbonden worden aan het motorrijden, en minder aan de andere aspecten die deel uitmaken van het motormuizenschap. Dan zouden we evenveel vrijheid moeten voelen wanneer we in de garage naar onze motor staan te kijken, wanneer we online onderdelen bestellen, wanneer we de ANWB weer eens moeten bellen omdat er wat schort. Nee, we moeten nog een laagje dieper, en daar zijn aspecten van zowel negatieve als positieve vrijheid mee gemoeid.

De filosoof John Dewey schreef een tijdje geleden dat we het meest aan zelfrealisering doen, niet op het moment dat we bezig zijn met een abstract toekomstideaal of ons verborgen 'potentieel', maar eerder op de momenten dat we ons onverbidde storten in activiteiten die we graag onder de knie willen krijgen (Dewey, 1893). Dan zoeken we dus niet naar platte identitaire prefab, maar gaan we de uitdaging met onszelf en de wereld aan, en leren we daar ook uit. De vrijheid om onszelf te vormen zit hem dan niet in het uitzoeken van een bestaand stereotype waarachter we ons willen scharen<sup>4</sup>, maar in actieve en geëngageerde interacties met onze motoren. En laat motorrijden à la MSG tenminste twee mooie voorbeelden bieden van situaties waarin we helemaal ons motorzelf kunnen zijn en worden: het sleutelen (komt dat zien, elke dinsdagavond in het hok!) en het betere bochtenwerk (Luxi for life!).

Laten we met het sleutelwerk beginnen. Als ik echt verdiept ben in de krochten van mijn blok, hoe frustrerend dat ook soms kan zijn, kan ik echt opgeslorpt worden door het sleutelen. Elke nokkenas die eruit gaat, elke klep die gesteld wordt, elke bout die op moment wordt gezet, etc. is een handeling waardoor ik leer over mijn motor en mezelf ontwikkel. De volgende keer dat de kleppendecksel van mijn V4 af moeten, zal het een stuk vlotter gaan. Maar ook ander gesleutel, bv. aan mijn fiets, auto, of zelfs aan andere voorwerpen, lukt nu een pak beter. Ik ga nu ook sneller de uitdaging van het zelf repareren aan. Ik ben een zelfstandiger en dus vrijer mens dan vóór mijn gesleutel bij MSG. Op deze manier draagt sleutelen dus bij aan mijn positieve vrijheid. Maar ook negatieve vrijheid wordt vergroot. Niet alleen ben ik nu minder afhankelijk van garagisten e.d., maar een klein defect betekent ook geen gebrek aan vervoer voor meerdere dagen omdat ik het nu soms zelf repareren kan. Minder belemmeringen dus. Maar wat is er dan zo speciaal aan vrijheid en motorrijden?

---

<sup>3</sup> Bv. onderwijs, gezondheid, sociaal contact, recht op vrije meningsuiting, etc.

<sup>4</sup> Een makkelijke oplossing voor de beginnende midlifecrisis-rijder, natuurlijk



Het is binnen deze groep waarschijnlijk ook meer dan bekend dat het Luxemburgse wegennet je helemaal kan meeslepen in zijn briljante bochtelijkheid (alleen hopelijk niet zo erg dat je letterlijk gesleept moet worden). Elke bocht die ik aansnijdt is weer een leerschool voor de volgende. De mens-machinerelatie die ik met mijn tweewieler onderhoud<sup>5</sup> maakt zelden zulke intense en snelle ontwikkelingen door als tijdens een weekje Luxemburg. En toch durf ik hier de hypothese te stellen dat de vrijheid die motorrijden me biedt niet hoofdzakelijk te vinden is in het ontwikkelen als motorpiloot (hoewel het er zeker deel van uitmaakt). Nee, de bron van het grootste vrijheidsgevoel heeft volgens mij te maken met de vervaging van het lichaam en de verkleining van de wereld, m.a.w. het even verdwijnen van de belemmeringen en beslommeringen van het dagdagelijks bestaan. Tijdens het op- en afrijden van de Bourscheid verkleint mijn wereld, zowel in ruimte als in tijd. De focus is op het asfalt voor me, de volgende twee bochten, de toekomst rijkt maar zo'n 5 seconden vooruit. Al de rest laat ik in vliegende vaart achter me en het is pas boven, wanneer ik omkeer op de parkeerplaats, dat de orde van de dag even een inhaalbeweging maakt tot ik weer aan een lekker tempo naar beneden stuif. Om dit geheel nog hallucinanter te maken wordt geen deel van mijn belichaamd-in-de-wereld-zijn ongemoeid gelaten. Mijn lichaam levert niet gewoon input aan de situatie, maar maakt er integraal deel van uit. In het midden van een snelle haarspeld is het niet duidelijk waar ik eindig en de motor begint. Elk ledemaat, mijn hele lichaamspositie, mijn blik, wordt geofferd aan de bocht (wederom, hopelijk niet te letterlijk<sup>6</sup>). Met andere woorden, ik denk dat we hier kunnen spreken van een gevoel van negatieve vrijheid, maar in een andere vorm dan die waar Feldman het over heeft, i.e., vrijheid in de vorm van verlossing. Ik ben, al is het maar even, vrij omdat ik verlost ben van de zorgen die ik in de grote boze wereld heb. En dat is, denk ik, de meest doorleefde vorm van vrijheid die de motor ons te bieden heeft, wat misschien verklaart waarom vrijheid hoofdzakelijk aan het rijden verbonden is.

“Maar”, oppert de kritische geest misschien nu, “dit is toch geen echte vrijheid? Dit is gewoon vluchtgedrag!”. Ja, dat is vluchtgedrag, maar nee, dat betekent niet dat de vrijheid die ik voel slechts een illusie is. Motorrijden is niet alleen een vlucht in de zin van vluchten, maar ook in de zin van vliegen. Men zegt wel eens dat motorrijden het dichtste komt bij vliegen op de weg, en ook bij motorrijden zit je in de wind, is je hele lichaam geabsorbeerd in de beweging, en lijkt de wereld klein en ver weg. Met andere woorden, motorrijden levert een ander (toegegeven, nauwer) perspectief van waaruit de wereld draaglijk en genietbaar is, maar is geen vlucht uit de wereld. Het is eerder vliegen in het hier en nu. En hier en nu kan ik gerust heel erg vrij zijn, al is het maar tot ik terug arriveer op Camping du Nord.

Jan Bergen

## Bronnen

Berlin, I. (1969). Two Concepts of Liberty. In *Four Essays on Liberty*. London: Oxford University Press.  
Dewey, J. (1893). Self-Realization as the Moral Ideal. *The Philosophical Review*, 2(6), 652–664.  
Rollin, B. E., Pineo, C., Gray, C. M., & Mommer, K. (Eds.). (2006). *Harley-Davidson and Philosophy: Full-throttle Aristotle*. Open Court Publishing.

---

<sup>5</sup> Voer voor verdere moto-filosofische neuzelingskes?

<sup>6</sup> Het zou goed kunnen dat het feit dat motorrijden ook best mis kan gaan deel uitmaakt van het gevoel van vrijheid, i.e., jezelf op het spel zetten is een keuze die jezelf als vrij persoon bevestigt. Dit past echter beter in een andere filosofische discussie dus is ook dit voor een volgende moto-filosofische neuzelingskes.

- \* Er weer regelmatig thema CARDANs worden gegeven
- \* De interne mens hier best blij van wordt af-en-toe
- \* Af-en-toe ook niet
- \* De bockworst en bier CARDAN geen echte bockworsten had
- \* De KETTINGs een beetje achterblijven
- \* Het powerkoppel Baard en van Boven uit elkaar is
- \* Zij hier allebei heel verdrietig over zijn
- \* Van Boven op zoek is naar een nieuw liefje om 'dingen' samen mee te doen
- \* Z'n hoofd echter nog steeds tolt bij de gedachte aan Baard
- \* Dit ook kan komen door de voortslepende hersenschudding
- \* De hoeveelheid enduro motoren binnen de club nog steeds groeit
- \* Dit betekent dat studenten toch steeds rijker worden
- \* Dit de mening is van een zure ouwe (bijna) donateur
- \* Een SV tegenwoordig al de nieuwe TDM is
- \* De TDM al de nieuwe CX was
- \* De tijd hard gaat
- \* De nieuwe nieuwe CX een stuk toffer is dan de CX
- \* Joost van der Wiel vast vindt dat een CX turbo toch cool is
- \* Frans op den Bult beter omgedoopt kan worden tot Turbo Henk op den Bult
- \* Dit een kwestie van tijd is
- \* Er geruchten zijn van een nieuw 'Bezuur'
- \* Dit bevestigd noch ontkracht kan worden
- \* De hoeveelheid meiden binnen de club langzaam toeneemt
- \* Dit een reden tot een Ketting is?
- \* Nu eindelijk de 'MSG kalender'-plannen afgestoft kunnen worden
- \* Voorberg een Eschdorf tattoo krijgt van zijn vrienden



# - AGENDA -

Voor meer info over de evenementen kijk op [www.msg.utwente.nl](http://www.msg.utwente.nl)  
of mail de EvenementenCommissaris: [evco@msg.utwente.nl](mailto:evco@msg.utwente.nl)

♥ 4 DECEMBER SINTERKLAAS CARDAN

♥ 12 / 19 DECEMBER SLEUTELCURSUS

♥ 28 - 30 DECEMBER WINTERKAMPEREN

♥ 15 JANUARI NIEUWJAARS CARDAN

♥ 9 / 16 / 23 / 30 JANUARI SLEUTELCURSUS

♥ 15 JANUARI ACTIEVE LEDEN UITJE

## MSG MERCHANDISE



**Patch**  
**7,5cm**  
**€4**



**Mok**  
**Steen**  
**€5**

Levering verwacht in Januari, bestel nu!  
via de google form, op de MSG lijst of mail  
naar [promo@msg.utwente.nl](mailto:promo@msg.utwente.nl)