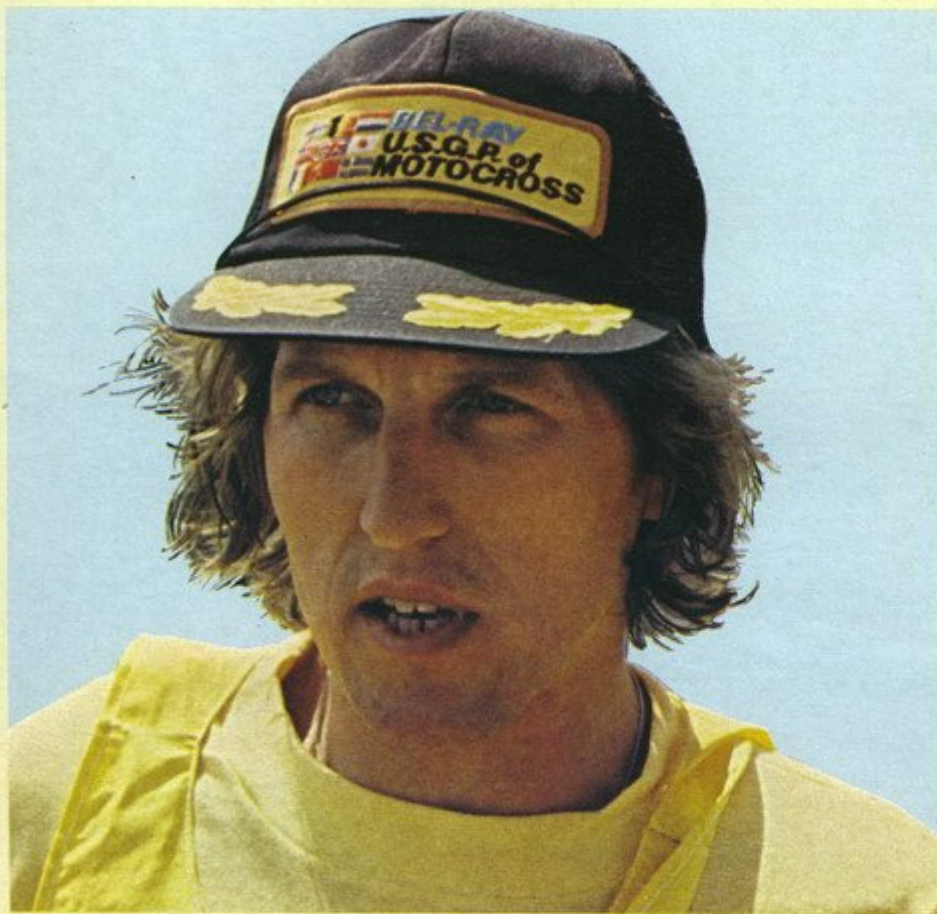


GERRIT WOLSINK

OVER RUGGESTEUNTJES EN MOTIVATIE



Gerrit Wolsink op Maico. Voor de insiders niet, maar voor de gemiddelde cross-enthousiast sloeg het bericht in als een bom. Wolsink terug naar het oude honk, na jaren trouwe dienst bij Suzuki. Ook Roger DeCoster, niet alleen Mister Motocross, eigenlijk ook Mister Suzuki, verlaat het gele decor, en tekent bij de concurrentie. Daar moet wat aan de hand zijn, dat kan niet missen.

Niet dat een overgang van Suzuki naar

Maico een stapje-terug betekent, hoewel daar in den lande wel vaak zo over gedacht wordt, maar als een gigant als Suzuki niet goed genoeg meer is voor een toprijder, wat kan een fabriekje als Maico dan nog voor een topper betekenen? Het antwoord is vrij simpel, hoewel er een erg lange voorgeschiedenis aan vooraf gegaan is: communicatieproblemen. Problemen die in principe best opgelost kunnen worden, ware het niet dat, en nu citeren we Gerrit Wolsink even, „de Suzuki-mensen je reinste opportunisten zijn. Mensen die maar niet kunnen begrijpen waarom je een bepaalde Grand Prix niet wint, als je de daaraan voorafgaande zondag wel met een overwinning hebt afgesloten. Een plus een is niet altijd twee”, aldus Wolsink, die al halverwege het seizoen, met name vanaf de GP van Italië, de pé er goed in had. Hij voelde zich gepasseerd en slecht behandeld, en hield vanaf dat moment de ogen goed open; Gerrit Wolsink ging op zoek naar een andere fabriek.



„Ik wil een ruggesteuntje hebben”

In zijn boerderij in het Gelderse Laren, met in de rechterhand een mok door basterdsuiker gezote koffie, deed Gerrit Wolsink zijn verhaal uit de doeken. Weliswaar met een ondertoon van was-dat-nou-allemaal-nodig, maar van de andere kant ook tevreden. Tevreden, omdat hij een dag eerder in het Duitse Ammerbach zijn handtekening zette onder een tweejarig contract met Maico. „Op dit moment ben ik weer optimaal gemotiveerd, weet je. Dat zal wel weer iets afzakken naarmate het nieuwe seizoen dichterbij komt, maar op dit moment . . . Ik wil een ruggesteuntje hebben, dat kreeg ik van die Japanners niet. Okee, 't is een grote fabriek, die in staat was het onmogelijke in een uiterst korte tijd te realiseren, maar daar knelt het niet. Het probleem met Suzuki zat 'm in de communicatie tussen ons en de fabriek. Die zou eigenlijk tot stand moeten komen via een racing-manager, maar die was er niet. De man die iets in die richting trachtte te doen, was de chef-monteur, zo'n Jan Doedel, die zich alleen maar zorgen maakte over zijn eigen positie. Een voorbeeld daarvan? Nou, vorig jaar hadden we veel last van afgelopen kettingen. Door een hele simpele ingreep kon dat probleem

„één en één is niet altijd twee”

uit de wereld geholpen worden, maar de monteurs durfden dat niet aan Japan te vertellen, omdat ze bang waren dat zij de schuld van al die pech zouden krijgen. Er werd uiteindelijk helemaal niets veranderd, de ware feiten werden gewoon verzwegen. Daarnaast gingen ze uit van het standpunt dat de fiets, die aan het begin van het jaar goed was, dat het hele verdere seizoen ook maar moest zijn. Dat is natuurlijk grote onzin. De concurrentie kreeg steeds sneller materiaal, waardoor wij steeds vaker vermogen te kort kwamen. In Engeland hadden ze nota bene snellere spullen in de kofferbak van hun auto liggen, en ik kon ze o zo goed gebruiken, maar kreeg ze niet. Op dat moment hadden ze moeten zien dat de Honda's sneller geworden waren, en dienovereenkomstig moeten handelen. Na lang aandringen heb ik die cilinder toch gekregen en uitgeprobeerd in een paar woensdagavond-wedstrijdjes. Het resultaat ken je. Dit jaar heb ik een paar cilinders uitgeprobeerd, maar toen er van die ene, op de rijder afgestemde pot, even later een nieuwe versie kwam, bleek de hele poortenting weer veranderd te

zijn. En dan kun je gewoon niet meer rijden. Later komen ze bij je en vragen waarom je nu ineens niet gewonnen hebt. De Suzuki-mensen zijn je reinste opportunisten, ze kijken alleen maar naar het resultaat. Er zat ook helemaal geen lijn in de structuur van het team, geen doel. Ook in de weg-race is de teamgeest ver zoek, ze werden tegen elkaar uitgespeeld. Op het laatst reden we niet met elkaar, maar tegen elkaar. Iedereen probeerde in een goed blaadje te komen bij de fabriek. Toen ik na mijn overwinningen in Amerika en Canada wederom op veel onbegrip van de Japanners stuitte, werd ik erg kritisch tegenover hen. Die mensen begrijpen gewoon niet waarom je die wedstrijden hebt gewonnen. Kijk, al die dingetjes die stapelen zich op, en na afloop van de GP van Italië wist ik het zeker: Ik blijf niet langer bij Suzuki. Ze waren daar namelijk een film aan het opnemen. Een film van en over Suzuki. Roger DeCoster kreeg alle aandacht, maar met mij kon er niet gepraat worden. Aan het eind van het seizoen zijn wij overeengekomen dat het beter is dat ik ermee kap".

Gemütlicher

„Al die tijd gaf ik mijn ogen

„een chef-monteur, zo'n Jan Doedel"

goed de kost en dacht er vaak over na welk merk ik moest kiezen. Pas geleden moest ik de belissing nemen, en het werd Maico. Het is echt geen stap achteruit. Het rijden voor een Japanse fabriek wordt vaak beschouwd als zijnde het allerhoogste. Ze betalen weliswaar meer dan de kleinere fabriekjes, maar zetten je even gemakkelijk weer op straat. Heel vaak zie je ook dat ze maar zo rijders aantrekken. Niet omdat zij ze nodig hebben, maar alleen omdat een concurrent ze dan niet meer kan pakken. Geld speelt immers geen rol. Dat gaat bij Maico natuurlijk wat anders. 't Is daar gewoon gemütlicher. Er zullen misschien best eens problemen komen omdat ze minder goed grote veranderingen kunnen maken, maar gemiddeld genomen zal het er niet slechter op worden. Waarschijnlijk dat ik van Maico ook een monteur meekrijg, iets waar Suzuki ook nooit het nut van heeft gezien.

Zie verder pag. 2833 ►



GERRIT WOLSINK

(vervolg van pag. 2831)

Zij wilden me in de nationale en internationale wedstrijden, in ieder geval andere wedstrijden dan de GP's, op standaardmateriaal hebben. Dan zou een vaste monteur overbodig worden. Of ik nu optimaal gemotiveerd ben? Ja, nu wel. Toch heb ik eigenlijk wel een gokje gewaagd. Het is en blijft afwachten hoe snel de nieuwe GP-fiets is, en of ze de stormachtige Japanse ontwikkelingen het hoofd kunnen bieden.

Gemis

Of Gerrit Wolsink ondanks die hernieuwde motivatie het tot een wereldkampioenschap zal kunnen brengen, is nog maar de vraag. Tot nu toe wist hij zich tweemaal naar een tweede plaats in de ranglijst te rijden, en dat zullen wel de twee belangrijkste wapenfeiten in zijn carrière blijven. Dat zijn natuurlijk vrij harde woorden, maar aan de realiteit getoetst. Gerrit mist (hopelijk moet het zijn, miste) gewoon iets. Dat kwam nimmer duidelijker tot uiting dan in het afgelopen GP-seizoen, waarin hij een paar flinke kansen kreeg om de leiding in de tussenstand van Graham Noyce over te nemen, dan wel de Brit in z'n kielzog te volgen. Door dat gemis aan „iets” echter ging dat niet door, en Noyce liep per manche verder van onze landgenoot weg. De vaderlandse pers, uiteraard ook niet ontdaan van chauvinisme, zag dat, en schreef keiharde woorden. Het derde Wolsink echter geenszins en hij bleef gewoon zijn eigen gang gaan. Is die knaap dan zo eigenwijs, of heeft de supergeroutineerde Wolsink nog ergens een geheim potje op het vuur staan? De waarheid gaat voornamelijk schuil in het eerste: Gerrit Wolsink laat zich niet in een bepaalde richting duwen. Hij is het gewend om z'n eigen gang te gaan. Mocht later blijken dat hij foutief heeft gehandeld, is hij ook bereid zich te getroosten met het feit dat hij een ervaring rijker is. Zo is in de loop der tijd de routine in Wolsink gegroeid, en het schijnt dat hij er vrede mee heeft. „Negatieve publiciteit om mij? Ik trek me er helemaal niets van aan. Daar sta ik volledig boven. Ik ken mijn zwakke punten, maar weet dat ik mijn best steeds weer doe. Bovendien heb ik al heel wat journalisten overleefd...”

Motivatie

Dat Gerrit Wolsink „iets” mist, lijkt duidelijk. Wij kunnen ons namelijk niet aan de indruk onttrekken dat hij al die jaren aan de GP's heeft deelgenomen om slechts één reden: wereldkampioen worden. Gerrit werd het nooit, en schrijft het toe aan tal van factoren: „Ik bespeur momenteel een nieuwe tendens. 't Is niet meer zoals vroeger, toen een paar rijders de dienst uitmaakten. Toen wist een kampioen per jaar vele manches op zijn naam te schrijven om, met meestal een grote puntenvoorsprong, de titel te grijpen.

Tegenwoordig is de top veel breder geworden en op de manier waarop Graham Noyce kampioen geworden is, zo moet dat nu en in de toekomst. Dat past allemaal niet in mijn stijl. Bovendien wil ik mijn nek niet breken. Ik sta nu vrijblijvender tegenover de sport. Ik ken mijn eigen grenzen erg goed, en als je op een gegeven moment merkt dat 't niet wil, moet je het ook niet doen. Daarnaast zijn de circuits door de verhoogde kwaliteit van de motoren – veerwegen en meer van die zaken – te gemakkelijk geworden.

Vroeger moest je veel beter op je tellen letten, beter je rijlijnen uitkiezen. Nu niet meer. Het is een kwestie geworden van gas

Kabouter Puntmuts?



„het is echt geen stap achteruit”

erop, en gas erop houden. De techniek is zoek, en dat is in mijn nadeel. Dat geldt voor sommige GP-circuits, maar helemaal voor de banen waarop de nationale punten behaald moeten worden. Dat zijn allemaal van die „industrieterrein-circuits” aan het worden, aangepast aan het kunnen van junioren. Dat keur ik af. Maak die baan gerust moeilijker, dan leren ook de junioren wat”. Wolsink. Het is echt een technische rijder, één van het oude stempel die bol staat van de ervaring. Maar is het dan ook niet diezelfde ervaring die hem had moeten vertellen dat het tijd is geworden je stijl, je inzet aan te passen aan de huidige normen? Zoiets dergelijks zal zich in vroeger jaren toch ook wel eens hebben voorgedaan? „Er komt”,

zegt Gerrit, „nog een ander punt om de hoek kijken. Ik heb gemerkt dat ik niet meer zo heel erg gemakkelijk te motiveren ben. Misschien sta ik niet meer zo erg positief tegenover een wereldtitel. Begrijp me goed, wel positief tegenover de sport, maar het rijden, het reizen en al die andere zaken die je voor, tijdens en na een wedstrijd aan je hoofd hebt, dat worden allemaal van die routinedingetjes. Misschien dat mijn inzet daardoor iets afgespitst wordt.”

Met die uitlatingen raakt Gerrit Wolsink exact het punt waar de deur naar een wereldtitel de laatste jaren klemde. „Crossmoeheid”, zou je het kunnen noemen; een verschijnsel dat niet uit kon blijven en tevens niet op eenvoudige wijze weg te spoelen is.

Of er zou plotseling een onverwachte gebeurtenis moeten plaatsvinden waardoor, en dat bedoelen we niet onvriendelijk, de „slaper” in zijn rust gestoord wordt. Tijdens de GP van Engeland dit jaar deed zich iets dergelijks voor. Wolsink, op dat moment Suzuki's enige kans op een wereldtitel, werd in de slotfase van de strijd door zijn teamgenoot DeCoster verrassend een plaatsje teruggezet. Wolsink „schrok wakker” en ondernam vanaf dat moment een hevige poging om DeCoster alsnog terug te pakken. Zoals onze landgenoot op dat moment reed, was hij door niets of niemand nog bij te benen. Het werd duidelijk dat het Wolsink bepaald niet zinde om op een dergelijke manier door een teamgenoot gepakt te worden, en twee ronden lang ging hij in „Noyce-stijl” over de baan. Gerrit: „Ik kreeg wel signalen door dat Roger snel op mij inliep, maar ik verwachtte niet dat hij me zou gaan passeren.

Vroeger deed zich wel eens een dergelijk geval voor, maar dan precies omgekeerd. Maar omdat hij dan de meeste kansen had, passeerde ik hem niet. Daarom verraste het mij zo. Ik denk dat Roger wilde bewijzen dat hij ondanks zijn iets mindere prestaties toch nog Suzuki's snelste man was. Het schijnt hem gebleken te zijn dat Suzuki mij voor de nummer 1 hield.”

Afwachten

Het blijft dus nog even afwachten hoe het een en ander zich volgend jaar gaat ontwikkelen. Blijft Gerrit Wolsink net zo gemotiveerd als hij op dit moment is, dan kan er een klein wonder verwacht worden. Maar het zal niet meevallen; Wolsink staat immers veel vrijblijvender tegenover de sport en zakelijke belangen (onder andere zijn Bel-Ray-producten) ziet hij als de belangrijkste. Van de andere kant kan de „schuld” ook liggen bij al die anderen, bij wie de verwachtingen erg hoog gespannen waren. Beschouw dat maar als een tip voor 1980.

EDDY MASSELINK

... ik ben niet meer zo gemakkelijk te motiveren...





Motor
viele

GERRIT WOLSINK
fotografie, Foto Kabo, Hessel Bosch