

MAART/APRIL '96 nr. 30

MAI **CO** *Rijders Club*



COME-BACK

**MAICO NU IN
NEDERLAND**



Nr. K.v.K. 40104690

SNS Bank Winterswijk
rek. nr. 91.02.62.497

Postbank / Giro 6637572

Kreissparkasse Borken D.
BLZ 42851310
kontonr. 31654742

Bestuur:

Bart v.Nistelrooij 073-5215236
Willem Wenneker 0313-416679
Marcel Esselink 0543-520084

Redactie:

Piet Trompenaars 013-5350794
Marcel Esselink 0543-520084

Redactie adres:

Kettingstraat 8,
7101 HJ Winterswijk

Op de Voorpagina: H7 Gerrit Wolsink in actie in 1973

Hallo Leden ACHTERHOEK TREFFEN

Dit clubblad is de nummer 30 op rij, een heuse mijlpaal vind ik zelf (en niet zonder trots). De samenwerking binnen de redactie is bijzonder goed, en we hebben nog steeds nieuwe ideeën.

De leden vergadering voor dit jaar hebben we weer gehad, een verslag hiervan vind U midden in dit blad.

Als eerste staat nu ons Maico Achterhoek Treffen op de kalender. Ook dit jaar zijn we weer te gast bij kampeerboerderij Eelink in het Woold bij Winterswijk.

Op de Vrijdagavond zullen we enkele video's laten zien van evenementen etc. waar leden van ons aanwezig waren met hun Maico. Ook dit jaar zullen er weer veel onderdelen te vinden zijn op de zaterdagmorgen en staan er weer twee ritten voor U klaar.

De rondrit op Zaterdag doen we nog ouderwets, maar op Zondag als we de JAWA club te gast hebben rijden we op bordjes die de route aangeven, zodat een ieder zijn eigen tempo kan rijden.

Ook de voedselvoorziening is geregeld, dit jaar werken we met consumptie munten zodat het afrekenen is vereenvoudigd, dat doet U nu vooraf bij aankomst. We verwachten dit jaar gasten uit België, Engeland en Duitsland en misschien zelfs een uit Frankrijk, plus natuurlijk al onze eigen leden, waar we het uiteindelijk voor doen. Dus vul snel het opgave formulier in en stuur het tijdig terug, zeker met het oog op het aantal bedden, want vol is vol.

groetjes Marcel Esselink.

leden mutaties

Als nieuwe leden kunnen we begroeten,

J. Meulmeester Naereboutstraat 19, 4371 Koudekerke dit lid bezit maar liefst 6 Maico's 3 MC en 3 M250B

J.B. v.d. Torn Van Sevenbergestraat 37, 2274 PJ Voorburg en dit lid bezit een M153 een 175cc maico van 1953

Heringetreden: 60 René Kraayenbrink Dorpsstraat 19, 9474 PA Zuidlaarderveen tel: 0598491401 bezit een M175S en een M200S.

Taertips

=====AGENDA=====

17-18-19 Mei 7e MAICO ACHTERHOEK TREFFEN
info: Marcel Esselink 0543-520084

25 - 26 Mei (Pinksteren) Maico treffen Sinsheim
info: G. Kramm 0049-621-895552

13 en 14 Juli treffen met de Sparta club omgeving Zevenaar.
info: Dick Gijsbertsen 0343-416866

31 Juli tot 7 Augustus Engeland rally Congleton/Whitemore
info: 0543-520084

16, 17 en 18 Augustus Maico Twente weekend
info: Henny Achterbosch 074-2424867

=====EVENEMENTEN=====

27 April KLASSIEKER EN VMC RIT ENTER hiervoor worden we tot deelname uitgenodigd door de Enterse Motor club, die deze rit weer organiseert met als vertrek en eindpunt bejaardencentrum "Het Reggedal" in het centrum van Enter.

inschrijving is ter plekke mogelijk tot 10.15 uur en voor het inschrijfgeld krijgt U een mooie rit, een herrinnering en een consumptiepakket aangeboden.

Om 10.45 uur zal de eerste groep vertrekken met een voorrijder.
info bij H. Wolters 0547-383072 of J.W. Pieterse 0547-382591

WIMAC Klassieker + VMC rit Zondag 2 Juni zal er bij cafe de Steengroeve Kloetenseweg 95 Winterswijk een grote klassieker en veteranen rit starten. De route zal uitgezet zijn met bordjes zodat een ieder zijn eigen tempo kan blijven rijden. De rit zal +/- 85 KM lang zijn en door een prachtige landelijke omgeving uitgezet zijn. Inschrijven kan tot deze dag voor 10.00 uur ter plekke, de start is vanaf 10.30 uur voor klassiekers, en veteranen starten vanaf 11.00 uur om de minuut. In de pauze krijgt U een bak koffie "met" aangeboden, en aan het einde wacht U een herinnering aan deze dag.
voor meer informatie Marcel Esselink 0543-520084.

DUITSE RIT

Tijdens een bijeenkomst op Zaterdag 20 Januari j.l. te Harmelen, is door vertegenwoordigers van 8 Duitse merkenclubs een organisatie in het leven geroepen, met als doel een vast organisatiepatroon te creëren, om zo elk jaar een rit voor Duitse motoren en kleinwagen te kunnen houden.

Wij als Maico rijders club zijn een van deze acht clubs. Dit betekent dus dat wij in de toekomst ook een keer een aflevering van deze rit zullen moeten verzorgen op de laatste zondag van Juni. Willen wij dan een gezonde opkomst verwachten, dan zullen wij ook in grote getale aan dit evenement moeten deelnemen. Vandaar alvast de oproep om 30 Juni 1996 zeker te noteren voor de Duitse rit. De start is tussen 10.00 + 11.00 uur bij rest. La Montagne Kerkewijk-Zuid 115 tussen Veenendaal en Rhenen.

info: E.J. Verbeek BMW 25+ comm. tel:0346-569035

DUITSE RIT 30 JUNI 1996

PIETPRAAT

De Maiconist.



Maico

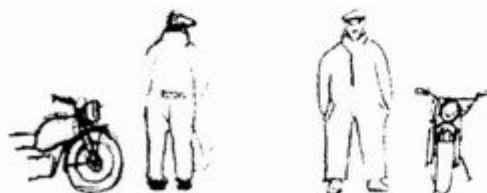
Het beeldmerk van ons favoriete motormerk kennen we in veel verschillende gedaanten. De eerste die hierboven is afgedrukt staat ook op de voorkant van dit blaadje. Die heb ik zelf nog eens ooit getekend op mijn computertje. Dat was leuk om te doen maar ik vind deze versie een beetje stijfjes geworden.

Een oudere versie, die hieronder staat afgedrukt, vind ik veel mooier, veel echter. Het ventje dat in dat logo figureert zou je bijna een naam gaan geven.



Met een beetje fantasie zie je dat Maico-manneke ook nog andere dingen doen dan alleen maar motorrijden. Je zou er een stripfiguurtje van kunnen maken en dan verdient hij zeker een naam. Ik heb wel eens wat tekeningetjes gemaakt in die richting maar een volledige strip gaat boven mijn pet. Onderaan deze bladzijde heb ik enkele tekeningetjes afgedrukt. Ik kan het figuurtje geen naam geven maar ik zou het de MAICONIST willen noemen. (Die term heb ik van Wim en Hennie van motorcamping Moto Touché die ons zo noemden toen we daar waren afgelopen zomer.)

Laatst kwam ik in een oude advertentie een zeer bijzondere variant tegen van het Maico beeldmerk. Eentje waarin het ventje de verkeerde kant op rijdt!



Het Maico schildembleem, het wapen met de grote M dat vaak op de zijkant van de tank is te vinden heeft ook veel verschillende uitvoeringsvormen.



In de oude varianten, zoals hierboven afgedrukt, komt de Maiconist nog voor. De latere vormen lijken wel erg veel op het logo van Matchless. Het is dan niet veel meer dan een M met twee vleugeltjes. Die versie heb ik niet op de tank maar toch maak ik vaak mee dat men vraagt of het een Matchless is waar ik op rijd. Dat zal wel komen omdat het een legermotorfiets is en het Nederlandse leger heeft met Matchless gereden.



Iedere Maico rijder heeft zijn eigen voorkeur voor een bepaalde versie en dat zal wel te maken hebben met het type Maico waarop je rijdt. Wat dat betreft is het maar goed dat er zoveel verschillende embleems zijn.

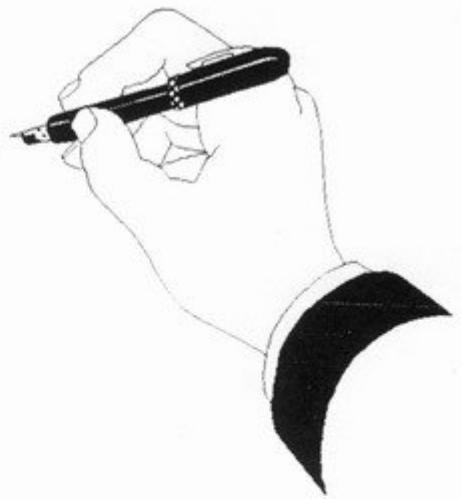


MATCHLESS.

Ik hoop dat de nieuwe Nederlandse Maico producent, RODEM, als deze een nieuw embleem laat ontwerpen, er een beetje rekening mee houdt dat het niet nog meer op Matchless gaat lijken.



De pen van.....



Bianca

Davelaar

Beste Maico gekken,

Eerst moest ik van de schrik bekomen, ik had de pen gekregen om een bladzijde in het maico-blad te vullen. Daarna kreeg ik enkele "aanmaningen" van Marcel Esselink. Omdat ik er dus toch niet onderuit kwam ben ik vandaag maar begonnen. (zo dit is alvast een stukje papiervulling; welliswaar zonder inhoud, maar alle beetjes helpen.) Dan zal ik nu mezelf nog even voorstellen:

Ik heet Bianca Davelaar, ben getrouwd met Kees en heb drie kinderen, Sandra, Marinke en Alex, van 13,11 en 9 jaar oud.

Ik werk als verloskundige in Soest.

Ondanks alle drukte blijf ik proberen mijn motorblok zodanig in elkaar te zetten dat mijn blizzard meer dan 20 kilometer blijft rijden, zonder weer te veranderen in een hortende en stotende rampenkast op twee wielen.

Nadat enige tijd mijn enthousiasme gedaald was begin ik er toch weer zin in te krijgen. Ik ga weer proberen mijn motor rijdende te krijgen voor 18 mei 1996, liefst een maandje eerder, omdat ik hem ook nog moet inrijden. Natuurlijk zal ik ook weer de nodige hulp van Kees moeten krijgen, want slopen van een motorblok vind ik nog steeds veel makkelijker dan in elkaar zetten. Ik ben er echter van overtuigd dat ik niet de enige motorrijder ben die niet geheel zelfstandig een motorblok in elkaar kan zetten.

Dan wil ik graag de andere sleutelaars veel succes wensen met het verhelpen van hun motorproblemen en ik hoop dat we elkaar in het voorjaar rijdend kunnen begroeten.

Als laatste zou ik de pen door willen geven aan Els Esselink en wel om twee redenen. In de eerste plaats omdat ik nieuwsgierig ben wanneer wij haar op een eigen motor kunnen verwelkomen op ons treffen, en op de tweede plaats omdat Marcel dan minder telefoonkosten heeft bij het aanmanen van zijn vrouw om het verhaaltje op papier te zetten.

Bianca.

Ledenvergadering 18 febr.

Die op deze datum plaatsvond bij cafe Flora te Doorn alwaar we met 18 leden en enkele belangstellenden de toekomst van onze club weer voor een jaar hebben besproken.

Bonne was er zelfs met een gekneusde rib, omdat een Guzzi Falcone ook al niet wegvast blijkt te zijn in de avonduren.

Omdat we erg weinig ruimte hebben voor dit verslag slechts de belangrijkste punten, wie meer wil weten op de volgende leden vergadering op 2 Maart 1997 worden de notulen geheel voorgelezen. De datum 2 Maart is gekozen om de carnavaleske leden onder ons tegemoet te komen (men moest nu verstek laten gaan).

Na de opening werd ons overleden lid Bram van der Neut met een moment van stilte herdacht waarna de vergadering kon beginnen. alle notulen en verslagen werden door de leden goedgekeurd, er werd zelfs een voordelig kassaldo genoteerd.

De kascontrolecommissie is nu als volgt, Marcel Oorthuis, Gerrit Tiggeloven met als reserve Arie Wentink.

Voor de 1e Vehikel beurs in 1997 werd een commissie benoemd om een stand geheel aan te kleden en te bemannen.

Hierin hebben zitting Henk Gijsbertsen, Kees Davelaar, Jos Smulders (alleen met toestemming van het thuisfront) en Piet Trompenaars voor advies betreffende de stand aankleding.

Ook de Duitse rit werd toegelicht aan de aanwezige leden.

Eenmaal in de 8 jaar zullen we deze rit moeten organiseren.

Bert Jansen was bang dat er dan een te grote deelname zou zijn, en dat dit onze krachten te boven zou gaan.

Dit werd weersproken daar deelname alleen voor klassiekers is, en de route gereden word op een routebeschrijving of aan de hand van bordjes.

Het weekend in Twente werd van harte aanbevolen door Henny Achterbosch en in 1997 zal door Walter Heesterbeek een weekend geregeld worden in de buurt van heemskerk.

Het treffen in Engeland werd door Bonne en Marcel toegelicht.

Bonne had al een heel reisschema klaar liggen wat er goed uitzag terwijl Marcel zijn plannen ook uit de doeken deed.

Diegenen die mee willen naar Engeland worden gevraagd dit zo snel mogelijk te melden bij Bonne of Marcel en men krijgt dan meer informatie betreffen het geheel.

Het Maico Achterhoek treffen werd besproken en het sluitingsuur van de kantine en het kampvuurhout halen werd goed doorgesproken. Tijdens de Rondvraag vroeg Cees Davelaar of het mogelijk was de caravans tijdens het treffen bij elkaar te laten gaan staan, dit zou de gezelligheid ten goede komen. dit werd beloofd.

Jos Smulders werd bedankt voor zijn rondje bitterballen vanwege zijn 12 1/2 jarig huwelijk.

Henny Achterbosch vroeg of het normaal was om een gulden meer te vragen bij het te laat betalen van de contributie, dit werd beaamd, dit was niet beschreven maar er was ook een extra envelop en postzegel verbruikt om hem te manen.

Piet Trompenaars vroeg wie er naar Sinsheim ging en merkte op dat hij weer een nieuwe serie ansichtkaarten klaar had.

Als antwoord op zijn vraag melde Marcel Esselink dat hij van plan was er heen te gaan.

Niets meer aan de orde zijnde sloot de voorzitter de vergadering zodat men nog kon luisteren naar een opname van een radio interview van Zaterdag 17 - 02 - '96 over Maico en de club.

Brief van Bonne.



Maicoletta

Shit, een vastloper.

Dit is een ietwat ongelukkig verhaal wat toch nog goed afloopt en waar we lering uit moeten trekken.

Zoals inmiddels bekend werd ik in de gelegenheid gesteld om wijlen Bram z'n Letta aan mijn verzameling toe te voegen. Na wat korte stukjes gereden te hebben door Amsterdam werd het tijd om de snelweg op te gaan om het werkelijke kunnen van de Letta te ontdekken. De weersomstandigheden waren goed; het was droog, ± 4 °C, en het was avond. Ik genoot. Ik had al wat Maico ervaring met diverse modellen maar ik was onder de indruk van deze scooter z'n kunnen. De Maico's van mij hebben het niet echt gemakkelijk door lange trips, door vaak vol gas en hard remmen, of door na een bezoek aan brouwerij het IJ op z'n Engels een rotonde te nemen. Maar de Letta was nog vers dus met 90 km/h reed ik rustig huiswaarts. De verlichting deed het goed en voor mij reed niets. Achter mij reden pakweg 10 auto's op de vierbaansweg. Alles rustig totdat de Letta hier verandering in bracht. Zonder aanwijzing liep de scooter vast, blokkeerde z'n achterwiel, gooide mij van zich af en gleed op zijn zijkant over de snelweg. Ik reed op de rechterbaan maar rolde met 90 km/h naar de vangrail. De Letta zag ik door een vonkenregen naar de derde baan glijden. Ik hoorde auto's remmen. Ik hoorde auto's op elkaar klappen. Het was een ravage. Inmiddels stond ik weer en ik had het koud. Mijn kleding was stuk en ik voelde pijn in mijn knie en elleboog. Verdrietig keek ik toe hoe er nog een auto tegen de Letta reed voordat enkele automobilisten de scooter van de weg konden halen. Later werden de Letta en ik door een kraanwagen thuis afgezet. Ik had twee schaafwonden en ik liep een beetje mank.

Die nacht sliep ik slecht en al om 7 uur 's ochtends duwde ik de Letta de bus in en reed ermee naar mijn loods. Gelukkig was het zaterdag en had ik de gehele dag om te sleutelen. In de loods nam ik de schade op en ik begreep er niets van. Ik liep wel twintig keer om de scooter heen maar het enige wat stuk was was het windscherm. Op het voorspatbord zat een krasje maar verder niets te zien, helemaal niets! Daarna heb ik de kap verwijderd om het inwendige te inspecteren maar ook hier niets, helemaal niets! Alleen een beetje accuzuur te verwijderen met soda. De accu bijgevuld en de beugels van het universele windscherm verwijderd en na ongeveer 2 uur vol emotie liep de Letta weer als een zonnetje.

Na zo'n avontuur ga je je afvragen hoe dit kon gebeuren. Heb ik te hard gereden? Ik denk het niet. Te weinig koeling? Is goed. Dus.... olie? Ik weet het natuurlijk niet zeker maar misschien heeft Bram te schraal gesmeerd. Wat ik echter wel zeker weet is dat Bram de Letta en mij goed beschermd heeft op de snelweg. Wat een Engel!

Dus jongens als jullie moeten tanken, kijk even omhoog, geef Bram een knipoog, en gooi een scheutje extra in die tank. Maico's moeten rollen.... maar niet op hun zij.

Bonne.

de NIEUWE VERZEKERINGSPLICHT, Deze is al enige tijd van toepassing voor elk kenteken dat men op naam heeft staan. Dit tenzij men het op het postkantoor heeft laten schorsen. De RDW is nu aan het controleren geslagen, bij onverzekerde kentekens stuurt men eerst een waarschuwing. Na 10 dagen volgt dan een tweede controle, is men dan nog niet verzekerd dan ontvangt men 400 gulden boete. Het is dus schorsen of verzekeren. Een goedkope verzekering kunt U afsluiten bij Roel v. Maarseveen 05219-2885 of U vraagt info bij ons lid Jaap Kroes 010-4225853 die zoals bekend Amev consulent is.

nieuwe NL MAICO

KWALITATIEF HOOGSTANDJE

You cant kill
Maico ; met
deze slogan
presenteerde
zich de Firma
Rodem uit de
Bilt als de
nieuwe Maico
Firmant. Voor
dit doel is de
dochtermaat-
schappij Maico
Motorcycles B.V.
in het leven
geroepen. Wat en
wie is deze
firma Rodem zult
U zeggen, van
orgine is het een
firma die draai
en freeswerk

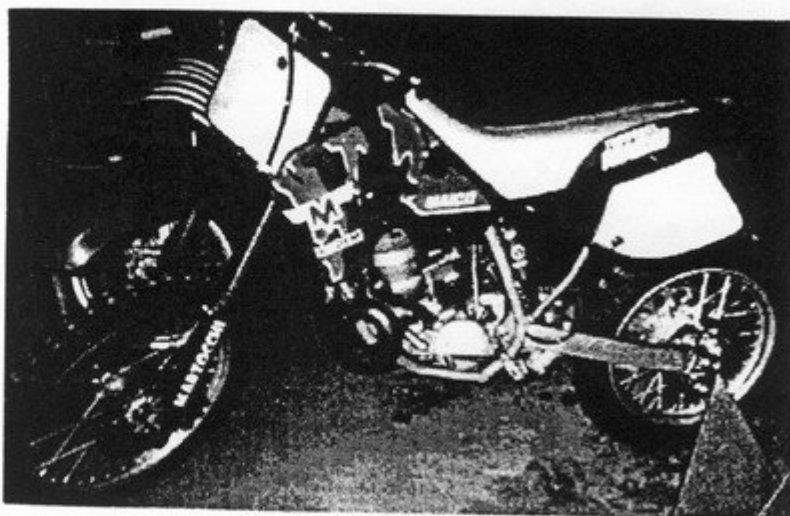
verrichte voor de offshore,
diamant en optische industrie
Daarnaast maakt men voor-
vorken voor mountainbike's
die tot de beste ter wereld
behoren. Hoe kwam deze firma
nu in contact met Maico ?

Men was op zoek naar
ventieltjes zoals U ze ook op
een fiets of autoband
aantreft. Tijdens deze
zoektocht kwam men in contact
met een tussenpersoon in
Frankfurt D. die hun in
contact bracht met Lorenz
Merkle. Dit contact leidde
uiteindelijk tot een
grotendeelse overname van de
firma Maico van Merkle door
Rodem. Dit werd versneld
doordat de eigenaar van Rodem
de heer Demmers Maico nog van
vroeger kende als berijder.

Ten tijde van dit schrijven
had men al 35 Maico's
verkocht, wachtte men op een
goedkeuring van een GS model
en stond men met enkele
maico's op de beurs in
Dortmund D.

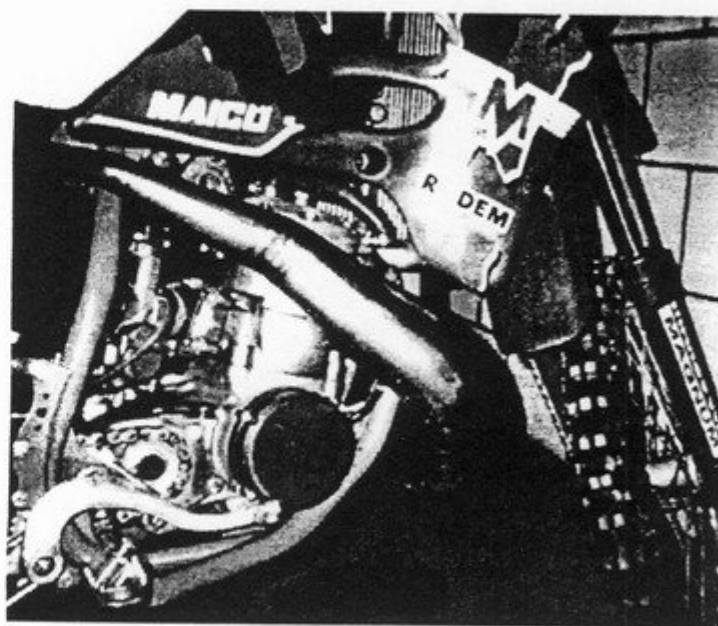
Terwijl men in Duitsland
onder leiding van Hoofddealer
Köstler uit Leverkusen reeds
een dealernet heeft opgebouwd

door Marcel Esselink



De nieuwe machine loopt al als een speer

is de firma Heli uit
Geldermalsen drukdoende dit
voor Nederland te realiseren.
Ook zijn er contacten met
Italië, België en Amerika.
Hoewel de levertijd voor een
Maico nu nog zes weken
bedraagt wil men dit zo snel
mogelijk terugbrengen naar



De eerste verbeteringen zijn
al goed zichtbaar te zien.

twee weken. Ook wil men desgewenst een 24 uren onderdelenservice van de grond tillen om de klant een zo groot mogelijke service te verlenen. De verwachting is dat men in 1996 500 maico's kan produceren. Hoewel de eerste serie nog veel weg heeft van de Merkle Maico's zijn de eerste verbeteringen reeds merkbaar. Zo is het blauwe kunststofkapje rechts op het blok vervangen door een kwalitatief beter blauw geanodiseerd aluminium exemplaar. Ook zal de luchtfilter behuizing aangepast worden, zodat bij sterk doorveren het wiel deze niet kan beschadigen. Verder zullen nog wat kunststof deeltjes door lichtmetalen exemplaren worden vervangen, dit alles om een motorfiets te produceren waar men jaren plezier van heeft. Dat kwaliteit bij deze firma in een hoog vaandel staat moge blijken uit het feit dat men gewend is te werken op de duizendste millimeter achter de komma nauwkeurig. Wat zijn nu de verdere toekomst plannen van Maico Motorcycles B.V. Als eerste de type goedkeuring voor het GS/Enduro model zodat er weer Maico's op de weg komen. Voor de crossers heeft men enkele rijders aangetrokken die met hun steun de jap voor een echte Maico omruilen, en deze hopelijk naar een hoge notering mogen rijden. Men wil de oude Maico spirit weer in het merk terug brengen, en een nette en betrouwbare firma opstarten. Dit doel wil men bereiken door zoveel mogelijk onderdelen in eigen beheer te maken. Als eerste zullen in de 1997 modellen weer eigen Maico voorvorken van vroegere (en betere) kwaliteit gemonteerd

worden. Deze zullen de Italiaanse vorken moeten vervangen en zelfs als inbouw vork voor andere merken aangeboden worden.



Vol trots Demmers Jr.

Ooit was er een Nederlander die een 4takt blok voor Maico ontwikkelde, dit plan wil men weer oppakken en verder ontwikkelen tot een Maico die het met een eigen krachtbron doet, en niet met een adoptie aandrijving zoals de Merkle 4takt in het verleden. Ideeën zijn er genoeg, ook met betrekking tot de oude onderdelen voorraad. Als eerste wil men de onderdelen vanaf 1986 tot op heden naar Nederland halen en in kaart brengen. Na deze klus komen de oudere onderdelen uitgesorteerd ook naar Nederland. Na het schijnt is er nog een fabriekshal vol dus wie weet? Als Maico Rijders club staan we positief tegenover de Nieuwe firma Maico Motorcycles B.V. van Rodem, die ons toegezegd hebben bereid te zijn een langdurige relatie met ons aan te gaan en ons op de hoogte te zullen houden van de nieuwste feiten rond Maico. Wij wensen Rodem alle succes toe en kunnen alleen maar zeggen, Maico LEEFT en HOE.

uit de " OUDE DOOS "

uit Motor nr. 31 van 3 Augustus 1973

GERRIT WOLSINK

Het plezier
in het
crossen
staat voorop



De dag na zijn terugkomst van de Oostenrijkse Grand Prix (in Sittendorf) sprak ik met Gerrit Wolsink (net 26 geworden) over zijn GP-rijden. Gerrit heeft de eerste GP van 1973 om het 500 cc wereldkampioenschap motocross (in Farare, Frankrijk) gewonnen; hij was de eerste Nederlander die dit met een solomotor en in het buitenland volbracht. Een prestatie? Gerrit is bijzonder blij met zijn overwinning maar hij blijft er nuchter onder: „Van prestatie kan je niet spreken; natuurlijk moeten je eigen conditie en die van de motor goed voor elkaar zijn, maar je moet óók een flinke dosis geluk hebben. Ik hoop dit jaar bij de eerste vijf te eindigen.” Gerrit vertelt hoe sterk zijn tegenstanders, mannen als De Coster, Jonsson, Mikkola, zijn, maar hij is niet bang voor ze. Hij doet, onder leiding van Willem Jan de Troje, een CIO-trainer, het zijne aan conditietraining, terwijl de GP-motor door de Maico-fabriek verzorgd wordt. „Als je iets doet dan moet je het goed doen, hè?” zegt Gerrit die de volle week bezig is met de crosssport. Hij heeft nu alle gelegenheid het goed te doen omdat hij zich geen zorgen over de Maico hoeft te maken (de motor hoeft niet meer achter zijn snelle BMW naar het buitenland, daar zorgt de fabriek voor) terwijl aan sociale voorzieningen etc. is voldaan door zijn plaats op de loonlijst van Kela Tapijt in Soesterberg, én door de sponsoring van Castrol.

Ook zijn studie in de tandheelkunde te Amsterdam deed hij goed: hij studeerde met plezier en voltooide deze studie vorig jaar met succes. Maar het studeren nam veel tijd in beslag, tijd die hij anders aan het crossen had besteed, zodat hij zichzelf beloofd heeft een jaar lang, dit jaar, niets anders te doen dan motocross.

Van vitaal belang blijft het plezier dat Gerrit zelf aan het crossen beleeft. Hij bevindt zich in een bevoorrechte positie: hij verdient wat hij nodig heeft (geld vindt hij niet bijzonder belangrijk) met het crossen waar hij plezier in heeft. Zodra het crossen zijn aantrekkelijkheid

heeft verloren kan hij ogenblikkelijk uitwijken naar het (veel) beter betaalde beroep van tandarts (Nederland kan nog steeds veel tandartsen erbij gebruiken). Ook daarin heeft hij plezier, dat werd hem tijdens zijn studie steeds duidelijker. Ook een tandarts moet „sleutelen”, en juist een tandarts kent de voldoening van goed werk: een gelukkig gemaakte patiënt. Hoewel hij in het crossen weinig gevaar ziet, heeft hij zijn handen natuurlijk wel hoog verzekerd.

Gerrit werkt niet graag onder een baas. Als tandarts zou hij de zelfstandige praktijk verkiezen en met het crossen is het net zo. Hoe kan het ook anders, je moet willen winnen en dat wil je voor jezelf. Dit werd onderstreept door het gammele Nederlandse „team” voor de Zesdaagse, gevormd uit rijders die het hele jaar in wedstrijden tegen elkaar uitkomen...

Natuurlijk heeft Gerrit zijn verplichtingen tegenover zijn sponsors, maar deze verplichtingen zijn het rijden van de GP's en de kampioenswedstrijden in Nederland, „meer niet”, en dat doet Gerrit met plezier. Hij wil de top halen en nadat dat eventueel gelukt is, wil hij overwegen te stoppen met het crossen. Zolang het leuk blijft gaat Gerrit door met crossen. Hij is nuchter, hij neemt geen risico. Hij

Rechts: Gerrit Wolsink op het met stenen bezaaide circuit van Tarare (Frankrijk), waar hij met zijn Maico de trofee (hieronder) weg-sleepte. Het was de eerste keer dat een Nederlander in een soloklasse een cross-GP in het buitenland won.



van de lange MAICO historie

valt heel weinig tijdens wedstrijden. Het gebeurt wel eens, maar dergelijke valpartijen wijt hij aan een gebrek aan concentratie. In de zeven jaar dat hij zich serieus bezig heeft gehouden met motocross (daarvoor deed hij te hooi en te gras ook wel wat met crossmotor-tjes) liep hij geen enkele botbreuk op. Hij kijkt ook wel uit om anderen in gevaar te brengen tijdens een wedstrijd. De cross hoeft niet gevaarlijk te zijn, het zijn de rijdens die dat bepalen. Het gevaarlijkste aspect van de crosssport is de rit naar huis na afloop van wedstrijd en prijsuitreiking, wanneer tijdens het sturen (hij rijdt bijna altijd zelf) de vermoeidheid te machtig kan worden.

Gerrit weigerde te starten in de tweede GP (Sittendorf, Oostenrijk) omdat flinke sneeuwval het circuit te gevaarlijk maakte. Met hem hebben de meeste toprijders de wedstrijd geweigerd, hoewel de aanwezige jury het doorgaan ervan gelastte. Van de zeventien rijdens die toch gestart zijn kwamen er maar vijf over de finish... Ongetwijfeld zal de FIM deze wedstrijd ongeldig verklaren.

Gerrit's rijstijl is bijzonder: hij rijdt strak over het parcours zoals je dat in een wegrace zou doen, een consequent sturen waarbij hij op den duur vermoeiende knippen blijft vermijden. Hij vergelijkt het rijden met een crossmotor met dansen: als het meisje goed danst dan blijf je de hele avond op de dansvloer, het vermoeit niet. Om een motor goed te laten dansen moet je hem door en door kennen, je moet er mee spelen, je moet hem volledig beheersen. Gerrit kan uren zoet zijn met een trial-achtige slalom op een vlak stuk zand met een paar paaltjes. Hij acht de hierdoor verkregen motorbeheersing belangrijker dan training op een circuit dat je zo snel mogelijk rond probeert te komen. Het spelen met de motor geeft je een beheersing van de machine die juist in noodsituaties tijdens een wedstrijd zo van belang is. Het is tenslotte de eenheid rijder-machine die een wedstrijd wint. Natuurlijk zijn er momenten in een wedstrijd dat Gerrit elke techniek overboord zet en alleen maar zo hard mogelijk wil gaan. Dit komt voor tijdens gevechten om de leiderspositie. Maar dat duurt nooit

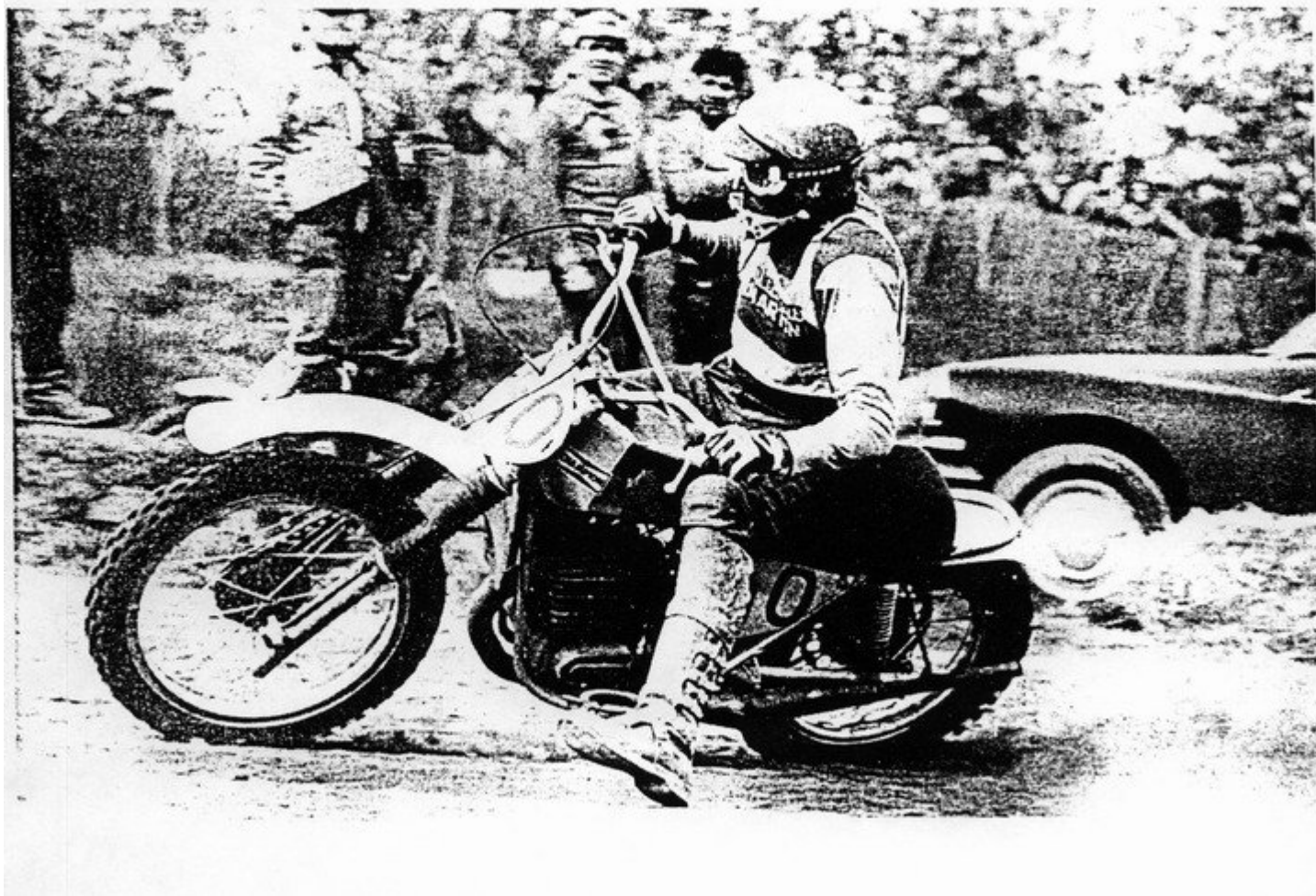
lang, kán nooit lang duren. Alleen maar keihard en met de ogen dicht rijden hou je enkele ronden vol, daarna is een revisie van het lichaam nodig... Om wedstrijden te winnen moet je techniek hebben. Als je hard kan gaan (talent) zorgt de techniek ervoor dat je hard kan blijven gaan.

De Maico zoals Gerrit die in de GP's rijdt is een speciale wedstrijdmaschine, maar het verschil met het serieprodukt is gering. Voor het motorblok zijn natuurlijk de beste onderdelen bij elkaar gezocht, maar al die onderdelen kan je ook in een seriemotor aantreffen. Zo hier en daar heeft Maico gebruik gemaakt van lichte legeringen in het rijwielgedeelte om de machine het toegestane minimum-gewicht te geven. Het ruim toereikende topvermogen van de sterke motor wordt bij een betrekkelijk laag toerental geleverd, en dat laatste is het enige dat Gerrit graag veranderd zou zien. Nu is het tussen twee bochten niet altijd duidelijk of er wel opgeschakeld moet worden en of er dan wel de tijd voor is. Dit probleem verdwijnt als de motor wat verder in toeren kan worden doorgehaald. Natuurlijk heeft Maico er alle belang bij Gerrit's wensen tegemoet te komen, dus er zal wel een cilinder komen die meer toeren toestaat.

De machine voor de GP's krijgt Gerrit na afloop van dit seizoen cadeau. De motor waarmee hij aan de Nederlandse kampioenswedstrijden deelneemt verzorgt hij zelf, in het rustig gelegen oude landhuis te Hengelo, Gelderland.

Daar denkt hij, niet zonder enige weemoed, wel eens terug aan de studietijd in Amsterdam (hij woonde in de Jordaan). Misschien gaat hij wel eens terug naar de hoofdstad, en een eventuele hervatting van het studeren om te specialiseren in de tandheelkunde wil hij evenmin bij voorbaat uitsluiten, maar hij heeft nu zijn handen en gedachten geheel aan het crossen verpand. Hij heeft er plezier in. Zolang hij de wil heeft om te rijden, en vooral om te winnen, hoeft hij niet te rijden. Hij is eigen baas. Een ideale opstelling, lijkt mij zo.

ROB PHILIPS



Gezocht & Gevonden



gratis advertentie rubriek voor en door leden
van de Maico Rijders Club Nederland

TE KOOP: M200S '56 + alle papieren gerestaureerd en gelakt + Helm potje + dealerboekjes NL + Duits vraagprijs f 2200.- of T.e.a.b. B. v.d. Willik, Gouda tel: 0182-520329

TE KOOP: M200S '54 kent. 1+2 in onderdelen is compleet mist alleen schakelpedaal. f 650,- Tempel Enschede 053-4615774

TE KOOP: M200S '55 kent. 1,2,+3 Ningen, Haren 050-5348263

TE KOOP: M200S kent. 1,2+3 loopt prima in originele staat opstappen en rijden f 1750,- H. Achterbosch 074-2424867

TE KOOP: M200 1953 voor restauratie Benak 0522-482147

TE KOOP: M153 '53 red. compl. tank is binnen roestig DM 600,- liefst inruil Blizzard schwing voorvork, in Mei op treffen te zien. info bij Uwe Flegel 004926452251 Duitsland.

TE KOOP: Maico cross 500. vraagprijs f 800,- nieuwe ond. loopt op koppeling na. Ten Horn 046-4527938

TE KOOP: Maico cross + ond; goudkl. achterwiel, complete voorvork blok 400 of 500 mist carb.+ koppelingshuis. 250cc zonder cylinder 250 compl., frame, voorvork, voorwiel + blok +/- 70. doos vol kleine onderdelen van maico, 1 Husqvarna 500 + 1 Bultaco 360. Wiel Augustines, Landgraaf 045-5318790

TE KOOP: Maico cross 1x 380 redelijk compleet + los blok. 1x cross 125 roterende inlaat 6 versnellingen loopt. 1x 250 enduro loopt, allen voorzien van aluminium tank. T.E.A.B. Jonker 05130-88121 Uit de Knippe (Fr).

TE KOOP: EMAILLE MAICO BORDEN afm. 60x40 gewicht 2.5 KG. (volledig gesjabloneerd per kleur) winkelprijs 225,00 per stuk. speciale clubprijs 140,00 p. st. excl. 17,5 % BTW en de porto. meer info Willems Classics 020-6840309 vermeld adv. Maico club.

GEZOCHT: M200S zuiger 65,0 of groter Anko v.d. Houten 0187-682186

GEZOCHT: cylinder + zuiger M200S Ben Haverkamp 0519-615125

GEZOCHT: 250 zuiger 67,0 ook gebruikt Arie Wentink 0314-683870

GEZOCHT: gaaf kickstarter-tandwiel en een triplex primaire ketting voor Maico GS 490 +/- '83 Niels Menken 070-5113596

ONDERDELEN TIP: Naar het schijnt is er nog steeds veel Maico spul te vinden bij Leo Schuil, Friese Motorsloperij, Oldegalileen 179, 8922 AD Leeuwarden. tel: 058-2122415 (eerst bellen voor afspraak)

De GEKRA heeft chrome klemmen passend op de Blizzard uitlaten en andere Maico onderdelen. tel: 0313-416045

16-17-18 AUGUSTUS 1996

MAICO RIJDERS OPGELET

TWENTE TREFFEN DE HOUTMAAT HENGELO

LAST MINUTE

TE KOOP: M250B
+ kent. 1.2.3.
Nieuwe zuiger
en cylinder.
in goede staat
kleur d.blauw
veel chrome ond.
alles origineel
prijs 1400,-
C.F. Brakband
0345-599728
Leerbroek.



Info : Marcel Oordhuis
telefoon: 0541-521376

Henny Achterbosch
telefoon: 074-2424867

16-17-18 AUGUSTUS 1996