

L.O.O.T. INFOWIJZER



DECEMBER 2012

INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFOON
- 3. HOE KRIJG JE JE MOTOR..... ?
- 4. ZWITSERLAND ZET HARDRIJDERS.....
- 5. UIT DE CLUBBLADEN
- 6. VAN DE CLUBS
- 7. MOTORNIEUWS
- 12. WEERZIEN
- 21. L.O.O.T. TOERSTANDEN
- 27. L.O.O.T. TOERKALENDER

LANDELIJK OVERLEG ORGAAN TOERCLUBS L.O.O.T.

Opgericht 28-11-1989
Statutaire vestiging te Zwolle
Kamer van Koophandel V 40062177
Postbank-rekening 62.36.630
t.n.v. LOOT Zwijndrecht



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur

Voorzitter	Harry Apperloo	0297-569802	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Wil Huijbrechtse	036-8489331	secretaris@loot.nl
Penningmeester (waarnemend)	Frank van Dijk	078-6102204	penningmeester@loot.nl
Bestuursleden	Jaap Looij	06-53448116	jaaplooi@loot.nl
	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl
	Petra Vermeer	023-5353146	petravermeer@loot.nl
	Helen Veerman	06-20366277	helenveerman@loot.nl

De Coördinatoren

Beursen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Johan Zantingh		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Jaap Looij	06-53448116	jaaplooi@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie/Toerkalender/			
Inschrijfformulieren	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen

Secretariaat J. D. van Exterlaan 2 1336 LJ Almere 036-8489331 secretariaat@loot.nl

Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Jerseystraat 1 1339 TP Almere 036-5334402 toerkalender@loot.nl

Copy infowijzer

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningm. Meerkoetstraat 42 3334 SW Zwijndrecht 078-6102204 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl

Hoe krijg je je motor weer overeind

Dit gaat over een onderwerp waar we eigenlijk het liefst ver van weg blijven. Namelijk stel dat je motor een keer op zijn zijkant ligt, hoe je dan je trots en glorie weer overeind krijgt.

Maakt daarbij niet zoveel uit of je al rijdend onderuit bent gegleden, of tijdens het inparkeren even de controle over de motor kwijtraakte, of (en dat is wel heel erg) dat je van je motor afstapte en wegliep zonder de standaard uit te zetten. En denk nu niet van "dat gebeurt toch niemand". Het is toch echt al een paar keer gebeurd, dat iemand zo ingespannen bezig was geweest met lijnen rijden, tegensturen etc., dat hij zonder erbij na te denken van de motor af stapte en nog zo "vol" was van alles, dat er echt werd vergeten om de standaard uit te zetten.

Maar ook bij het te langzaam rijden van scherpe bochten kan het zo maar mis gaan. En daar sta je dan (en ligt je motor dan). Nog afgezien van de schade die er bijna altijd is (hangt sterk samen met de snelheid waarmee je hem neerlegt), wil je jou motor zo snel mogelijk weer overeind hebben. En al heb je nog zo'n "lichte" motor, als je hem op wilt tillen kom je al heel snel tot de ontdekking, dat een liggende motor een onhandelbaar zwaar barrel is als hij opgetild moet worden.

De meest gemaakte fout is, dat mensen proberen te tillen vanuit hun rug. Slecht voor je rug en je kunt relatief weinig kracht zetten. De goede manier is tillen vanuit je benen. Je zakt dan door je benen en tilt door je benen te strekken. Minder kans op lichamelijke schade en je kunt vanuit je benen een veel groter gewicht tillen dan vanuit je rug.

Een risico, dat altijd aanwezig is bij het tillen, is dat je de motor net even te ver optilt. Komt de motor ook maar iets voorbij het kaarsrecht op staan, dan is het risico groot, dat hij doorvalt en weer ligt, maar dan op de andere kant. Een leuk item voor het programma "Bloopers", maar minder leuk als het met jouw motor gebeurt.

Het verstandigste is altijd om hulp in te roepen. Als je met twee man/vrouw tilt wordt het stukken makkelijker, is de kans op schade kleiner (want een zware motor optillen met het stuur als hefboom kan nooit goed zijn voor je stuur) en het risico dat hij doorschiet en doorvalt naar de andere kant is een stuk kleiner als je meerdere personen bent.

Het is ook belangrijk, dat je de motor in de versnelling zet voordat je gaat tillen. Vooral in de bergen is de weg bijna nooit horizontaal. Staat de motor in zijn vrij, dan is de kans groot dat de motor aan de rol gaat, zodra hij een stukje is opgetild. Til je vanaf de rechterkant, dan kun je ook tegelijk met het tillen de voorrem in knijpen om te voorkomen, dat de motor begint te rollen.



Zwitserland zet hardrijders achter de tralies

In Zwitserland gaat er vanaf 1 januari 2013 een nieuwe wet van kracht die mensen moet behoeden om veel te snel te rijden. Zwitserland behoort al top de top 4 als het gaat om veilige landen in het verkeer maar toch heeft de overheid besloten hardrijders zeer hard aan te pakken. Naast het huidige inkomens afhankelijk boetesysteem wordt de wegenverkeerswet uitgebreid wat mogelijk maakt om hardrijders achter de tralies te krijgen. De straffen lopen van een minimum van 1 jaar op tot een maximum van 4 jaar gevangenisstraf. Daarnaast is er de mogelijkheid voor de hardrijders die net onder de grens zitten van de gevangenisstraf om het rijbewijs voor 2 jaar in te vorderen en veelplegers lopen de kans om hun rijbewijs voor 10 jaar kwijt te raken. Deze groep zal na 10 jaar een psychologische evaluatie moeten doorlopen om te beoordelen of zij recht hebben op teruggave van het rijbewijs.



De grens van het overgaan tot gevangenisstraf is als volgt:

- 40 km/u te snel in een 30 km/u zone
- 50 km/u te snel in een 50 km/u zone
- 60 km/u te snel op de hoofdwegen (80 km/u zone)
- 80 km/u te snel op de snelwegen (120 km/u zone)

UIT DE CLUBBLADEN



“ We komen op de péage terecht en wat daar allemaal gebeurde durf ik haast niet te zeggen. Er was daar een gedeelde slagboom en een paar mensen (nee , ik noem geen namen...), die wilden kijken of hun motor daar tussendoor ging en ja , het lukte nog ook. Fantastisch toch zo’n flexibele BMW. Onderweg moesten we natuurlijk wel een list bedenken hoe die péage weer af te komen , want stel dat aan het einde er geen gedeelde slagboom zou zijn. Maar zij hadden mazzel , want aan het einde van de péage was het één grote chaos omdat de betaalautomaten niet goed werkte. Uiteindelijk stond er een file Fransen achter ons die het getreuzel van die Nederlandse motorrijders meer dan beu waren en stapten er mensen op ons af om de slagbomen omhoog te houden. Aardige lui toch !Toen alle alarmbellen gingen rinkelen en camera’s op scherp stonden zijn we maar snel vertrokken voordat de Gendarmerie zou arriveren.”

“Rond kwart over tien hadden we wel zin aan koffie en het bleek dat café restaurant De Weerribben al geopend was. Rolien ging als eerste naar binnen samen met Marten en zij kregen al direct een tirade van de eigenaar over zich heen, dat alle helmen en jassen op 1 tafel moesten liggen omdat anders de andere klanten (die er niet waren)geen ruimte hadden. Een en andere ging op een dermate agressieve toon dat wij elkaar aankeken en besloten om weer op te stappen. Dan maar geen koffie, maar die man zou geen kwartje aan ons verdienen. Buiten bleek dat meerdere groepsleden in het verleden al eens slechte ervaringen bij dit restaurant hadden gehad. Wat Rolien betreft komt dit restaurant op de zwarte lijst van motoronvriendelijke horeca gelegenheden. (als er zo’n lijst bestaat tenminste).”

“Tijdens die vakantie in Zweden overnachtten ze gewoonlijk in scholen, die tijdens de vakantie leeg stonden. Op een keer konden ze op een avond geen overnachtingplaats vinden. Er was wel een hotel, maar dat was een super de luxe hotel, waar ook geen plaats was.

Achter het hotel waren wel blokhutten, waar ze wel mochten slapen. 's Morgens om 7 uur mochten ze dan achter het hotel komen om het ontbijt op te halen. De eigenaar van het hotel vertelde dat hij in 1928 meegedaan had aan de Olympische Spelen in Amsterdam. Hij was daar zo vriendelijk ontvangen door de Nederlanders dat hij deze groep Nederlanders niets in rekening bracht. Op de laatste dag van de vakantie, waren de scholen weer begonnen, dus moest er overnacht worden in een hotel. Met 7 personen in twee motelkamers. Maar om geld uit te sparen toch maar met z'n zevenen in één motelkamer van 3 bij 2 meter .In de hal en in het bad vond men een plekje.”

Wat woorden + betekenis

Trektocht ...	surfen op sexsites.
Weduwe ...	een vrouw die altijd weet waar haar man is.
Kruistocht ...	wandeling met open gulp.
Varkenshaasje ...	dik konijn met rare neus en krulstaart.
Spektakel ...	kraan voor varkenskwekers.
Klerewijf ...	dame die de vestiaire doet.
Hogedrukgebied ...	toilet in de Alpen.
Milieucrimineel ...	sjiek woord voor gangster die groen licht bij zijn arrestatie.
Paracetamol ...	leeft onder de grond en heeft nooit last van hoofdpijn.
Buitenwipper ...	daklozensex.
Boxershort ...	idiote kleding voor honden.
Gynaecoloog ...	grotonderzoeker.
Uitgekookt ...	kok met pensioen. En dan nog even een toegift...
Toppunt van grofheid:	een dove slaan en zeggen. “Wie niet horen wil, moet voelen”

VAN DE CLUBS

WIJZIGING CORRESPONDENTIE ADRES

MV The Eagles

Laarderweg 96
6003 NL Weert



MOTORNIEUWS



Nieuwe BMW F800GT

Nu ook een lichte toerbuffel.

BMW heeft op de EICMA de nieuwe F800GT geïntroduceerd, een mooie uitbreiding in het lichte toursegment dus. De F800GT komt naast de R1200RT kaskraker en de dikke K1600GT. De watergekoelde tweecilinder lijnmotor, die we eerder zagen in de 800-serie, heeft een inhoud van 798 cm³. Het vermogen bedraagt 90 pk bij 8.000 toeren per minuut. De motorfiets is voorzien van een zesversnellingsbak en een onderhoudsvrije secundaire aandrijving met een getande riem. Het uitlaatspruitstuk en de achterdemper zijn afkomstig van de F800R.

De GT is standaard uitgerust met de nieuwste generatie BMW Motorrad ABS. Deze is een stukje lichter en compacter dan de vorige. Tractiecontrole (ASC) is optioneel en kan altijd naar wens worden uitgeschakeld. Verder heeft BMW een aantal verbeteringen doorgevoerd die het weggedrag naar een hoger niveau moeten brengen aldus het persbericht. Zo biedt de 50 mm langere swingarm een grotere rechthoekstabiliteit, net als de 15 mm kortere veerweg (125 mm), die ook voor nog meer stuurgevoel en een lagere zitpositie zorgt.

De nieuwe 800 is de eerste lichte tourer waarop BMW het Electronic Suspension Adjustment (ESA) aanbiedt. Met deze optie kan de bestuurder de demperkarakteristiek op drie niveaus instellen. Maar er is meer. Voorbeelden daarvan zijn de nieuwe indeling van het instrumentenpaneel en een optioneel bagagesysteem. De koffers hebben een inhoud van 55 liter en zijn spatwaterdicht. De nieuw ontworpen kuip biedt de bestuurder betere bescherming tegen wind en regen.

Kilometerheffing van de baan

Het kabinet Rutte-II zal geen kilometerheffing invoeren,

Dat staat in het concept – regeerakkoord van VVD en PvdA. De PvdA wilde graag een kilometerheffing voor personen- en vrachtverkeer en had dat ook in het verkiezingsprogramma opgenomen. De VVD zag niets in het belasten van automobilisten per gereden kilometer. De liberalen wilden extra geld voor wegen.

Noodzaak ontbreekt

De NOS meldt dat volgens Haagse bronnen er tot 2020 geen noodzaak is om een heffing in te voeren, want door investeringen in asfalt en een verwachte lage economische groei blijft de filedruk beperkt.

Kabinetsplannen duperen bezitters klassieke motoren

De belangen instanties voor motorrijders, is teleurgesteld over het voornemen in het nieuwe regeerakkoord om motorrijtuigenbelasting te gaan heffen over motorvoertuigen van 25 jaar en ouder.

Met deze maatregel, verkocht als middel om het milieu te beschermen, wordt het voor liefhebbers en restaurateurs van oude motorfietsen lastiger gemaakt om hun hobby uit te blijven oefenen en zo waardevol cultureel erfgoed voor het nageslacht te bewaren.

Het gaat hier veelal om voertuigen die hooguit enkele malen per jaar worden ingezet om oldtimerritten te rijden en door hun lage jaarkilometrage van enkele honderden kilometers amper een rol spelen in de totale uitstoot van uitlaatgassen. Liefhebbers hebben vaak meerdere motorfietsen in hun bezit en besteden veel tijd aan het opknappen en in stand houden hiervan.

“Een enkel zeeschip dat de haven van Rotterdam binnen vaart, veroorzaakt al meer vervuiling dan al die klassieke motorfietsen samen in een heel jaar, maar daar worden er alleen maar meer van binnengehaald. Deze schandalige maatregel heeft niets te maken met het beschermen van het milieu. Dit is ordinaire inhalingheid van de overheid waarmee duizenden liefhebbers van klassieke motorfietsen worden gepakt” aldus een woordvoerder.

Twee ton aan boetes per dag op A2

De trajectcontrole op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam brengt bizar veel geld in het laatje van de overheid. In augustus en september zijn 190.000 boetes uitgedeeld, goed voor dertien-en-een-half-miljoen euro.

Met in totaal tien rijstroken is dit deel van de A2 een stuk asfalt wat uitnodigt tot hard rijden. Toch geldt er een maximumsnelheid van 100km/u. Niet omdat een hogere maximumsnelheid niet veilig genoeg is, maar om geluidsoverlast te beperken en het milieu te ontzien.

In twee maanden tijd zijn er 190.000 boetes uitgedeeld voor te hard rijden, goed voor 13.500.000 euro. Omgerekend is dat zo'n 220.000 euro per dag. Per dag!



Die andere grote beurs.



In januari zal in de Martiniplaza te Groningen voor de achttiende keer Dé Noordelijke Motorbeurs worden gehouden. Oorspronkelijk was het evenement bedoeld voor de noordelijke provincies maar het is inmiddels uitgegroeid tot een van de grootste motorbeurzen van Nederland met ook veel buitenlandse bezoekers.

De openingstijden zijn vrijdag 18 januari 2013 van 18.00 tot 22.00 uur en zaterdag 19 en zondag 20 januari van 10.00 tot 18.00 uur. Volwassenen betalen twaalf euro terwijl 65-plussers en kinderen tussen 8 en 12 maar zes euro af hoeven te rekenen om binnen te komen. Nog jongere kinderen mogen zelfs voor niets naar binnen.

Lidstaten verdeeld over voorstel APK voor motoren

Afgelopen week hadden de ministers van de Europese Unie een verkennend debat over het voorstel om de APK op Europees niveau aan te passen en te harmoniseren. Nadat het Nederlandse kabinet al eerder aangegeven had negatief tegenover onderdelen van het voorstel te staan, blijken nu meer landen moeite te hebben met de lijst van voertuigen die een verplichte APK-keuring moeten ondergaan. Een groot deel van de afgevaardigden trok zelfs de noodzaak tot uitbreiding van de APK naar de L- categorie (gemotoriseerde twee- en driewielers) en lichte aanhangwagens in twijfel.

Namens Nederland wees minister Schultz op de weerstand in de Tweede Kamer tegen de vergaande Brusselse bemoeienis. Volgens de VVD-bewindsvrouw wegen bij veel APK-voorstellen uit Brussel de voordelen voor verkeersveiligheid en milieu niet op tegen de hoge kosten voor burgers en bedrijfsleven.

"Zulke extra lasten zijn zeker in deze economisch onzekere tijden moeilijk te rechtvaardigen", zei ze. Volgens haar voedt de Europese Commissie met de voorstellen vooral de Eurosceptici, niet de verkeersveiligheid. De Duitse minister Peter Ramsauer (Verkeer) noemde de voorgestelde jaarlijkse APK voor oudere auto's een typisch voorbeeld van regelzucht. Verder stelden verschillende lidstaten voor om de nieuwe regels niet op te nemen in een verordening, maar in een richtlijn.

Dit laatste zou betekenen dat nationale lidstaten meer ruimte hebben voor een eigen specifieke invulling en implementatie van de regels.

De RAI vereniging, belangenbehartiger voor de rijwiel- en automobiellindustrie, staat in tegenstelling tot de MAG en FEMA positief tegenover de voorgestelde invoering van APK voor motoren. MAG en FEMA hebben kritiek op het voorstel en noemen het overbodig en nutteloos. De posities die RAI, MAG en FEMA in dit voorstel innemen laten duidelijk de tegengestelde belangen zien tussen de fabrikanten en importeurs enerzijds en die van de consumenten anderzijds.

Het is nog onduidelijk of het voorstel in het verdere besluitvormingstraject op voldoende draagvlak kan rekenen. Hierdoor is het onduidelijk of en in welke mate de regels rondom voertuigkeuringen zullen wijzigen

Bermen aanleggen volgens de richtlijnen helpt ongevallen voorkomen

De huidige richtlijnen ten aanzien van veilige inrichting van bermen worden vaak niet opgevolgd. Dat leidt tot veel onnodige ongevallen of ongevallen met een onnodig ernstige afloop.

Dat is de conclusie van een SWOV-diepteonderzoek na de afloop van 143 bermongevallen in Zeeland en Zuid-Holland. Een team van de SWOV bezocht de ongevalsplaats en sprak met betrokkenen. De conclusie van de analyses is dat het niet aan de richtlijnen voldoen van de wegkenmerken die het van de wegraken moeten voorkomen (redresseerstroken 10%, semi-verharding 12% en ruime bogen 14%) in ruim een kwart van de bermongevallen als (zeer) waarschijnlijke ongevalsfactor wordt aangemerkt. Een te smalle obstakelvrije zone, het wegkenmerk dat de ernst van de afloop van een bermongeval moet beperken, is met 42% veruit de belangrijkste ongevalsfactor bij bermongevallen. Het optreden van deze ongevalsfactor gaat ook gepaard met het ernstigste letsel.

De resultaten van het onderzoek wijzen erop dat de huidige richtlijnen ten behoeve van de redresseerstroken, semi-verharding en veilige inrichting van bermen in een aanzienlijk deel van de ongevalslocaties niet zijn opgevolgd, aldus de SWOV. Belangrijke maatregelen die wegbeheerders kunnen treffen hebben betrekking op veilige snelheden, herkenbare en voorspelbare bochten, ruimte bieden voor correctie via redresseerstroken en semi-verharding, en niet-botsvriendelijke objecten verwijderen of afschermen wanneer deze binnen de standaard (gewenste) obstakelvrije zone staan.

Europees Parlement neemt nieuwe regelgeving aan over toelating motorfietsen

Het Europese Parlement met grote meerderheid van stemmen de nieuwe regels aangenomen welke gaan over de toelating van nieuwe gemotoriseerde tweewielers (brom- en motorfietsen), trikes en quads.

Milieumaatregelen

Door deze regels moeten nieuw toegelaten lichte motorvoertuigen behalve bromfietsen vanaf 2016 voldoen aan strengere emissie-eisen conform de Euro-4 norm. Vanaf 2017 geldt dit ook voor bromfietsen. Vanaf 2020 gelden voor alle motorvoertuigen de eisen volgens de Euro-5 norm. Verder zullen de motorvoertuigen in de toekomst voorzien moeten worden van een systeem, dat storingen in het motormanagement zichtbaar maakt (OBD, On Board Diagnostics), waardoor onnodige vervuiling wordt tegengegaan. De laatste milieumaatregel is een duurzaamheids eis. Hiermee is het aan de fabrikanten om te garanderen, dat gedurende 35.000 km (20.000 km voor lichtere motorfietsen) de oorspronkelijke milieugrenswaarden niet worden overschreden.

Veiligheid

Verder gelden vanaf 2016 ook nieuwe regels omtrent de veiligheid. Alle nieuwe motorvoertuigen boven de 125 cc moeten worden voorzien van een anti - blokkeerinrichting (ABS) op de remmen. Voor lichtere motorfietsen geldt een verplichting om voor- en achterrem aan elkaar te koppelen of ABS. In de toekomst vindt nader onderzoek plaats naar de effecten van deze maatregel, waardoor ABS mogelijk alsnog verplicht gesteld kan worden. Een andere veiligheidsmaatregel is een verplichting om bij het starten van de motor automatisch dag rijverlichting of dimlicht te laten ontsteken.

Zelf sleutelen

In de nieuwe regels is ook een bepaling opgenomen, dat lichtere categorieën motorfietsen zodanig worden gefabriceerd, dat latere wijzigingen aan de aandrijflijn niet meer mogelijk zijn. Op aandringen van de FEMA, het Europese samenwerkingsverband van de belangenverenigingen voor motorrijders is deze regel *niet* van toepassing verklaard op de zwaardere motorfietsen.

Vangrail veiliger voor motorrijders

Na meerdere meldingen over levensgevaarlijke situaties voor motorrijders op nieuw geplaatste vangrails langs de N228, tussen Oudewater en Haastrecht, heeft de provincie Zuid-Holland geleiderailconstructies voorzien van motorrijders vriendelijke onderplanken.



WEERZIEN. (kerstverhaal)

"Waar ken ik die jongen toch van" vroeg Werner zich af. Hij wist zeker dat hij hem eerder had gezien. Z'n postuur, houding, gebaren als hij sprak. Alles aan die jonge coureur van het Amerikaanse team kwam hem bekend voor. Hij kende hem, zeker weten, maar hij kon hem maar niet plaatsen.

Na de ISDT (International Six Days Trial, ook wel "de zesdaagse" genoemd), die in september '69 plaats vond in Garmisch Partenkirchen, had gastland Duitsland de deelnemende landen uitgenodigd voor een driedaagse wedstrijd van 21 t/m 23 december dat jaar.

Niks officieels, zomaar een 3 daagse enduro, als voorbereiding op de zesdaagse van 1970 in Spanje. Met als extra uitdaging de winterse omstandigheden van de Schnee-eifel rond de kerstdagen. De meeste deelnemers aan de zesdaagse hadden hiervoor ingeschreven; Duitsland zelf natuurlijk, de DDR, als winnaar van de "Trophy" in Garmisch, en de "gastheer" voor 1970, Spanje. Plus meerdere Europese landen en de USA. Werner Mayer was als begeleider van het ISDT-team van de DDR meegereisd naar de Eifel in de Bundesrepubliek.

Het was in het Amerikaanse kamp dat Werner die jonge gast zag rondlopen... Het liet hem niet los.

James Carpenter, Jim voor vrienden, had zich "uit de naad" gewerkt en georganiseerd om het Amerikaanse team rond Kerst in Duitsland onder te brengen.

Als Amerikaan woonachtig in Duitsland, kon hij dit als geen ander regelen.

Hij sprak de taal en dankzij z'n motorzaak had hij zo z'n contacten in Duitsland, ook in het cross- en trialwereldje.

Bovendien zou z'n zoon Vern bij deze sportieve ontmoeting voor het eerst deel uitmaken van het US team.

Naast zijn bezigheden als "kwartiermaker" had Jim voor kerstavond ook een kerstviering voor het team georganiseerd.

De meeste Europese teams konden na de wedstrijd op tijd thuis zijn voor kerst, maar dat lukte de Amerikanen natuurlijk niet.

Dinsdag de 23e.

De laatste dag. 2 dagen was er nu gereden, gestreden, gesleuteld, gekleumd, geleden, geïmproviseerd, geholpen, afgetroefd...

's Ochtends was de spanning te snijden. Hoewel het een sportief, niet officieel gebeuren was, stonden de rijders voor de start allemaal op scherp.

Alleen... het DDR-team was nog niet klaar. Waar waren de rijders ?

"Psychologische oorlogvoering", werd hier en daar gemompeld. "Ik laat me niet gek maken door die gasten, rij gewoon m'n eigen wedstrijd".

Toch was er iets geks aan deze situatie. Er klopte iets niet.

In de verte werd een zware 2-takt gestart. "Een MZ 500" zei één van de rijders. Ze komen eraan...

Maar de motor kwam niet hun kant op, hij verdween met hoge snelheid in tegengestelde richting.

Even was er alleen het zich verwijderende gejam van de 2-takt, maar toen steeg een geschreeuw en geroep op uit het DDR kampement.

Een 2e 2-takt werd gestart. Snerpend ging die de 500 achterna. "Een 250", zei iemand. Daarna werden nóg meer motoren gestart,

de pruttelende 3-cilinder 2-takten, van de auto's. Trabants, Wartburgs en de Barkas-busjes stoven in alle richtingen uiteen zo te horen.

Er kwam een Barkas aangescheurd, afgeladen met coureurs. De chauffeur sprong eruit en sommeerde: "we moeten de wedstrijd machines hebben"...

"Nee, kan niet", zei iemand van de organisatie, "Ná de start pas. Anders wordt je gediskwalificeerd". "Scheißegal" riep de man verhit, en dirigeerde de rijders naar het Parc fermé.

De poort werd geopend, en binnen een mum van tijd waren de rijders op hun MZ's en Simsons verdwenen. De chauffeur sprong weer in de Barkas en jankte weg.

Iedereen was met stomheid geslagen. Niemand zei iets.

Toen klonk er in de verte een schot. En na een paar seconden nog eens twee. Daarna weer stilte...

"What the hell...?" klonk het uit een Amerikaanse mond, gevolgd door een geschokt "blimey" van een Brit.

"Verwed m'n Maico eronder dat er eentje de benen heeft genomen naar het Westen" zei een Duitse coureur, "Ik moet m'n motor hebben.

We moeten die gast gaan zoeken. Kom op wie gaat er mee? "

"Hey Günther", riep Jim geschokt. "Je wilt die gast toch niet uitleveren aan die DDR kliek wel?".

Günther keek beledigd, "Uitleveren ? Ben je niet goed bij je hoofd, Jim ? We moeten die jongen helpen; verstoppen, uit klauwen van die monsters houden. Als we nog niet te laat zijn".

"We zijn nog niet te laat", zei iemand, "Ik hoor die 500 nog".

"Ik wil dolgraag helpen" zei een Brit "Maar ik ken de weg hier niet".

"Oké" riep Jens, een andere Duitse rijder, "als er nog meer willen helpen zoeken, laten we dan koppeltjes van 2 maken.

Eventuele buitenlanders kunnen met een Duitser samen rijden". De Duitse piloten overlegden kort wie welke kant op zou gaan.

Hier en daar startten rijders uit diverse landen hun motoren en haakten aan bij een Duitse collega.

De "koppeltjes" verdwenen één voor één om de Eifel uit te kammen.

De officials van de organisatie, teamchefs, begeleiders en achtergebleven coureurs van de landenteams begrepen dat deze sportieve ontmoeting in het moeras was gezakt en de wedstrijd werd afgeblazen.

Jim z'n zoon, was met een Amerikaanse maatje ook op zoek gegaan. Hij kende dit gebied vrij goed, ze woonden hier niet ver vandaan.

Jim zelf keerde met de rest van de rijders terug naar hun "Basis kamp".

Zoals de meeste landenteams hadden ze als onderkomen een soort park met vakantiehuisjes in de buurt.

Op die ochtend van de laatste wedstriiddag besloot Werner het erop te wagen.

Als voorbereiding had hij z'n gevoerde vetpak, handschoenen, helm en bril klaargelegd. Voordat de rest klaar was verliet hij de ontbijtzaal en liep richting toilet.

Niemand in de buurt. Hij pakte z'n uitrusting en glipte aan de achterkant het gebouw uit.

Er stonden een 500 en een 250 cc machine in een soort legertent aan de rand van het kampement.

Het waren experimentele oefenmachines; niet echt voor de wedstrijd bestemd.

Werner was van plan de 500 te pakken en de 250 saboteren. Iedereen was zich aan het voorbereiden voor de laatste wedstriiddag, dus hij had nog tijd.

Hij trok z'n pak aan, nam een jerrycan, en goot de inhoud in de tank van de 500.

Hij draaide zich om om de 250 onklaar te maken en kreeg de schrik van z'n leven; bij de motor stond iemand in een onberispelijke monteuroverall.

Het was Flack, een Stasi-agent, vermomd als monteur voor de buitenwereld, die rijders en begeleiders in de gaten moest houden, wist Werner.

Hij stond daar, benen gespreid, armen over elkaar, te grijnzen naar Werner. "Had meneer plannen?", vroeg hij spottend.

In een nanoseconde zag Werner z'n plan volledig in duigen vallen.

Maar nog vóór die nanoseconde om was, besloot hij dat "dát nooit", en haalde in wanhoop met de lege jerrycan uit naar Flack.

Hij raakte hem op de zijkant van z'n kop. Begeleid door een hol boingggg...zeeg Flack neer tegen de 250 die mee omviel. Hij bleef groggy liggen.

“Wegwezen” dacht Werner. Hij deed z’n jethelm en stofbril op, handschoenen aan...
Contact aan, benzinekraan open, choke open... "In één keer asjeblijft" bad Werner.
Buiten hoorde hij mensen zijn kant op komen, vragend wat die vreemde geluiden konden betekenen.
De voorste man opende de flap die als deur dienst deed.
Op dat moment trapte Werner de kickstarter naar beneden en met een hels lawaai kwam de 2-takt tot leven.
De mannen bij de tent stopten van schrik, net lang genoeg voor Werner om op de motor te springen en door de opening de tent uit te scheuren.
Buiten koos hij het dichtstbijzijnde bospad en verdween rap uit zicht.
Flack krabbelde overeind, “hou tegen”, riep hij, “hij ontsnapt, erachter aan”.
Koortsachtig werd de 250 overeind gezet. Iemand goot benzine uit een jerrycan in de tank - de helft gutste ernaast – en Flack startte de motor.
“Waarschuw Breitheim” gilde hij naar de mannen en ging achter Werner aan, zonder jas, bril, handschoenen.
“Die komt niet ver zo, in die kou” zei één van de mannen met iets van leedvermaak in z’n stem.
Er kwam nog zo’n pias in een “verse” overall aangehold, gevolgd door nog wat mannen. “Wat gebeurt er”, hijgde hij.
“Mayer is ervandoor op de vijfhonderd ” zei iemand, “en Herr Flack is erachteraan op de 250”.
Breitheim vloekte, “scheiße, die vlucht naar ’t westen” en begon bevelen te blaffen.
De mannen kwamen in actie en binnen een mum van tijd waren hun auto’s en busjes in alle richtingen uitgezwermd.
Hij dirigeerde een groep mannen naar een Barkas busje, ging achter het stuur zitten en scheurde naar de startplaats, in zichzelf mompelend
“we moeten er op de wedstrijd motoren achteraan”.

In de namiddag kwamen de Duitse coureurs met hun gevolg weer terug.
Ze hadden geen spoor van de vluchteling gevonden, hij leek wel in rook opgegaan.
Omdat ze af-en-toe Oost-Duitsers tegenkwamen, namen ze aan dat hij nog op vrije voeten moest zijn.
Voor de meeste buitenlandse rijders werd het echter tijd om zich klaar te maken voor de thuisreis, en ze begaven zich naar hun respectievelijke kampementen.
De Duitse rijders werden door de organisatie verzocht het zoeken te staken.
Als een DDR burger vluchtte en zich bij de Duitse autoriteiten meldde dan was dat 1 ding, maar als individuele Duitsers zich "bemoeiden met interne DDR aangelegenheden", kon dat diplomatieke gevoeligheden opleveren.
En zo bloedde de spontane, goedbedoelde “reddingsactie” langzaam dood.
Jim's zoon en z’n maat kwamen laat in de middag terug.
Hij had van een Duitser gehoord dat het niet om een coureur of monteur ging, maar om een begeleider, een oudere man al.
Die Duitser had ook een vermoeden waar hij zich schuil zou kunnen houden, maar nu mocht hij niet meer zoeken van de organisatie, “Politiek... pffff” had de gefrustreerde rijder gezegd.
"Ik hoop dat ie het redt" zei Vern, "nog even, dan is het donker. Oh eh... Pa" vervolgde hij, "mag ik de auto vanavond?
We willen met een paar man beetje stappen in de stad. Heb jij hem niet nodig?".
"Hmmm..." reageerde Jim afwezig. Op één of andere manier hield de opmerking van Vern hem bezig...

Na het gezamenlijke avondeten in de eetzaal trok Jim zich terug in z'n huisje.
Dat verhaal van z'n zoon wilde maar niet uit z'n gedachten.
Hij kende dat gebied wel en zojuist schoot hem weer te binnen dat daar ergens een jagershut moet staan.

Een vriend van hem - een vogel spotter - had hem eens meegenomen om er vogeltjes te spieden en hij krijgt een onverklaarbare drang om toch te gaan kijken.

Even zet hij de gedachte opzij; "gaat mij niet aan", denkt ie, maar hij kan geen rust vinden. Hij móet er naar toe.

Bijna automatisch pakt hij wat eten, kaas, worst wat appels en 2 flesjes bier, in z'n schouder tas.

Plus de grote staafzaklamp en extra batterijen. Omdat Vern de auto heeft, pakt hij z'n motor.

Hij trekt z'n gewatteerde vetpak aan, start z'n "desert sled", zoals de Triumph TR6 Trophy ook wel genoemd werd, en gaat op weg.

Het grootste deel kan hij over de weg rijden, maar de laatste kilometers gaan over een zandweg.

Daarna moet ie nog zo'n 1,5 kilometer lopen naar de hut. Als ie het pad kan vinden tenminste...

Als hij de zandweg is opgedraaid ziet hij na zo'n 200 meter in een zandpaadje rechts een Barkas busje en een pick-up.

Bij het licht van schijnwerpers is een groepje mensen bezig een motor te bergen die daar in een greppel gecrasht is.

Hij stopt even, hoort flarden van wat ze zeggen: "... morgen gebied uitkammen... nu te donker...".

Hij vervolgt zijn weg terwijl hij denkt, "ze hebben hem dus nog niet".

Een paar kilometer verderop parkeert hij de motor.

Hij rijdt niet helemaal door tot het voetpaadje om het pad naar de jagershut niet te verraden.

'T is behoorlijk donker. Even overweegt hij z'n zaklamp aan te doen, maar hij beheerst zich en laat z'n ogen aan het donker wennen.

Het is weliswaar bewolkt, maar overal ligt sneeuw waardoor hij al snel redelijk kan zien.

Hij schat dat hij over een kilometer bij een viersprongetje komt waar hij hopelijk het voetpaadje naar de hut kan vinden.

Hij begint te lopen. Niet lang daarna begint het te sneeuwen.

Bij de hut aangekomen ziet Jim geen teken van leven, maar ja, eventuele voetsporen zijn inmiddels wel ondergesneeuwd, meent hij.

Jim wil de deur openen, maar die is vergrendeld. Hij schijnt met z'n zaklamp door een raam naar binnen. Niks.

In de hut krimpt Werner ineem en drukt zich nog steviger tegen de wand onder het raam.

Jim loopt naar een raam aan de andere kant.

Werner probeert onder dat raam te komen, maar zijn geschuifel is hoorbaar.

Jim knipt de zaklamp uit en zegt op gedempte toon in het Duits:

"Geen angst, ik ben niet van de DDR. Ik woon hier, wil je helpen. Maak je de deur open?"

Even twijfelt Werner en denkt: "Wat een vreemd accent".

Hij schuifelt naar de deur en ontgrendelt deze. Jim stapt de hut in.

Hij richt zijn zaklamp op het plafond om niet in het gezicht van de ander te schijnen.

Beide mannen kunnen elkaar goed zien. "Goedena..." begint Jim.

Hij stopt... stilte... dan happen ze beiden naar adem... beide monden vallen open... 2 paar ogen vol ongeloof, zo groot als schoteltjes.

Dan fluisteren ze bijna tegelijk elkaars naam; "Jim ?", "Werner ?".

Ze begrijpen er niks van. Seconden lang staan ze bewegingloos. Dan komen beiden in beweging.

Ze schudden elkaar zwiingend de hand. Brok in hun keel, tranen schieten in hun ogen. Net als 25 jaar geleden...

Even een momentje van gêne, twijfel... maar dan omhelzen ze elkaar, slaan elkaar op de schouders. Ongelooflijk of niet, dit weerzien stemde hen beiden bijzonder gelukkig !

Jim sluit de deur en de mannen gaan op één van de bankjes langs de wand zitten.

Hij zet z'n zaklamp rechtop in een hoek, zodat ze licht hebben, en zegt: "Dus jij was het die hem peerde. Man wat een commotie. Oost en west was naar je op zoek..."

Maar hoe is het? Je bent onderuit gegaan hè? Ben je gewond?".
"Ach beetje beurs", zegt Werner, "Jim kerel, wat ben ik blij jou weer te zien...".
"Wederzijds Werner, absoluut wederzijds...", antwoordt Jim, "maar eh, heb je honger, dorst? Ik heb wat bij me, kaas, worst, bier...".

Werner had sinds dat halve ontbijt vanochtend niks meer gegeten of gedronken en laat het zich goed smaken.

Ondertussen schetst hij kort de gebeurtenissen van vanochtend en besluit met: "Ik zag dat zijweggetje rijkelijk laat en stooft iets te hard de bocht om en de greppel in...".

M'n schouder voelde niet helemaal lekker, en m'n enkel leek verstuikt. Omdat de voorvork ontzet was moest ik verder lopen.

Ik had geen idee waar ik was en ik heb uren gedwaald. Ben onderweg veel gestopt om m'n enkel met sneeuw te 'koelen'.

Toen ik dit hutje vond besloot ik hier te overnachten en me morgen ergens bij de autoriteiten te melden.

Als ik de bewoonde wereld kon terugvinden voordat Breithem en Flack - overigens geen fabrieksmedewerkers maar Stasi agenten - me te pakken krijgen, tenminste...

En toen klopte jij op de deur... ".

Nadat Werner gegeten had staken de mannen een sigaret op. Jim opende de bierflesjes met z'n zakmes en vroeg, "Hoe ben jij eigenlijk bij die club terecht gekomen?".

Nou ja, je hebt in elk geval de oorlog overleefd, maar hoe is het je vergaan sindsdien? En die gewonde onderofficier van je, hoe heette die ook alweer, Schumacher?".

"Schumann", verbeterde Werner hem. "Die is direct opgenomen in een hospitaal". Hoewel hij goed herstelde bleef hij wel altijd mank lopen.

Na de oorlog kreeg hij een klein veteranen pensioentje en is verhuisd naar Cloppenburg of Oldenburg ofzo.,

Dan zucht Werner diep en vertelt dat het voor hem niet altijd zo'n beste tijd geweest was.

Na de Bastogne was hij hier in de Eifel licht gewond geraakt en gevangen genomen. Op zich een geluk, hem bleef de totale krieg of het oostfront tenminste bespaard.

Na de oorlog keerde hij terug naar Chemnitz, nu omgedoopt in Karl Marxstadt. Daar trof hij alleen z'n schoonmoeder en jongste dochter Ilona aan.

Z'n vrouw Anna was na kerst '44 met beide dochters bij haar ouders in Dresden gebleven. Maar medio februari '45 is dat door de geallieerden gebombardeerd en alleen Oma en Ilona hebben het overleefd. Z'n vrouw, oudste dochter Karen en schoonvader zijn omgekomen.

Werner slikt, stopt, slikt nog eens. Jim zwijgt. Hij ziet de pijn in Werners gezicht.

Na een korte pauze vervolgt deze zijn relaas. Het huis was onbewoonbaar en Oma en Ilona zijn in zijn huis in Chemnitz gaan wonen. Een jaar later is Oma van verdriet overleden.

Werner was inmiddels weer gaan lesgeven. Het was een tijd van "iedereen helpt iedereen" en Ilona werd vaak opgevangen door de burens.

Tot hij een oud studiegenote Christine tegenkwam. Zij was haar man in de oorlog verloren en ze besloten samen te gaan wonen. Ilona en hij, en zij met haar zoontje Dirk.

Toen in oktober 1949 de Deutsche Demokratische Republik oftewel DDR gesticht werd, onder de vleugels van de Sovjet Unie, begonnen de veranderingen pas goed.

Nadat in augustus 1961 de muur in Berlijn werd gebouwd is Ilona met haar man, Bernd Bergholz naar het westen gevlucht. Werner meende dat hij familie had in de omgeving van Trier.

Bij toeval kwam hij in 1954 z'n oud-commandant, Hauptmann Franken, tegen. Die was lang vóór de oorlog al betrokken bij de DKW fabriek in Zschopau, waar ná de oorlog dus de MZ's werden gebouwd. Hij heeft Werner naar de MZ-fabriek gehaald waar hij op de sport-afdeling mee ontwikkelde en vooral testte, aan wedstrijd machines. Later kreeg hij een meer commerciële/organisatorische functie, mede omdat hij Engels sprak, en er vanuit Europa steeds meer interesse was voor MZ motoren. Normaal gesproken kwam hij de DDR niet uit, maar voor de wedstrijd van december kreeg hij de gelegenheid om als begeleider mee naar Duitsland te gaan. Hoewel hij - op aanraden van Franken, anders zou hij die job niet krijgen - lid was geworden van "de" partij begon de ideologie hem steeds meer tegen te staan. Niet dat hij erover sprak, want Christine en haar zoon waren fervente aanhangers van de DDR-doctrine geworden. Dirk meldde zich zelfs uit overtuiging bij de grenstroepen aan en liet vaak zijn minachting voor het "verraad" van Ilona blijken. Werner had op het laatst in de DDR niks meer te zoeken en besloot om in de Eifel naar het westen te vluchten. En nu zat hij hier in een jachthut.

"En jij, Jim? Hoe is het jou vergaan? Je spreekt Duits en we zien we mekaar zomaar midden in de Eifel weer terug. En wat heb je met de Enduro sport?" vraagt Werner op zijn beurt. "Tja", begon Jim, "Een beetje bizar wel. Ik had géén idee dat het jou betrof, maar toen ik hoorde dat de vluchteling mogelijk in deze hoek zat dacht ik aan deze jagershut. Ik ben hier ooit met een vogelspotter geweest. Ik begreep dat ze je nog niet te pakken hadden, en hoewel ik er niks mee te maken had, was het net alsof iets dat mij dwong om toch even poolshoogte te nemen. Héél vreemd..." Dan vertelt Jim dat hij in deze hoek van Duitsland woont. Na de oorlog had hij bijgetekend om in Duitsland te kunnen blijven en mee te helpen het in puin liggende land te beschermen tegen opportunistische krachten, zoals hij dat noemde. Na een tijdje was hij foerier geworden, en nadat hij een Duitse schone, Brigitta, had ontmoet en daarmee getrouwd was, had hij de dienst verlaten en was - met een bescheiden financiële ondersteuning van z'n pa in de USA - een dumpzaak begonnen. Aanvankelijk verkocht hij gebruikte Amerikaanse legerkleding en -uitrusting, later ook motorkleding en nu - bloed kruipt waar het niet gaan kan - alweer enige tijd ook motorfietsen. Dankzij z'n contacten in de motorwereld, en ook omdat z'n zoon aan motorcross deed en nu zelfs ingelijfd was in het USA-driedaagse team, was hij als kwartiermeester voor het Amerikaanse team opgetreden en had hun onderkomen geregeld.

"Aaah..." Zei Werner "*nou* snap ik het."

"Huh...?" zei Jim.

"Ja, dat is dus jouw zoon... Ik zag een jonge coureur rondlopen bij de Amerikanen die me zó aan iemand deed denken, maar ik kon het maar niet plaatsen.

Maar nu zie ik het, Vernon is jouw zoon, jouw evenbeeld..."

"Vernon ?, Nee hoor, zo heet mijn zoon heet niet ", zei Jim.

"Niet ?" Zei Werner verbaasd, "maar die jongen die zo op jou lijkt wordt door iedereen Vern genoemd. Dat is toch een afkorting van Vernon bij jullie?"

"Aaah... *nou* snap ik het", zei Jim op zijn beurt. "Nee, het is niet Vern, maar "Wern" met een W. Maar je hoort het verschil nauwelijks. "Wern" staat voor Werner. Dát is zijn naam".

Oh, wat toevallig zegt Werner lachend, heet de vader van je vrouw zo misschien? Istie daarnaar vernoemd? "

"Nee", zegt Jim, "hij is niet vernoemd. Althans, niet naar familie..."

Ik heb in de oorlog een gast ontmoet die Werner heette. Een Duitse soldaat.

Door omstandigheden heb ik een zeer memorabele kerstavond en -nacht met deze Werner en z'n gewonde maat doorgebracht. Midden in de oorlog.

Op het slagveld, zeg maar. Een prachtvent ! Maar...", ging hij luchtig verder, "zijn tweede naam is natuurlijk wel James !

Zo onbescheiden ben ik nou ook wel weer. Werner James Carpenter, zo heet hij voluit. Wern - of Vern, zo je wilt - voor vrienden".

Langzaam dring tot Werner door wat Jim eigenlijk zei. "Mijn God" zei hij bijna fluisterend, "Naar mij vernoemd. Je zoon naar mij vernoemd. Je hebt geen idee wat een eer... " Hij zweeg.

Jim zag hoe dit nieuws z'n metgezel aangreep, stak nog maar een sigaret op en zweeg ook.

Na een tijdje zei Jim, "Zeg, dat was 25 jaar geleden. Bastogne, bedoel ik".

"Inderdaad", zei Werner, "nu je het zegt, het is op de kop af 25 jaar geleden dat we elkaar hebben ontmoet, niet ?

Da's wel een wonder zeg. Of wacht eens, nee, niet precies. Het was kerstnacht toen in 1944, de 24e.. Vandaag is het de 23e... da's 1 dag ernaast".

Jim zei grinnikend, "Nou da's dan ook een wonder van niks. Wonderen zijn ook niet meer wat ze geweest zijn.". Ze schoten beiden in de lach.

"Maar toch..."zei hij weer ernstig, "het is net of het zo moest zijn... Toen, en nu... beetje mistiek wel...".

De zaklamp was inmiddels wat flauwer gaan schijnen. Jim vertelde dat hij gezien had dat ze de 500 het bergen waren.

Dat is weliswaar kilometers van hier, en hij had ze horen zeggen dat ze morgen pas verder zouden zoeken omdat het al te donker was,

maar het was wel tijd om te vertrekken, zei hij tegen Werner. "Hoe is het met je pootje ? Kan je wel lopen? M'n motor staat hier goed 2 kilometer vandaan. Kan je dat halen, denk je ?".

Werner probeerde op z'n voet te staan. Hij keek pijnlijk. "Ik denk het wel. Als ik af en toe op je kan steunen. En het zal niet snel gaan."

"Oké, rustig aan dan. Niks forceren. We hebben nog tijd, als we maar terug zijn voordat het licht wordt" zei Jim.

Ze gaan op weg. Werner hinkelend en strompelend, Jim Werner ondersteunend zo goed als hij kan. Na een uur of 2 bereiken ze de Triumph.

Jim start de motor. Hij heeft een éénpersoons zitje en Werner moet achterop op het bagagerekje. Ook passagiers voetsteuntjes ontbreken.

Hard gaat het niet, en af en toe moeten ze weer opnieuw opstappen... maar ze komen uiteindelijk wel "thuis" zo. Ruim voordat het licht wordt.

Vern werd wakker van het geluid van de Triumph gevolgd door gestommel bij de deur. Toen hij thuis kwam was z'n pa nergens te bekennen en ook de motor was weg.

Hij maakte zich ongerust, en was nog met de auto in de buurt wezen zoeken, maar toen dat zinloos bleek is hij uiteindelijk terug gegaan en in bed gekropen.

De deur zwaaide open en z'n vader kwam binnen, een man van ongeveer dezelfde leeftijd ondersteunend.

Toen hij zag dat de gast nog maar nauwelijks kon staan greep Vern een stoel en schoof deze letterlijk onder hun gast z'n achterste. De man ging met een zucht zitten.

"Is dat hem ?" vroeg Vern vol ongeloof "Hoe wist je waar...?" . "Yep", zei z'n pa glunderend. Maar dat is niet alles, wacht maar tot ik je vertel wie dit is...

Maar check eerst even of alle gordijnen hermetisch gesloten zijn, zodat niemand naar binnen kan gluren".

De verkleumde mannen trokken hun motorkleding uit. Vern joeg het kolenkacheltje op tot riskante hoogte en zette een grote pot koffie.

Hoewel de mannen tegen uitputting aan zaten werd eerst onder genot van hete koffie, het hele verhaal nog aan Vern verteld.

Deze was er toch behoorlijk van onder de indruk dat hij de man mocht ontmoeten waarnaar hij vernoemd was.

Vooral toen z'n vader tegen Werner sr. zei "Werner, meet Werner" en vervolgens tegen Vern hetzelfde zinnetje: "Werner, meet Werner".

Woensdag de 24e.

Drukke dag voor Jim, vanavond in de grote zaal een kerstdiner voor het hele US-team, plus flink wat Duitse genodigden, relaties van Jim zelf, en familie van Brigitta.

Jim en Werner waren behoorlijk laat wakker en zijn eerst met de auto naar het dichtstbijzijnde politiebureau gegaan waar Werner zich meldde. De arme agent van dienst had geen idee wat hij ermee aan moest, en belde stad en land af om instructies.

Tenslotte zei een inspecteur van een hoofdbureau in de buurt wat hij allemaal van Werner moest registreren.

Als iemand garant wilde staan voor z'n onderkomen, dan kon hij gaan waar hij wilde, maar hij moest zich ná de kerst wel op dat hoofdbureau melden bij meneer de inspecteur.

Uiteraard stond Jim garant en de mannen reden weer terug.

Halverwege de zandweg naar het "kamp" stond een Wartburg dwars op de weg. Jim stopte.

Breithem kwam achter de Wartburg vandaan met een pistool in z'n hand.

Flack kwam achter hem staan. Z'n gezicht was gezwollen en bont en blauw.

"News travels fast", zei Jim "ik was die clowns helemaal vergeten".

Breithem gebaarde met z'n pistool, "uitstappen" snauwde hij. De mannen stapten uit.

"Ik denk dat u zich net bedacht heeft, Herr Mayer, u heeft besloten met ons mee terug te gaan".

Werner was asgrauw. Jim ging tussen hem en Breithem staan en zei kalm, "je gaat hier toch niet een Amerikaans burger afknallen, wel?". Flack deed nerveus een stap terug.

Breithem aarzelde kort, richtte z'n pistool en zei, "als het moet...". Jim vroeg zich af of hij dat meende, of dat hij net zo'n grote blufkont was als hij zelf,

toen tussen de struiken een tweetakt werd gestart. Nog voordat iemand er erg in had kwam een BSA Bantam 175 op z'n achterwiel uit een wildpaadje 'gesprongen'.

Hij raakte Breithem, die tegen de vlakte sloeg, terwijl z'n pistool met een boog door de lucht vloog.

Jim maakte een snoekduik en, ving hem op nog voordat het ding de grond raakte.

Werner moest onwillekeurig lachen. Dit was de Jim die hij van Bastogne kende... Een katachtige reactie...

Nu de rollen omgedraaid waren kozen de twee Stasi's eieren voor hun geld en dropen af in hun auto.

"Hoe wist je..." vroeg Jim aan Vern. Hij was het die op z'n Bantam Trial voor cavalerie speelde.

"Ze kwamen bij ons kamp 'snuffelen', op zoek naar Werner vermoed ik en ben ze gevolgd. Ik vertrouwde ze voor geen meter".

"Toffe actie, zoon" zei Jim, "klasse!".

De hele middag was Jim bezig terwijl Werner hier en daar wat hielp met praktische dingetjes. Jim nam Vern terzijde, want Werner mocht het niet horen en vroeg

hem of hij iets wilde doen. Vern begon te glunderen en zei: "oké. Ik vraag wel een paar Duitse vrienden of ze me willen helpen.". Hij vertrok in de auto.

Het verhaal had inmiddels z'n weg al naar de aanwezigen gevonden en menigeen kwam langs om de vluchteling, een bekende van Jim nota-bene, te feliciteren.

's Avonds was de zaal heel "kerstelijk" gedecoreerd. Er stonden meerdere opgetuigde kerstbomen en overall hing of stond kerstdecoratie. Kerstliedjes klonken uit de luidsprekers.

Toen men aanzat voor het kerstdiner was de hele geschiedenis van Werner en Jim inmiddels bij iedereen bekend. Inclusief het "wonder van Bastogne".

Waar normaal bij een dergelijke gelegenheid alleen maar over motoren en wedstrijden wordt gepraat, werd vandaag vooral over het gebeurde gesproken.

Voordat er werd opgediend tikte Jim tegen z'n glas om stilte. Werner, die tegenover Jim zat, gebaarde naar Jim dat Vern z'n stoel nog leeg was en zei, "Vern is er nog niet. Waar is tie ?".

"Oh", zei Jim, "die doet nog even een klusje voor mij. Hij komt zo".

Toen wees hij op een paar lege stoelen rechts van hem en vroeg "wie moet er nog meer komen dan? Deze stoelen zijn ook nog leeg."

"Vrienden van Vern, die komen zo met hem mee", antwoordde Jim. En hij vervolgde veelbetekenend, "je zult wel zien Werner".

Hij tikte opnieuw tegen z'n glas. Een echte speecher was hij niet, maar toen het stil was sprak hij een paar welkomst woorden en blikte hij kort terug op de afgelopen drie dagen.

Natuurlijk was het hoogtepunt voor hem persoonlijk het onverwachte weerzien met Werner.

"Maar...", zei hij "deze kerstviering is pas compleet als alle stoelen bezet zijn.

Daarom heb ik de volgende personen voor de stoelen naast Werner uitgenodigd".

Hij wees naar de deur, waar een jong echtpaar binnenkwam, met op de arm van papa een meisje van een jaar of drie. Werner verschoot, tranen in z'n ogen...

Jim vervolgde "Werners dochter Ilona, zijn kleindochter Anna en z'n schoonzoon Bernd". Een luid applaus steeg op uit de enthousiaste menigte.

Iedereen had sympathie gekregen voor Werner en zijn situatie.

Werner begroette z'n geliefden uitgebreid, vooral z'n kleindochter die hij nog nooit gezien had.

"Anna", zei hij geroerd, "we hebben weer een Anna"...

Vern nam grinnikend plaats naast z'n vader en zei, "Zó simpel pa... een achternaam, een telefoonboek, een paar belletjes links en rechts en je hebt een weerzien om nooit te vergeten... Merry Christmas, ouwe... !





STANDEN TOERCOMPETITIE 2012

<u>CLUB</u>	<u>CLUBS</u>	<u>PUNTEN</u>
1 MTC Motovatie		2125
2 MC Mozamo		1235
3 MTC Noord		1080
4 MVTC Al Weer		890
5 Gold Wing Club Holland		695
6 Baarnse MC		470
7 MTC de Lingerijders		445
8 MC RAM raalte		430
9 MC Mios		395
10 MC de Kraats		350
11 MTC de Schaffelaar		335
12 Club Pan European Nederland		305
13 MC '93 Nijverdal		300
14 MC Contact Dordrecht		295
15 MC Salland		280
16 MTC Mariahout		280
17 MTC de Watertoren		240
18 Boreftse MC		225
19 MC Zwolle e.o.		220
20 MTC de Steur		215
21 MTK de IJselrijders		205
22 VAMC de Graafschaprijders		200
23 MC Zeeuws Vlaanderen		190
24 Motoer Team Motorini		185
25 MC '68		180
26 MTC de Happy Drivers		180
27 BMW MTC 's Hertogenbosch		175
28 MTC Zevenbergen		165
29 Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.		165
30 MC Rijsbikers		145
31 Needse MC		135
32 MTC de Horizonrijders		130
33 MC D'n Dommel		100
34 MC de Megafoon		100
35 Zijspan het derde Wiel		90
36 MTC Bladel		85
37 BMW Club Oirschot		80
38 MC Asom		75
39 MC HAMAC Harfsen		75
40 MC Keizer Karel- Nijmegen		75

CLUBS OP TOERFACTOR

Zijspanclub Het Derde Wiel		1	90
MVTC Al Weer	Haarlem	12	75,83
De Gasschoeve	Collendoorn	1	65
MC Mios	Anna Paulowna	9	37,78
MTC de Watertoren	Zeist	6	36,67
Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	Hoofddorp	3	36,67
BMW GS Club Nederland	Zoetermeer	1	35
Baarnse MC	Nederhorst den Berg	12	35
MTC Noord	Franeker	29	34,31
Needse MC	Neede	4	33,75
MTC Motovatie	Apeldoorn	73	26,03
MTC De Lingerijders	Waardenburg	16	23,75
AMC Bacchus-Akersloot	Heemskerk	3	23,33
Motoer Team Motorini	Kruiningen	8	21,25
MC Grathem	Grathem	1	20
MC Trajectum	Nieuwegein	3	20
MC Rijsbikers	Wernhout	9	18,33
MC Zwolle eo	Zwolle	11	17,73
MAC Zandvoort	Haarlem	2	17,5
MTC de Schaffelaar	Amersfoort	17	17,35
MC Mozamo	Koog aan de Zaan	62	16,61
MTC Mariahout	Lieshout	15	15,33
CMA-NL Christian Motorcyclists	Den Helder	1	15
MC '93 Nijverdal	Wierden	17	15
MC Asom	Zevenaar	2	15
MC RAM Raalte	Raalte	29	14,66
MTC Bergeijk	Bergeijk	5	14
Kempengalm	Valkenwaard	3	13,33
Goldwing Club Holland	Hardinxveld Giessendam	43	13,26
Club Pan European Nederland	Mierlo	28	12,68
BMW Club Noord Nederland	Groningen	4	12,5
MTC Hasselt	Giethoorn	4	12,5
MTC Holland	Leiden	4	12,5
MC Contact Dordrecht	Dordrecht	20	12,25
VAMC de Graafschaprijders	Hengelo	19	12,11
MTK de IJselrijders	Deventer	18	11,94
MTC Bladel	Reusel	8	11,88
MC Randstad	Leiden	3	11,67
MTC de Steur	IJsselmuiden	19	11,32
BMW MTC 's Hertogenbosch	Oss	20	10,75
MTC Zevenbergen	Klundert	14	10,71

RIJDERS

<u>NAAM</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	300
2 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	275
3 Volger A.P.	Amsterdam	MTC Motovatie	270
4 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	215
5 Hauser J.A.	Rijswijk	MTC Motovatie	210
6 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	200
7 Bravenboer Arie	Amstelveen	Individueel rijder	180
8 Harten van Wout	Zeist	MTC de Watertoren	175
9 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	165
10 Hulst van der Alex	Huizen	MC Mozamo	165
11 Kasius Johnny	Eemnes	Baarnse MC	165
12 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	160
13 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	155
14 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	145
15 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Mozamo	145
16 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	145
17 Seegers M.J.	Weesp	MTC Motovatie	140
18 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	140
19 Wijngaarden Marten	Marssum	MTC Noord	140
20 Rondeel J.B.M.	Groenlo	Needse MC	135
21 Schot B.	Sint Pancras	MC Mios	135
22 Straub Theo	Opijnen	MTC de Lingerijders	130
23 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	130
24 Hummelink H.	Cappelle a/d IJssel	Individueel rijder	125
25 Bij v/d L.	Wanswerd	MTC Noord	110
26 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	110
27 Duchatau Martijn	Huissen	Individueel rijder	105
28 Stralen van Simon	Wadenoijen	Individueel rijder	105
29 Hoeven van der Gerard	Bunschoten	Baarnse MC	100
30 Noort Leen B.	Zoetermeer	Club Pan European Nederland	100
31 Bartels E. Gouda	Yamaha	TDM/TRX 850 I.O.C.	95
32 Remeeus J.M.	Maarn	MTC Noord	95
33 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	90
34 Uden van Jac	Nuland	Zijspan het derde Wiel	90
35 Boland Dick Burgh	Haamstede Motoer	Team Motorini	85
36 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	85
37 Graaf de G.	Hatterem	MC Zwolle e.o.	85
38 Oostrum van C.M.	Montfoort	Boreftse MC	85
39 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	85
40 Valk Jan	Zaandijk	MC '68	85
41 Biesen den Kees	Oudorp	MTC Motovatie	80
42 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	80
43 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	80
44 Ruig Theo S	Schagen	MC Mios	80
45 Schot A.G.	Sint Pancras	MC Mios	80
46 Vliet van Ben	Woerden	Boreftse MC	80
47 Boef den Arie	Dordrecht	MC Contact Dordrecht	75
48 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	75
49 Heg van de W.	Barneveld	MTC de Schaffelaar	75

50 Veerkamp Bas	Zaandam	MC Mozamo	75
51 Velzen van R.G.D.	Heemskerk	Individueel rijder	75
52 Heg van de H.	Barneveld	MTC de Schaffelaar	70
53 Kraaij Theo	Zaandam	MC Mozamo	70
54 Voermans Frans	Boxmeer	Club Pan European Nederland	70
55 Aarts A.	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	65
56 Berge v/d A.	Zaandijk	MC Mozamo	65
57 Castelein Roel	Hoofddorp	MTC Motovatie	65
58 Hilhorst A.H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	65
59 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	65
60 Ording Hugo	Grave	BMW MTC 's Hertogenbosch	65
61 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	65
62 Zeist van R.	Veldhoven	Individueel rijder	65
63 Bakker Dick	Veenendaal	MVTC Al Weer	60
64 Gort Pieter	Hardenberg	De Gasschoeve	60
65 Heek van Leo	Zaandam	MC Mozamo	60
66 Kiekebosch Rene	Lemelenveld	MC Salland	60
67 Koot Ries	Elst	Individueel rijder	60
68 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	60
69 Limburg van Kees	Holten	Individueel rijder	60
70 Rooijackers Piet	Bladel	MTC Bladel	60
71 Zwaan A.	Castricum	Individueel rijder	60
72 Bierman D.W.	Hengelo	VAMC de Graafschaprijders	55
73 Bijkerk Henk	Zwijndrecht	MC Contact Dordrecht	55
74 Breuker M.	Alphen a/d Rijn	Individueel rijder	55
75 Dor Pieter	Montfoort	MC Trajectum	55
76 Hartog den Rob	Purmerend	MTC Motovatie	55
77 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	55
78 Kuik T.	Zwolle	Individueel rijder	55
79 Raaijmakers Patrick	Beek en Donk	MTC Mariahout	55
80 Vergers Ad	Uithoorn	MTC Motovatie	55



81 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	50
82 Blonk Koos	Hazerswoude	Individueel rijder	50
83 Bril Ben	Meppel	MC RAM raalte	50
84 Brouwers P.	Lieshout	MTC Mariahout	50
85 Hoolwerf Jan	Ede	MC de Kraats	50
86 Kraats van de Jan	Bennekom	MC de Kraats	50
87 Nekkers Henk	Hellendoorn	MC '93 Nijverdal	50
88 Pot C.J.	Westzaan	MC Mozamo	50
89 Rijk de Paul	Aalsmeer	MC Contact Dordrecht	50
90 Schoonhoven	Thomas Heiloo	Individueel rijder	50
91 Spierings Ger J.M.	Maaskantje	Individueel rijder	50
92 Tolboom T.G.	Leusden	Individueel rijder	50

DAMES

<u>NAAM</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 Wortel Els	Eemnes	Baarnse MC	120
2 Duchatau Els	Huissen	Individueel rijder	105
3 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	100
4 Metin Nadiye	Amsterdam	MTC Motovatie	80
5 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	70
6 Beverloo Marry	Geldermalsen	MTC de Lingerijders	60
7 Bakker Janny	Veenendaal	MVTC Al Weer	50
8 Schrijver Eva	Veenendaal	MC de Kraats	45
9 Boxebeld Els	Heino	MC RAM Raalte	40
10 Stam Hilda	Amsterdam	MTC Motovatie	40
11 Benjamins Tineke	Nieuwegein	MVTC Al Weer	35
12 Duijn Marjan	Beverwijk	MTC Motovatie	30
13 Hogenbirk Karin	Nederhorst den Berg	Baarnse MC	30
14 Kleinmeulman Antje	Heino	MC RAM raalte	30
15 Koopman-Kuipers E.M.	Waskemeer	MTC Noord	30
16 Pelgrom Margriet	Twello	MC de Megafoon	30
17 Schotpoort Catrien	Klarenbeek	Individueel rijder	30
18 Meer van der Carla	Roelofarendsveen	MC Alkemade	25
19 Nekkers Wilma	Hellendoorn MC '93	Nijverdal	25
20 Roomer Conny	Bodegraven	Boreftse MC	25
21 Schoeman Ed	Veenendaal	Individueel rijder	25
22 Vrancken Jacinthe Meers	Stein	Maastrichtse Motorclub '72	25
23 Walter Roelien	Uithoorn	MTC Motovatie	25
24 Wolff Bianca	Zuiddorpe	MC Zeeuws Vlaanderen	25
25 Dulken van Maria	Amersfoort	Individueel rijder	20
26 Gevers Cristel	Veldhoven	Individueel rijder	20
27 Guliker Ingeborg	Putten	Individueel rijder	20
28 Hendriks Jose M.W.	Zeewolde	MC Mozamo	20
29 Meijer Anneke	IJsselmuiden	Individueel rijder	20
30 Middelburg Marijke	Sint Pancras	MC Mozamo	20
31 Peer van Selly	Milsbeek	Individueel rijder	20
32 Scholten Corrie	Denekamp	Individueel rijder	20
33 Voorthuizen van Anky	Lunteren	MC de Kraats	20

34 Bakker Marriette	Amsterdam	CMA-NL Christian	15
35 Berg v/d Angelique	Woudenberg	MC Wombarg	15
36 Boelen Sandra	Sprang	Gold Wing Club Holland	15
37 Bosse Marleen	Haarlem	Individueel rijder	15
38 Buijsse An	Terneuzen	MC Zeeuws Vlaanderen	15
39 Damman Joke	Heeten	Individueel rijder	15
40 Disseldorp Pauline	Oude Wetering	MC Alkemade	15
41 Goedbloed Tanja	Swolgen	Individueel rijder	15
42 Groen Sacha	Krommenie	MC '68	15
43 Holtgreve Wendy	Almere	Individueel rijder	15
44 Jansen Sandra	Valkenswaard	Individueel rijder	15
45 Kral Reine	Westervoort	MC Asom	15
46 Kruk van der Pamela	Dordrecht	Individueel rijder	15
47 Moosdijk M.	Bergeijk	MTC Bergeijk	15
48 Pasma B.	Deventer	MTK de IJselrijders	15
49 Props Mariska	Cothen	Maastrichtse Motorclub '72	15
50 Scholtes Corrie J.L.	Denekamp	Individueel rijder	15
51 Spikker Lianne	Deventer	Individueel rijder	15
52 Vergeer Jolanda	Leidschendam	Individueel rijder	15
53 Verhagen Ine	Liempde	Individueel rijder	15
54 Wagemans Tietia	Deventer	MC de Megafoon	15



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2012



09/12/2012 38e WILDRIT MC Keizer Karel - Nijmegen

Toerit – 5 punten. Start te: Cafe-Zaal de Markies Graafseweg 600 Alverna(Wijchen) 024-6413905
Info: 0412-612213/0485-470579 Inschrijfgeld: € 3,50 (z.h.), € 6,00 (p.j.), € 5,00 (j.h.) Lengte: 125 km.
Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.00 uur. Omgeving: Regio Nijmegen Bij start hangen clubvlaggen.
www.mckeizerkarel.nl

23/12/2012 SNERTRIT MC D'n Dommel

Toerit – 5 punten. Start te: Café D'n Dommel Markt 15 St. Oedenrode 0413-473979 Info: 0413-474691
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur.
Voorinschrijving GPS op info@mcdndommel.nl Op A4 1 consumptie

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2013



01/01/2013-30/11/2013 MEER PROVINCIEENRIT MTC Motivatie

Doorlopend – 5 punten. Start te: Diverse start mogelijkheden op de route Info: 0251-251661/06-29571673
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 250 km. Omgeving: Gelderland/Overijssel 5 Euro op giro 2972580
o.v.v. naam/adres/woonplaats en eventueel e-mailadres. Zie ook www.motovatie.nl.
Meerdere startpunten. Ook op Garmin GPS

01/04/2013-01/10/2013 DOORLOPENDESPONSOR RIT MTC Zevenbergen

Doorlopend – 10 punten. Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344 Info: 0165-381183/0168-327944
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: West Brabant en België
Rit wordt om de 4 weken nagereden. Na overmaken op Giro/Bank nr. 147540208 te Zevenbergen .
en vermelding van straat en woonplaats of emailadres wordt de rit toegezonden. Via e-mail of GPS (garmin)

01/04/2013-30/11/2013 7e DOORLOPEND EVENEMENT Baarnse MC

Doorlopend – 5 punten. Start te: De Kleurvogel Tolweg 1 Baarn Info: 06-22549248/06-14426487
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: zie de website Extra info: Voor bestellen kunt u
ons mailen of bellen met Ruben Steenland. E-mail: <http://baarnse-mc@solcon.nl> Website:http://www.baarnse_mc.bleuh.net Ook op Garmin

01/04/2013-30/09/2013 RONDTOER GELDERLAND MC Asom

Doorlopend – 5 punten. Start te: Clubhuis MC Asom Edisonstraat 3 Zevenaar 0316-527956 Info: 0316-330970
Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 225 km. Omgeving: Gelderland Zie info site www.mc-asom.com

01/04/2013-30/11/2013 13e ALL WEATHER TOUR 2013 MVTC Al Weer

Doorlopend – 5 punten. Info: 023-5353146 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: Richting Noord Brabant € 6,00 overmaken op reknr.48.06.195 tnv MVTC Al Weer te Alphen a/d Rijn. ovv naam of e-mailadres. Route is ook per mail te bestellen Zie onze website: www.alweer.eu

13/01/2013 19e JAN TERMAATEN RIT MC Wombarg

Toerit – 5 punten. Start te: Clubhuis De Bosrand 21 Woudenberg 06-23788658 Info: 06-23788658/033-2865130 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.), € 9,00 (p.j.), € 8,00 (j.h.) Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur. Incl. koffie bij start en snert bij terugkomst gratis. Vanaf Amersfoort/Leusden rotonde 1e weg rechts, 1e weg rechts, 1e weg rechts. Vanaf Maarsbergen rotonde 3e weg links, 1e weg rechts, 1e weg rechts

27/01/2013 GEZELLIGHEIDSRIT MTC Bergeijk

Toerit – 5 punten. Start te: Verkeersschool v.d. Moosdijk Eykereind 68 Bergeijk 0497-572580 Info: 0497-572580/0497-577135/0497-574249 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10.00 tot: 12.00 uur. Incl. soep en koffie of thee en gezelligheid. Route op GPS/Garmin beschikbaar

