



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Historisch wegracen

Wat is classic racen?

Velen vinden dat de gouden jaren van de wegracesport ver achter ons liggen. Dat doet echt geen recht aan alles wat er nu gebeurt met moderne motoren. Desondanks kijken velen nostalgisch terug op de jaren vijftig, zestig, zeventig, tachtig – invullen wat van toepassing is. Vaak maakt de wedstrijdwereld van toen deel uit van het collectieve geheugen van sleutelaars, coureurs of publiek. Dat is al zo sinds de jaren zeventig, toen het racen met klassieke wedstrijdmachines een voorzichtige aanvang nam.

Intussen is er sprake van een brede beweging. Op vele niveaus en met honderden machines worden er jaarlijks races en regelmatigheidsdemonstraties verreden: Europese en nationale kampioenschappen, waarbij het er echt om gaat wie het eerst over de finish komt. Maar ook tientallen ontspannen racedemo's, waarbij het gaat om het recreatieve meedoen en om het laten herleven van een tijdsbeeld.

Klassieke racedemo's

De demo's geven een beeld van de wegracesport zoals die destijds was. Het zijn geen snelheidswedstrijden, zoals weleer. De winnaar is degene met de meest regelmatige rondentijden.

De MON speelt als motorsportkoepel een rol voor twee aangesloten demo-organisaties, CRT en SAM. Plezier staat voorop. Maar wat is er nou zo leuk aan? Het gaat niet in de eerste plaats om regels, klassen, indeling, maar vooral om betrokkenheid, toewijding en plezier voor iedereen. Niets is leuker dan het samen bezig zijn met de historische machines.

Zo was Laverdarijder en oud-coureur Hans Bataille al direct na zijn eerste keer laaiend enthousiast. "Na ruim dertig jaar het gas van mijn lieveling weer eens wagenwijd open kunnen schroeven. Een onvergetelijke dag. Ontzettend genoten."

Meedoen

Demo's zijn regelmatigheidswedstrijden. Dat wil niet zeggen dat er niet sportief gereden mag worden. Het gaat uiteindelijk om het demonstreren van sport- en wedstrijd motoren van vroeger. Maar voor iedere deelnemer is er respect. Zeker, snelle rijders doen mee, maar zij geven alle ruimte aan degenen, die het kalmer aan willen doen. Je kunt je dus zonder voorafgaande wedstrijdervaring met een gerust hart inschrijven voor demo-evenementen.



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Zo zei nieuwkomer Ronnie Schäfer na de allereerste demo waaraan hij deelnam: “Wat een gemoedelijk, gezellig evenement. Ik geniet er elke minuut van.”

Formaliteiten

De kosten van een MON-startbewijs (€ 85 per jaar) of daglicentie (€ 20 per evenement) zijn zeer overzichtelijk. Mits je beschikt over een rijbewijs A of B zijn alle formaliteiten achter de rug. Uiteraard beschik je over een voldoende lichamelijke conditie, maar er wordt echt niet van je verwacht dat je de Himalaya beklimmen kan. Het invullen van een eigen verklaring is genoeg.

Uitgebreide informatie is terug te vinden op de website van SAM.

Lage drempel

Het deelnemersveld is heel divers. Man en vrouw, ervaren en onervaren. Genoeg jonge mensen nemen deel, maar velen zijn al vijftig-, zestig-, of zelfs zeventigplusser. De mannen – en vrouwen - rijden op de motoren die ze in hun jonge jaren hebben zien rondrijden op circuit en openbare weg. Sommigen namen destijds zelf deel aan wedstrijden, anderen kwamen er pas op latere leeftijd aan toe. Deze vorm van motorsport kent een heel lage drempel. Een klassieke racer hoeft niet duur te zijn, vooral niet als je zelf de handen uit de mouwen steekt. Wie handig is of iemand kent die handig is kan een motor prepareren en zonder veel kosten aan demo's meedoen.

Hoe begin ik?

Allereerst ga je natuurlijk eens kijken bij de demo's. Je proeft de sfeer, spreekt deelnemers en officials aan en je bepaalt voor jezelf in welke klasse en met wat voor soort motor je zou willen deelnemen. Dat laatste zal meteen bepalend zijn voor welke van de twee organisaties je zal kiezen. Zie de paragraaf 'motortypen'.

Toelating

Als je als nieuweling wilt gaan meedoen, overleg je eerst met de toelatingscommissie van de organisatie van jouw keuze. Want niet elke machine wordt zonder meer toegelaten. Het is belangrijk dat de motor past in het beoogde tijdsbeeld en dat het een model is met een sportieve uitstraling. Je motor moet natuurlijk lijken op een wedstrijdmaschine, niet op een toermotor met verlichting en kentekenplaat. Om teleurstellingen te voorkomen stuur je een paar foto's en misschien kan je iets vertellen over de geschiedenis van de motor. Bij groen licht kan je de volgende stap zetten!



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Motortypen

De MON heeft twee demo-organisaties onder haar vleugels, CRT en SAM. Er zijn vooral veel overeenkomsten, maar ook enkele duidelijke verschillen, met name in het toelatingsbeleid. Bij de eerstgenoemde is de uiterste bouwjaargrens 1972, bij de laatstgenoemde 1987. Bij CRT wordt niet gereden met schijfremmen, behalve in de zijspanklasse. Bij SAM zijn deze remmen wél toegestaan, alsmede motoren tot en met 750cc. In de enduranceklasse zelfs tot 1000cc.

Uitgebreide informatie en de reglementen zijn terug te vinden op de website van SAM.

Prepareren van de motor

Goed, je hebt de motor van jouw keuze gevonden. Vervolgens ga je de motor prepareren, aan de hand van het technisch reglement, dat via de websites van MON, SAM of CRT te downloaden is.

Enkele zaken zijn belangrijk bij een motor waarmee je aan een snelheidssport meedoet. Tenslotte vertrouw je je gezondheid en die van anderen eraan toe.

Ten eerste: de motor moet goed sturen. De keuze voor het juiste rijwielgedeelte is natuurlijk stap één, maar soms is dat zoals het is. We hebben het nog steeds over breedtesport, motorsport voor iedereen, ook degenen met een kleine beurs. Rekening houdend met alle beperkingen die aan een bepaald motortype verbonden zijn, is er altijd iets te doen aan de wegligging. Bijvoorbeeld door gewicht te besparen waar dat kan, een juiste afstelling van vering en demping, de juiste banden met de juiste bandenspanning. Loop zo vaak mogelijk alle bevestigingspunten van motorblok en frame na. Zorg dat er geen speling zit op balhoofd- en wiellagers.

Ten tweede: de motor moet goed remmen, vóór én achter. Controleer ze vóór elke demo, gebruik zo goed mogelijke materialen en bezuinig niet op onderhoud. Borg bouten die los kunnen lopen.

Ten derde: de motor mag geen olie of andere vloeistoffen lekken. Borg alle olievul- en -aftappunten, monteer eventueel een olie-opvangpan, gebruik het juiste pakkingmateriaal, leid de carterontluchting naar een opvangreservoir, gebruik geen koelvloeistof maar gedistilleerd water, zorg dat de voorvorkkeerringen goed afdichten. En loop altijd de motor vóór elke manche goed na.

Klassen

Gereden wordt er in de traditionele klassenindeling van de wegracesport. Dus van 50 tot 750cc plus een zijspanklasse. Bij het CRT is er een veteranenklasse met écht heel oude motoren (of deelnemers). Soms rijdt er een speciaalklasse mee (CRT) of een clubklasse (SAM), met deelnemers van een verwante organisatie als de MV Agustacub of het Centennial Motorrace Team.



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Helm

Motor klaar? We kunnen al bijna rijden. Eén ding nog: beschermende kleding.

De mensen van het Fire|First (Fire Prevention|First Aid) team zijn vaak aanwezig bij racedemo's. Meerdere rijders weten uit eigen ervaring hoe goed ze hun werk doen. Voor hen is het ook niet altijd gemakkelijk, om geblutste motorrijders weer op te lappen. Daarom heeft Reijer Hoefakker van het team een aantal tips voor de deelnemers.

"Een goede helm kan de gevolgen van een ongeval aanmerkelijk beperken. Wil je er echt wat aan hebben, dan moet je hem op de juiste manier dragen en bevestigen, hij moet voldoen aan de Europese ECE22.05-norm en na langdurig gebruik - een jaar of vijf - moet je hem vervangen. In ieder geval direct na ongelukken!

De meeste motorsporters kiezen voor een integraalhelm. Deze omsluit je hoofd helemaal en is voorzien van een vizier dat je naar beneden of boven kunt klappen. Een systeemhelm is een variant op de integraalhelm, waarbij ook het kinstuk opklapbaar is. Die is hierdoor bijvoorbeeld gemakkelijker op en af te zetten als je een bril draagt. Tenslotte zijn er de jethelm en de pothelm, die vooral vroeger werden gedragen. Deze typen helmen laten de voorzijde van je gezicht onbedekt. Gezien onze ervaring met motorongevallen tijdens de racedemo's gaat onze voorkeur uit naar de twee eerstgenoemde helmen."

Overige kleding

"Handschoenen beschermen tegen schaaf- en schuurwonden. Kies voor hoge lederen laarzen, die ook je enkels bedekken. En draag een goed zittend eendelig leren motorpak, of een aanritsbare leren motorbroek en -jack. Een rugbeschermer is aan te bevelen. Vervang of repareer kledingstukken die beschadigd zijn na een valpartij. Wij hebben vaak meegemaakt dat er letsel ontstaat door niet goed passende helmen en versleten motorkleding. Wees zuinig op jezelf!"

Kosten

Veel van het organisatorische werk geschiedt op vrijwillige basis. Toch worden er kosten gemaakt. Die worden gedragen door de organisaties die ter plaatse de demo's organiseren, door het publiek en door de deelnemers. De deelnemerskosten voor de SAM vindt je bij elkaar op een rij op de SAM-website.

Demo's rijden

Mooi, Motor en rijder zijn er klaar voor. Wat nu? Waar gaan we rijden?



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Circuits

De verklaring voor de relatief lage kosten ligt vooral in het soort 'circuits' waar de demo's worden verreden. Echt wegracen op afgesloten hightechbanen als die van Assen en Zandvoort is duur; daar wordt doorgaans dan ook niet voor gekozen. De sfeer van vroeger werd in grote mate bepaald door stratencircuits, vaak in kleine plaatsjes als Soerendonk, Oosterwolde, Etten-Leur, Hoogkarspel, etc. Natuurlijk waren die vaak smal en niet ongevaarlijk. Omdat we nu demo's rijden is het niet meer nodig om de limieten op te zoeken. Daarom kan een bedrijventerrein met brede, geasfalteerde straten of een baan in het buitengebied met mooie bochten prima voldoen, ondanks sloten, stoepanden, lantaarnpalen of bomen.

Soms zit het mee en kan een stratencircuit van vroeger weer in ere hersteld worden, zoals onlangs te Oldebroek, Tubbergen of Raalte het geval was. Dat is extra leuk, want dan komen vaak ook de grote namen van weleer meerijden, zoals Theo Bult, Wil Hartog, Jim Redman of Harry van der Kruijs. Gerrit Bekker zei daarover bijvoorbeeld: "Na dertig jaar heb ik weer op de Luttenbergring gereden, het was geweldig! Dank aan alle mensen die deze dag mogelijk gemaakt hebben."

Voor alle actuele informatie over de evenementen en de circuits, bezoek de websites van CRT en SAM.

Circuitveiligheid

Natuurlijk wordt er wel degelijk aan de veiligheid gedacht. Elk circuit is goedgekeurd door een veiligheidsfunctionaris. Er is bij elk evenement een waarnemer aanwezig vanuit het bestuur van de MON. Overal liggen strobalen, zijwegen worden afgezet, het publiek wordt weggehouden van onveilige plekken en een omvangrijk team van goed geïnstrueerde baancommissarissen (baco's) begeleidt het hele gebeuren. Net als bij 'echte' wegraces geven de baco's aanwijzingen met vlag- en geluidssignalen. Via portofoons staan zij voortdurend in contact met de wedstrijdleider. Natuurlijk is er een EHBO-team aanwezig.

Dagindeling

Hoe ziet een demodag er uit? Een voorbeeld.

Al vroeg is het druk in het rennerskwartier en op het circuit. Een trekker met oplegger rijdt een team vrijwilligers rond. Zij leggen overal strobalen neer. Anderen plaatsen richtingsbordjes voor het publiek en je ziet enkele officials bezig met het opzetten van een tent. Daarin kan je je vanaf acht uur inschrijven. Omdat je nog geen startbewijs hebt vul je een vragenlijst in, je betaalt en je ontvangt een daglicentie en een keuringskaartje. Dat kaartje is het bewijs dat je een daglicentie hebt en de



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

benodigde euro's hebt afgedragen. Je gaat je motor uitladen en je meldt je bij de technische keuring. Nadat je het kaartje hebt overhandigd kan je gekeurd worden. De keuring is – als het goed is - niet meer dan een bevestiging dat je technische voorbereiding in orde was.

Om half tien begint de rijdersbespreking. Een verplicht nummer natuurlijk. De wedstrijdleader benadrukt nog eens de veiligheid, hij geeft bijzonderheden over het circuit van vandaag en wenst iedereen een leuke dag toe. Vanaf tien uur beginnen de trainingen. Baanverkenningen waarbij nog geen rondentijden worden gemeten. Alle klassen komen aan bod. Een kwartier voordat jouw klasse aan de beurt is ga je je klaar maken. Meestal krijg je een seintje via de omroepinstallatie. Je trekt je motorkleding en je helm aan en je meldt je met je motor bij de startfuik. Soms moet je even wachten, omdat het circuit nog niet vrij is. Een paraplu dame kan dan welkom zijn!

Als het eenmaal zo ver is, geeft de baancommissaris bij de startfuik de baan vrij en je kunt gaan rijden. De baanposten tonen allemaal een groene vlag. Tijdens de trainingen rijdt er vaak een marshall mee, herkenbaar aan een geel veiligheidsvest. Totdat hij het sein geeft, mag je hem niet inhalen. Daarna mag ieder in zijn eigen tempo gaan trainen. Je rijdt lekker mee, niket sneller en niet langzamer dan je zelf wilt, totdat de wedstrijdleader je bij start-finish een zwart-witgeblokte vlag toont. Dat is het einde van de sessie.

Dan is het middagpauze. De organisatie gebruikt die om de burgemeester of wethouder het feest officieel te laten openen. Of om een groepje lokale Solexrijders te laten paraderen. Jij gebruikt de pauze om wat te eten, goed te drinken en vooral ook nog even je motor na te lopen. Wie nog nooit aan snelheidswedstrijden heeft deelgenomen zal merken dat zijn machine het heel wat zwaarder heeft dan bij normaal weggebruik. In een training van een kwartier kan er heel veel losrammelen!

Na de middagpauze volgen twee gemeten wedstrijd demo's. Je hebt er intussen een idee van hoe de baan loopt, waar je moet remmen, hoe de bochtenlijnen zijn en je zult merken dat het nu gemakkelijker gaat dan 's ochtends. Dat geldt voor alle deelnemers. Iedereen zet een tandje bij. Af en toe wordt je ingehaald. Daar hoeft je niet van te schrikken; de inhalers dragen de verantwoordelijkheid voor een goed verloop van hun inhaalmanoeuvre. Omkijken en spiegels zijn dus niet nodig. Let nu maar op de baan die vóór je ligt en doe je eigen ding!

SAM

Over de Stichting Aanvullende Motorsport. SAM organiseert wegraces, circuitdagen en historische racedemo's voor motoren die niet meer passen in reguliere demo-, circuit- en raceklassen. Denk aan motoren van na 1972 maar vóór 1987, youngtimers, semi-klassiekers, 'forgotten era'; superbikes van de jaren zeventig, merken als Laverda, Ducati, Moto Guzzi, Moto Morini, Aprilia, MV Agusta en



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Benelli, Buell, Triumph, Norton en BMW; klassiekers uit Japan, zoals Yamaha RD tweetakten, Honda Black Bomber of Yamaha XS650.

Het SAM-demoprogramma breidde zich binnen enkele jaren uit tot een seizoenvullende wedstrijdkalender. Concurrentie met bestaande organisaties voor racedemo's, daar ging het niet om. Wél om startgelegenheid voor rijders van deze machines, die buiten de kaders van de andere organisaties vielen.

Een ander tijdsbeeld

SAM toont het tijdsbeeld van de wegracewereld van de jaren zeventig en tachtig. SAM verlegde daarmee de doelgroep van machines uit de periode van vóór 1972 naar die van vóór 1987. Een periode waarin de wegracerij zich kenmerkte door inzet van tot racer omgebouwde productiemotoren en productie-superbikes met grote cilinderinhoud. Daarom voegde SAM eerst de 750cc-klasse toe en later de Enduranceklasse. Voor motoren uit de periode vóór 1972 of lichtere cilinderinhoud blijft uiteraard altijd plaats.

Aan de startlijn staan de traditionele inhoudsklassen. De 50cc en 125cc, vaak in een gemeenschappelijke manche; voorts de 250cc, de 350cc en de 500cc. In al deze klassen zijn vooral machines te zien van na 1972.

Avondendurances

SAM begon met deze langeafstandswedstrijden in 2010, samen met de HIBRA, organisator van de racedemo's te Aalsmeer. Een spannende en sfeervolle gebeurtenis, die nieuw publiek en deelnemers trok. Ter herdenking van de roemruchte 24 Uren van Oss worden sinds 2012 ook jaarlijks de Drie Uren van Oss verreden. In 2013 was de Drie uren van Elst helemaal nieuw. En net zo'n groot succes als de langeafstandswedstrijden van Aalsmeer en Oss.

De endurances tonen een deelnemersveld van nieuwe samenstelling: motoren met een cilinderinhoud tot 1000cc, krachtige viercilinders van Japanse makelij. En dan toch ook weer traag malende Harley Davidsons en kittige Italiaanse 350cc eencilindertjes die podiumplaatsen verwerven.

Een demo in je woonplaats?

Een vraag die op meerdere manieren kan worden beantwoord. Om de sfeer van de oude wegracerij te laten herleven, zijn sfeervolle locaties heel belangrijk. Cruciaal daarbij is lokale ondersteuning. Die wordt het beste gewaarborgd door een groep plaatselijke enthousiastelingen. Met als uitgangspunt het uitgebreide demodraaiboek kunnen SAM of CRT samen met hen zorgen voor een geslaagd historisch motorevenement, in of om hun woonplaats.



Stichting Aanvullende Motorsport
p/a IJsselstraat 32C
8051 HR Hattem

www.sammotorsport.nl
+31 (0) 6 3864 0415,
g.heideveld@kpnmail.nl

Aan alles is gedacht: aan welke eisen moet de baan voldoen? Hoe ga je om met omwonenden en aanliggende bedrijven? Hoe vraag je een vergunning aan? Waar komt het rennerskwartier? Wie zorgt er voor baanofficials? et cetera! In het uiterste geval nemen CRT of SAM al het denkwerk en alle klussen voor hun rekening. Maar hoe je het wendt of keert, een evenement staat of valt met één of meer lokale mensen die het plan ondersteunen. Dus heb je een idee of een plan, laat het weten!

Tekst: © SAM Motorsport, Festina Lente, Gijs van Hesteren.