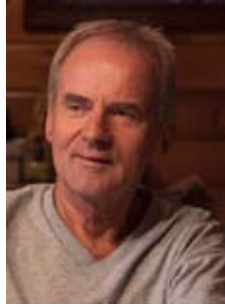


omdat we steeds sneller wilden !!!

Trabant-Metisse experiment

frank den edel



deel 3

Trabant-Metisse experiment

Omdat we steeds sneller wilden en weerstand moesten bieden aan de lichte fabrieks-tweetakten gingen we experimenteren met een Trabant tweecilinder tweetakt motorblok. Joop had al zoiets in een zijspan getest en dat was veelbelovend verlopen.

Een motorblok was geen probleem en het opvoeren ervan ook niet.

In ons Trabant-autodealer-bedrijf waar chefmonteur en tweetakt opvoerspecialist **Piet Anders** de werkplaats leidde, werd een motorblok "geregeld".

Zie het verhaal in de crosshistorie van Joop en André.

We gingen naar de gebr. Rickman, zelf ook verdienstelijk crossers, en eigenaar van de Rickman-Metisse fabriek in Engeland, waarvan ons motorbedrijf de producten importeerden en zochten een speciaal frame uit waarin ik het Trabantmotorblok kon bouwen.

Het resultaat was overweldigend!! Het ding was vreselijk snel, had een enorm koppel; d.w.z. als je op laag toeren uit een bocht kwam en gas gaf was het net of je afgeschoten werd. En dan had je nog een paar versnelingen over!!

De eerste wedstrijd die ik er mee reed was in Zaltbommel.

Overstap naar zijspan

André, in één van zijn laatste solowedstrijden voor de overstap naar de zijspannen, en ik stonden naast elkaar aan start.

Het was een lust voor het oor om die loeiende tweetakten in stereo weg te horen gaan.

De kampioenswedstrijd in Holten sloot ik af met een prachtige tweede plaats.

Gerard Rond en Gerrit Wolsink die toen in de top vijf van het wereldkampioenschap meestreden liet ik ruim achter mij.

Etten-Leur won ik en het kampioenschap bij M.C.C. Holland haalde ik ook weer binnen.

Maar toch bleef het gewicht tegenover de fabrieks-tweetakten nog aan de hoge kant. Op onze nationale zandcircuit ga je dat goed merken en hoe snel ik ook was, aan het eind van de wedstrijd moest ik me dood vechten om niet aan alle kanten voorbijgereden te worden.

Na lang wikken en wegen besloot ik een fabrieks C.Z. 360 cc aan te schaffen. Ik moest dan wel inleveren in pk's, maar dat maakte het geringere gewicht weer goed.

Bovendien waren ze betrekkelijk goedkoop en betrouwbaar.

Na enig opvoerwerk was het ding aardig naar mijn zin, maar of ik er nou echt blij was???



115 Nico Pons liet een klein gaatje vallen en dat wordt door Frank direct afgestraft. De wedstrijd is Spoorbos op de Trabant-Metisse. Let op het vele publiek.



Er zat geen gram teveel aan maar toch was de Trabant-Metisse best aan de wicht!!

Ondanks dat won ik Etten-Leur in 1968; in die baan zat overigens veel harde grond.

Zwemmen met een zijspan

Inmiddels had broer André de soloklasse vaarwel gezegd en was met zijn Trabant-Metisse gaan zijspannen samen met bakkenist Dick Steenberg.

In onze motorwerkplaats aan het Margrietplein zou ik zijn zijspancombinatie in orde brengen voor de wedstrijd van aankomend weekend in Raalte.

Toen alle belangrijke dingen gedaan waren ging ik wel even testen met Dick in de bak.

Wij deden dat op de Broekweg langs het Gouwekanaal, richting Spoorbos.

Nou had ik geen enkele ervaring met zijspan rijden en wist dus ook niet wat er gebeurde bij gas geven en afsluiten.

Zoals al vaker gezegd waren de Trabantblokken vreselijk snel en wat er inzat wilde ik er graag uit halen, dus ging het zo hard als maar kon!!

Bij het gas afsluiten wist ik niet dat je dan een soort tegenstuur moest geven dus trok de combinatie naar rechts, recht op de Gouwe aan.

Met een snoekduik gingen we koppie onder; het zijspan was zoek!! **Waar was dat ding!!**

In die tijd was ook **“Kruisinga Kraan en Bergingsbedrijf”** al actief, dus snel naar huis gerend, kraantje gehaald, dreggen, ik het water in, aanhaken en takelen.

In de werkplaats het zijspan weer gedroogd en wedstrijdklaar gemaakt voor die zondag.

André en Dick werden er heel mooi tweede.

Na afloop van de wedstrijd hebben we hem pas verteld wat er gebeurd was!! Toen begreep hij ook dat het geen extra poetsbeurt was geweest waardoor zijn motor zo schoon was.



André en Dick in Raalte met de “gedoopte” Trabant Metisse. Zij haalden een mooie tweede plaats.



De beginfase van het “Takel en Bergingsbedrijf Kruisinga Gouda”. Uiteraard een Trabant combi als servicewagen.



Frank bij dezelfde wedstrijd in Raalte op de Trabant-Metisse.

CZ 360 cc fabriekscrosser

Aan de conditie zou het wederom niet liggen.

Frans van Leeuwen had ons weer goed onder handen genomen.

De eerste wedstrijd van het seizoen op het Spoorbos eindigde in winst.

Daarna volgde Waddinxveen 1e, Boskoop 4e, Venray 8e, Eenrum 7e, Veldhoven 9e.



Eerste wedstrijd met de CZ 360 cc op het Spoorbos. Je kon bijna vliegen met zo'n licht ding. Eerste plaats!

Het ging best goed

Ik had al snel in de gaten dat het op clubniveau best goed ging.

Op nationaal niveau speelde ik redelijk mee in het `linker rijtje` zoals men dat in de voetballerij noemt.

Ik was dat jaar wel gedegradeerd naar de juniorenklasse, omdat ik door een sleutelbeenbreuk noodgedwongen enkel kampioenswedstrijden moest missen.

Maar uiteindelijk gaf dat fabrieks-spul geen voldoening.

Eenheidsworsten

Die zgn. eenheidsworsten lagen me niet zo.

Net in die periode kwamen de Engelsen met vederlichte 500cc eencilinder viertakt crossers.

Grote engels namen, o.a. Jeff Smith, Vic Eastwood, John Banks, reden er direct mee in de top van het wereldkampioenschap.

B.S.A. bouwden de motoren en zoals zo vaak in Engeland, het motorland bij uitstek, waren er weer tuners (opvoerspecialisten) als Weslake en C.C.M. die er nog meer uithaalden.

Rickman bracht ook zo'n snel set op de markt, het zgn. "four valve conversionkit".

Een hele mond vol maar het kwam er op neer dat er twee kleppen meer in zaten dan in de standaard fabrieksversie en de cilinderinhoud was exact op 500cc. Die wij heimelijk vergrootte naar 600cc. Ook de platte zuiger en compressie was aangepast.

Dit even voor de technuten!!

Natuurlijk bouwden de Rickman -Brothers er direct een fantastisch frame bij en natuurlijk stond de bedrijfsbus al weer klaar om richting Engeland te gaan. Ik moest en zou zo'n ding hebben, temeer omdat ik in het verleden best goed die Engelse toppers kon bijhouden.

Bij aanblik in de Rickman fabriek in New Milton, zuid Engeland, stond het water in mijn mond!!

Gewoon een beauty van een crosser en geen grammetje teveel eraan. Dit moest hij worden.

Nog snel het één en ander aangepast naar mijn eigen ideeën en klaar was ik voor het aankomende seizoen.



De B.S.A.-Metisse met Rickman-set was één van de fijnste en best sturende solocrossers die ik heb gereden. (Foto Martin Droog).

Weergaloos fijne motor

Het bleek een weergaloos fijne motor, snel, licht en betrouwbaar. Ik reed weer mee voor de hoofdprijzen en zou aan het eind van het seizoen promoveren naar de senioren.

Wederom gooide een blessure roet in het eten, maar voor mijzelf had ik een heerlijk seizoen gehad op mijn vertrouwde viertakt.

Het jaar daarop zou ik toch gaan merken dat de overheersing van de snelle, nu vooral Japanse fabriekscrossmotoren en fabrieksridders mij parten gingen spelen.

Zeker omdat de door de fabriek zwaar gesponsorde ridders niets anders hoefden te doen dan trainen en crossen.

Zij hadden de beschikking over het snelste materiaal, hadden meerdere motoren, een vaste monteur, een flink salaris met grote bonussen, een grote camper waarmee zij de wedstrijden afgingen, enz. enz.

Daar kon je eigenlijk als privé rijder niet meer tegenop, ook al had ik meestal wel een monteur bij mij die op de wedstrijddag alle sleutelwerk voor mij deed.

Joop had intussen een 750cc Rickman-Triumph- Metisse aangeschaft reed er nog enkele solo wedstrijden mee in het naseizoen en sleutelde er vervolgens in de winter en zijspan aan.

Hij was hiermee direct succesvol; **zie historie Joop.**

André begon ook aan mijn hoofd te zeuren: las er nou maar een bak aan en je wordt een winnaar!!

In een onbewaakt ogenblik pakte ik Joop's zijspancombinatie, reed met Dick Steenbergen (zie verhaal André) naar het Donkterrein en probeerde of ik ook kon zijspancrossen.

En dat kon ik hoor!!

Nog één seizoen zou ik solocrossen, daarna brak mijn zijspanperiode aan.



Frans de Knoop, leerlingmonteur in ons motorbedrijf, hielp mij vaak. Ook was hij een getalenteerd 50cc crosser.



Verslaggeving:
André den Edel

bron: Frank den Edel
realisatie: Cees Vermeulen
www.goudanet.nl
dossier SPORTSTAD
februari 2011

