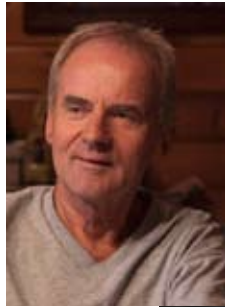


Een onvergetelijke zijspantijd !!!

zijspancross

frank den edel



deel 4

Een onvergetelijke zijspantijd!!

Terwijl ik zijspancross iets vond voor uitgebluste solorijders kreeg ik bij het opbouwen van mijn eerst Wasp-Triumph zijspancombinatie al vreselijk veel zin in het aankomende seizoen.

Omdat ik in de soloklasse met het zo licht mogelijk maken van mijn motoren bezig was geweest werd mijn zijspan ook superlicht. Nu had ik het voordeel op de veel zwaardere Nortons, B.S.A. en B.M.W.'s.

Ik trainde veel en intensief bij Frans (van Leeuwen). In de bak ging Dick "die Kleine" Grootendorst uit Reeuwijk.

Wij zouden een ideale combinatie vormen; twee lichtgewicht met een uitstekende conditie op een lichte motor met veel vermogen.

We reden direct mee voor het kampioenschap.



In onze vertrouwde oranje Ford bestelbus op het rennerskwartier in Bielstein (D). Met hoedje Frank, met baard onze trouwe helper Willem "buffelgroet" van Schaijk, in de bus André's bakkenist Marius van den Berg.



Frank en Dick op de Wasp-Triumph in Lochem. We waren direct winnaars.

André en Joop die toch al tot de gevestigde orde gerekend dienden te worden waren al snel geen tegenstanders meer voor mijn.

Note André: ach, we hadden ons broedertje, zwagertje, al zo vaak in bescherming genomen voor allerhande ongein dat we hem de zege graag gunde !!

We wonnen o.a. in Lochem, Harfsen, Emmen en Gendt. Mochten naar België en Duitsland en al snel ging onze naam in het rennerskwartier in 't rond om rekening mee gehouden te worden.

Ook de plaatselijke pers stond weer bol met de lovende artikelen over ons.



Goudse Courant. Ton van Wieringen schreef.

Maar niet alleen de plaatselijke ook de landelijke pers kwam langs; regiobladen, motorbladen, sport tijdschriften enz.. De **T.V. Studio Sport** besteedde ruime aandacht aan mij toen ik de wintercross in St. Isidorushoeve won, en alle grote internationale vedetten het nakijken gaf. Ik zou dat seizoen de beste seniorrijder worden en promoveren naar de door mij zo begeerde "inters".



Soms voelde je je net een wat ze nu noemen een B.N-er!! Eigenlijk was je dat ook, zeker in de sportwereld.

Bakkenisten

Als je in de zijspancross iets wilde bereiken moest je een goede bakkenist hebben. Zwager Joop had daar schijnbaar een goede neus voor want bijna alle bakkenisten, die bij rijders uit Gouda en wijde omgeving op topniveau presteerden, kwamen min of meer uit zijn kweekvijver of werd je door hem aangeraden om het mee in de bak te proberen.

Als groot voorbeeld de drie D's: **Dick van der Wolf, Dick Steenbergen, Dick Grootendorst**. Daarnaast waren er: de gebr. **Ron en Wim Verweij, Marius van den Berg, Ben Rapis, Huig Vonk, Walter Kramer, Jaap van Vliet, gebr. Overes**. Ze kwamen allemaal uit Reeuwijk of Gouda.

Internationale grootheden zoals Broer Dirx, Wil van der Laan, gebr. Van Heugten, Cor den Biggelaar enz. kwamen dan ook graag in deze omgeving "shoppen" als er weer eens een bakkenist gezocht werd.

Frans van Leeuwen had natuurlijk ook veel bijgedragen aan de ijzersterke conditie van de heren zijspanpassagiers!

Allemaal hebben zij een titel achter hun naam; van clubkampioen tot wereldkampioen.

Ik kreeg no. H 1 ! !

Trots als een pauw kon ik no. H1 op mijn nummerbord schilderen. Het seizoen startte goed met direct winst in de eerste voorjaarscross. Een zesde plaats in de eindrangschikking bij de inters was dat jaar ons deel.

Noodlot

In het voorjaar van 1975 sloeg het noodlot echter toe. Bij de start in Lommel (België) ontstond er een opstopping waar ik niet omheen kon. Achter mij kwam Broer Dirx aanstormen die met het puntje van zijn zijspan mijn elleboog raakte. De klap was zo hard dat mijn onderarm op twee plaatsen brak. Die zelfde avond werd ik opgenomen in het Heilig Hart ziekenhuis in Lommel waar de Belgische bottendokter Derweduwen mij opereerde. Twee stalen platen in mijn arm!! Vijf weken later kon ik weer rijden maar ik had de belangrijkste wedstrijden voor de punten gemist en moest aan het eind van het seizoen mijn H nummer weer inleveren.

Toch had ik nog een paar wedstrijden voor het W.K. mee kunnen rijden, o.a. in Engeland, België en Duitsland.



Spectaculaire sprongen kon je ook wel maken met zo'n combinatie. De wedstrijd is in Gijverinkhove België.

Technisch hoogstandje

Tijdens het herstel van mijn armbreuk en dus het noodgedwongen stilzitten kwam de zucht naar meer pk's weer naar boven drijven.

Joop en André hadden al wat geëxperimenteerd met een Yamaha XS 650 blok, zie verhaal Joop en André, en ik zag dat ook wel zitten.

Temeer omdat de K.N.M.V. en de F.I.M. het toestond om van 750cc naar 1000cc toe te laten.

Een lange slag krukas hadden we al, maar ik wilde ook nog 8 kleppen in plaats van vier voor een betere vulling en dus nog meer power!

Ik kwam in contact met een **super-technet, Jeroen Woudenberg** uit Vlist en samen hebben we toen een achtkleppskop ontwikkeld.

Het was een technisch hoogstandje eerste klas en omdat ik zelf niet kon rijden werd **Wil van der Laan** uit Ter Aar, met **Marius van den Berg** in de bak de testrijder. Het ding was bere sterk en vreselijk snel maar er moest nog wel wat gesleuteld worden aan de betrouwbaarheid.

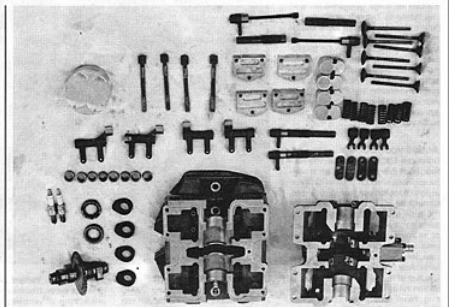
TECHNIEK

8 KLEPPEN VAN JEROEN WOUDEBERG

Een zeer interessante konstruktie op zijspancrossgebied is de achtklepps kop die Jeroen Woudenberg voor de Yamaha twin heeft ontwikkeld. Deze cilinderkop, waarvan de ontwikkelingstijd gedurende twee jaar ongeveer 1500 uren bedraagt, levert niet alleen een bijzonder hoog vermogen, maar heeft in handen van testrijder Wil van der Laan tijdens enkele wedstrijden ook al bewezen betrouwbaar te zijn.

Het meest in het oog lopende verschil met een standaardkop is uiteraard de aanwezigheid van acht in plaats van vier kleppen. Daarnaast heeft de verbrandingskamer een gewijzigde vorm (minder bol) gekregen, waardoor de gevoeligheid voor distorsie afneemt ondanks de hogere compressie. De cilinderinhoud van de op de XS 650 gebaseerde twin is gestegen tot 990 cc door toepassing van een boring en slag van 85,6 x 86 mm. De compressie bedraagt nu 1:10,8 en het gearandeerde vermogen is toegenomen tot meer dan 100 pk bij 7700 tpm.

De ontwikkelingsrij is niet voor niets zo lang geweest, want zelfs tijdens het ontwerp deden zich al verschillende moeilijkheden voor. Door de niet te veranderen plaatsing van de tapen, bleek er geen ruimte te zijn voor gewone kleppen. Torsiestangveren van Honda brachten uitkomst en een bijkomend voordeel was een gunstige veer karakteristiek. De bougies kregen een centrale plaats, waardoor de nokkasas ingekort kon worden en de ontsteking naar de krukas moest verhuizen. Dit laatste wordt trouwens algemeen toegepast bij zijspancrossers. Ook tijdens het testen van de kop op de proefbank bij Karel Zegers doken er problemen op. De tuimelaars sloten namelijk zeer snel. Als oplossing werd de smering verbeterd en zeer hoogwaardige stalen tuimelaars vervangen de standaard exemplaren. De nokas en slepervlakken kregen tevens een speciale hardingsbehandeling. Het handzinnig hield het op de testbank slechts één minuut uit met deze hoogvermogen-



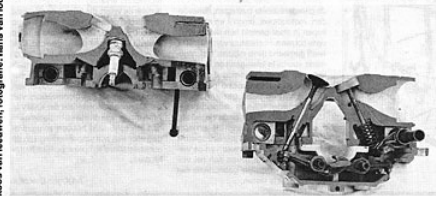
Jeroen Woudenberg toont in zijn werkplaats de 8 kleppskop. Deze doorgezaagde kop laat de toegepaste konstruktie zien.

de kop! 'Betrouwbaarheid blijft het belangrijkste' licht Jeroen Woudenberg toe en toont de geringe slijtage aan de nieuwe tuimelaars: 'Eén van de grootste nadelen van de staande twin blijven echter de trillingen en daaraan is moeilijk wat te doen' vervolgt hij.

Wil van der Laan en Kees Hogerworst bleken erg waardvol als testrijders. De 34 mm Mikuni carburateurs bijvoorbeeld bevelen slecht in het terrein en zijn op advies van Wil vervangen door 38 mm Blue Magnum exemplaren, wat een duidelijke verbetering betekende. Bovendien werd er een balansrijp in de inlaat aangebracht. Volgend jaar gaat Jeroen ongeveer tien van deze koppen produceren, meer is in verband met het vele werk dat hij eraan heeft niet mogelijk. Slechts een beperkt aantal rijders zullen zoende over deze snelle kop kunnen beschikken. De laatste wijziging is dat er in de definitieve uitvoering gesmede vierkleps zuigers van Walslake gebruikt gaan worden, waarvan de pistonen pas gemaakt wordt voor de Yamaha krukas. Tenslotte wordt er op de proefbank nog getest om de inlaat, het filter en de uitlaat af te stemmen. Omstreeks half december zal het eerste blok gereed zijn en dat is ruim voor het volgende seizoen. Dit eerste blok uit de serie zal naar Wil van der Laan gaan, een rijder van wereldklasse.

Frank den Edel van motorcentrum Joop Kruisinga uit Gouda is tevens adviseur geweest en zal de verkoopert hand nemen. Voor / 7490,— bent u eigenaar van een dergelijke kop, waarbij een 'instruktieboek' en een matertekening voor de uitlaat en demper worden meegeleverd. Jeroen Woudenberg heeft naast deze cilinderkop al meer interessante konstrukties op zijn naam staan en het nieuwste project is het fabriceren van een smeedstrijp voor een zeer lange slag krukas in een Yamaha TR1, terwijl ook hier voor vierkleps koppen op het programma staan.

Joop van der Laan, fotografie: Hans van Boonbeek



Er was veel belangstelling voor ons project, niet alleen van de motorvakkers maar ook van veel rijders. Vooral uit de Grand-Prix wereld.

De hele zijspancrosswereld hield de ontwikkeling in de gaten en geld speelde kennelijk geen rol want wat snel was moest men hebben!

Twijfel !!

Ondertussen had ik nog een jaartje een uitstapje gemaakt naar de viertakt 500cc solocross.

De "zware brommers" zoals wij die motoren noemden hadden intussen een aparte klasse gekregen.

Vele renners die door de tweetakten in de soloklasse afgehaakt waren kwamen weer terug en ik bleek toch altijd nog verliefd te zijn op dat zware geweld.

Ik schafte mij een frame aan, plukte een SR 500 blok uit een Yamaha, voerde het op en maakte er een fantastische en snel geheel van.



Natuurlijk haalde ik weer de landelijke motorbladen met mijn supersnelle Yamaha.

Wil van der Laan

Ik reed redelijk voorin maar ging ook wel voelen dat ik geen twintig meer was, ondanks dat de training van Frans nog trouw bezocht werd.

Tenslotte kon ik het toch niet laten om weer aan het zijspan te denken en wilde ook wel zelf graag het experiment met de snelle vierklepskop proberen. Wil van der Laan ging er niet voor niks oerend hard mee.

Daarbij komt nog dat ik zelf nooit een risico-rijder was geweest, dus niet bang was om weer een blessure op te lopen.

Toen ik de zekerheid kreeg dat Dick Grootendorst weer bij mij in de bak zou gaan en dat ik ook mijn H-nummer nog mocht houden bouwde ik weer een zijspancombinatie.

Wasp frame

Dat heet- in de winter even naar Engeland, nieuwste Wasp frame halen, even wat supersnelle spullen inslaan bij Hagon, Yamaha motorblokje `regelen` uit de Kruisinga showroom en bouwen maar.

Het werd natuurlijk weer een Beauty van een Bike, oerbetrouwbaar en snel.

Podiumplaatsen waren direct weer ons deel hoewel de concurrentie ook niet stil gezeten had.

We gingen veel Europa in en behaalden op de buitenlandse circuits prima resultaten.

Vooraf in Frankrijk waar de circuits meestal hard waren met minder hoogteverschil dan in Duitsland of Oostenrijk.

Enkele namen waarmee we toen veel naar het buitenland gingen **gebr. Vels, Wil van der Laan, Henk Knuiman Sn, Rein van Gastel.**



Sleutelend aan mijn nieuwe combinatie. Het moest mooi, 100% naar mijn zin, duurzaam en snel.

Het resultaat was naar volle tevredenheid.



No. 11 Frank en Dick, no.20 Johan van der Wal met Dick Steenbergen. De wedstrijd is in Makkinga waar je na afloop wel een wasbeurt verdient had. Wij wonnen.

We verdienden er goed, Frankrijk had goed betalende organisatoren, ja, we hielden er zelfs flink aan over, ondanks dat de aanschaf van zo'n zijspan toch een enorme aanslag deed op, zeg maar gerust een krater sloeg in je banksaldo .
Afscheid van de actieve sport.

Doorzetter Den Edel terug aan de top

Goudse traditie blijft in stand



Gouda — Ervaring en doorzettingsvermogen „brachten“ Gouwnaar Frank den Edel (33) en bakkenist Dick Grootendorst (Reeuwijk) terug aan de zijspancross-top.

Die rentree - na enkele jaren van tegenslag - kwam eigenlijk vrij gemakkelijk tot stand omdat Frank en Dick (29) vooral in de eerste kampioenswedstrijden volop punten behaalden. Waardoor ze zich royaal bij de beste twaalf van Nederland rangschikten en de internationale licentie - met het daaraan verbonden felbegeerde H-nummer - op zak staken.

Wat zelfs als een verrassing kwam voor de insiders, die Frank eigenlijk al hadden afgeschreven. Hij bleef immers enkele jaren geleden tobben met arm- en polskwetsuren, die tot gevolg hadden dat het destijds behaalde H-nummer moest worden ingeleverd. Grootendorst ging vervolgens bij een ander „passagieren“ en Frank raakte nog dieper in de put: „Ik had totaal geen zelfvertrouwen, durfde niets meer. 't Was met me gedaan“.

door

Ton van Wieringen

Desondanks werd de verrassende come-back in 1978 een feit, nadat de Gouwnaar door de Belgische wonderdokter Derweduwen was behandeld. Acrobatische Dick Grootendorst keerde vervolgens Heug's Fons van Heugten de rug toe en kwam terug bij z'n „ouwe“ maat. Een flinke dosis ervaring en doorzettingsvermogen en een

motorblok gaf in Bodegraven pas de geest nadat we er 25 wedstrijden probleemloos mee hadden gereden. Sommige jongens versleten dit seizoen al vier motorblokken“. Adrie Busscher (Woerden) en Ben Spruit (Reeuwijk) - de ijverige mecaniciens van het Gouds/Reeuwijkse koppelpel - beamen dat glimlachend.

Engelse ploffer

Frank houdt van het brommend, de zware viertaktgeluid; bereed vroeger - in z'n turbulente solotijd - een „Engelse ploffer“ en ging zijspancrossen toen de viertakten definitief werden verdrongen door de snerpande 2-takt solocrossers.

De Gouwnaar kroop twintig jaar geleden op het zadel van een cross-machine, gestimuleerd door de successen van zwager Joop Kruisinga, Moerkapellenaar Jo Heijboer en Dick van Hoevelaken (Nieuwerkerk). Velen herinneren zich nog de heroïsche gevechten van het viertal - en anderen - op het stampvolle Spoorboscircuit. Eerder nog maakte Frank de stadswijk Korte Akkeren - waar ook topsporters als Dick van Dijk, Tonny van Leeuwen, Bert Bouwer (handbal), Joop Korevaar en Arie Hersche opgroeiden - onveilig met een crossfiets, behendig balancerend op het achterwiel.

Behendigheid, die hem nog steeds van pas komt; Den Edel is een uitstekende stuurman gebleven, daarbij geweldig gehol-



Verslaggeving:
André den Edel

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

De wedstrijd is in Makkinga waar je na afloop wel een wasbeurt verdient had. Wij wonnen.

