

Het doel bereikt,

Zo eindelijk iets tijd gevonden om een verslagje te doen naar o.a mijn sponsors.

Mijn 11e zesdaagse in Griekenland is weer achter de rug. Het doel uitrijden heb ik gehaald, Slowakije (2005) zou aanvankelijk mijn laatste zesdaagse worden echter ik viel de 4^e dag met een mechanisch probleem uit. Dit was voor mij niet de juiste manier om een punt achter mijn zesdaagse carrière te zetten dus moest ik nog een zesdaagse rijden om met een voldaan gevoel een punt achter het zesdaagse rijden te zetten, uitrijden in Griekenland was mijn hoofddoel.

Ik rijd deze zesdaagse in het clubteam van Hellendoorn waar ik overigens geen lid van ben maar ja het team is door de KNMV deze naam gegeven. Mijn team leden waren Marco Eltingh, Dinand Tjhuis en ik, samen hebben wij 32 zesdaagsen gereden.

Griekenland heeft enkele jaren geleden een WEC wedstrijd georganiseerd dus veel ervaring met internationale wedstrijden is er niet.

Na een vertraagde vlucht midden in de nacht aangekomen in ons Hotel in Sidirokastro ongeveer 25 minuten van paddock. Wij, Johan Braakhekke (ome Johan voor de meesten) Henk Jan Somsen en ikzelf zaten in het hotel samen met alle Duitse deelnemers inclusief het Duitse Trophy en Junior Trophy team. Hierdoor werden wij de gehele zesdaagse door hun Jurymensen op de hoogte gebracht wat toch een groot voordeel was zo bleek later in de week. Tevens kon ik gebruik maken van hun medische zorg. Zonder Jan Broekhof tekort te doen, ik wist niet wat ik zag dit was even iets anders dan wat ik gewend was, zeer uitgebreid met 3 mensen,.

Het eten was gewoon goed ook voor de helpers wat niet onbelangrijk is zij hoefden niet elke dag pasta te kauwen.

Na een korte nachtrust van 4 uurtjes op donderdag ochtend begonnen met uitpakken van de vrachtwagen van Ben van Erp met Alidius Spenkelink aan het stuur, hij had op onderweg bergaf in de bocht de truck en hemzelf ternauwernood van de afgrond gered omdat een remschijf van het voorwiel brak en het voorwiel blokkeerde.

Na het uitpakken begonnen met testen op één van de twee testtracks. Vering en injectie afstelling verliep snel. Met de injectie hoefden wij niet hoog de bergen in omdat deze zichzelf bij regelt wat een berg tijd scheelt. Vervolgens de administratieve controle doen waarna ik de motor helemaal kan afmaken, Op weg na de administratie komt de pre rider van Nederland Ragnar Katerbau van de route voor dag 1 en 2 terug. Snel bij de trophy jongens aangeschoven om zijn verhaal te beluisteren, volgens hem, een route met 2 vingers in de neus later zou dit anders uitpakken.

Banden wisselen en de motor helemaal klaarmaken voor inleveren morgen ochtend om 9.00 uur. De technische keuring verliep zonder grote problemen alleen moest ik wel even de oude vermerken van de wielen verwijderen. Uiteindelijk duurde het toch nog lang voordat ik klaar was want de televisie wilde mij op de achtergrond hebben tijdens een interview met een hoge bobo.

Van Erp is druk met spullen regelen voor een aantal clubrijders van Australië zoals filters omdat hun container in Egypte terecht is gekomen. Motoren een eerste vereiste hadden de mannen dus al wel geregeld.

Vanaf een uur of 10 samen met Bram Gonlag en zijn helper Hans Heling de proeven van dag 1 en 2 gelopen en ook al de enduro test van dag 3 en 4. Het is voor Bram zijn eerste zesdaagse. Doordat het weer toch wel heel warm was tegen de 40 graden heel veel drinken en stukjes eten voor het zout.

Crosstest 1 is 200m na de start, dit circuit is geheel nieuw aangelegd compleet met besproeiing installatie en met een groot aantal giga grote schansen, een publieks trekker dus. Deze test zal elke dag worden gereden.

Crosstest 2, Acerbis genaamd is hoog (ca. 1300 m) in de bergen tegen grashellingen breed en overzichtelijk uitgezet. Links en rechts wel een paar verraderlijke stenen. De enduro test, Lailas 1, is in een bos niet moeilijk maar zal doordat het stof blijft hangen verraderlijk worden.

Zo het is inmiddels zaterdag en we beginnen te wennen aan de warmte. Het Nederlandse Trophy team heeft inmiddels in haar nieuwe onderkomen hun intrek genomen omdat het andere hotel niet je van het was.

De nieuwe crosstest van dag 3 en 4, de Red Bull proef genaamd, is ook hoog in de bergen en telt vele op en afstapjes waardoor de proef een technisch karakter heeft gekregen.

De enduro test, Lailas 2, voor deze twee dagen is bijzonder lang ruim anderhalf uur lopen. Ook weer in het bos niet ver van de andere enduro test. In deze proef moet een paar keer een beekje worden doorgestoken maar ook hier zal stof dat blijft hangen het moeilijk maken. De nieuwe crosstest voor dag 5 is nabij een lokaal vliegveld op een vlakke grasweide en kent geen moeilijke dingen. De enduro test, Lailas 3, voor dag 5 is ook hoe kan het ook anders weer in het bos dichtbij de andere enduro tests. Deze enduro test is breder dan de andere sommige stukken super brede zandpaden en een steil klimmetje. Ook deze proef is weer bijzonder lang.

Zaterdag avond de opening die zoals in bijna alle edities die ik heb meegemaakt te laat begon en dus nog later eindigde.

Zo de zondag de laatste dingen klaargemaakt voor de controles. Elke dag waren er 3 tijdcontroles per ronde en een pre finnish controle aan het eind van de tweede en laatste ronde van iedere dag. die door ons bemand moesten worden, wat uitstekend ging.

Dag 1, maandag morgen om ongeveer half 10 moest ik starten als eerste clubrijder van Nederland. De eerste crosstest de schansen aftasten zodat ik geen verrassingen krijg, Mike kock ging er op deze proef na 200 meter hard af, schouder uit de kom geweest wel verder gereden. De route zou een makki zijn echter de harde toplag van de ondergrond is dun en wordt zeer snel kapot gereden waardoor er gaten ontstaan vol met stof die je vervolgens slecht ziet door het vele stof. Bij de eerste tijdcontrole (TC1) 13 minuten over hier staat Henkjan Somsen in het stof in de brandende zon met een natje en een droogje. Het is hier boven in de bergen wel iets koeler een graad of 10 maar er staat geen zuchtje wind waardoor het stof blijft hangen. De proef aan de voorzichtige kant begonnen waardoor ik er dus een in de eerste bocht lullig onderuit schuif.

Het volgende stuk route gaat nog hoger de bergen in de grafelpaden worden afgewisseld door karresporen en geitepaden met veel stenen. De snelheid is gemiddeld redelijk hoog voor buitenlandse begrippen. Net voor de 2^e tijdcontrole zit een steile klim die al bijna compleet verrot is gereden. Ik moet halverwege even stoppen omdat de doorgang is verspert vervolgens even duwen om weer aan het rollen te komen, De injectie is hier wel een groot voordeel omdat deze de mengverhouding aan de hoogte aanpast, echter als er minder zuurstof is wordt de ingespoten brandstof ook minder. Het is hier 1600m hoog waardoor het vermogen aanzienlijk afneemt en een 250cc 4 takt heeft al niet veel over. Ook bij tijdcontrole 2 ruim 11 minuten over. De enduro test hierna heb ik behoudend gereden omdat het zicht door het vele stof zeer gering is. Een gat laten vallen met de voorganger is er niet meer bij omdat er bij de start een klok staat die aftelt van 20 naar 0. Ben je bij 0 niet weg, eerste keer een waarschuwing de volgende keer 100 dollar boete na 3 overtredingen tijdens de gehele zesdaagse uitsluiting van de wedstrijd. Hierdoor nooit geen wacht rij bij de start van de proef.

De route naar tijdcontrole 3 op het paddock is zeer afwisselend van rivier bedding tot afdaling. Maar wederom niet echt super zwaar. De moeilijkere stukken zijn vaak kort waardoor je vervolgens weer goed kunt herstellen. Ook bij tijdcontrole 3 heb ik ruim de tijd, 10 minuten over.

bij deze tijdcontrole geef ik Ragnar (pre rider) door dat de route van TC1 naar TC 2 redelijk verrot gereden is, De trophy jongens hadden hier niets van gemeld, aan het eind van de dag vertelde hij me dat ook de trophy jongens waren geschrokken hoe slecht de route de tweede ronde was geworden.

Voor mij ging de tweede ronde niet veel anders als de eerste ronde. Heb vandaag 1 keer de Camelbag (waterzak op de rug) een beetje nagevuld.

Bij de finish achterband luchtfilter en motorolie gewisseld.

Henkjan Somsen dacht dat hij vandaag lekker was bijgekleurd echter na het douchen was hier weinig meer van over, gewoon modder in de douchebak.

De 2^e dag, Vandaag start Amel advocaat niet meer omdat hij gisteren zwaar ten val is gekomen en met rugletsel in het ziekenhuis moet blijven.[redactie:Amel heeft onder tussen zijn eerste wedstrijd weer gereden]

Er wordt vandaag gestart op tussenstand en ik moet rond de klok van 10uur starten samen met mijn club team rijder Marco Eltingh. Ook vandaag dus dezelfde route als gisteren. De slechte stukken zijn nog iets slechter geworden maar de moeilijkste klim gaat eigenlijk zonder problemen. Als ik bij de 3^e tijdcontrole kom zie ik Mike Kok staan, hij is gestopt vanwege de schouderblessure die hij gisteren heeft opgelopen.

Op te 2 houd ik de 2^e ronde slechts 4 minuten over doordat ik in een beek besluit links van een gestrande Tsjech te rijden wat een foute beslissing was de beek was hier drie kwart meter diep en ik liep vast op een steen. Vandaag wel weer iets geklommen in het algemeen klassement

Dag 3 begint met de mededeling dat in de jury vergadering is bepaald dat ik een geldboete van 200 dollar krijg omdat ik een rijder na de finish van de enduro test zou hebben geslagen. Bij navraag bij het ontbijt aan de jury voorzitter blijkt dat ik Marco Eltingh zou hebben geslagen. Na onderling overleg blijkt niet ik maar een Pool hem geslagen heeft, een official had het nummer niet goed doorgegeven. Dus voor mij het probleem opgelost.

De 3^e dag, de route van deze dag zou pittiger zijn als die van de vorige 2 dagen. Er word vandaag op B tijdschema gereden, vanwege de grote hoeveelheden stof. Het eerste deel na TC1 was goed te doen hierin zaten de twee crosstesten die bij start finish (paddock) en de Red Bull test.

Beide testen gingen goed en dus zonder problemen bij de eerste tijdcontrole ook ruim tijd over. Hier stond Henkjan, hij had nu geen last van het stof. Het deel route naar TC2 ging weer hoog door de bergen veelal over brede zandwegen afgewisseld met een afdaling door het bos met af en toe stenen. Op het hoogste punt ruim 1600 meter werd het eigenlijk zwaar door vermogen verlies, veroorzaakt door de ijle lucht waardoor ik meer moest werken. Verder was dit eigenlijk een saai stuk route. Het deel van TC2 naar start finish was van hetzelfde kaliber als van dag 1 en 2 alleen een paar afdalinkjes meer. Eind van de ronde toch maar even een nieuw luchtfilter gezet.

De enduro test werd in de 2 ronde elke 30 seconden en later elke 25 seconden gestart om zo iedereen iets meer zicht te geven. In deze enduro test viel ik er de 2 ronde een keer af waardoor ik weer kostbare tijd verloor.

Eind van de dag achterband, luchtfilter en olie gewisseld en motor weer ingeleverd. Ik klom ook deze dag weer iets in het klassement en sta iets boven de 200 van de 450 deelnemers die gestart zijn.

Dag 4 verliep eigenlijk niet veel anders als dag 3. Alleen was het meest saaie deel van de route naar TC 2 er in de 2^e ronde eruit gehaald en vervangen door een verkenning ronde van de enduro test van dag 5. Het laatste deel route hard doorgereden als voorbereiding op morgen omdat tempo rijden op de route dan dit van cruciaal belang zou zijn en hield bij de pre finish bijna 20 minuten over. Aan het einde van de dag voorband, achterband en luchtfilter gewisseld.

Dag 5 zou de zwaarste dag van de zesdaagse worden hier zouden zelfs de toppers straf tijd gaan pakken omdat het tijdschema in het laatste deel van de ronde zeer krap van gezet. Dit volgens Ragnar de Nederlandse pre rijder.

Het eerste deel route was op de 2 crossproeven na bijna allemaal asfalt. Het 2^e deel was echt mooi en er moest vele malen een beekje worden doorgestoken. Met af en toe een steile klim. Dezelfde steile klim van dag 1 en 2 vlak voor TC 2 zou er vandaag ook weer in zitten maar de organisatie had besloten deze te schrappen.

Het 3^e en laatste stuk van deze ronde zou dan het krapst zijn deze zesdaagse. Deze zou volgens Ragnar 25km door een droge rivierbedding gaan bezaaid met grote stenen hij kwam op dit stuk 25 minuten tekort nadat hij zich iets had verreden. Dit kwam bij mij een beetje ongeloofwaardig over en heb navraag gedaan bij de voorrijder van de Hongaren deze jongen reed ook het EK en is een Duitser Hij vertelde dat hij hooguit 25 minuten in de rivierbedding had gereden dit klopte beter met de route beschrijving van de organisatie hierin stond dat de rivier bedding ongeveer 13 km was. De rivierbedding was niet moeilijk maar wel intensief en goed opletten dat je remschijven, tandwiel of ketting geleider niet krom rijd op een dikke steen. Er werd ook deze dag weer op B tijd gereden maar ook op A tijd zou ik op tijd geweest zijn. Dit deel route was samen met het 2 deel route van deze dag wel de mooiste route van de hele zesdaagse.

Ik ben inmiddels na vandaag 199^e in de tussenstand dus het gaat nog niet zo gek.

De 6^e dag is alleen nog maar de afsluitende slotcross dit in tegenstelling van andere zesdaagse waar vaak de 6^e dag nog een stuk route moet worden gereden wat soms grote verrassingen oplevert.

Ik moet in de snelle groep van mijn klasse starten. Er wordt met 33 rijders tegelijk gestart op de start grid van het wegrace circuit en vervolgens de crosstest op welke elke dag als eerste werd gereden. Ik kwam redelijk weg vanaf een 6^e start rij gedurende de eerste 2 rondes langzaam iets naar voren gereden om vervolgens als 18^e over de finish te komen. In de eindstand ben ik 21 in mijn klasse en 196 in het totaal klassement van de 450 gestarte en ruim 350 gefinishte rijders.

Op 17 en 18 oktober heb ik mijn laatste internationale wedstrijd gereden, het EK in Hengelo samen met georganiseerd met de motorclubs van Vorden en Zelhem.

Met sportieve groet,

Stephan Braakhekke



