

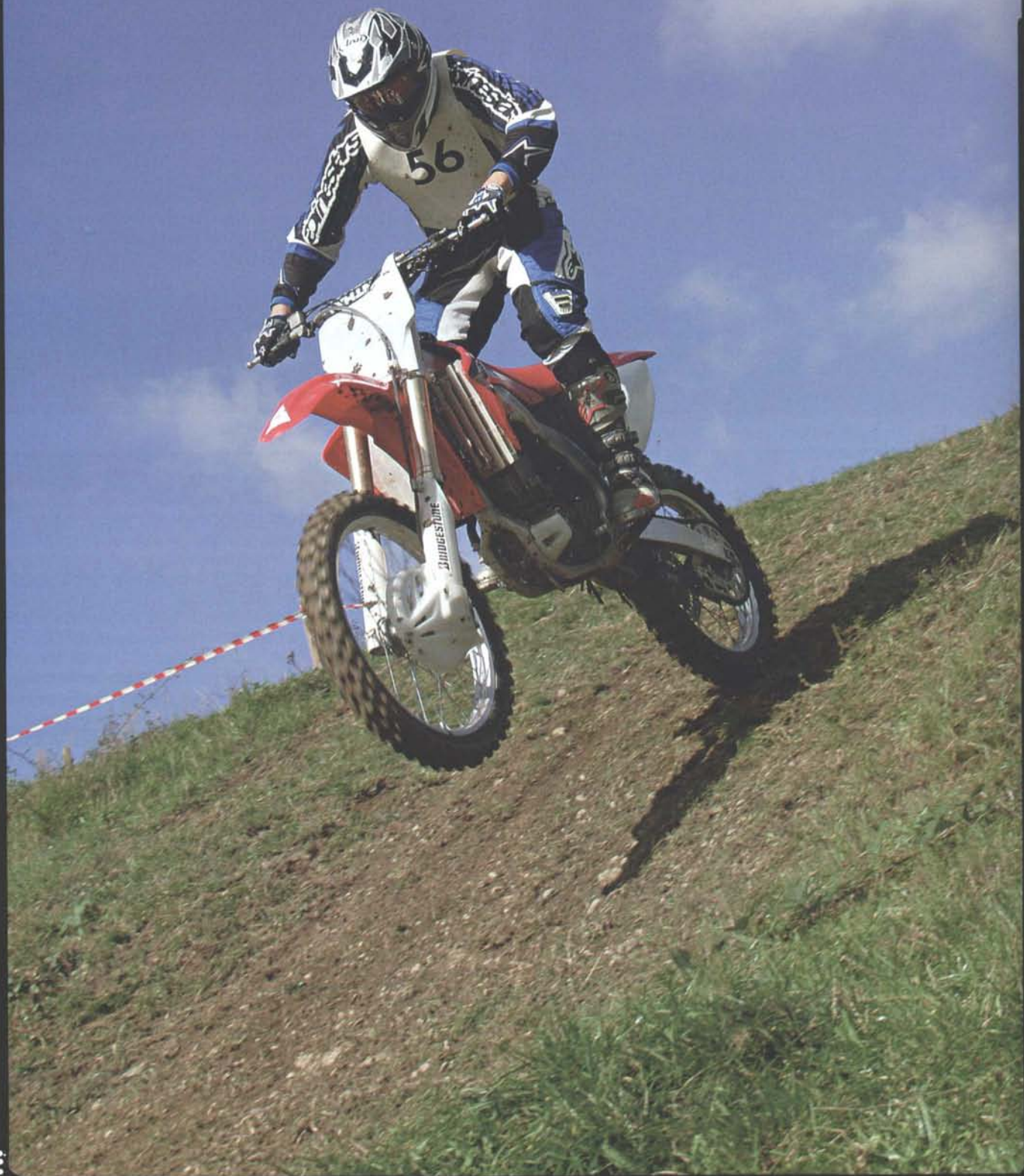
CDU II

30757

AD AIBI

REPORTAGE

SPIRA EVENTS



AMATEUR T O N E E L

BELGIË MAG DAN WEL MEER MOTORCROSSKAMPIOENEN VOORTGEBRACHT HEBBEN DAN EENDER WELK LAND, WIE OP EEN VRIJE MIDDAG WIL GAAN MOTORCROSSEN, STAAT HOE DAN OOK VOOR EEN PROBLEEM. HIJ (OF ZIJ) MOET OFWEL OP ÉÉN VAN DE WEINIGE PERMANENTE OMLOPEN TUSSEN EEN MASSA ANDERE GEKKEN GAAN CROSSEN OFWEL EEN LICENTIE NEMEN BIJ DE BMB OF ÉÉN VAN DE VELE AMATEURFEDERATIES DIE ONS LAND RIJK IS. JE KUNT OOK DE GRENS MET NEDERLAND OF FRANKRIJK OVERSTEKEN, MAAR DAAR ZITTEN DE TRAININGSOMLOPEN NET ZO GOED VOL MET HALVE GAREN DIE DENKEN DAT STEFAN EVERTS EEN MIETJE IS EN DIE ER ROTSFAST VAN OVERTUIGD ZIJN DAT EEN BLOCKPASS DE MEEST AANGEWEEZEN, ZO NIET DE ENIGE MANIER IS OM IEMAND IN TE HALEN.

'T IS NIET GEMAKKELIJK EEN AMATEURCROSSER TE ZIJN...

Nochtans zijn in het motorcross net zoals in alle andere sporten, de amateurs veel dikker gezaaid dan de profs. Meer zelfs, er staan overal te lande crossmotoren en enduro's die in het beste geval een paar keer per jaar in gang gekickt worden. In het motorcross zijn niet alleen de toprijders, maar ook de competitieporters minder talrijk dan de occasionele crossers. En ondanks hun vrij groot aantal hadden de off road-liefhebbers tot voor kort geen georganiseerde evenementen waarin ze terecht konden.

Tot voor kort, want sinds een paar jaar biedt Alain Spira die liefhebbers een podium. Daarop kunnen ze op geregelde tijdstippen hun ei kwijt en het kan eigenlijk niemand schelen hoe dat ei er uitziet of hoe het gelegd wordt. Zolang het maar gebeurt binnen de lijnen die Spira uitstippelde. Die moeten er voor zorgen dat zijn organisatie een langer leven beschoren is dan andere initiatieven die na korte of middellange termijn uitdraaiden op niets ontziende competities.

NON-COMPETITIES

De Spira's - want zo worden deze evenementen ondertussen in crosskringen genoemd - mogen dan wel veel dingen belichamen, pure competities zijn het niet. Sommigen noemen het gemakshalve wedstrijden, maar ook dat is de waarheid geweld aandoen. Je start immers niet achter een starthek, noch op basis van je trainingstijden. Wie zich eerst inschrijft, heeft het laagste startnummer en die staat dus vooraan de rij piloten die klokslag 10 uur op de uitgetekende omloop wordt losgelaten. Gek genoeg is er (bijna) niemand die zich om die reden haast om 's morgens als eerste aan de inschrijvingstafel te staan. Na drieëneuhalf uur wedstrijd krijg je immers een print van je prestaties en daar zijn het je rondetijden die bepalen hoe hoog je in het klassement staat.



Akkoord, je eerste ronde zal misschien iets sneller zijn als er geen 70 concurrenten voor je rijden, maar de mannen die daar zwaar aan tillen, rijden in echte crossfederaties of

JE KUNT PERFECT MET JE NAGELNIEUWE CRF STARTEN NAAST EEN TT 600 VAN '91

voeren blockpasses uit op trainingsomlopen. In de Spira's kom je dergelijke manoeuvres niet tegen. Wie zondigt tegen het reglement, krijgt eerst een verwittiging en mag bij herhaling zijn biezen pakken. Niet alleen gewaagde inhaalmanoeuvres zijn uit den boze, alles wat zelfs maar ruikt naar onsportief of té competitief rijgedrag is verboden. Je mag bijvoorbeeld ook niet roepen naar een andere deelnemer om hem van de wijs te brengen en zo gemakkelijker voorbij te rijden. Dat hadden ze me bij mijn eerste deelname niet verteld. Niets menselijks is me vreemd, ik heb jaren in de BLB-liefhebbersfederatie gereden...

'T IS AF

Bezieler Alain Spira heeft het allemaal goed bekeken. Er zijn meer amateurrijders dan competitiepiloten in ons land. Door die mannen een degelijke organisatie voor te schotelen en ze volgens strikte richtlijnen in endurance-meetings te laten rijden, heeft hij een gat in de markt ontdekt. Niet dat Alain Spira dit doet om er rijk van te worden, maar mocht dat zo zijn, dan mag dat wat ons betreft gerust. De Spira's zijn immers 'af'. De omlopen zijn perfect uitgestippeld, de trajecten zijn mooi, maar de moeilijkheidsgraad ervan is voor iedereen haalbaar en er is altijd medische assistentie. Wie te snel gaat of in het verleden op een zeker niveau gecrossst heeft, moet in de namiddag aantreden. Dat is ook best leuk, want dan kun je al eens zien hoeveel sneller mannen als Georges Jobé of Thierry Godfroid rond gaan. Ook onze ex-kampioenen komen immers op de Spira's af. Zelfs toprijders uit het BK wegrace als Wim Van Achter en Didier Jadoul komen er hun rijtechniek bijschaven.

Ex-wereldkampioenen als Jobé of mannen die nog steeds harder rondgaan dan de doorsnee sterveling ooit zal kunnen, zijn echter niet het doelpubliek van geestelijke vader Alain Spira. "Mocht het aantal deelnemers in de voormiddag (bij de 'amateurs') te groot worden, dan moeten de 'experts' wijken", antwoordt Spira op de vraag hoe hij een eventuele overbevolking van zijn organisaties zou aanpakken. "Deze organisaties zijn er in de eerste plaats voor amateurs, mannen die niet in een federatie willen of kunnen rijden en die geen boodschap hebben aan dubbelsprongen of tafelbergen. Zij zijn mijn doelpubliek, want ze kunnen bijna nergens anders terecht." Zo komt het dus dat rijders met een degelijk niveau samen de start nemen met beginners, dames (die soms ook een zeer degelijk niveau halen), enduristen en oldti-



REPORTAGE

SPIRA EVENTS



mers. Je kunt perfect met je nagelnieuwe CRF starten naast een TT 600 van '91, zoiets is niet meer dan normaal in een Spira.

Om dat doelpubliek onder optimale omstandigheden te laten rijden, slaat Spira zijn tenten telkens op een andere locatie op. In Wallonië is het een stuk gemakkelijker om een eendaags motorevenement in te richten zonder al te veel tegenstand te krijgen. Spira's omlopen zijn lang genoeg om zelfs de snelste jongens ruim 5 minuten over een ronde te laten doen. En niet iedereen kan er zomaar komen rijden. Je moet immers een *peter* hebben die je voor je eerste deelname voordraagt. Zo hoopt Spira op voorhand al een boel gekken te elimineren. Helemaal zeker ben je natuurlijk nooit, maar de eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik tijdens het seizoen 2004 niet één onsportief manoeuvre heb gezien. Voor driekwart van de deelnemers zijn de rondetijden trouwens absoluut bijkomstig en dat ene kwart snelle jongens houdt het ook erg proper. Op een omloop van zes kilometer of meer, kom je mekaar overigens niet zo vaak tegen. En aangezien je met twee rijders in een team zit, wordt er vooral bij het wisselen van de hesjes (met daarin de transponder) tijd gewonnen of verloren. Je kunt dus gerust een paar seconden trager rondgaan, als je dat verdornde hesje snel van schouder kunt wisselen, scoor je hoe dan ook hoger. Na afloop krijg je niet alleen een eindstand, maar ook een statistiek die toont hoe snel je in elke ronde reed en hoe die snelheid zich verhiel tot de gemiddelde snelheid van het pak. Leuk en vooral handig om na afloop je kop te breken over waarom je in de zevende ronde vijf seconden trager ging dan in de zesde. Tenminste: als je bij dat ene kwart hoort...

MILIEU

Spira ziet de dingen niet op korte termijn, dus is hij ook begaan met het milieu. Niet op Vera Dua-niveau, maar wel met gezond verstand. Zo wil hij dat de motoren zwaarder dan 250 cc vanaf dit jaar met endurobanden rijden. Op die manier wordt de ondergrond minder stuk gereden. Hij voert met de hem kenmerkende zachte hand ook stap voor stap het gebruik in van standaard geluidsdempers of exemplaren die niet meer lawaai maken dan de originelen. En dat is misschien wel één van de belangrijkste streefdoelen, want overdadig lawaai en het daaruit voortvloeiende onbegrip zijn de grootste vijanden van het off road-rijden. Ga met een standaard Yamaha TT250R maar eens door de velden rijden. Niemand die ervan opkijkt, noch er aanstoot aan neemt, want het ding maakt amper lawaai. Maar de idioot die met een open demper over een landwegel stuift, en passant twee mountainbikers onder de modder zet en nog een hoek van een versgezaaide wei meepikt, die haalt zich wél het ongenoegen van iedereen op de hals. En terecht. Daarom is het een goede zaak dat in organisaties als de Spira's rekening gehouden wordt met het milieu. Niet om elke crosser een groen geweten te schoppen, wél omdat het anders gewoon niet blijft duren. En dat zou erg jammer zijn. Dit jaar beginnen de Spira's terug in april, het seizoen eindigt in oktober. Alle organisaties vinden weliswaar plaats op Waals grondgebied, maar voor dergelijke zaken voelt een mens zich al snel meer Belg dan Vlaming, niet-waar...

Die TTR's waarvan daarmet sprake bekleeden trouwens een speciale plaats binnen de organisatie. De eigenaars van dergelijke motoren kregen in 2004 ook een afzonderlijk

TTR-klassement toebedeeld. Daarmee hebben ze drie klassementen op één dag, want net als alle andere deelnemers krijgen ze de algemene klassering én die van de klasse waarin ze thuis horen. Dat kan nogal wat zijn: jouw leeftijd plus die van je partner vormt een klasse (je zit dus al snel bij de 75-plussers), maar er zijn ook categorieën voor vader/zoon-teams, tweetak- of viertakmotoren, meisjes, ... Wie belust is op een goed resultaat en een beetje uitkijkt, vindt altijd wel een klasse waar iets te rapen valt. Alhoewel: veel meer dan de eer kan dat niet zijn, zo'n Spira kent immers geen prijsuitreiking. Naast de vrij gedetailleerde indeling in klassen, is er ook nog een afzonderlijk circuit waar jeugdige crossers en quadrijders zich kunnen op uitleven. Je hoeft dus niet meer te wachten met het kopen van een klein crossmotortje voor je zoon of dochter uit vrees dat je zelf niet meer zou kunnen gaan rijden. Neem je kleine gewoon mee naar een Spira en hij is voor een paar uurtjes zoet...

Heeft Alain Spira met de organisaties die zijn naam dragen het off road-ei van Columbus ontdekt? Valt er niets negatief te zeggen over de organisaties? Behalve dat het op jaarbasis duurder is dan een licentie te nemen in een federatie, is er inderdaad helemaal niets fout met de Spira's. Dat het vanuit Vlaanderen iedere keer een heel eind rijden is, beschouwen we eerlijk gezegd meer als een voordeel. Jullie moeten immers ook niet met teveel tegelijk gaan afkomen, hé. Het is er leuk zoals het is. Je ziet, die BLB-attitudes gaan er nooit helemaal uit...

Tekst: Thierry Sarasy

Foto's: Erik Tanghe

INFO: www.clubvictory.be