

Het wel en wee van M72-rijders bij hun 1^{ste} deelname aan Liège-Nancy-Liège 21-23.08.09.

De aankoop van de Ural M72 als wrak, het restauratieproject, de noodzakelijke voorzieningen om met de machine een betrouwbaarheidsrit te kunnen uitrijden, alles werd destijds, 2003-2004, ingegeven door de onweerstaanbare drang om ooit succesvol met de oude zijspancombinatie, bouwjaar 1955, de “Belgium 9 Provinces” te kunnen rijden.

Precies in het jaar waarin het vehikel 50 jaar werd, is al wat we konden wensen gerealiseerd. Na onze deelname aan de B9P in 2005 kwam er nog een deelname in 2006 en 2007. Maar in 2008 hielden de organisatoren het hier voor bekeken. Eerst werd er beloofd dat er slechts afstel was voor één jaar, maar ook in 2009 zou er geen B9P gereden worden. De organisatie werd definitief geschrapt.

Wij bleven wat op onze honger zitten ... tot op de retro-beurs in Wieze op 08 februari 2009. Daar maken we kennis met de organisatoren van de regelmatigheidsrit Liège-Nancy-Liège.

De voorzitter van deze organisatie, dhr. Henry Bovy, wordt gecontacteerd en uit de communicatie heen en weer blijkt dat we voldoen aan de voorwaarden om te mogen deelnemen met de M72 in klasse 8. Wij zullen tijdig de nodige informatie krijgen om ons in te schrijven. Begin juni zijn we ingeschreven en is het deelnemingsrecht betaald. Begin augustus krijgen we de nodige informatie (lijst met deelnemers, afspraken en reglement) om deel te nemen.

In de week die voorafgaat aan 21 augustus krijgt de M72 nog een onderhoudsbeurt en een volle tank en wordt hij op de aanhanger gesjord.

Vrijdag precies op de middag rijden we thuis weg.

Wij zijn nog de eerste die aankomen in het Musée des Transports de Liège, het is nog maar 14.10u. We zijn dus goed op tijd want de voertuigencontrole begint pas om 15.00u. Van dan af beginnen de deelnemers snel aan te komen. We hebben ogen te kort om al dat moois aan eenvoud maar ook technisch vernuft van weleer van dichtbij te bekijken. We halen ons mondje Frans boven als dat nodig is, maar er zijn ook veel Hollanders, Luxemburgers en een aantal Duitsers. Wij herkennen nog heel wat deelnemers van hun deelname

aan de Belgium 9 Provinces. Met de een is het weerzien al wat hartelijker dan met de andere maar er heerst een leuke sfeer. Er zijn twee BMW R71 waarvan één met zijspan, wij zijn de enige met een Rus. Wanneer onze machine en papieren zijn gecontroleerd krijgen we ons rugnummer 99 en de nummerstickers voor op de M72. Wij zijn er klaar voor.



Daar komt Eddy de parking opgewandeld, hij komt ons uitwuiwen, geluk wensen en foto's nemen.



Om 18.15u komen een zestal motorrijders van de politie plaats vatten bij de uitrit van de parking en dat is het sein om de motoren te starten voor een rit door de stad en de ontvangst op het stadhuis. Niet alle deelnemers doen mee aan de rit door de stad, ik schat goed de helft, 70 à 80 motoren vormen de colonne.



Jongens wat halen die motoragenten halsbrekende toeren uit op hun BMW's, ze rijden als gek aan hoge snelheid langs de groep heen om de drukke verkeerspunten af te zetten wat hen ongelooflijk goed lukt, dat zien er niet de eerste de beste uit, macho's.



Na een demoritje van zowat 8 km komen we aan het stadhuis van Liège, een speche van één of andere schepen, een woordje van de voorzitter dhr. Bovy, een drankje, en dat was het.
Nog een fotootje op de bank vóór het stadhuis: man met pijp en Marc de bekkentrekker.



Onder politiebegeleiding rijden we terug naar het Transportmuseum waar bijna alle motoren binnen een plaatsje krijgen.

Het is al 21.00u geworden. Om 21.15u vertrekt de bus naar de Jeugdherberg waar we een kamer hebben gereserveerd.

Als we daar aankomen krijgen we een kamer van 4 personen toegewezen die we delen met twee Vlaamse Harley-Davidson rijders uit de regio Dendermonde.

Vlug bed opmaken, wat verfrissen, kledij aanpassen en de stad in want we willen nog wat eten en een terrasje doen. We moeten niet te ver lopen, frietjes met een brochette en daarna nog enkele frisse pinten. Het is al middernacht als we terug in de JH zijn, dus vlug het bed in, wij hebben nog maar 5 uur te slapen want om 06.00u stipt komt de bus ons aan de Jeugdherberg ophalen.

Ik slaap goed (met een inslaappilletje). Voor Marc is dat iets minder (wie van de kamergenoten heeft er zo gesnurkt?).

De bus is wat later, het wordt 06.10u.



Het ontbijt dat ons in het Museum wordt voorgezet is prima.
Wij zullen er wel tegen kunnen ... en de M72 ?
Marc is er gerust in.



Alle ingeschreven motoren zouden aanwezig zijn, 143 om precies te zijn.

Om 07.32.40u, zoals voorzien, rijden we het startpodium op, we krijgen een controlekaart, over precies 01.22u moeten we na 50 km aan de eerste CH (tijdscontrole) aankomen, dat is tegen een gemiddelde snelheid van 36 km/u.

Wij rijden door Chaudfontaine, Fraipont en Banneux, we moeten uitkijken voor fietsers die deelnemen aan een georganiseerde fietstocht, en na nog geen 20 km gereden te hebben zien we reeds de eerste deelnemer met pech aan de kant staan: de n°2 een prachtige FN 4 cilinder van 1914.

Wij krijgen veel hellingen onder de wielen geschoven, bergop is geen probleem maar er zijn enkele hellingen van 12% en één van 18% bergaf, onze Rus gromt diep op de motorrem.

Mooi binnen de tijd om 08.54.40u komen we aan op de eerste CH in Hockay.

Op het controlepunt is het een echte heksenketel, maar wij mogen geen tijd verliezen want onze ideale tijd voor vertrek is al over 5 minuten. We mogen ook niet te vroeg van start gaan want een verdoken opgestelde CP (doorgangscntrole) kan ons strafpunten kosten.

We rijden door Malmedy, Thirimont en Montenau naar de 2^{de} CH in Saint Vith waar we na 86 km aankomen om 09.56.40u, precies op tijd.

We moeten tanken, de tijd die we hieraan spenderen zal moeten worden ingehaald. Via Lommersweiler, Bracht en Lutzkampen moeten we richting Reipendingen, maar daar gaat het mis, er is een “umleitung”, we volgen de andere deelnemers maar iedereen rijdt verkeerd en we verliezen veel tijd. Bij de 3^{de} CH in Preischeid krijgen we 11 minuten aan de broek. Op de koop toe verliezen we daar nog tijd en bij een geheime CP 10 km verder krijgen we nog eens 00.03.56u straf tijd. Vanaf nu gaat Marc rekenen, regelmatig geeft hij de nog te rijden kms tot de volgende CH door en de tijd die we daarvoor nog hebben, dus we moeten op het gas. Dat moet ons blijkbaar lukken want we rijden via Obersgegen, Korperich en Seimerich, door Bollendorf en Echternach naar Langsur CH 5 waar we vóór de middagpauze tijdig afklokken. Na CH 5, tijdens het middagmaal in Stadtbredimus, en daarna tot CH 6 wordt de regelmatigheidsproef geneutraliseerd voor bijna 2 uur. Wij eten lekker met alles erop en eraan in “Restaurant La Tourelle” dat is ondergebracht in een oude wijnkelder.



Na het middageten rijden we la douce France binnen in Mondorf les Bains. Hier is CH 6 en vanaf hier rijden we weer tegen de klok.

We komen door Gavisse, Oudrenne, Budange naar CH 7 in Altroff. Goed binnen de tijd. Wij hebben nog 32 km tot CH 8 en daarna nog 53 km tot CH 9 te gaan, dat is alles samen nog 85 km tot Nancy. Van Altroff via Avancy en Colligny naar CH 8 in Remilly, mooi binnen de tijd. Laatste etappe van de dag van Remilly via Moncheux, Craincourt, Chenicourt, Armaucourt, maar hier rijden we mis, we hebben te weinig oog voor de hoofdweg die rechts afbuigt en we rijden rechtdoor een

mooie asfaltweg in die ... doodloopt achter de velden in het bos. We moeten terug, we hebben dik 16 à 18 km verloren gereden. Marc gaat rekenen, aantal kms nog te rijden versus de ideale tijd, we komen er niet met onze gemiddelde snelheid, ik moet aan het gas hangen en risico's nemen. Via Bouxieres aux Chènes, Lay-Saint-Christoph, Malzeville en Laxou rijden we Nancy binnen. Het is druk in de stad en we moeten er door naar het oude stadsdeel via tal van kleine straatjes naar het stadspark. Het giert door mijn keel van de zenuwen, plots roept Marc: Dirk pas op ! In een fractie van een seconde zie ik de stoplichten van een VW Golf die voor mij stilstaat, ik sla alles dicht en ruk de moto links het voetpad op, het zijspan komt tot stilstand op 10 cm van de auto. Oef ... vooruit dom mens, waarom is die vrouw met die Golf daar gestopt ???

Wij moeten vooruit, nog een paar honderd meter onder een aantal stadspoorten door komen we aan bij CH 9, 18.41.40u, precies 4 minuten te laat, ondanks alle inspanningen toch nog 4 minuten straftijd. In het stadspark van Nancy staat een omroeper onze aankomst te declameren. We horen dat hij ons omschrijft als een rariteit, bedoelt hij mij, bedoelt hij Marc, ach neen hij doelt op de Rus, een kopie van de Duitse oorlogsmachine R71 ...

Ach valt dood, wij willen weg, eerst geef ik nog wat macho-show door links en rechts te slippen in de gravel van het park want er staan rijen toeschouwers, dan rijden we door naar het hotel. Juist voor het hotel is een tankstation, dus vol gooien nog. Hotel Ariane ligt juist buiten Nancy. Alloo, wat een mooi etablissement !

We stallen de M72 netjes op de parking bij de anderen. Ik zal straks wel het onderhoud doen als de motor wat afgekoeld is.

Marc en ik zoeken onze kamer op. Luxe is't, grote klasse. Het is zalig wanneer ik als een zak wijdbeens op het bed neerval. Na wat bekomen te zijn spreken wij af dat Marc eerst de douche ingaat en ik in die tijd rustig de motor ga inspecteren.

Alles is nog netjes op peil, olie in het carter, in de versnellingsbak, in het cardanhuis. Vluchtige visuele controle van andere onderdelen en de remmen tonen niets abnormaals, dus die doet het morgen wel weer. Ik loop even naar de depannage wagen om te informeren naar de opgaven. Er zijn vandaag 18 opgaven waarvan één na een zware val met gekwetste die werd afgevoerd naar het ziekenhuis. In de pechwagen staan nog een 9-tal motoren die niet meer kunnen klaar gemaakt worden voor morgen. Iets verder op een aanhanger staat de gevallen en zwaar gehavende Nimbus 750 van 1949. Ik bedenk bij mezelf: hoe zal het de piloot zijn vergaan ?

Om 20.00u zitten Marc en ik al fris te blinken achter een grote frisse pint Gold Brau, een lekker amberkleurig biertje. Om 21.00u gaan we aan tafel voor een prima diner.

Het wordt weer middernacht voor we in ons bed kruipen. De nacht wordt dus even kort als gisteren. Gelukkig zijn we maar met ons twee op de kamer en wordt slapen toch makkelijker.

Toch niet beweert Marc 's morgens, ja nu is het niet moeilijk om te weten wie er zo hard snurkt hé.

Na ons best gedaan te hebben bij een uitgebreid ontbijtbuffet, uitchecken in het hotel, bagage terug naar de vrachtwagen brengen, de motor klaarmaken voor het vertrek (zeil zijspan opbergen, GPS installeren, tellertjes op 0 zetten), onszelf oppeppen, zijn we klaar voor de tweede dag.

We moeten precies als daags voordien op hetzelfde uur 07.32.40u weg. We rijden richting Metz via Velaine en Manoncourt naar Royaumeix, maar voor we daar aankomen doen we een straatje dat er mag zijn, we rijden 750m door en langs diepe putten over een versleten wegdek. CH 12 ligt na 42,6 km aan het Esso tankstation in Beaumont. Hier maken we, ondanks het nog vroeg op de dag is 08.45u, al een dubbele fout: 1. we vertrekken te vroeg, ttz wij komen aan een geheime CP met 02.10 minuten te vroeg door en 2. omdat we vandaag zijn gestart met een volle tank en er volgens het routeboek een tankstation is na 107 km rijden we hier weg zonder te tanken, later zullen we ondervinden dat dit kan fout aflopen in Frankrijk.

De tweede etappe vandaag is iets zeer moois, gedurende meer dan 20kms rijden we op een kaarsrechte bosweg "Tranchée de Calonne" richting Verdun.



Controle in CH 13 te Haudiomon verloopt precies op onze ideale tijd. Via Chatillon en Gremilly komen we tijdig aan bij CH 14 in

Mangiennes. Er is een prima café Du Centre – Hotel – Restaurant dat wordt uitgebaat door een Hollands koppel. Boven de toog hangt een oorkonde “Ambassadeur de la bière d’Orval Trappist”. Gezellige babbel maar waarschijnlijk iets te relaxed want iets verder bij een volgende geheime CP krijgen we 05.05 minuten aan de broek gesmeerd, maar dat weten we niet op het moment zelf natuurlijk.

Met 110 km op de dagteller kijken we al uit naar het voorziene tankstation, daarvoor moeten we 400 meter afwijken van het routeboek om vast te stellen dat het tankstation ... gesloten is. Godverd... , ja we zijn in Frankrijk en dan moet je tanken als het kan ! Het volgende tankstation staat gemeld op 30 km in Dampicourt, dat moet nog te doen zijn maar het wordt toch rijden met wat minder gas. Eens getankt mogen we terug vlotter doorrijden maar toch komen we te laat aan bij de middagstop CH 15 in Herbeumont met 09.00 minuten straftijd. Na de middag rijden we rustig door onze Ardennen via Bertrix, Ochamps en Libin, door het “Domaine Provincial de Mirwart” richting Wavreille CH 17. Van hieruit hebben we nog 85 kms en maar één tussencontrole vóór de aankomst in Liège.

Het rijden loopt zeer vlot via Hotton naar Durbuy CH 18. Op de laatste controlepunten 17 & 18 nemen we mooi de tijd om de motoren van de andere deelnemers te bekijken. Bij verscheidene motoren zien we de olie op meerdere plaatsen lekken. Ik heb vooral belangstelling voor de oude viercilinders. Daar zijn natuurlijk de deelnemende Nimbus motoren maar de twee meest opvallende viercilinder motoren zijn voor mij de 1400cc Indian Four en de 1000cc Ariel Square 4G, beide uit 1938.





De laatste etappe loopt via Septon, Ocquier, Fraiture, Nandrin, Neupre en Seraing tot Liège. Om 18.20u kloppen we af aan de eindcontrole. Iedereen is gelukkig en vriendelijk bij de aankomst.

We eten nog een worstenbroodje en drinken nog enkele biertjes.

Om 19.30u krijgen we ons bulletin: 2880 strafpunten en als 15^{de} gerangschikt in klasse 8.

Om 20.00u vertrekken we met de aanhanger naar huis.

We hebben een goed gevoel. Dank u Marc.

Tot volgend jaar misschien in L-N-L 2010 ?

Dirk De Visscher