

Laeremans heer en meester op de Horensbergdam.

Ondanks het mooie weer, toch maar weinig piloten aan de start in Genk. De klassementsrijders kwamen er hun puntjes pakken. Snel rijden en snel naar huis, leek het motto. Een hele tegenstelling met vorige proef, twee weken eerder. Want toen leek er geen einde aan te komen.

Debutanten

Vader en zoon Loffens vielen net buiten de ereprijzen bij de debutanten. Klassementsleider Vervoort moest zich vroegtijdig uit de wedstrijd terugtrekken. En zo mochten Wolfs, Vanoppen en Debucquoy de podiumplaatsen onder elkaar verdelen. Vanoppen kwam goed uit de startblokken, maar vanaf de derde ronde was het Wolfs die zich de betere piloot mocht noemen. De twee heren bleven aan elkaar gewaagd, maar toch moest Vanoppen vrede nemen met de derde plaats; Wolfs werd tweede. Oudgediende Debucquoy liet zien hoe het moest bij de Debutanten. Met vier foutloze rondes en slecht één strafpunt in de derde ronde, werd hij ruimschoots winnaar.

Junioren

Remacle had slechts één tegenstander bij de Junioren: ex-Nationaal piloot Bleuckx, die na 6 jaar afwezigheid, zijn trialmotor nog eens van stal had gehaald. Bleuckx had echter niet stilgezeten in de afgelopen zes jaar, getuigen de familie die hij in die tijd had gesticht en die ook allen daar waren om voor hem te komen supporteren. Helaas kon het hem niet veel helpen, want tijdens de training vooraf aan de wedstrijd, kwam hij ten val. Gelukkig zonder veel erg, maar wel met een opgave voor Bleuckx. Hopelijk is hij er snel weer bovenop, zodat hij revanche kan nemen op een volgende wedstrijd van Trial Maaskant. Remacle kon zonder problemen zich tot winnaar kronen.

Senioren

Heel wat piloten streden om de ereplaatsen bij de Senioren. Toch was het Zels die dit maal ver boven iedereen uitstak. Zels reed als enige piloot een foutloze ronde maar ook in de overige rondes was hij onoverwinnelijk. Zels sloeg dan ook een enorme kloof en werd meer dan verdiend winnaar bij de Senioren. Voor de tweede plaats werd er hard gestreden tussen Dekens en Van de Weyer. Een strijd die tot op de meet niet kon worden beslecht. Een ex aequo en dus moesten de nullen worden geteld. Dekens had vaker enkele proeven foutloos afgelegd en werd dus tweede vóór Van de Weyer, die derde werd.

Nationalen

De top drie bij de Nationalen was dit keer wel heel erg aan elkaar gewaagd. Baeten, op zijn nieuwe Sherco, moest vrede nemen met de derde plaats met slechts één strafpuntje méér dan Cardinaels. Voor MX-piloot Laeremans geldt het spreekwoord "schoenmaker blijf bij je leest" blijkbaar niet, want Laeremans gaf de overige trialrijders het nakijken. En omdat er op deze wedstrijd géén Experten zich hadden ingeschreven aan de start, werd Laeremans dit keer heer en meester op de Horensbergdam.

(MC)

Volgende wedstrijd : 7^{de} proef op 20 februari a.s. op de Horensbergdam in Genk

OSSA : Terug van weggeweest

Trial merk Ossa hoeft weinig introductie. In 1965 lanceerde Ossa een eerste prototype waarop de trial motor werd gebaseerd, een Scrambler. Het is ook nu weer dat Ossa op het EICMA salon met een prototype komt aandraven, de TR280i.

Het nieuwe model zal hopelijk in de voetsporen treden van de Mike Andrews replica, de trial motor die het merk een legendarische status heeft gegeven in 1972.

De nieuwe Ossa TR280i heeft alvast veel elementen om in de voetsporen te treden van zijn voorganger, het nieuwe trial model stapt weg van de conventionele gekende trial motoren en kiest resoluut voor verandering.

De Ossa TR280i

De nadruk bij de nieuwe TR280i ligt op gewichtsverdeling en andere unieke ingrepen die bij moeten dragen tot het verwerven van een nieuwe status als dé trial referentie, net zoals de MAR (Mike Andrews Replica).

De TR280i heeft een luchtfilterkast boven de motor, op de plaats waar bij andere trial motoren de benzinetank zit. Dit zorgt voor een betere gewichtsverdeling en een betere opbouw van de motor zelf, waarom tenslotte blijven vasthouden aan hetzelfde oeroude concept als het ook anders kan.

Het motorblok ligt anders geplaatst en de injectie zit vooraan, onder de luchtfilterkast...

Gedurfd alleszins, want de meeste merken kiezen zelfs in geval van injectie voor een traditionele opbouw en plaatsen de injectie op dezelfde plaats als waar vroeger de carburator zat.

De benzinetank zit op de plaats waar normaal de radiator zit, de radiator zelf zit achter de tank, wat volgens ontwerper Josep Serra (Xiu Research) en voordeel is aangezien de radiator niet kan vollopen met modder met koelingsproblemen tot gevolg.

Het chassis bestaat uit een crome-molybdenum frame in combinatie met aluminium elementen daar waar versteviging nodig is, op plaatsen zoals bijvoorbeeld het balhoofd en voetsteunen.

Qua vering werd een speciaal voorvork ontwikkeld, upside-down, met Marzocchi. Upside down voorvorken worden traditioneel niet gebruikt bij trial motoren wegens enkele nadelen. Het vork op de Ossa TR280i werd echter volledig ontwikkeld voor een trial motor en werkt optimaal voor een trial motor.

De nadelen van een upside-down voorvork zijn een grotere draaicirkel en een grotere torsie.

Ossa lost beide problemen op: een andere offset en bredere vorkpoten.



