

RIJDER IN OPMARS: HENK VAN KESSEL



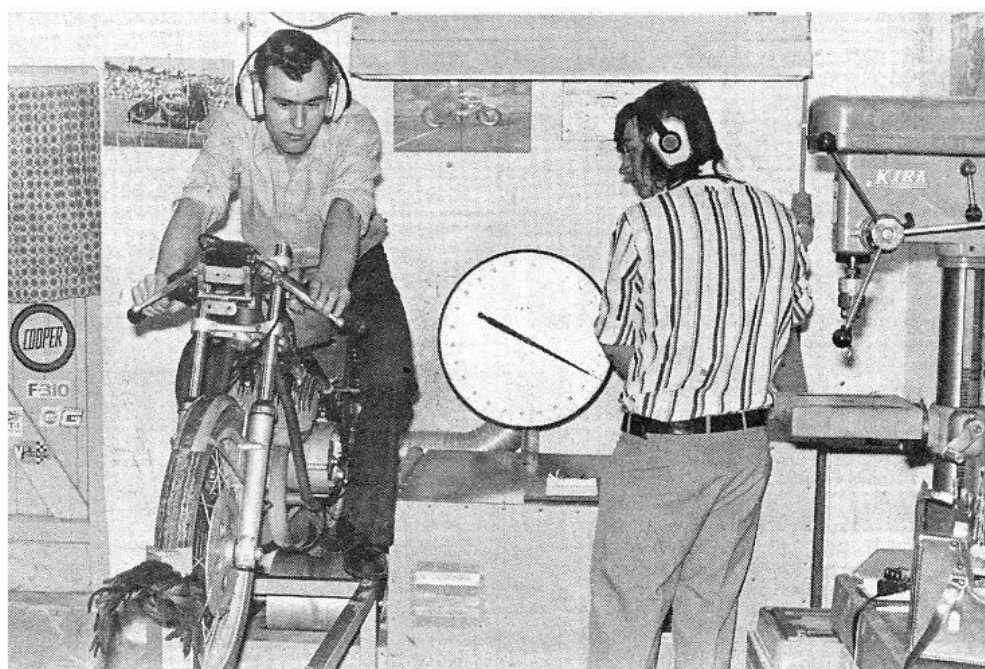
Met nog drie races voor de boeg staat Henk v. Kessel uit Mill aan de leiding in het klassement om het kampioenschap in de 50 cc-klasse. En dat is een aardige stelling in het land waar de beste 50 cc-coureurs ter wereld wonen, rijden en werken. Drie kampioensraces zijn tot nu toe verreden, en alleen in de eerste race in Vessem won Jan de Vries, die natuurlijk als de absoluut snelste beschouwd moet worden. Maar daarnaast is er nog Theo Timmer op de Jamathi, ook een snelle man op een snellere machine, maar die is er nog niet in geslaagd privérijder Henk v. Kessel in een kampioensrace te verslaan. In Vessem werd Henk tweede, in Zandvoort won hij na een val van Jan de Vries en in Oudkarspel won hij weer; Jan de Vries startte daar niet omdat zijn verwondingen nog niet voldoende genezen waren. Zes races stonden er op de kalender; één daarvan zou geannuleerd worden (Venray-Ysselstein) maar is alleen maar uitgesteld, dat betekent dat onze potentiële wereldkampioen Jan de Vries in de laatste races nog iets moet doen om ook Nederlands kampioen te worden.

Dit zijn niet de enige successen van het lopende seizoen die Henk v. Kessel voor het voetlicht brengen. Ook internationaal heeft hij leuke resultaten geboekt. Tijdens de traditionele Eifelrennen — waaraan vrijwel het gehele Grand Prix circus deelnam — werd hij derde in de 50 cc-klasse (achter Jan de Vries en Gerhard Thurow — die beschikt over een v. Veen Kreidler blokje) en in de 125 cc-klasse wist hij zich een hele tijd rond de vierde-vijfde plaats te handhaven, totdat hij door grote stuurproblemen nog enkele rijders voor moest laten gaan. In de Grand Prix op Hockenheim werd hij tweede achter Theo Timmer en

alleen in Italië op Monza had hij pech en viel hij uit.

Henk v. Kessel, die maandag na Assen 27 jaar wordt, kreeg op 14-jarige leeftijd zijn eerste bromfiets, en omdat toen zijn belangstelling al naar de snelheidssport uitging werd daar maar gelijk een wegracer van gemaakt. In die tijd betekende dat nog weinig meer dan een zo laag en smal mogelijk stuur en een piepklein zitje, maar snel hoefde de machine in verband met zijn leeftijd toch nog niet te zijn. In 1967 startte hij actief met wegracen, met een Kreidler racer die toen al vier jaar in zijn bezit was. Bij de NMB behaalde hij gelijk aardige resultaten met deze machine, die daarvoor de nu beroemde Formule 1 coureur Jacky Ickx als baas had gehad, en die naar verluidt zelfs een fabrieksracer ge-

weest zou zijn. Eenmaal kampioen geworden bij de NMB stapte hij over naar de gelederen van de KNMV; dat was in 1969 en het begon gelijk goed met wéér een kampioenschap. Dat betekende dat hij een internationale startlicentie kreeg, en het eerste jaar dat hij daarmee reed behaalde hij in het kampioenschap al een vierde plaats. De volgende twee jaren liepen wat de 50 cc-klasse betreft niet zo best; veel machinepech en ook valpartijen, o.a. beide keren dat hij in Assen aan de start kwam! Toch was 1972 nog een heel goed jaar omdat Henk inmiddels ook in de 125 cc-klasse gestart was (nationaal) en daarin werd hij kampioen met het maximum aantal punten. Vroeg in dat seizoen was hij tijdens een trainingsrit op de stille Brabantse wegen met de 50 cc-machine in on-



zachte aanraking met een tractor gekomen, waarbij de machine een frame en Henk een been brak. Dat kostte hem een aantal wedstrijden en daarom duurde het tot de laatste race voordat hij zich definitief kampioen mocht noemen. Dat was uitgerekend in de wedstrijd in zijn woonplaats Mill, races die georganiseerd waren door zijn supportersclub, het had niet beter gepland kunnen worden.....

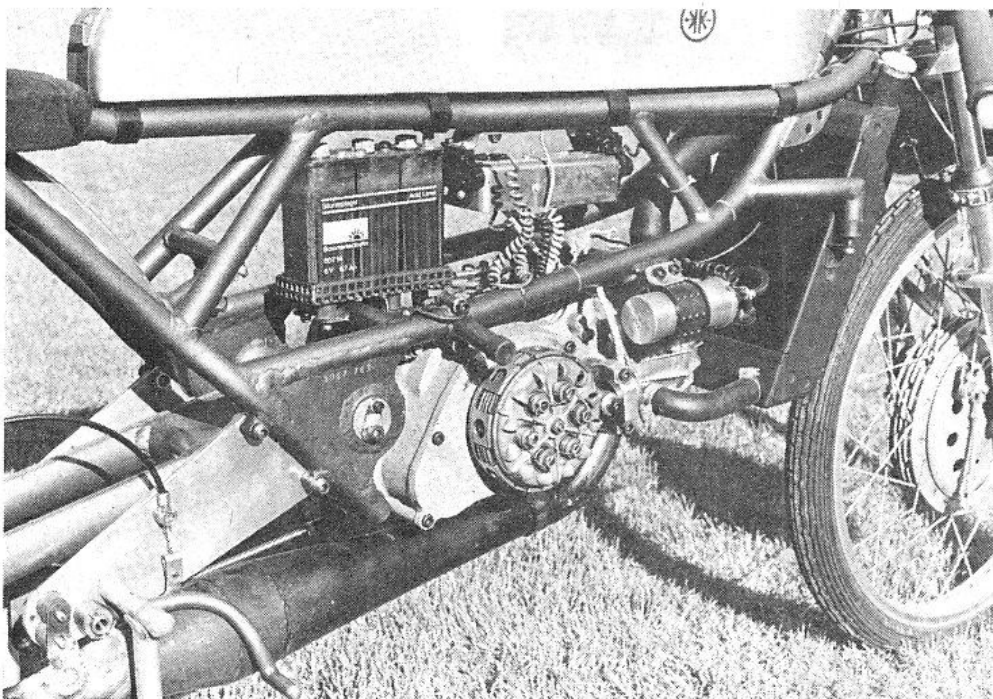
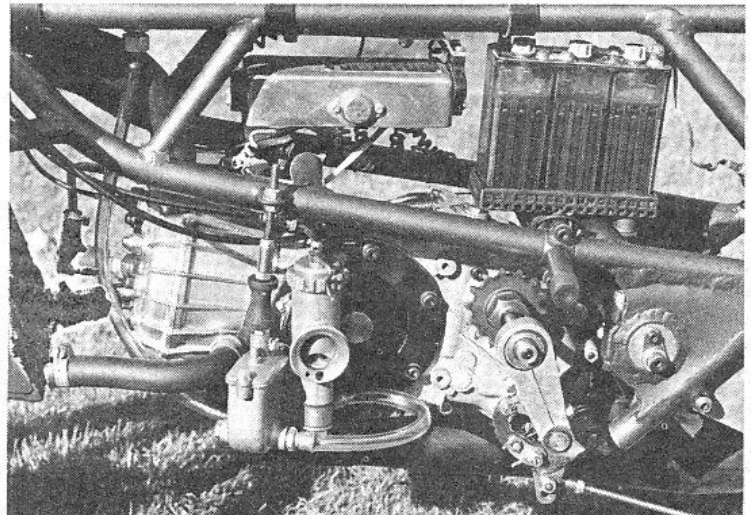
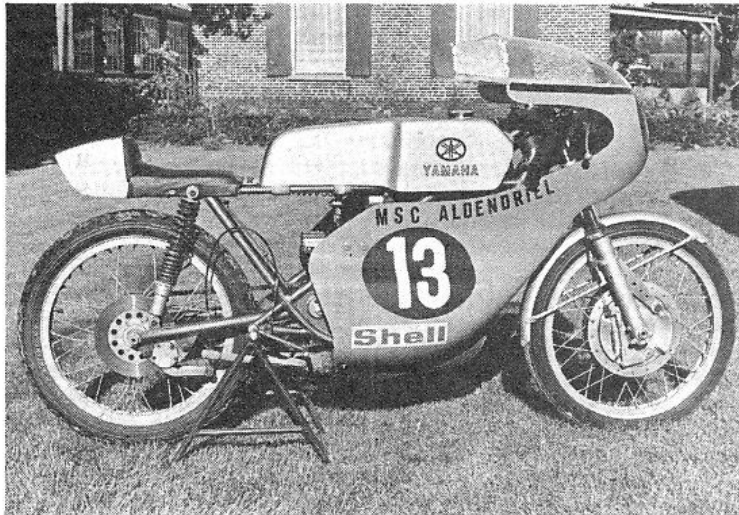
Het optreden van Henk in de Grands Prix wordt vooral mogelijk gemaakt door de activiteiten van de MSC Aldendriel, een bij de KNMV aangesloten vereniging die is voortgekomen uit de samenvoeging van de supportersclub van Henk v. Kessel en de Stichting Motorsport Mill. Dat het niet bij de 3 jaar geleden opgerichte supportersclub gebleven is, houdt verband met het feit dat Nederland nog zo bureaucratisch is dat het wenselijk en soms nodig is om er iets officieels van te maken, bijvoorbeeld om een wegrace te kunnen organiseren.

Sinds kort steunt de club Henk vrijwel 100 pct. Dat wil zeggen dat

hij alle onkosten, gereedschap, kilometervergoeding e.d. kan declareren. Dat wordt gefinancierd door velerlei activiteiten: filmavonden, loterijen, kartingwedstrijden, contributie, donateurgelden, eigen clubblad, advertenties in programabladen en als laatste ook door de opbrengst van de wegrace in Mill. Vroeger werd Henk ook gesponsord door zijn werkgever, de Nederlandse Radiateurenfabriek, maar dat vonden zijn collega's niet zo geslaagd, zodat de hulp nu op een andere manier verleend wordt, door (onbetaald) verlof voor Grands Prix en door het beschikbaar stellen van vrachtwagens, nodig voor de wegrace-organisatie.

Voorzitter A. Berends en secretaris J. v. d. Steyn (voor opgave van donateurs hun adressen: Kerkstraat 14 en Hoogstraat 5 in Mill) houden zich met de organisatie bezig. Andere clubleden helpen op technisch gebied. Al vier jaar is Frans v. Kempen zijn vaste helper. Huub v. Kessel (de vroegere monteur van het Riemersma Racing Team, maar hij is geen familie) bouwde de 125

cc-machine waarmee Henk kampioen werd (geheel standaard Yamaha AS3 met racekit, ingebouwd in Spondon Engineering frame) en de gebroeders v. d. Heuvel — in Mill staan ze bekend als de gebroeders Bever — bouwden afgelopen winter een fantastisch mooie werfelstroomrem. Daarmee werd aan het achterwiel van de 50 cc-machine een vermogen van 11 pk gemeten, wat voor een volkomen eigenbouwmaschine zeer goed genoemd mag worden. De standaard 125 cc-racer bracht het tot 20,5 pk, maar het nieuwe blok, waarmee Henk in het begin van dit seizoen gereden heeft, is iets sterker. Dit nieuwe blok werd in opdracht van de club door Hagenaar Paul Rijnvis in een speciaal frame gebouwd, maar ergens is de constructie uit de hand gelopen, want dit frame is te slap. Daarom rijdt Henk nu weer op de kampioensmachine en daarom is Paul Rijnvis nu druk bezig aan de bouw van een nieuw frame, dat hopelijk nog voor Assen klaar komt. En voor Henk is het belangrijk om in Assen goed voor de dag te ko-



men, want in deze fase van zijn racecarrière kan dat de ommezwaai betekenen van één naar twee starts in de Grands Prix. En dat is stukken aantrekkelijker, niet alleen voor de rijder maar ook voor vele organisaties. En heel misschien is een goed resultaat in de 125 cc-klasse toch ook een aanloop naar de zwaardere klassen!

GUUS VAN DE BEEK

Linksboven de 125 cc-Yamaha en daarnaast een close-up van de 50 cc-eigenbouw-Kreidler; roterende inlaat, waterkoeling (DRM cilinder), Kröber elektronische ontsteking, 6-versnellingen (Herman Meyer), droge Honda koppeling. Bijzonder aan de motor is de zilveren rollenkooi in het big-end, een Dürkopp constructie.

Linker pagina: Henk met zijn helper Frans v. Kempen bij de testbank.