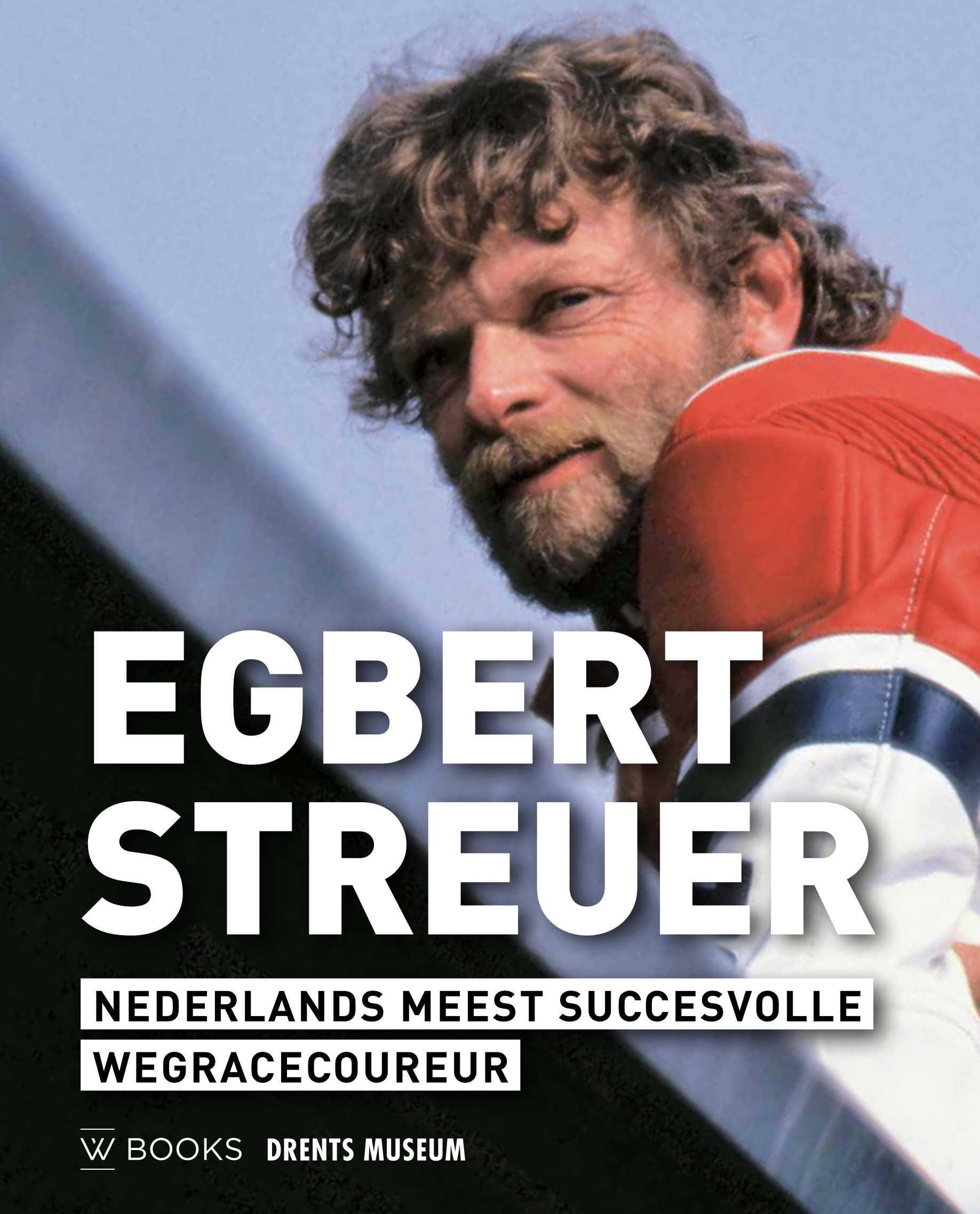


A close-up portrait of a man with curly brown hair and a beard, wearing a red jacket. He is looking slightly to the left with a serious expression. The background is a bright blue sky with a diagonal white line.

EGBERT STREUER

**NEDERLANDS MEEST SUCCESVOLLE
WEGRACECOUREUR**

 **BOOKS DRENTS MUSEUM**



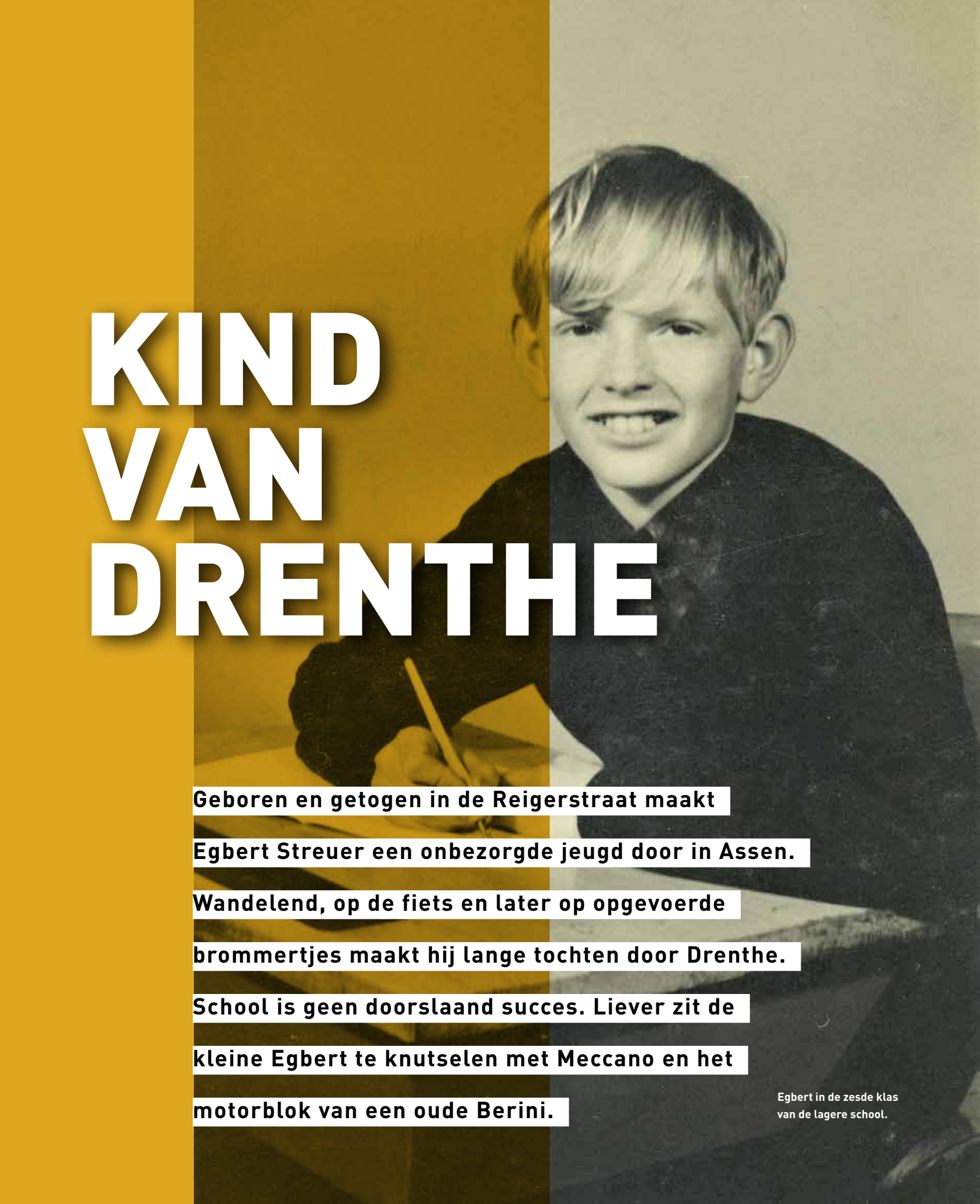


INHOUD

5	Woord vooraf
6	Kind van Drenthe
12	De aanloop naar succes
42	Een gouden span
76	Koning van Assen
110	Geland in Grolloo
124	Resultaten
126	Bronnen
127	Dankwoord
128	Colofon

Het in Assen geboren en getogen duo
Egbert Streuer/Bernard Schnieders vliegt
op volle snelheid over het TT Circuit.

KIND VAN DRENTHE



Geboren en getogen in de Reigerstraat maakt

Egbert Streuer een onbezorgde jeugd door in Assen.

Wandelend, op de fiets en later op opgevoerde

brommertjes maakt hij lange tochten door Drenthe.

School is geen doorslaand succes. Liever zit de

kleine Egbert te knutselen met Meccano en het

motorblok van een oude Berini.

Egbert in de zesde klas
van de lagere school.

Meer dan 33 jaar – totdat hij verhuisde naar Grolloo – was de Reigerstraat in Assen de thuisbasis van Egbert Streuer. In het huis op nummer 6 kwam hij ter wereld op maandag 1 februari 1954; een snerpand koude dag met volgens het KNMI een gevoels-temperatuur van min 19 graden Celsius.

Het huis was pas twee jaar daarvoor gebouwd; het gezin betrok de woning kort nadat de oudste zoon, Harry, was geboren. Vader Berend Jan, als architect werkzaam bij de welstandscommissie van de provincie Drenthe, had het zelf ontworpen en gebouwd. Vanwege zijn baan bij de provincie waren Berend Jan en Mien Streuer vanuit de omgeving Schoonebeek, waar beiden vandaan kwamen, naar Assen getogen. Na een overbruggingstijd in de Broeklaan, waar Harry werd geboren, gingen ze wonen in de nieuwe Vogelbuurt.

De wijk was nog zo nieuw dat lang niet alle straten bebouwd waren. 'Vanuit ons huis kon je de boerderij van boer Jansen nog zien staan. Mijn moeder ging daar melk halen', herinnert Egbert zich. 'Die boerderij is later ook opgeslorpt door de uitdijende stad. Maar er was nog wel veel ruimte toen ik klein was. Een ideale omgeving om door de weilanden te struinen, hutten te bouwen en in bomen te klimmen.

'Ik was een kind dat veel buiten was. De omgeving was ook zo mooi: lopend – want op de fiets kon je niet overal komen – naar Balloërveld, door het ijs op de slootjes zakken en dan opwarmen met een vriendje voor de kolenkachel. In die periode ging dat net over naar gaskachels, maar ik kan me nog voor de geest halen dat wij voor een kolenkachel zaten; doorweekt en tot op het bot verkleumd.'

Een andere manier om Drenthe te ontdekken was door met zijn vader mee te gaan op woensdagmiddag, als die locaties en bouwprojecten ging bekijken en fotograferen. Egbert ging graag met zijn vader mee. Die kwam door heel Drenthe, langs alle mooie plekjes. 'Als architect had hij oog voor de omgeving en voor details. Het creatieve heb ik van hem.

'Als ik al binnen bezig was, was het met techniek. Lego vond ik niet zo interessant, maar Meccano wel. Ik bouwde allerlei voertuigen, maar die moesten ook wel echt kunnen rijden. Ik zat net zo lang te pielen met elektromotortjes tot ze het deden – heel primitief door elastiekjes om de wieljes heen te binden. Ik had ook een motortje op mijn fiets gebonden, dat een propeller aandreef.'

HARRY STREUER TOTAAL VERSCHILLENDE KINDEREN

'Egbert en ik waren totaal verschillende kinderen. Hij zat te knutselen met zijn motortjes, ik zat naar muziek te luisteren. We zijn nooit veel met elkaar opgetrokken – nog steeds niet, terwijl we op een paar minuten bij elkaar vandaan wonen. Toen we opgroeiden was ruim twee jaar leeftijdsverschil net te veel. Ik kan me maar een paar dingen herinneren die we samen deden. Een keer hebben we samen een fiets met zijspan gebouwd. Dat zat er dus wel al vroeg in bij hem.

In sommige dingen zijn we wel hetzelfde, hoor. Voor ons allebei geldt dat we kunnen maken wat we zien. We zijn beelddenkers. Bij mij zijn dat tafels en ander meubilair, bij Egbert alles wat met motoren te maken heeft. We doen allebei alleen maar wat we echt leuk vinden, anders is er geen motivatie voor op te brengen. Zo hebben we allebei van een hobby ons beroep gemaakt.'

School was voor Egbert bijzaak. Hij vond het niet erg om naar school te gaan, maar hij had er ook niet veel mee. 'Ik zat op de Jozef Israëlsschool, die was redelijk progressief. Het hoofd van de school, Daan Huizinga, vond dat kinderen zichzelf moesten kunnen ontwikkelen. Later is hij gedeputeerde geworden. Ik was bevriend met zijn zoon, Fokke, en kwam daar ook wel thuis.

'Met Fokke ben ik naar mijn eerste TT geweest, op de fiets. We zullen een jaar of elf, twaalf geweest zijn. Ik kan niet zeggen dat ik meteen verkocht was, integendeel. Wat een herrie! Ik schrok me rot. Het waren toen nog van die knorrepotten: Norton, MV Agusta. De gloriejaren van Hailwood en Agostini. Ik vond die motoren wel mooi. Met mijn vader naar de keuringen op het Veemarktplein, dat was leuk. Mijn vader heeft zelf ook een motor gehad, een Norton, maar dat was voordat ik werd geboren.'

EEN GROENE SOLEX

Rond dezelfde tijd, nog op de lagere school, kreeg Egbert van een neef zijn eerste motorblok, eentje van een oude Berini. Hij hield er een spreekbeurt over. 'Ik had dat blokje opengewerkt, zodat ik precies kon laten zien hoe zo'n tweetaktmotor werkt. Ik geloof niet dat de rest van de klas het bijster interessant vond, maar ik vond het schitterend.'

De eerste brommer, een Solex, kwam er al snel achteraan en diende als oefenproject. 'Een groene uit de jaren veertig, gekregen van de overburen. Daar deden ze niks mee, dus die mocht ik hebben. Ik was twaalf en croste ermee door de tuin. Dat werd niet door iedereen gewaardeerd. Het ding is nog een keer in de fik gevlogen ook. Dat heb ik geblust met zand.'

Zijn ouders lieten Egbert begaan. Het was niet zo dat hij nadrukkelijk de vrijheid kreeg om te doen waar hij zin in had, maar die was er wel. 'Mijn ouders waren best ruimdenkend voor die tijd. Wij moesten onszelf een beetje redden, Harry en ik, maar daardoor kon er ook veel. Vanaf mijn veertiende ongeveer ging ik naar de Nacht van Assen, voorafgaand aan de TT, en was ik tot de volgende ochtend aan de boemel. We hebben daardoor zelfs een keer de 50cc-race gemist en die begon om tien uur. Daar werd niet moeilijk over gedaan.

'We konden doen en laten, als het maar een beetje rustig was. Mijn moeder was veel ziek. Ze kon niet tegen zonlicht. Dat was een gevolg van een auto-ongeluk. Daardoor kwam ze amper buiten en thuis waren ook altijd de gordijnen dicht. Heel vrolijk was het wat dat betreft niet. Waar mijn moeder heel goed in was, was lekker eten. Ze moest goede producten hebben. Voor de beste ham reed ze wel tot aan Coevorden. Dat heb ik van haar: ik hou ook nog steeds van lekker eten en een goed stukje vlees.'

ALTIJD SNELLER

Van andere burens kreeg hij zijn volgende brommer, een NSU Quickly. Daarmee ging hij de volgende fase in: het sneller maken. 'Die NSU heb ik wel lang gehad, maar er kwamen ook steeds mooiere en betere brommers voorbij. Nog voordat ik zestien werd had ik al een stuk of twintig brommers gehad, vooral Zündapps en Kreidlers. Mijn broer kreeg een nieuwe brommer toen hij zestien werd. Ik niet. Hoefde ook niet, want ik had er al genoeg. In een nieuwe zit geen uitdaging. Ik heb nooit iets nieuw gekocht, op zijspannen na dan, maar dat was pas veel later.

'Ik kocht opknappertjes, had een adresje voor schuren en spuiten, maakte ze snel – want 40 kilometer per uur is niks natuurlijk – en verkocht ze weer. Het moest altijd sneller. Niemand heeft me dat geleerd. Ik begon gewoon met schroeven.





Linker pagina:

Egbert (l) en Harry (r) in de teil achter het
ouderlijk huis aan de Reigerstraat te Assen.
De familie Streuer tijdens een uitstapje in Friesland.
De gebroeders Streuer op de lagere school.
Egbert als middelbare scholier.
Op de middelbare school krijgt de herkenbare
haardos van Egbert vorm.

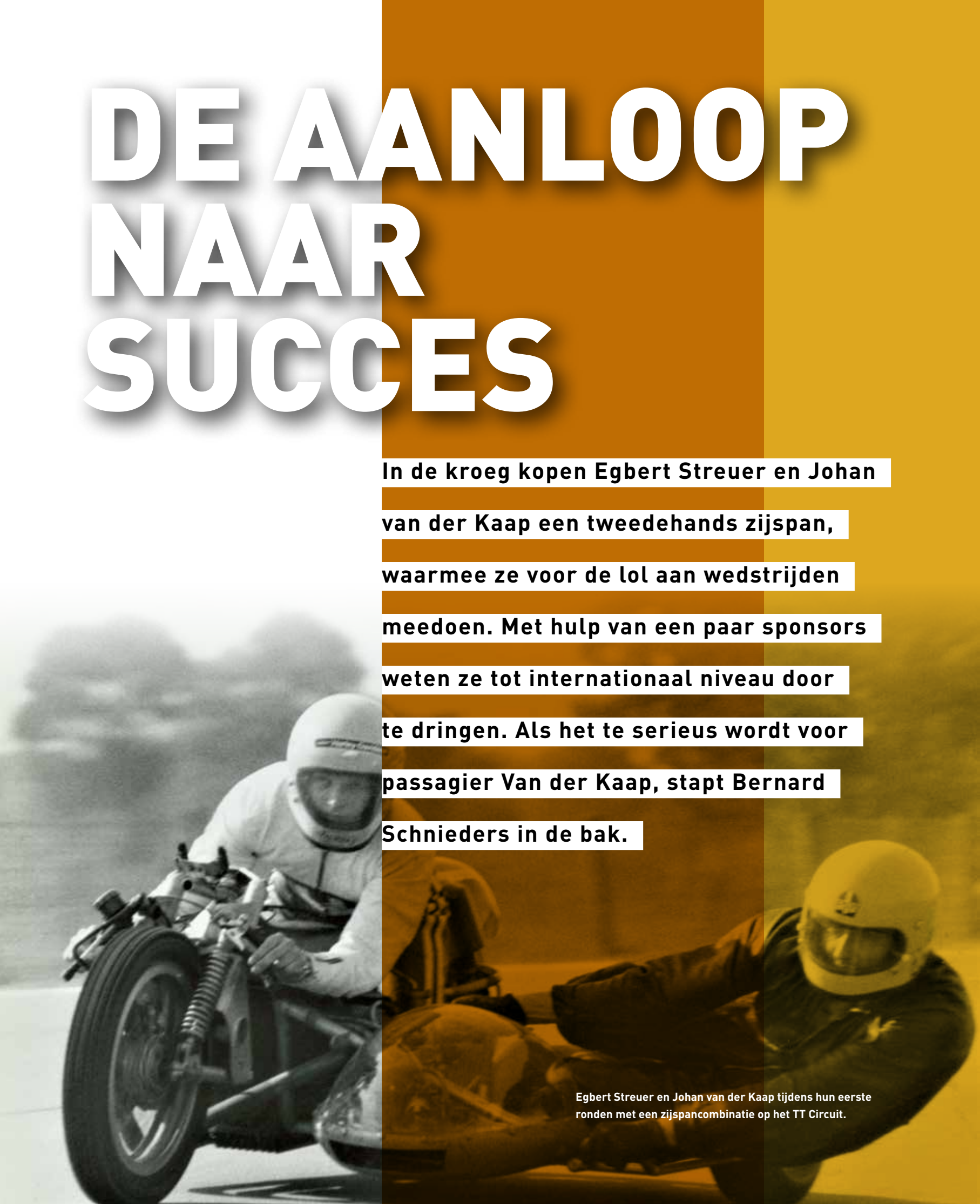
Rechter pagina:

Egbert met een stel vrienden, links Jan Ubels.
Egbert in militaire dienst.
Harry en Egbert in 1980, de gelijkenis is treffend.
Egbert als monteur van Jan Ubels.

DE AANLOOP NAAR SUCCES

In de kroeg kopen Egbert Streuer en Johan van der Kaap een tweedehands zijspan, waarmee ze voor de lol aan wedstrijden meedoen. Met hulp van een paar sponsors weten ze tot internationaal niveau door te dringen. Als het te serieus wordt voor passagier Van der Kaap, stapt Bernard Schnieders in de bak.

Egbert Streuer en Johan van der Kaap tijdens hun eerste ronden met een zijspancombinatie op het TT Circuit.



Nog voordat Egbert in militaire dienst ging, zette hij in 1974 zijn eerste schreden op het gebied van zijspanracen. Het motorseizoen was al bijna klaar, de A28 rond Assen nog net niet. 'We hebben daar voor het eerst gereden om eens uit te proberen', vertelt Egbert. 'Daarom weet ik het nog. Dat was een ideaal stukje asfalt: splinternieuw en kaarsrecht. Met Jan Ubels ging ik daar ook wel eens testen.'

Egbert en zijn vriend Johan van der Kaap hadden eigenlijk het plan om te gaan racen met een auto, een Datsun die Van der Kaap had gekocht. Maar terwijl ze bezig waren de auto raceklaar te maken, bleek al dat het geen haalbare kaart zou zijn: ze hadden geen geld. In het café van Jaap Geerts aan de Groningerstraat in Assen bespraken ze wat ze nu zouden gaan doen. Die auto was er, maar het budget om te gaan racen niet. Geerts was behalve kroegbaas ook zijspancoureur en niet onverdienstelijk. Hij reed in nationale kampioenschappen en had het voornemen internationaal te gaan rijden.

'In het café, waar we tot de stamgasten behoorden, kwam ter sprake dat Jaap een nieuw zijspan had gekocht. Van zijn oude wilde hij wel af. Op een bierviltje hebben we uitgerekend dat we nog wel iets over zouden houden als Van der Kaap zijn Datsun weer verkocht en we van dat geld het BMW-zijspan van Jaap zouden kopen. Zijspanracen konden we samen doen en het paste veel beter bij ons budget. Dus dat hebben we maar gedaan. Ik heb hiervoor wel toestemming gevraagd aan mijn ouders, omdat ik wist dat er risico's aan verbonden waren en mijn vader hartpatiënt was. Ze zeiden geen nee. Dat was genoeg.'

JAAP GEERTS EGBERT WILDE EERST NIET

'Egbert en Johan maakten deel uit van een vriendengroep van een man of acht, negen die een paar keer per week bij mij in het café kwam. Ze zullen een jaar of twintig geweest zijn. Toen ik een sneller zijspan wilde kopen, gaf Johan aan dat hij mijn oude wel wilde overnemen om ermee te gaan racen. Voorwaarde was wel dat Egbert zou rijden. Volkomen logisch, want Egbert had er toen al gevoel voor. Als je die op een kruiwagen met een motortje zet, gaat ie al hard. Maar Egbert wilde niet, die zei: "Ik wil niet dat mijn vader door mijn toedoen iets overkomt."

Ik begreep dat wel, want ik had hetzelfde met mijn vader. Johan heeft moeite moeten doen om hem te overtuigen. Ik vind het nog altijd ontroerend dat Egbert zijn vader om toestemming heeft gevraagd. Toen hij die had, kon hij niet terug. Op een zaterdagmiddag zijn ze voor het eerst gaan testen en toen waren ze verkocht. De week erna reden ze al op het TT Circuit, waar elke zaterdagochtend vrije trainingen waren.'

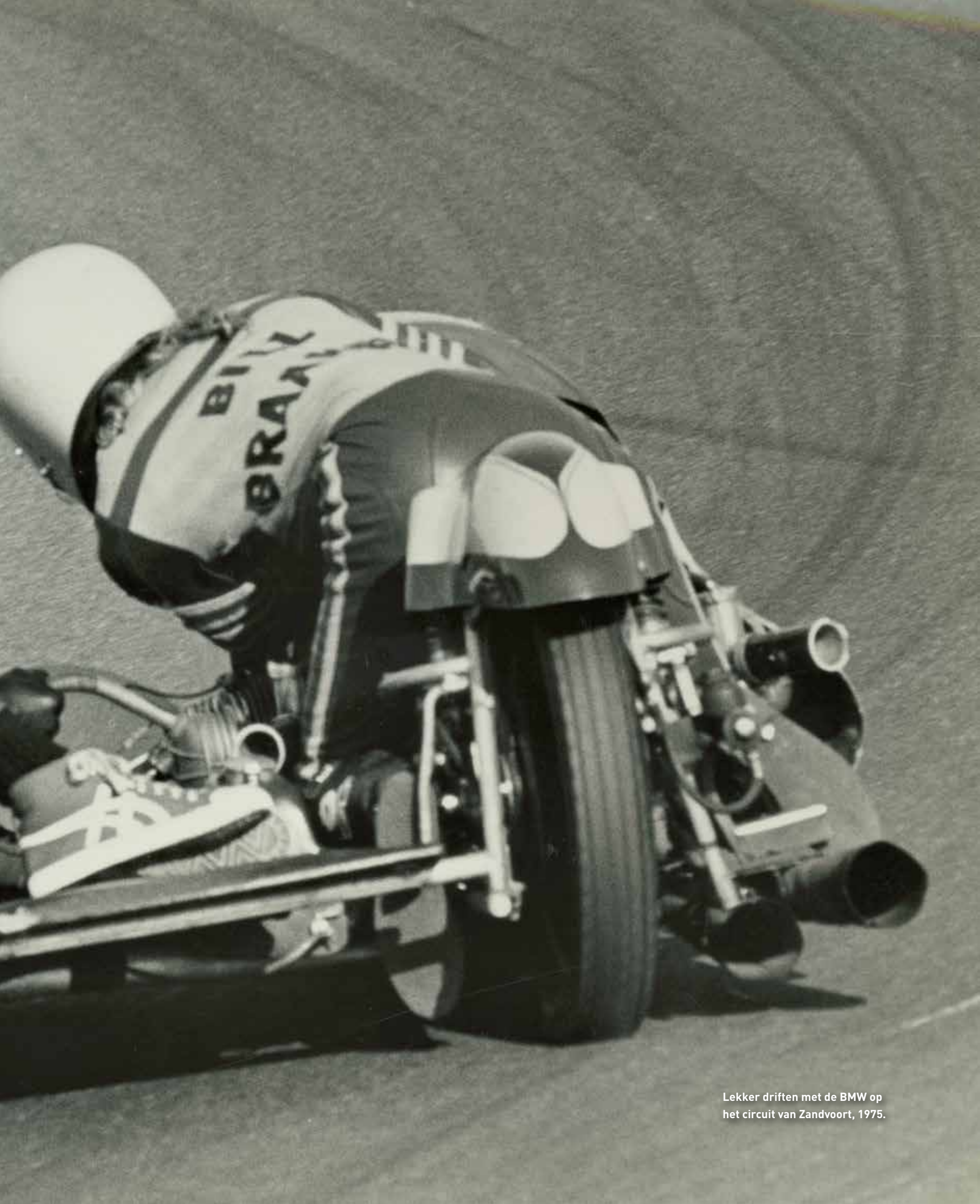
Voor hun eerste driewieler legden ze 5000 gulden op tafel (of in dit geval: op de toeg). Voor een seizoen racen waren ze 7000 gulden kwijt. Vanaf het begin was duidelijk dat Egbert zou rijden en Johan van der Kaap de bakkenist zou zijn, ook al had hij het spul betaald. 'De eerste tests gingen meteen goed', vertelt Egbert. 'We hadden niks. Ik had een pak geleend van Jan Ubels, de stroomlijn was nog niet eens gespoten. Bij wijze van test hebben we meegedaan aan een sprintwedstrijdje in Tolbert. Het beviel wel.'



SPRINTWEDSTRIJD TOLBERT 1974

Op zaterdag 19 oktober 1974 probeerde Egbert zijn machine uit bij een sprintwedstrijd van de Stichting CC-races uit Tolbert en de MTTK uit Assen, op de 1600 meter lange Auwemalaan tussen Leek en Diepswal. Het ging erom een kwart mijl (402,326 meter) zo snel mogelijk af te leggen. De bronnen met betrekking tot de uitkomst spreken elkaar tegen: in de ene eindigde Egbert als zevende, in de andere als achtste. Daaraan is de opmerking toegevoegd 'snelheid niet gemeten'. Over de tijd is wel eenduidigheid: Egbert legde de 402,326 meter af in 20,967 seconden. Dat was eerder een race tegen de kalender dan een race tegen de klok... Ter illustratie: Jaap Geerts werd met bakkenist Jan van Veen vijfde bij de 'driewielers specials' met een tijd van 14,475.





Lekker driften met de BMW op
het circuit van Zandvoort, 1975.

EEN GOUDEN SPAN

Na de overwinning op Silverstone in 1982 is de
ban gebroken. Nu Egbert Streuer en Bernard
Schnieders weten dat ze kunnen winnen, leggen
ze de lat hoger: ze gaan voor de wereldtitel.

Die behalen ze drie keer, in 1984, 1985 en 1986.

Streuer/Schnieders wordt een begrip.

Champagne na de zege tijdens de
Grote Prijs van Duitsland in 1984.

Zonder grote woorden, maar met grote plannen begon Egbert aan het nieuwe seizoen. De lessen van 1982 nam hij ter harte. 'Biland had zes GP's gewonnen en Schwärzel niet één, maar die werd toch kampioen, omdat hij simpelweg in elke wedstrijd punten pakte', blikt Egbert terug. 'We werden in '82 vierde met eigenlijk maar twee goede resultaten – Francorchamps en Silverstone – terwijl we twee jaar daarvoor vierde werden door regelmaat, met maar één derde plek. Door pech zijn we minimaal twee overwinningen misgelopen. Het was dus een kwestie van proberen die risico's te beperken, door aan de betrouwbaarheid te werken.

'We wisten nu dat we het konden en wat er moest gebeuren om wedstrijden te winnen. Die eerste overwinning heeft alles gemakkelijker gemaakt. Dat was wel echt een mijlpaal, een grens die we over moesten. Het werd leuker, het ging beter, ik durfde dat ding net iets harder in een bocht te gooien.'

In de eerste wedstrijden van 1983 had Egbert het gevoel dat het werk van de winter wel eens goed zou kunnen uitpakken. In Zandvoort en Assen won hij overtuigend, maar dat gaf nog geen goed beeld, omdat er nauwelijks tegenstand was. In de Grand Prix van Frankrijk op Le Mans bleek dat wel, alleen gebeurde er weer iets waar Egbert geen invloed op had: rijdend op een tweede plaats werd hij door een achterblijver die niet goed oplette midscheeps geramd. Het span tolde drie keer om de as vooraleer in de hekken tot stilstand te komen. De schade was aanzienlijk.

ONVERWACHTE ZEGE

Daarna sloeg de vertwijfeling toe. In *Het Parool*, voorafgaand aan de GP van Duitsland, zei Egbert: 'Hoewel we allemaal nieuw materiaal voor dit seizoen hadden aangeschaft en de voorbereidingen optimaal leken, wil de machine niet naar behoren lopen. We hadden met de ene na de andere vastloper te kampen en konden het euvel niet vinden.'

Ook in de eerste training voor de Grand Prix op het Duitse circuit Hockenheim ging het mis: een gebroken drijfstaaf leverde een schadepost van 6000 gulden op. In het enige bruikbare motorblok dat nog over was, werden andere carburateurs gezet – tegen het advies van andere kenners in en dus best een gok – en daarmee reed Egbert in de regen naar de derde startplaats. 'Een gelukje dat het regende. Dan is sturen belangrijker dan vermogen.'

Ook in de race regende het en Egbert kon na een goede start al snel een tweede plaats veroveren. Daar had hij zich al bij neergelegd, vooral opgelucht dat de boel bleef lopen, totdat hij in de laatste ronde Rolf Biland ineens langs de kant zag staan met een kapotte machine. De tweede plaats werd een eerste plaats: de tweede overwinning was in *the pocket*!



ROELOF HOEKMAN EGBERT ZEI GEEN WOORD

'Als verslaggever van het *Nieuwsblad van het Noorden* werkte ik ook voor de *Gemeenschappelijke Pers Dienst*. Daarom was Egbert extra belangrijk, vooral vanaf die eerste overwinning in 1982.

Het leek de krant wel leuk als ik een keer een heel Grand Prix-weekend met Egbert en Bernard mee zou gaan, als onderdeel van het team, om een reportage van binnenuit te maken.

Hockenheim lag het meeste voor de hand: dat was niet zo ver weg. Egbert vond het meteen prima; ik had niet gedacht dat het zo makkelijk zou zijn. Op donderdagochtend moest ik me melden bij Egbert thuis in de Reigerstraat in Assen. Daar vandaan reden we met het busje naar Duitsland, met zijn drieën. Egbert en Bernard reden om beurten. Als de één reed, lag de ander op de achterbank te pitten. Ergens in Duitsland – Bernard reed – hebben we een afslag gemist. Uren omgereden. Pas midden in de nacht kwamen we aan op Hockenheim.

Als onderdeel van het team mocht ik overal bij zijn. Dat was heel bijzonder, want je beleeft de spanning, de stress, maar ook de onderlinge vriendschap en het vertrouwen. Wat erg opviel, was dat Egbert onder alle omstandigheden de baas was. Hij nam alle beslissingen, stuurde alles en iedereen aan, maar zonder autoritair te zijn. Er gebeurde niets zonder dat hij het wist. Hij zag ook alles: een dopje dat scheef op het remvloeistofreservoir zat, een wiel dat verkeerd om was gemonteerd.

Het meest bijzondere moment was het laatste uur voor de race. Terwijl de monteurs nog volop aan het werk waren, zat Egbert in de caravan zonder een woord te zeggen, met zijn benen op tafel en zijn ogen dicht, en rende Bernard als een kip zonder kop kettingrokend heen en weer. Die was zo nerveus dat het wat hem betreft net zo lief niet had mogen doorgaan – dat zei hij ook: "Laat het maar niet doorgaan".

Ik ben met mijn neus in de boter gevallen dat weekend, want die overwinning kwam totaal onverwachts. Toen we terugkwamen uit Hockenheim was alleen café Pelikaan in Assen nog open om het te vieren. Ik geloof dat we het nog net niet licht hebben zien worden. Vraag me niet hoe en wanneer ik thuisgekomen ben.'



Boven: Roelof Hoekman en Karin zijn getuigen van een gedenkwaardige zege.

Links: Nadat Rolf Biland en Kurt Waltisperg 500 meter voor de finish zijn uitgevallen, kunnen Egbert en Bernard een 'Lucky-zege' vieren.

KONING VAN ASSEN



Met drie wereldtitels op zak heeft Egbert Streuer

nog maar één wens: de TT van Assen winnen.

Dat lukt in 1987. Het magische duo Streuer/

Schnieders valt echter uiteen en er komen

andere bakkenisten, met wie Egbert zowaar

nóg twee keer wint in Assen. Maar ondertussen

verandert er veel. Te veel.

In 1991 wint Streuer voor de tweede keer de TT van Assen, deze keer met Peter Brown als passagier.

De perfectie, en dus de winst, zat in de details. Maar om tot die perfectie te komen, moest je wel experimenteren en dat betekende risico's nemen. Rolf Biland en Alain Michel waren in 1986 al afgestapt van de conventionele Yamaha 500cc-tweetaktmotorblokken, waaraan sinds 1980 eigenlijk niets meer was veranderd, en ook Steve Webster had die overstap gemaakt. Het materiaal dat Krauser maakte, was feitelijk een kopie, maar met aluminium carter. 'Dat is degelijker, maar wel tien kilo zwaarder', legt Egbert uit. 'Het voordeel van het één doe je teniet met het ander. Ik zag er de zin niet van in.'

Egbert besloot het in de winter van 1986/'87 anders aan te pakken en het zelf te doen. 'Door het inlaatsysteem te veranderen en membranen op de cilinders te zetten, pakt ie makkelijker het vermogen op van onderuit, bij lagere toeren, en geeft ie iets meer topvermogen. Het voordeel van membraangestuurde inlaten is een betere cilindervulling dan met zuigergestuurde. Krauser kon die membranen er gelijk in gieten en dat was inderdaad makkelijker, maar ik deed het liever op mijn manier, want alles om het Yamaha-blok heen en de draaiende delen waren doorontwikkeld en betrouwbaar.' Om dat zelf te kunnen maken riep Egbert de hulp in van Rienus Dorgelo, een oud-coureur die meer lol haalde uit de techniek dan uit het racen en van wie Egbert had gehoord dat hij alles kon maken.

RIENUS DORGELO TIJD NODIG VOOR IDEEËN VAN EGBERT

'Ik maakte mijn eigen spullen en gaandeweg ben ik ook steeds meer voor anderen gaan maken. Delen voor motorblokken, asjes, tandwielen, dat spul. Voor Jan Eggens uit Assen had ik een tweecilinder 125cc-blok gemaakt. Egbert had daarvan gehoord en belde me eind 1986 op. Ik was eigenlijk net van plan om met de hele handel te stoppen, maar als Streuer belt, hoor je hem toch even aan. "Laat maar eens zien wat je wilt en dan kijk ik wel of ik het kan maken."

De Yamaha-blokken waren zuigergestuurd, maar Egbert wilde ze met een membraaninlaat. Dat is een heel ander systeem. Je moet zo'n motor dan eigenlijk helemaal verbouwen. Dat kan wel – in de cross werd al geëxperimenteerd met dat soort dingen, en ik had al eens zoiets gemaakt met één cilinder – en eigenlijk stelt het niet zo heel veel voor, maar je moet er wel goed over nadenken. Dat is altijd met Egbert: hij heeft veel goede ideeën, maar om het te verwezenlijken heb je even nodig. Ik heb kamertjes in het blok ingefreesd, er een plaat op gezet met gietstukjes en daarin moest het membraan passen. Uiteindelijk hebben we wel een stuk of tien, twaalf van die blokken gemaakt.'

Behalve voor Egbert maakte Dorgelo die onderdelen ook voor de nummer 2-combinatie van Nederland, Theo van Kempen/Geral de Haas, die aan het Team Streuer waren toegevoegd. Zij reden met hetzelfde materiaal en konden dus ook mee testen. Egbert hoefde zo niet alle risico's van experimenteren in zijn eentje te dragen. 'We konden die Krauser-blokken niet eens aanschaffen, als ik dat al gewild had', zegt Egbert. 'Die dingen kostten bijna een halve ton en we zouden er minimaal vijf nodig hebben: twee voor mij, twee voor Van Kempen en eentje voor de testbank.'



Boven: Egbert op zijn eigen proefbank op zoek naar pk's.
Onder: Rienus Dorgelo tekende en maakte heel veel speciale onderdelen voor Streuers motoren.

COLOFON

Deze publicatie verschijnt ter gelegenheid van de tentoonstelling *Egbert Streuer: Nederlands meest succesvolle wegracecoureur* in het Drents Museum, Assen van 10 februari tot 1 september 2019.

Dit is deel 3 in de serie publicaties over Drentse biografieën in het Drents Museum, Assen. Eerder verschenen:

- Window of my eyes: 75 jaar 'Cuby' Harry Muskee (2016)
- De zaak Vermaning: Over een markant amateurarcheoloog in Drenthe (2018)

Tekst: Natascha Kayser
Beeld: Henk Keulemans
Projectcoördinatie: Mariska de Bone
Vormgeving: Peggy Osinga, Osingadesign Amsterdam

Uitgave
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com
i.s.m. Drents Museum, Assen
info@drentsmuseum.nl
www.drentsmuseum.nl

© 2019 WBOOKS / Drents Museum / de auteurs

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot het beeldmateriaal volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

© c/o Pictoright Amsterdam 2019.

ISBN 978 94 625 8323 8
NUR 693

Hoofdsponsors



Hoofdsponsor tentoonstelling



Sponsors tentoonstelling



PRINS BERNHARD
CULTUURFONDS



Subsidiegever

provincie Drenthe

Begunstigers



Samenwerkingspartners





Drie keer wereldkampioen, tweeëntwintig Grand Prix-overwinningen, elf keer Nederlands kampioen en de enige Nederlander die twee keer de TT van Assen op zijn naam wist te schrijven. Egbert Streuer (geboren in Assen, 1954) is onbetwist de succesvolste wegracecoureur van ons land. Dit boek vertelt het verhaal van de Drentse zijspancoureur in boeiende interviews en een groot aantal unieke foto's.

