

Clubblad 't Oetje  
verschijnt om de  
twee maanden.

Redactie  
Jolanda Willems  
Jacqueline Hubers  
Henrie Linders  
Marcel Hermans

Bestuur MCC St. Antonis  
Voorzitter  
Bas Peters Zandseveldweg 29  
5845 CG St. Antonis  
1<sup>e</sup> secretaris  
Gert-Jan Kroef Anthoniuspark 3  
5848 BN St. Antonis  
2<sup>e</sup> secretaris  
Andrew Thijssen Burg. Goossensstr.11  
5845 AP St. Antonis  
Penningmeester  
Erik van Rosseel Vlagberg 10  
5845 EC St. Antonis  
Bestuursleden  
Henny Linders Kerkveld 7  
5846 AL Ledeacker  
Frank Kersten Past. Nijevaertstr.16  
5845 BN St. Antonis  
Jan-Pieter Moors Dekens Molenastr.11  
5845 AH St. Antonis  
Karel van de Bolt Dorpestr.14a  
5446 AN Wanroij  
Kees van Tienen Past. v. Delftlaan 4  
5845 AJ St. Antonis

Ievenementencommissie  
Jan Hubers  
Marc Vernooij  
Karel van de Bolt  
Kees van Tienen  
Andrew Thijssen  
Ben Vollenberg  
Peter van Haren

Technische commissie  
Jan-Pieter Moors  
Jan Hubers  
Karel van de Bolt  
Kees van Tienen  
Paul Sesink

De seningen afgedrukt in het clubblad  
behoeven niet die van het bestuur en  
de redactie te zijn.

#### VOORWOORD

Hier hebt U alweer het tweede clubblad van MCC St. Antonis. In ons prille bestaan zijn we er toch in geslaagd om U enige tijd te boeien aan ons blad. De inhoud ervan loopt sterk uiteen, maar bestaat grotendeels uit motorsportnieuws. Het ligt in onze bedoeling om enkele vaste rubrieken op te nemen in ons blad, zoals de rubriek MCC-Roddeels. Hierin staan kleine leuke interessante dingen, die zich binnen onze club afgespeeld hebben. Verder zal de gehele linkerkzijde van de eerste pagina gewijd zijn aan een opsomming van de namen en adressen van de medewerkers van onze club. Verder bestaat deze pagina uit een voorwoord en een inhoudsopgave. Zoals U begrijpt is er veel tijd en werk voor nodig om dit blad interessant en op tijd aan te bieden. Wij zouden het daarom zeer op prijs stellen als U iets leuks in ons blad weet te vermelden. Zoals bijvoorbeeld in de rubriek de MCC-Roddeels. Mocht U tevens op- of aanmerkingen hebben omtrent de opzet en inhoud van ons blad, dan zouden wij die graag willen horen. Veel leesplezier...

#### INHOUD

Uitactien eerste toertocht  
Oude Glorie  
Verslag eerste toertocht (2x)  
Interview met Kees Aben  
Verslag Solas-race  
Eenkele wedstrijdverslagen  
Voortuiflijk weggrace-seizoen

OPENTING WAART KUNST. De proefrit van 16 maart 1986.

De winterslaap uithebbende en het betere weer lokte diverse bestuurs- en evenementscommissie-leden en hun troeteldier (laat ik nou in 't eerste clubblad denken dat Jos Aerts daarvoor bedoelde?) van stads en helen. Naast het betere weer was er ook de bittere noodzaak die daartoe leidde. Er was immers de eerste toertocht op land en dan kun je het eindverantwoordelijken je niet veroorloven dat er iets misgaat. Dus afgesproken dat we zondag 16 maart 1986 2.00 uur uiterlijk vanaf de Brink vertrekken voor een proefrit. Neesten hadden in de gaten dat hier 's middags 2.00 (14.00)uur werd bedoeld. Echter één persoon, waarvan we zeker wisten dat ie ook mee zou gaan, ontbrak. Waarschijnlijk eentje die gewend is 'snachts afspreken te maken. Gelukkig woort ie dichtbij de Brink, dus zijn twee "verlozers" kijken wat er aan de hand was. Lag ie misschien nog in bed of kon ie zijn (nieuwe) pak niet aankrijgen. Niets van dat alles. Hij bleef was zijn troeteldier nog aan het verzorgen en had niet in de gaten dat het al zo laat was. "Nu die hebben ze in den Boech het liefste" is een bekend gezegde in deze omtreien. Maar omdat het de eerste en hopelijk ook de laatste keer was werd het hem vergeven en bronden we weg.

En ouder echtpaar reed voorop. De route stond op de kaart en was dus geraldelijk gevonden. Wat echter van tevoren niet gezegd was, was dat dit ook direct al een buitenlandse tocht zou zijn. HELSWAL NAAR BELGIE. Meteen eens in een Belgisch kroegje geprobeerd hoever je met Belgen kunt gaan. Ik zeg u: "heel ver, want je kunt er met Nederlands geld betalen." Wel was die Belg bang dat een van onze medeweggebruikers vanwege zijn lengte het plafond van zijn kroeg zou ruïneren. Namens heel MC hebben wij toegezegd dat als ie door blijft groeien en dit werkelijk tot roepelijkheden gaat behoren hij als schadevergoeding gratis lampen in 't plafond komt indraaien. Na een of twee lekkere koppen koffie à raison f.2.-- met chocolaatjes werd alles, maar dan ook alles, weer aangetrokken. Want toen alle kleren zo een beetje bij elkaar lagen kon je zien dat het nog lang geen zomer was en zou je gaan denken dat we bij een rijke club zijn aangesloten. Toen we alles, dus ook de helmen, weer aanhadden gingen we verder. Al gauw was er een weg-omlegging. Maar daarom niet getreurd. De tegenwoordig sordaine, jongelui reiken inmiddels voorop. Een fluitje van een cent als er nog bordjes staan. Want plotsklaps was de naam gewijzigd in Trossandri-route. Ween, dat was niet gepland, maar we stonden aan de snelweg 'Ambrven-..... en hadden we dus blijkbaar een Koppen-bordje gemist. En 't werd al later. En frasier. En voor sommigen zat rooster met 't eten te wachten. En sommigen wisten dat de disco normale tijd openging en sommigen moesten daags erna op de normale tijd gaan werken. En alle andere argumenten van dit soort leidde tot het democratisch besluit we rijden de eenvoudigste weg naar huis. Dat is vlipper gezegd dan opdoen. Want een notorieke storing gooide roet in 't eten. Gelukkig (eigenlijk mag je dit woord in dit verband niet gebruiken) overleefde het een lid van de technische commissie. Helaas (en dit woord is hier wel op zijn plaats) kon het niet ter plekke verholpen worden. Dus onder zware ondersteuning van enkele mede-reizigers werd er bij een wat groot uitgevallen camping (voornamelijk Helvaal) gezocht op de hulp die de roet oing halen. De roddende engel bewees naar weer eens dat je aan crossers veel plezier kunt beleven. Immers hij had een aanhangertje speciaal ingericht voor het vervoer van motoren, wat toch wel een erg lange wandeltocht van Helvaal naar St. Antonis voorkomt. Een ding is echter zeker, van wandelen half maart 's avonds 1/2 9 wordt je warmer als achter op de motor.

Daaronder slot dit devies: "neem koffie en brood mee in uw valies".

En willen bij ons 25-jarig jubileum met de club echt Parijs-Dakar rijden: vanaf vandaag, VAN KOSTEN.



#### GRAND PRIX MOTOCROSS 125 CC TE MILL.

Zondag 13 April werd op de Kullien in Mill de Grand Prix motocross 125 cc verreden. De wedstrijd werd een Nederlands onderonsje, want de eerste twee plaatsen in de eindstand werden bezet door de 18-jarige talenten Dave Strijbos en John den Berk. Brons was 'er voor de wereldkampioen uit Finland, Pekka Vehkonen. Voor de aanvang van deze wedstrijd keken Dave Strijbos en John den Berk tegen een hopeloze achterstand, want een week eerder hadden ze met veel pech te kampen gehad in Frankrijk. Strijbos viel daar twee keer uit met een afgelopen ketting en den Berk viel een keer uit met een uiteen gespatte koppeling. De tweede manche werd is slechts zevende.

Het beloofde dus zeer spannend te worden in Mill, want er was een hoop goed te maken. De beide Hollanders rijden dit jaar alleen maar voor de titel en moesten daardoor hoog scoren om niet nog een grotere achterstand op te lopen. Dat veel mensen hiervan getuige wilden zijn bleek wel uit het aantal toeschouwers, nl. ruim 11.000. Het was er daardoor zeer gezellig. Tijdens de tijdstraining bleek al dat er veel Hollanders punten konden scoren in het Millse zand. Negen van de tien Hollanders hadden zich gekwalificeerd voor deze wedstrijd en ze konden allemaal voor aan het starthek staan. Het kon daardoor gebeuren dat er door een minder bekende Hollander kopstart werd genomen, nl. Eric Stuurman. Den Berk en Strijbos stoven al snel voorbij en tussen deze beiden ontstond een titanengevecht.



een beeld uit de eerste manche met nr.5 den Berk als koploper, gevolgd door nr.2 Dave Strijbos.

Ze jaagden elkaar zo op dat de derde man Pekka Vehkonen op bijna twee minuten achterstand werd gereden. Strijbos had bijna de gehele wedstrijd aan het achterwiel van den Berk gereden, maar in de laatste tien minuten ging ie in de aanval. Moeiteloos stooft ie voorbij en bouwde nog een vijftal seconden voorsprong uit op den Berk. Verder scoorden nog een vijftal andere Hollanders punten, zodat het een Hollandse aangelegenheid was. De tweede manche leverde een kopstart op voor Pekka Vehkonen, maar al in de beginfase van de wedstrijd werd ie voorbij gestoven door Strijbos. Deze bouwde een riante voorsprong uit.



een beeld uit de tweede manche met wereldkampioen Vehkonen, nr.1 gevolgd door John den Berk.

De mooiste strijd werd geleverd door de beide heren hierboven op de foto. Den Berk sprong Vehkonen op een schans voorbij en werd dus tweede. Wedersom behaalden vijf Hollanders punten.

Na de Italiaanse Grand Prix van 20 April, waar Strijbos en den Berk wederom veel inlijpen op Vehkoren, kan de volgende tussenstand opgemaakt worden:

1. Vehkoren (Finland, Cagiva) 92p 2.  
Dave Strijbos (Nederland, Cagiva) 74p.  
3. John den Berk (Nederland, Yamaha) 69p.  
4. Arto Pantilla (Finland, KTM) 67 p.  
5. Mika Kouki (Finland, Yamaha) 65p.

WK stand 250cc motocross na twee wedstrijden:

1. Jacky Vinard F 69p. 2. Peter Hansson S 51p. 3. Gerrit Jan van Soeren NL 50p.  
4. Michele Rinaldi I 43p. 5. Dave Watson GB 39p. 6. Leo Coobee NL 29p. 14.  
Johnny Verrijst NL 17p. 15. Henk van Mierlo NL 15p.

#### VOORUITBLIK GRANDPRIX WEGRACESEIZEN.

Op 4 Mei gaat in Jarana (Spanje) officieel het wegraceseizoen van start. Eindelijk dus, want het was alweer acht maanden geleden dat we van een wegrace kender genieten. Dit komt doordat de Zuidafrikaanse Grand Prix werd weggeschraapt van de lijst. Nederland is goed vertegenwoordigd in de 80cc klasse met Hans Spaan, Jon van Dongen, Theo Tisser en onze streekgenoot en ex-wereldkampioen Henk van Kessel. De Nederlandse inbreng in de 125 en 250cc klassen is zeer gering. De Nederlandse inbreng in de korongklasse komt in de persoon van Boet van Dulmen. Samen met zijn teengenoot Henk van der Mark probeert ie zo hoog mogelijk te eindigen. De zijspanklasse is door Nederland zeer goed vertegenwoordigd. Tweevoudig wereldkampioen Egbert Streuer en Bernard Schnieders moeten hun titel wederom verdedigen. Streuer brengt wederom een gloednieuwe LCR Yamaha aan de start. Zijn grootste concurrenten daarentegen rijden op een eigen ontwerp, nl. een Krauser. Deze worden bestuurd door Rolf Biland/Kurt Waltisberg en Alain Michel/Jean-Marc Fresc. Eerstgenoemde is de eeuwige rival van de Hollandse combinatie, getuige de TT-races van de afgelopen jaren. Streuer vertrouwt nog steeds op z'n betrouwbare Yamaha blokken terwijl Biland en Michel op de experimentele Krauser rondblazen. Of dit gunstigt komt voor Streuer moet dit jaar bewezen worden, maar een feit is wel dat Biland vorig jaar meerdere malen uitviel met technische problemen en zodoende niet verder kwam dan een derde plaats. Michel en Fresc draaiden vorig jaar zeer slecht en hopen dit jaar op de ereplaatsen te

rijden. Dit komt alleen de spanning ten goede omdat we een oude bekende missen op de wedstrijden dit jaar. Werner Schwärzel heeft definitief zijn heles aan de kapstok gehangen omdat ie z'n zaakjes financieel niet rond kon krijgen. Nog een Nederlandse combinatie zal dit jaar aan alle starts verschijnen, nl. Theo van Kempen en Balij de Haan. Deze hebben veel onderdelen gekregen van de reeds gestopte Yab Van rijder, Hein van Drie.

De koningsklasse, de 500cc, wordt dit jaar uitermate spannend. Maar liefst elf rijders beschikken over hoogwaardig fabrieksmateriaal. De titelverdediger, Freddie Spencer is dit jaar wel de favoriet, maar omdat ie nog geen wedstrijd gereden heeft dit jaar en omdat ie zijn vriendin verlaten heeft, zal hij toch eerst z'n wedstrijden terug moeten krijgen. Gedachte tegenstand krijgt ie natuurlijk van Eddie Lawson. Deze heeft al meerdere wedstrijden gereden dit jaar, zoals in Daytona. Verder zullen Randy Mamola en Mike Baldwin op echte Yamaha fabrieksmotoren aanwaken onder leiding van ex-wereldkampioen Kenny Roberts, ook al verlaten door z'n vrouw. Wayne Gardner stapt op precies dezelfde fietsen rond als Spencer, maar bij trainingen is gebleken dat ie nog flink moet wennen aan de viercilinders. Vergest de Franse outsiders Cristian Sarron en Raymond Roche niet. De 250 cc klasse wordt misschien wel een Duits onderonsje. Toni Wang beschikt over topmateriaal en Martin Wimmer is opgenomen in het Yamaha-Marlboro fabrieksteam. Verder zal Manfred Herweg op z'n zelfgeprepareerde Aprilia menig duel aan gaan met bijv. Reinhold Roth.



## SOLEX-RACE SINT-MICHELSEGESTEL

Op zondag 6 April werd in Sint-Michielsegestel een 3 uren Solex race georganiseerd. Er waren 2 aparte klassen, nl. de standaard en de speciala. Gereden werd op een speciaal geprepareerd circuit midden in de kern van het dorp, dwars door een woonwijk en langs een speelweide. Het circuit bestond voornamelijk uit linkse bochten, een aparte pittstraat waar getankt moest worden en een echte chicane.



geen kopstart maar close-racing in een groepje achterop geraakte rijders.



tankstop halverwege de wedstrijd

Het was voor mij de eerste keer, dat ik aan zo'n race deelnam. Met een geleende helm, bril, lederen jas en Solex kwam ik geheel onervaren aan de start. Ik kwam er al snel achter dat ik veel snelheid tekort kwam, want ik werd van alle kanten voorbij gereden. Ik had ingeschreven bij de zogenaamde standaardklasse, maar de meeste reden met speciala. Deze hadden soms een topsnelheid van naar liefst 50 km/uur. Mijn belangrijkste doel werd daarom al snel om de race tot een goed einde te brengen. Dat lukte inderdaad, maar ik was blij dat de race afgelopen was. Irie uur aan een stuk rijden valt niet mee op

zo'n heilhard zadel. De publieke belangstelling was ook niet opzeggend, ongeveer 800 man. Het was daaronder een gezellig sfeertje, het was voor mij beslist niet de laatste Solexrace want ik vond het een leuke ervaring om mijn krachten te meten met anderen in wedstrijdverband. Het mooiste was toch wel de deelname van enkele heuse kleine wegrijders, voorzien van een opgevoerd blok. Evenzo een replica van de BMW motorfiets, waaraan Gaston Bahier zoveel succes mee boekt in de rally Parijs-Dakar, gespoten in de Marlboro kleuren.



over publieke belangstelling vanuit onze club had ik ook niet te klagen.

Marcel Hermans.

## Eerste Toertocht 1986



Eindelijk was het dan zover, onze all-overnachts officiële lang geplande toertocht "De Kemperroute" werd verreden. Dit gebeurde op zondag 20 april. Omtrent 11 uur 's ochtends stond de linie vol met motors. De optocht was ondanks de weersomkering van Jan Heilboer toch vrij goed. Er waren namelijk 26 motorrijders, die even hun geladen te hebben werden er enkele groepsfoto's gemaakt, en nog wel vlak voor de berik, die toevallig net uit was zodat we meteen veel belangstelling hadden.

Met veel volharding gingen we richting helling waar de Kemperroute begon. Na +/- 70 km. gereden te hebben door kleine dorpjes en bossen kregen we zin in koffie. De warme innidkels die ons gepasseerden werden door een vriendelijke Belg ontvangen in zijn café. Terwijl wij binnen van de warme genoten, brachten buiten de eerste druppels te vallen.



Das toen we verder gingen met de tocht, hees bijna iedereen zich in regenkleding. Wel enkele maal gingen we toch verder. Na een heel eind door de regen te hebben gereden, moest er een heet getakt worden. Hier besloffen we om in Vossen, waar we inmiddels waren aangekomen, naar het plaatselijke pannenkoekenhuis te gaan. Dit was inmiddels om 14.30 uur geworden en dus vele zaken begonnen te smelten. Het personeel van dit huis maakte meteen helemaal overstuur toen de grote groep hongerlijders aan zag en kwam.  
Ondanks dat Huize X (naam bij redactie bekend) zo ongehoord was, was de tocht

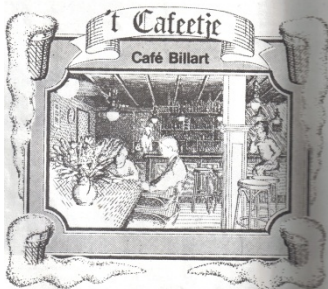
dining toch vrij vlot. Nadat we lekker geopen hadden, haken we door het raam en zagen dat het opgehouden was met zachtjes te regenen (DUS HIEEL WIND). Zodat we naar besloten om de kortste weg naar huis te nemen. In aparte groepen reden we razendsnel over de snelweg naar 't Cafeetje. Daar aangekomen kregen we allemaal BRANTJE een warme kop koffie van het huis (nog bedankt!).

Na een beetje bijgekomen te zijn kregen we allemaal een leuk aandenken. Namelijk een kaartje met daarop het beeldwerk van de club en de tekst: "Eerste Toertocht M.C.C. St. Antikalis 20 april 1996". Ondanks het slechte weer was het toch een leuke en gezellige dag. We verheugen ons alweer op de tweede toertocht.

TOT DE VOLGENDE KEER.

ANITA & JACQUELINE.

ELKE EERSTE VRIJDAG VAN ELKE MAAND HOUDEN WE HIER ONZE CLUBAVOND.





# Historie S.M.C.

St. Antonis is voor velen beter bekend als Sint Tunnis en om z'n unieke uitgaansgelegenheden, alsmede het jaarlijks terugkerende internationale pinktervolleybaltoernooi. Het kerkplein, de Brink, is een grote rustige grasmat met bomen gezond. Inde kerk is een van de mooiste kruiswegen van deze tijd geschilderd.

Jaren geleden werd hier de eerste stap ondernomen, die dit peeldorp wereldwijd bekendheid zou opleveren. Op 6 Mei 1947 werd er namelijk een motorclubje opgericht, genaamd S.M.C. St. Antonis. Met gemiddeld 25 leden groeide men uit tot een club, die Sint Tunnis zelfs in Japan en achter het ijzeren gordijn bekend in de oren deed rinkken.

Een van de peetvaders van deze club is ongetwijfeld Koos Ahen. Het was een groot genoeg om een afspraak te maken met deze 68-jarige man, die in hart en nieren bezeten is van de motorsport.

Aangekomen bij de bromfiets- en rijwielzaak, die inmiddels door zijn zoon Theo is overgenomen, kwamen we tot de ontdekking dat Koos zich al uren van te voren had voorbereid op ons bezoek. De hele huiskamer lag vol met informatie, die Koos de afgelopen 30 jaar bij elkaar gespaard heeft.

Plaatsgenomen achter de tafel en onder genot van een lekker bakje koffie, gezet door zijn vrouw Gien, kwam ons gesprek geleidelijk op gang.

M.H. De eerste en meest logische vraag is natuurlijk hoe je met de motorsport in aanraking bent gekomen?

K.A. Ik denk dat het een aangeboren ziekte is geweest, want het was al op zeer jonge leeftijd merkbaar. Toendertijd had ik al een sleutelruimte op de eerste verdieping van ons huis waar tegenwoordig Toon van Haren woont. Ik herinner me nog dat ik op mijn tiende jaar al een motorfiets uit elkaar haalde. Als ik om 12 uur van school kwam, schoot ik zo snel mogelijk naar boven om aan mijn motor te sleutelen. Ik had geen tijd om te eten en ik kwam menigmaal te laat op school omdat ik zo intensief met de motor bezig was geweest.

M.H. Wanneer heb je het rijbewijs gehaald?

K.A. Op mijn zestiende jaar heb ik mijn rijbewijs gehaald. Ik moest het examen afleggen in Bozmeer. Nadat ik 200 meter gereden had en de enigste vraag van de examiner (aan welke kant van de weg moet men rijden?) goed beantwoordde met rechts, kreeg ik m'n rijbewijs.

Voor m'n zestiende jaar scheurde ik al door Sint Tunnis en dat leverde me al een proces-verbaal op van de marechaussee. Ook m'n voorren werkte niet.

M.H. Wanneer werd de eerste motorcrosswedstrijd in Nederland verreden?

K.A. Na even diep nadenken zet Kooze z'n verhaal voort. Het is eigenlijk moeilijk te zeggen, want er wordt al zeer lang gecroast. In het begin reed men gewoon met originele wegmotoren in het terrein. Langzamerhand ging men bepaalde onderdelen veranderen of verwijderen. Ik denk dat de eerste officiële motorcross in Duinreel bij Den Haag verreden werd. Dat moet omstreeks 1935 zijn geweest.

M.H. Wanneer werd de S.M.C.St.Anthonis opgericht en wie zat er in het bestuur?

K.A. De motorclub is opgericht op 6 Mei 1947. De voorzitter was Harris Goossens, zoon van de toenmalige burgemeester. De vice-voorzitter was Jan Theunissen, de penningmeester was Driekus Schut, ikzelf was secretaris en bestuurslid was Theo Vloet. We hebben gemiddeld 25 leden gehad met uitachtieters van 30 leden.

M.H. Wanneer werd de eerste cross op het circuit de hoof georganiseerd en hoe verliepen de eerste jaren?

K.A. In september 1947 werd de eerste cross georganiseerd in samenwerking met de middenstandsvereniging. Afgesproken werd dat bij eventuele winst de helft naar de motorclub en de andere helft naar de middenstandsvereniging ging. Er kwamen ongeveer 1400 man op af. De entreeprijs was vastgesteld op een gulden. De onkosten waren f365,-. We beurden dus ieder ongeveer f500,-. Het tweede jaar verliep niet zo succesvol. Een achttal renners eisten f25,- startgeld en er kwamen maar 1000 toeschouwers. Toch werd er nog winst gemaakt, nl. f8,57. De daaropvolgende jaren kwamen er ongeveer 4000 man publiek. In 1952 kwamen de eerste buitenlanders aan de start. Ondanks het slechte weer was er toch nog veel publiek. In 1953 ging men naar 8000 man, een aantal dat in 1954 werd verdubbeld. 1955 was een jaar dat me nog vers in het geheugen ligt. 's Morgens lag de sneeuw nog op de daken, het was guur weer en de voorzitter was in rep en roer. Desondanks hadden veel mensen de weg naar Sint Tunnis gevonden. De meesten kwamen ook nog per motor, iets wat men tegenwoordig niet meer kan indenken, uitgezonderd de TT van Assen dan.

M.H. Werden er in de beginjaren alleen maar motorcrosswedstrijden georganiseerd?

K.A. Nee, in het begin organiseerden we ook oriëntatieritten. We hebben zelfs weleens behendigheidswedstrijden georganiseerd op het voetbalveld. Ook hebben we weleens een bromfietswedstrijd georganiseerd in 1953. De cylinderinhoud mocht niet meer bedragen dan 50 cc. De wedstrijd werd gewonnen door Willy van Gent senior uit Rotterdam (bekende motorzaak). Streekgenoten waren er ook bij zoals Bardoel en Thijs uit Oploo.

M.H. We hebben het nog steeds over het organisatorisch vlak gehad, maar Koois is vroeger ook een gerenommeerd motorcoureur geweest. Hoe verliepen je wedstrijden?

K.A. Ik ben drie keer kampioen van Zuid-Nederland geweest, nl. in 1949, 1950 en 1951 bij de toenmalige bond, de RKZAMB.

Ik had de motorfiets helemaal zelf opgebouwd. Het bestond uit een 125 cc Velliers blok dat ik behoorlijk gekieteld had. Van binnen was ie helemaal gepolijst. Achter de cilinder zat een 32 mm carburator en daarachter zat een luchtfilter van een Harley Davidson (deze was groter dan de originele). Origineel liep zo'n fiets 105 km/uur, maar nu liep ie 135 km/uur en als ik de luchtslang naar de luchtfilter eraf haalde liep ie tot over de 140 km/uur. Dit deed ik natuurlijk alleen op de weg omdat ie in het terrein anders zand vrat. Ik heb ook nog veleens onder een valse naam ingeschreven tijdens een cross te Schijndel. Ik had kopstart maar werd uiteindelijk tweede. Na afloop kreeg ik gewoon een beker en een bos bloemen en niemand vertoonde enig wantrouwen. Totaal heb ik zo'n 50 bekera gewonnen, maar de meesten zijn allemaal verdwenen.

Wist je dat men vroeger ook gewoon met de motor naar de wedstrijd toreed. Voor op het stuur hadden we de gereedschapstas vastgebonden. Aangekomen op het rennerskwartier ging de tas, de dynamo en de kentekenplaat eraf. Ik heb zelfs nooit met een achtervering gecrossat. Tegenwoordig rijden men met super moderne ecoschocksystemen.

M.H. Vind je dat er veel veranderd is in de motorsport?

K.A. Jazeker, als je bedenkt dat ze tegenwoordig allemaal met grote bussen naar de wedstrijden toekomen. Vroeger moest men in weer en wind met de motor naar de wedstrijd. Als je ziet dat zo'n Dave Strijbos met een splinter-nieuwe Mercedes rondrijdt op 18 jarige leeftijd. Typisch is ook dat men al al op zeer jonge leeftijd volop meestrijd in het internationale geweld, terwijl men vroeger pas op z'n dertigste jaar op topniveau reed.



Kees Aven met z'n meestrouwe supporter, z'n vrouw Gien achter op de motor. Zo te zien allebei bezeten van de motorsport.

M.H. Wat is volgens jou de oorzaak dat het toeschouwersaantal drastisch is afgenomen de laatste jaren?

K.A. Ten eerste zijn de fabrieken de schuld. Ze hebben rijders onder contract en deze strijden enkel en alleen nog maar voor de WK punten. Wil je ze nog aantrekken voor een internationale wedstrijd vragen ze handvol geld. De laatste jaren moesten we voor een David Thorpe uit Engeland f16.000,- neertellen.

Ten tweede is ook de techniek, die de laatste jaren drastisch is verbeterd, een oorzaak. Het materiaal wordt steeds lichter en duurder. Daar vloeit uit voort dat de snelheid toeneemt. De rijders hebben nu zo'n beschermende kleding aan dat je ze nauwelijks kunt herkennen. Het moet ook wel voor de veiligheid, maar vroeger had men geen crossintegraalhelmen. Men had gewoon een pipot op de kop met twee leren flappen erlangs. Je kon de coureurs makkelijk herkennen. Je kon zien als ze begonnen te transpireren en als ze moe werden. Aan het gezicht kon men zien hoe fanatiek de rijders bezig waren. Omdat de snelheid ook niet zo hoog was, stond het publiek vlak langs de baan. Als iemand zijn favoriete rijder wilde aanmoedigen gaf ie gewoon een schouderklap. Het publiek was meer betrokken bij de rijders en de wedstrijd. Ten derde worden er tegenwoordig veel teveel wedstrijden georganiseerd.

M.H. Zijn er eigenlijk ook dieptepunten in je carrière geweest?

K.A. Een groot dieptepunt is ongetwijfeld het verliezen van mijn 3 jaar jongere broer Theo, die z'n leven verloor met z'n favoriete hobby. Theo reed in de jaren 50 voorin op de nederlandse circuits met mannen als Clyncx en Rietman. We hebben veel wedstrijden samen bezocht, maar op de dag van z'n overlijden was ik er niet bij.

M.H. Hoeveel wedstrijden hebben jullie georganiseerd?

K.A. We hebben totaal 49 wedstrijden georganiseerd en vinden het jammer dat we er geen jubileum van hebben kunnen maken. We hebben totaal 7 GP wedstrijden mogen organiseren en een Motocros des Nations. Deze laatste nam zelfs vier keer zoveel tijd in beslag dan een Grand Prix. De Motocross des Nations is een wedstrijd, waar alleen per land ingeschreven mag worden. Per land komen vier rijders aan de start. De belgen hebben veel van deze wedstrijden gewonnen, maar de laatste jaren zijn de Amerikanen toonaangevend.





Voor de zoveelste maal een kopstart voor Theo Aben.

Het meeste aantal bezoekers is 30.000 geweest waarvan 25.000 betalende.  
In 1955 werden er in Nederland maar 7 internationale wedstrijden georganiseerd (daarbij inbegrepen de GP-wedstrijden). Tegenwoordig zijn dat er meer dan 20.

Toen we vroeger een wedstrijd organiseerden mochten er twee weken ertussen en binnen een straal van 30 km geen andere wedstrijden georganiseerd worden. Een mooi voorbeeld van begin dit jaar is dat er in drie weken tijds, drie internationale wedstrijden georganiseerd werden binnen een straal van 20 km.

M.H. Volgens welingelichte bronnen ben je al zeer lang lid van de KNMV, is dat waar?

K.A. Dat klopt inderdaad, ik ben al 50 jaar lid van de KNMV en ben vorig jaar onderscheiden met een gouden speld. Vanaf 1935 ben ik al lid. Er zijn in Nederland maar zeven mensen die ooit zo'n speld hebben gekregen.

M.H. Hoe was vroeger de relatie van de motorsport met de kerk?

K.A. Men had vroeger eens per jaar een heilige mis in Elsendorp. Men

noemde dat de zogenaamde broederschap. Met de motoren reden we dan naar de kerk. Na de mis moesten we de motoren netjes in een rij zetten en werden ze ingewijd. Als wij vroeger een wedstrijd organiseerden werden er 's morgens tijdens de mis drie kaarsen aangestoken. Het heeft vermoedelijk wel vruchten afgeworpen want er zijn nooit ernstige ongelukken gebeurd op de Hoef.

M.H. Welke coureurs hebben veel indruk op je achtergelaten?

K.A. De grootste vind ik zeker Bill Nilsson uit Zweden. Hij was een tengere jongen en versloeg destijds de forse Belg Auguste Mingels. Tijdens die wedstrijd waarbij Nilsson de Belg versloeg was Kooos ook aanwezig. De Belg was zogenaamd met machinepech uitgevallen, maar Kooos had ergens in het circuit waargenomen dat Mingels z'n benzinekraantje had dichtgedraaid omdat ie de strijd niet aankon.

Ook Roger de Coster heeft veel indruk bij me achtergelaten, omdat ie twee keer als wereldkampioen werd ingehuldigd op de Hoef. Ook Heikki Nikkola heeft altijd veel strijd geleverd bij ons. Evenals Rietman, Clynck, Gerrit Wolsink en Frans Baudion.

Een man die ook veel voor Sint Tunnis heeft betekend is Frans Signans. Frans heeft tweemaal de motorcross der Azen gewonnen en de daarbij behorende overwinningskranzen hangen nu nog steeds met veel trots in z'n motorcrosszaak in Bakel. Ik weet nog dat Frans achter op de fiets met z'n vader jaarlijks z'n voetsporen op de Hoef achterliet.

M.H. Ging de tijd, die je stopte in het organiseren van de wedstrijden niet ten koste van je motorzaak?

K.A. Nee, beslist niet, want de zaak is toch altijd nummer een bij mij geweest. No, ho zegt Gien, ik dacht dat ik altijd nummer een was. Gelukkig hadden we maar een wedstrijd per jaar en soms twee. Maar aan die weken vooraf was het altijd een gekkenhuis. Er werden duizenden reclame affiches verstuurt en Kooos was vaak tot diep in de nacht bezig. Hij weet zich nog te herinneren dat ze 's nachts voor de wedstrijd weleens naar de politie in Driebergen beiden om te vragen of ze de volgende dag via de radio wilden





## Een goed debuut van St. Anthonis

Toe N.N.V.-verband gezien is de S.M.C. „St. Anthonis“ uit het gelijknamige Brabantse plaatsje nog maar een „jochie“, maar hoe een „burend“ uitgemaakt en georganiseerd moet worden, daarvan hebben ze behoorlijk kaas gepruut, zoals dat heet. Alles liep op rollietjes en het enige wat signaal gaf functionarissen zoals men gewoont had, was het weer, dat wel afweziging van flauwe aanspraken en representatie ten beste gaf. Deelnemers was er evenal van de zijde van de renners als van het publiek behoorlijke belangstelling, terwijl de zware klasse bij de seniores bevonden een internationaal flink had door de deelneming van twee Belgische ridders. Jammer was, dat naar twee toprijders, Baudouin en Ristman, volgens deelneming van een hollandsche wedstrijd hoor niet aanwezig konden zijn, maar in Joop van Heukelom en Aggie Koning hadden we twee vertegenwoordigers, die onze landgenooten uitstekend partij gaven, ook al moesten zij beiden voor de snelle Albert Cox uiteindelijk het hoofd buigen. Voor vele toeschouwers was het wederom een leernstelling, dat de laatste favoriet, Clijnk, door omstandigheden van technische aard, niet het de starters kon bakken. Zijn deelneming aan de eerstvolgende her- of starters kon bakken. Zijn deelneming aan de eerstvolgende her- of starters kon bakken. Zijn deelneming aan de eerstvolgende her- of starters kon bakken.

Na de welhaast overbodige vermelding, dat speaker Beningelienhastaria de microfoon weer bediende, greep we hier dus een gezamenlijk verslag van wat zich also Zondag j. in St. Anthonis afspeelde. Gewoontegereve grove, die lichte juristen het openingsnummer, dat een vrijwel „slagacht“ overwinning voor W. Koops uit Assen werd. Slechts de eerste drie ronden konden hij op de tweede plaats door, acht Maatsma, maar daarna kwam hij krachtig optreden, om laatste met bijna 3 minuten voorsprong op nummer twee te standden. Die nummer twee was Madema, weliswaar opgejaagd werd door Overst en later door Fersveld, maar nog genoot om zich door beide ridders van het lijf te houden. Op de vierde plaats eindigde de Amsterdamer Wroel, gevolgd door Joubert (Zimp), Overst (Assen), Kemp (Almeloo) en Vermaas (Rotterdam).

De klasse junioren liepen 125 of kenmerkde zich, wat de slagtoep betreft, door twee duels. Geheel vooraan tussen Turk en Walraven, en iets daarachter tussen Poppelars en Diepstraten. Pas na vele ronden zag Turk kans zich los te rijden en twee laatste Walraven bij een val en voertuig verpeelde, was er voor Turk geen vuilte meer aan de lucht. Het diad om de derde plaats lieft voortduren, al het dan ook, dat Poppelars een andere belager kreeg in de figuur van Kalkenhaar, die echter later weer van landstap van 2000" was Turk deze klasse, tweede werd Walraven (S.M.C.) en Poppelars eindigde zesde bij begonnen was, op de derde plaats. Na twee ronden dat Boudie (Oms), Kalkenhaar (Deventer) en de rustig, maar zeker rijdende Bass uit Capelle.

Bij de seniores tot 125 of deed Meijnen het weer eens op zijn onderwiesse manier en daarmee was de spanning om de eerste plaats al gauw verdwenen. Zelfs het duik, waarop men gebouwd had, Schram centre Meijnen, vond geen doorgang, omdat eerstgenoemde vanaf zijn vijfde plaats daar een val het opkomen voor deed oogwogen. Maar daarvoor in de plaats gaven Westerveld, H. Koops, Van Burik, F. Selling

en Vierdag n'o's spannend gevoelt ten beste, dat aller aandacht er naar uitging, wie van hem tenziet die het begeride tweede plaats kon bemachtigen.

Kent was Koops de lidellike bemster, behal Westerveld het van hem overrom. Toen ging Van Burik zich er mee bemoeien, na eerst ook van hem met Koops getogen te hebben (zie foto), en hij wist er laatste detailde belang op te leggen, al het Fr. Selling zich in de laatste ronden ook niet ontbent. Uit de achterbete was gelukkig Dick Berooy, die het benodigd nog niet verloor, te komen optreden en na een slagverocht met Koops bemachtigde hij nog de eerste plaats. De standstaf werd: 1. Meijnen (Eysink) 20W4" — 2. v. Burik (Sparta), 20W6" — 3. F. Selling (Drijluis) — 4. D. Berooy (Eysink) — 5. Koops (D.W.) — 6. Vierdag — 7. Westerveld — 8. Schellakom — 9. Longers — 10. v. d. Kley.

De zware seniores reden in twee manches, die beide gewonnen werden door de Belg Albert Cox. In de eerste manche werd hij twee achtervolgd door Koning en Van Heukelom, maar door vallen van de eerste en een gebreken vlietrekken van de tweede kwam Cox onbedreigd aan de finish. Koning, noch Van Heukelom konden in de tweede manche evenveel rekenen, maar wisten de Belg Calle achter zich te houden. Ben Olie was onfortuinnlijk toen val en een lokale hand, Wilberg daarentegen deed het zeer goed, met als resultaat, een leeuwje de en te plaats in de manches en in het standstafement, dat luidde: 1. Cox (A.B.) — 2. Koning (Tijndijk) — 3. Calle (Harvick) — 4. Wilberg (Arlic) — 5. Kerk (Harvick) — 6. Ter Avest (Vidocet) — 7. Venne (Mitschelen).



Buren: een der vele duels bij de lichte seniores. Voorop Koops, gevolgd door Van Burik. Links: Koning was de beste Belander bij de zware seniores.



# Oude Glorie

Foto boven: Ons oudste clublid is Martien Thijssen uit Sint Anthonis, inmiddels al 70 jaar. Vroeger een fervent motorrijder. De meeste liefde ging uit naar een Ariël, getuige deze foto. Tegenwoordig klaagt men over



een te grote kentekenaal op het achterspatbord. Wat dacht je van een kentekenaal op het voor- en achterspatbord?

Foto onder: Zo te zien zijn we niet de eerste motorclub in Sint Tunnis. Deze motordivels maakten de wegen in en rondom Sint Tunnis al onveilig in de jaren 50. Dit motorclubje zou later uitgroeien tot een club, die vele mensen bekend in de oren deed klinken. Op de foto van links naar



rechts: Chris Volenberg, Koos van Tienen! (senior), Ties Althuisen, Jan Peeters, Driekus Schut, Theo Vloet, Koos Aben, Jan Cornelissen, Jan Schoonmakers en Toon Tielen.

TOEGELICHT 20 april 1986.

Marwepel, en 10 voor elf, na een snelle hap en sikk, stonden er naar liefst 20 motoren te wachten op de Brink. Op deze, wat weersomstandigheden betrof, twijfelachtige zondagmorgen waren er verbaasd veel rijders met een positieve instelling te zien; maar 3 man/vrouw had een regenoverall aan, 2 8 een regenkleding gevoerd (nylorpak, een paar vetjassen en de rust, droog leer op de huid (of de pyama...)). Een handjevol had zelfs "gewone" kleren aan. De rijder met een knielange leren jas, dophelm en zwarte Easy-Rider zonnebril stal de show, al deed zijn motor niet voor het order.

Een relatief gezien bejaarde Kloons-er deelde wat koppen uit van de route en bleek later voorop te gaan rijden.

Na het starten der motoren ging het eerst richting kerk waar de pastoor die deze rit zou zegenen helaas afwezig bleek te zijn. Dus werden er maar wat foto's gemaakt nu de motoren nog op hun plaats waren. Vele kerkgoegers (het was net 11.00uur geweest) dachten eerste aan de al eeuwenlang voorspelde apocalyps toen de tocht definitief begon. Doch geheel in stijl, en vol ridderlijke beleefdheid verlieten de motoren één voor één hun plaats waarna de gekroven grassprietjes van het veld vóór de kerk door de voorzitter persoonlijk gespaakt werden. In een bijna kilometerlange sliert trokken we Zuid-Westsmaats richting Eindhoven waar we terecht kwamen op de AMSB-Kerpenroute.

Met een vaartje van naar 80 werd een uur lang doorgereden. In m'n zesde positie. In wat later bleek zo'n 27 motoren, was het rustig doorrijden naar van de lui achteraan heb ik andere berichten gehoord.

Bijzonderheden over de rit zelf vertel ik niet; als je erbij was is het overbodig en was je er niet bij de volgende keer beter. Alleen de pitstops zijn het vermelden waard; de eerste bij een wit geschilderd en iets wat vervallen café in Hanont-Achel waar de 45-jarige kroegbaas zich uit de raad werkte en iedereen van koffie te voorzien. Maar voor het tweede bakkie, met een chocolaatje, noust er eerst betaald worden: 2 piek.

Immediëls bleek de zure Belgische regen weer naar te dalen waardoor de nodige regenkleding voor de dag kwam. De rit werd voortgezet en naarmate de dagtelier naar kilometers vertoonde steeg het aantal millimeters gevallen regen. Tot in Venen waar er tijdens een tankstop besloten werd het nabij gelegen personeelshuis/café/restaurant te bezoeken.

Hier kreeg de waardin zowat een hartaanval; bijna 50 druipende, in fel gekleurde plastic pakken en klevend zwart leer geklede rensters vielen plots de rustige herberg binnen. De paar families die hier na zaten te praten over hun gelukkig vruchtige zondagmorgen leken verschrikt op. Gelukkig was ook hier het motto "niet de vorm maar de inhoud is bepalend" van toepassing; uit al die natte onthalsen ontpopten zich welopgevoede hongerige jongelui.





Parnekoeken en frites werden besteld. De bijna 18-jarige Kellner liep zich het vuur uit de sloffen. Een oproepkracht verscheet pas als iedereen veradigd op zijn motor klist. De waardin verzucht "waaron niet reserveren?", maar ja dat is in strijd met de vrijheid-blijheid-gedachte van de motorrijder.

Belaas kan ik van de terugweg weinig vertellen: om 5 uur begon mijn, voor dit seizoen laatste, basketbal-wedstrijd die ik beëindig voor gewonnen. Vandaar dat ik om 10 voor 4 de herberg verliet om me in de stovende regen naar Dommel te begeven (na sonnen). Een welbestede dag; bedankt voor de gezelligheid.

JOS AERTS





MCC EEN LANG WEEK-END NAAR FRIESLAND

Van 17 t/m 19 mei, en voor wie wil nog langer, willen we in clubverband een lang week-end in Friesland doortrengen.

Het is bedoeling daar te kamperen. (Nadere gegevens over camping volgen nog.)

De bagage tent, hookeestelletjes e.d. worden apart met 'n auto weggebracht.

Deze spullen kunt u daarom op vrijdag 16 mei ca. 20 uur inleveren bij Henry Linders, Ferkweld 7, Ledeacker. Graag de spullen voorzien van uw naam, adres en woonplaats.

- Zaterdag, 17 mei vertrekken we dan om 9.00 uur vanaf de Brink. We rijden een toeristische route via Hijnegon-Warhem-Apeldoorn over de (nieuw) Hoge Veluwe naar Harderwijk. Door de Flevolandspolder naar Telystad - Drakhuizen - langs het IJsselmeer naar de Afsluitdijk - richting Leeuwarden. In de buurt van Leeuwarden wordt dan gekampeerd.

- Zondag 18 mei kunnen de liefhebbers (het is dus geen verplichting) een toertocht door een mooi gedeelte van Friesland maken

- Maandags, 19 mei bestaat de mogelijkheid om in groepverband de officiële Elfstedentocht voor auto's (en auto's) mee te rijden. Voor het verkrijgen van een herinneringsplakette moet men f.18,50 inschrijfgeld betalen. Als de buspassagier ook zo'n plakette wil dient die ook f.18,50 te betalen.

Degenen die 'n maandag ook naar huis willen of moeten, moeten deze dag dus ca. 450 km. rijden. (ocht. plus naar huis rijden).

Verwacht wordt dat de Elfstedentocht ca 17.30 uur afgelopen is.

Gaarne uw opgave (voor zover nog niet gedaan) vóór 9 mei bij Andrew Thijssen tel. 08853-2050. Voor nadere inlichtingen over dit lang week-end kunt u hem eveneens onder genoemd telefoonnummer bereiken.

P.S. Wij adviseren u zaterdag een lunchpakket mee te nemen.

Het groeten,

Bestuur en commissarissen MCC St. Anthonis.

