

Het was kwart voor 10, toen wij op de brink aankwamen. Koos stond al te wachten. Het was droog maar niet erg warm ca. 10 graden C. Om 10 waren er 12 motoren en 6 duopassagiers.

De BMW moest nog snel even een pitsstop maken om een liter olie bij te vullen. Daarna konden we van start naar Odiliapeel. Daar aangekomen om ca. half elf, gingen we ons inschrijven. We waren nummer 73 en 74 van wat achteraf bleek 159 deelnemers en tevens werd ons gratis koffie aangeboden.

We ontvingen de route beschrijving Route A, wat betekende rechtsom. De gele route beschrijving ging linksom.

Eerst werd overlegt wie er voorop zou rijden, er waren er 2 met een tanktas maar de ene viel al af want die had geen richtingaanwijzer. Dus bleef er niets anders over dan zoals gewoonlijk dat Ad de Wit voorop reed. Ook werd er besloten met een grote groep te rijden.

Om elf uur reden we aan richting Volkel-Schijndel-Boxtel-Oorschot op weg naar de eerste post in Hoge Mierde Café de Bijenkorf. Daar stond een werkschoen → zonder veter, de bedoeling was om de veter in zo'n kort mogelijke tijd in de schoen te rijgen. Een vrouwelijke deelneemster van onze groep presteerde het in 21 seconden. Dit was de snelste tijd vd hele dag.

Na ongeveer 25 minuten zijn we weer vertrokken richting Poppel (België). Van Poppel naar Baarle Hartog, Baarle Nassau, Chaam, Ulvenhout, Breda op de auto-snelweg Breda-Antwerpen hadden we de afslag Etten-leur - Roozendaal gemist, zodoende zaten we onverwacht aan de Belgische grens. Daar zijn we omgedraaid en richting Etten-leur gereden naar de volgende post in het Clubhuis van MC Speedy Consalis. Daar kregen we een gratis consumptie en een droge beschuit die we zo snel mogelijk moesten opeten en daarna hoorbaar kunnen fluiten. Dit valt even niet mee (zonder erbij te drinken).

Toen we allemaal een beschuit en kop koffie of iets anders hadden gedronken zijn we weer verder gereden richting Prinsenbeek, Zevenbergen waar de wielersonden onze route doorkruisten en we een omweggetje moesten maken. Vervolgens Made, Geertruidenberg, Gorichem, Almkerk, Zaltbommel, in Andel de dijk op helemaal volgen tot in Heusden op de vismarkt. Daar was post 3. Er was echter een probleem een kermis was er in volle gang en het was echter ook erg druk.

Dienstdoende agenten kwamen me vertellen dat ik beter niet over de kermis kon rijden, maar de motoren achter de tent neer te zetten.

Aangekomen in Café Havenzicht bleek de post buiten te zitten. Daar stond 'n grote fles met zuigers erin en je moest raden hoeveel erin zaten. Ad de Wit raden er eentje naast 't waren er 97 en Ad raade 96, dat was 'n hele goeie schatting want van de 159 deelnemers waren er 2 personen die het exakte aantal hadden geraden. Ook werd er een mars uitgedeeld voor nieuwe energie.

Dat was ook wel nodig want toen we daar vertrokken werd het een hele klus om door de menigte kermisgasten heen te komen. Het was ons tenslotte toch gelukt. Na hier en daar wat commentaar aangehoort te hebben van moeders met kinders wagens die het ongehoort vonden al die motoren op de kermis.

We moesten richting Waalwijk, Den Bosch aanhouden maar na een kilometer of 10 gereden te hebben kwamen we tot de ontdekking dat we fout zaten. We reden terug richting Heusden, waar we alsnog de juiste route weer oppikten richting Vlijmen, Den Bosch, Nieuw Cuijk, Helvoirt, Haren, Oosterwijk, Boxtel, Schijndel, Best, St. Oedenrode, Veghel, Erp, Boekel, Volkel, Eindpunt Odiliapeel.

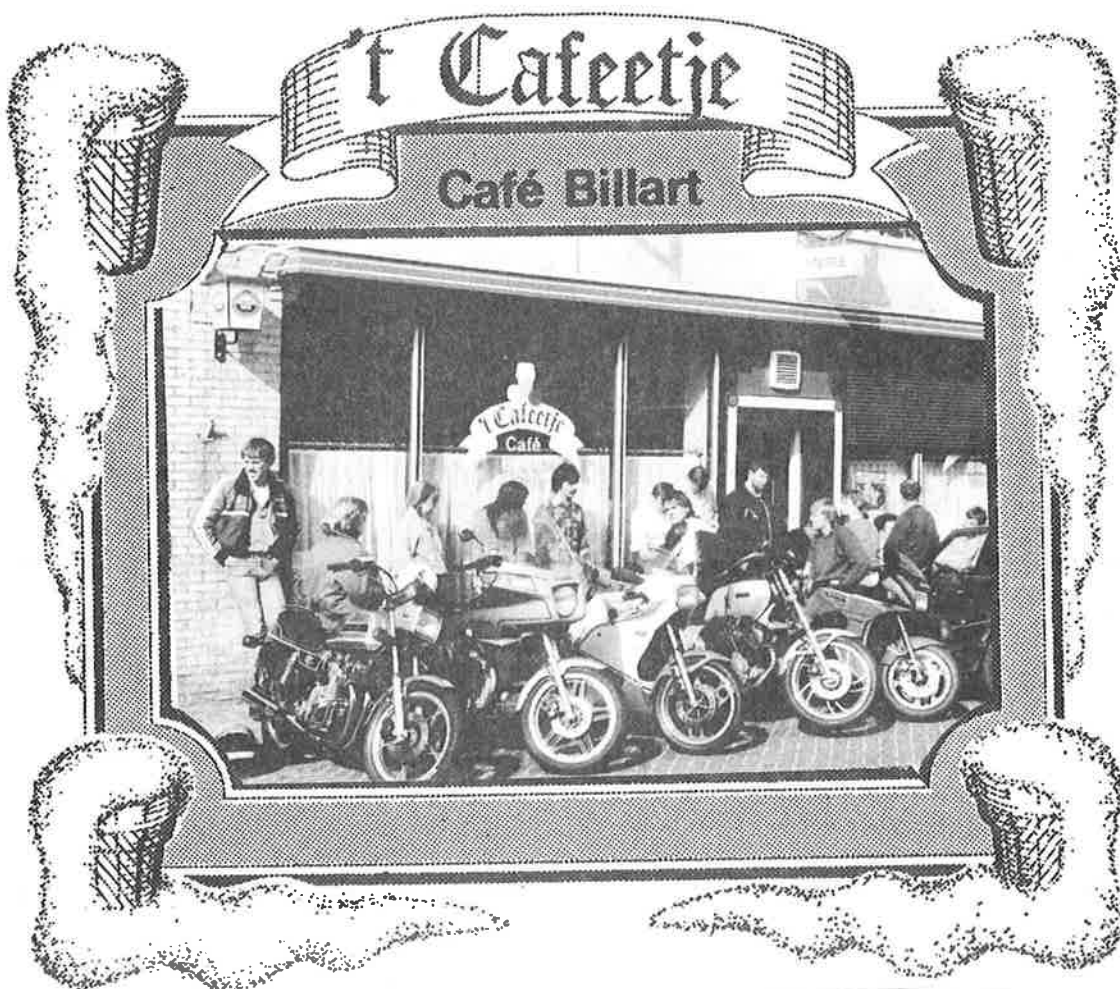
Het liep inmiddels tegen zessen en een paar van onze groep gingen friet eten. Mathe Rongen rookte een sigaretje en ging zijn plichten thuis vervullen (koeien melken). We hebben nog een paar consumpties genuttigd onder het genot van krassende muziek/geluid dat uit de muziekboxen kwam. Een gedeelte van de groep vindt het te lang duren en gingen al vast naar huis.

We hebben met 6 personen de prijsuitreiking afgewacht die ongeveer om half 8 was. Ze begonnen met de prijs van de grootste deelnemende club.



Aangezien wij tweetjes ingeschreven hadden onder de club MC MERCURIUS ging de Fonte Os (Zeeland) met die prijs naar huis. Zij hadden met 17 personen ingeschreven terwijl wij met 16. Jammer naar een goede leer voor de volgende keer. De volgende keer zitten we zeker bij de grootst deelnemende club want de echte toerrijders van MCC zaten in Marokko die bij het volgende evenement van de Ketel ook nog niet aanwezig zijn. Toen we naar huis reden werd er nog vlag een foto genomen van de koprijder op één wiel. We gingen huiswaarts met Bas-Jolanda, Jan Pieter-Sjan, Ad en Diny (op ons gemak?????)
Ondanks dat het niet al te warm was, was het toch een hele mooie route en een geslaagde dag

AD EN DINY



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

DOBBELRIT MC DE KETEL

Op een bewolkte, maar toch iets zonnige zondag vertrokken we met ca. 6 motoren richting Vorstenbosch, waar MC de Ketel die dag een dobbelrit organiseerde.

Na een kop koffie genuttigt te hebben, gingen we ons eerste kaartje afhalen. En jawel hoor, we konden weer rechtstreeks terug naar 't Caffeeetje waar het tolspeel op ons stond te wachten. Omdat we dit met onze eigen dobbelrit ook hadden, werden er toch wat punten gescoord.

Hierna vertrokken we naar Gemert. Maar alle dames die erbij waren begonnen al te bibberen, omdat we hier op een TRIKE moesten rijden. Na de kunst even van de andere clubs afgekeken te hebben mochten wij. De moedigste dame ging als eerste, en bracht het er heel goed vanaf. Evenals de rest. Alleen Matt kwam tegen een boom tot stilstand. Maar dit was helemaal geen schande want 'n lid vd Ketel vloog met volle vaart tussen twee bomen door en iemand anders liet de TRIKE kantelen. Wij blij dat we dit onderdeel gehad hadden. Maar toen kwamen we in Asten aan en tot onze schrik(schik) zagen we een zijpan staan. Maar dit was niet zo erg. We hoefden hier maar in de bak gaan te staan en meehangen in de bocht. Toch was dit ook wel gevaarlijk, want er was al iemand uitgevallen en had een gat in haar hoofd. Hierna in Maashees aangekomen werden onze spierballen op de proef gesteld. Tegen een schuine helling was een bolderkar geplaatst, je moest hierin gaan zitten en met een touw jezelf omhoog trekken. Dit was zo gebeurd en er werd voor de afwisseling friet besteld bij een man/vrouw?(hier zijn we nog niet helemaal achter).

Met onze buik nog maar half gevuld(friet was niet te pruimen) wilden we weer verder gaan. Van daaruit moesten we eigenlijk naar Zeeland, maar we wisten dat er ook nog een post in Horst was, dus werd de man die op de post in Maashees zat even omgepraat, anders moesten we eerst naar Zeeland dan naar Horst en van daaruit weer naar Vorstenbosch(het moet natuurlijk wel leuk blijven). Dit was goed en na even gezocht te hebben kwamen we op de Motorcamping in Horst aan. Ondertussen was het iets gaan regenen. Maar nadat we hier pijltjes gegooid hadden was het gelukkig weer droog. Onze laatste post was in Zeeland in de Bonte Os. Je moest hier wel een goede condotoe hebben. Met een rietje moest je proberen een ping-pong balletje tussen een bak met allemaal schotjes erin door te blazen. Er werd wel wat afgespuugd.

Als einddoel reden we die dag voor de 2e keer naar Vorstenbosch. Er hing hier nog helemaal een rookwalm. Een vanzo'n stoere mannen had een burn-out(nog nooit van gehoord) gemaakt.

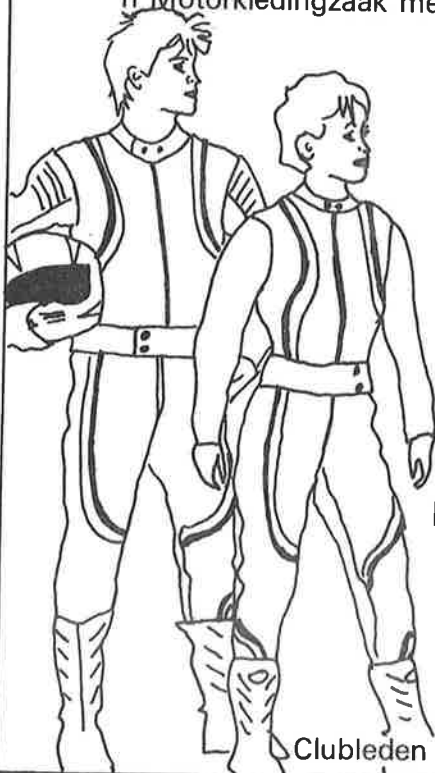
We zaten ca. 15 minuten binnen en de regen viel met bakken uit de lucht. Ongeveer een uur moesten we wachten voordat ze met de prijsuitreiking en de loterij begonnen. Niemand had prijs met de loterij. Met de prijsuitreiking kreeg ik een bos bloemen voor het hoogst behaalde puntenaantal met pijltjes gooien bij de dames. Ze moesten alleen midden-door gebroken worden anders pasten ze niet in de tanktas. Die moest toch leeggehaald worden omdat we onze regenpakken aan deden. Zo reden we huiswaarts in de stromende regen. Maar goed dat het s'morgens niet zo hard regende anders was er waarschijnlijk niemand gegaan.

JACQUELINE

Je rit naar Arnhem is niet voor niets:

SPELBRINK LEATHERS

'n Motorkledingzaak met een enorme sortering motorkleding.



- Jacks
- Broeken
- Helmen
- Laarzen
- Handschoenen
- Regenoveralls
- Vet of nylon kleding

Ook in Kappa jacks en broeken
hebben we een enorme sortering.

Tot ziens bij:

Spelbrink leathers
Nieuwstad 43-45
Arnhem - tel.: 085 - 426107

Clubleden krijgen 10% korting op alle artikelen.



Als zonder meer de grootste motorfietsenfabrikant ter wereld kan Honda bogen op een historie die zo rijk is aan feiten en gegevens dat daarmee alleen al een boek gevuld zou kunnen worden. Wanneer we daar enkele feiten uit lichten wordt slechts een flauwe impressie van de werkelijkheid verkregen. In iedere motorsportdiscipline waaraan Honda serieus heeft deelgenomen, in het bijzonder de Grand Prix-wegrace, endurancewedstrijden en motorcrossevenementen, heeft het merk zijn stempel achtergelaten. Het verslag van de technieken die Honda heeft ontwikkeld, zowel qua motorenbouw als qua produktietechniek, heeft zijns gelijke niet en de geschiedenis van haar commerciële ontwikkeling is zo verbazingwekkend dat het bijna niet te geloven is. Vanuit een kleine schuur in 1946 werkte Honda zich op tot een organisatie die meer dan 2 miljoen motorfietsen per jaar produceert, waarbij gevoegd dienen te worden grote aantallen internationaal gewaardeerde auto's, industriële motoren, landbouwmachines, generatoren, buitenboordmotoren en andere produkten met een verbrandingsmotor. Honda blinkt uit in deze produkten, maar haar grootste bijdrage aan het motorrijden is wel dat zij de motorsport tot nieuwe bloei gebracht heeft in een periode waarin het erop ging lijken dat de sociale banvloek eeuwig op de motorfiets zou rusten.

De geschiedenis van dit fenomeen begon in het door de oorlog verwoeste Japan van 1946. Soichiro Honda, uitvinder en technisch bouwkundige, was 40 jaar oud en had net zijn zuigerverenfabriekje verkocht dat hij tijdens de oorlog had geleid. Hij kon goedkoop een partij van 500 tweetaktmotoren op een legerdump kopen, oorspronkelijk bedoeld als krachtbron voor dynamo's, en paste ze aan zodat ze in fietsen gemonteerd konden worden. Dat gebeurde in een kleine schuur van 3 bij 5 m met enkele oude bewerkingsmachines als gereedschap. De vraag was echter zo groot dat al snel geen motor meer voorhanden was. Honda besloot toen door te gaan en een eigen motorblok te bouwen. De handel liep zo goed dat in september 1948 de Honda Motor Company Ltd werd opgericht. Een jaar later zou Honda de eerste Japanse fabrikant zijn die na de oorlog zijn eigen motor en frame zou produceren in de vorm van het type Dream.



Soichiro Honda. (Honda Motor Co Ltd)

De volgende Dream, het uit 1951 daterende 150 cc E-type, was Honda's eerste viertakt motorfiets. Tegen die tijd had hij een kantoor in Tokio en richtte hij een fabriek in Itabashi op. Een volgende fabriek werd in 1952 in Shirako geopend; in datzelfde jaar werd de Honda Cub geïntroduceerd, een kleine hulpmotor die bedoeld was om het achterwiel van een fiets aan te drijven. In oktober 1953 werden al 6500 Cub-motoren per maand gebouwd, waarmee Honda 70% van de markt aan hulpmotoren in handen had. De daaropvolgende winter zou bijna fataal worden. Honda had een miljoen dollar geleend om nieuwe machines te kunnen kopen en rekende daarbij op een gewillige markt. Het tegendeel was echter waar, er kwam minder vraag. De oorlog in Korea liep op zijn einde en de Amerikanen konden meer geld in de Japanse economie pompen, waardoor de behoefte aan zeer goedkope transportmiddelen verminderde.

Het bedrijf overleefde het echter, opende nog een fabriek, ditmaal in Hamamatsu, en begon meer nieuwe modellen te produceren. Ook de export was begonnen: in 1957 waren 2 motoren naar Okinawa gezonden! In 1958 zag de export er zelfs nog beter uit: 2 stuks naar de Verenigde Staten, 2 naar Nederland (!), 1 naar Engeland en 1 naar Australië. Veel belangrijker dat jaar was de introductie van de 50 cc Super Cub, een kleine economische lichtgewicht die er goed uitzag en gemakkelijk was te rijden. De Super Cub

was veel vooruitstrevender dan de lompe scooters die toentertijd in Japan gemaakt werden, en omdat de machine niet gericht was op de traditionele motorrijder diende zich er een totaal nieuw koperspubliek voor aan. Honda profiteerde daar uiteraard van, maar creëerde tegelijkertijd een nieuwe markt waarin ook andere fabrikanten zich konden ontplooiën. In het eerste jaar werden 167 000 exemplaren van deze machine verkocht. In minder dan 10 jaar bedroeg de totale productie 5 miljoen stuks en in 1974 waren dat 10 miljoen eenheden.

Inmiddels keek Honda uit, en vooruit, naar nieuwe ontwikkelingen en methoden om gunstige publiciteit aan te trekken. In 1954 had hij de TT-races op het eiland Man gevolgd en in 1959 zou Honda als merk voor de eerste keer meedoen. Hoewel de 125 cc twins nauwelijks concurrerend waren, won Honda wel de merkenteamprijs.

In 1960 kwam het Honda-raceteam terug naar Europa, nu met een verbeterde 125 cc twin en de eerste van de klassieke 250 cc viercilinders. Het eerste belangrijke resultaat werd gescoord door Bob Brown, die vierde werd in de 250 cc race. En dat was pas het begin. In 1961 domineerde Honda in de 125 cc en de 250 cc Grands Prix, met wereldkampioenschappen in beide klassen. In het daaropvolgende jaar was ook de 350 cc wereldkampioen een Honda-rijder en zo ging het door. In een periode van 7 jaar vergaarde Honda 16 wereldkampioenschappen en 137 Grands Prix-overwinningen, een record zonder evenknie. Daarbij bevonden zich ook prestaties als de eerste ronde met een gemiddelde van 100 mijl op Man (1964), het 50 cc kampioenschap (1965) en een werkelijk complete overmacht in 1966 toen Honda in alle 5 soloklassen uitkwam, in alle 5 de merktitel won en wereldkampioen werd in de 125, 250 en 350 cc klasse.

In 1967 stopte Honda eenvoudigweg met de racerij: de fabriek had haar doel bereikt en had alles gewonnen wat de moeite waard was. Een professionele beslissing! Honda had de racerij groots aangepakt met gigantische investeringen, maar tegelijkertijd had ze ook machines gebouwd die voor de technische ontwikkeling van de motorfiets in het algemeen van enorme importantie zouden blijken te zijn. Vooral van belang was de ontwikkeling van 4-kleps cilinderkoppen, niet alleen om zeer hoge toerentallen mogelijk te maken, maar ook voor een efficiëntere verbranding. Een combinatie van beide factoren wordt briljant geïllustreerd door de tweecilinder 50 cc en de vijfcilinder 125 cc uit de jaren zestig die 22 000 resp. 24 000 toeren draaiden en daarbij verbazingwekkend ongevoelig waren voor de kwaliteit van de brandstof, ondanks zeer hoge specifieke vermogens. De motoren zelf waren het onderwerp van opmerkelijke studies die door de ingenieurs van Honda ter beschikking werden gesteld aan diverse instituten en waaruit een graad van motortechniek en -ontwikkeling sprak die aanvankelijk niet voor mogelijk werd gehouden.

Deze toewijding aan de techniek en aan de marketing

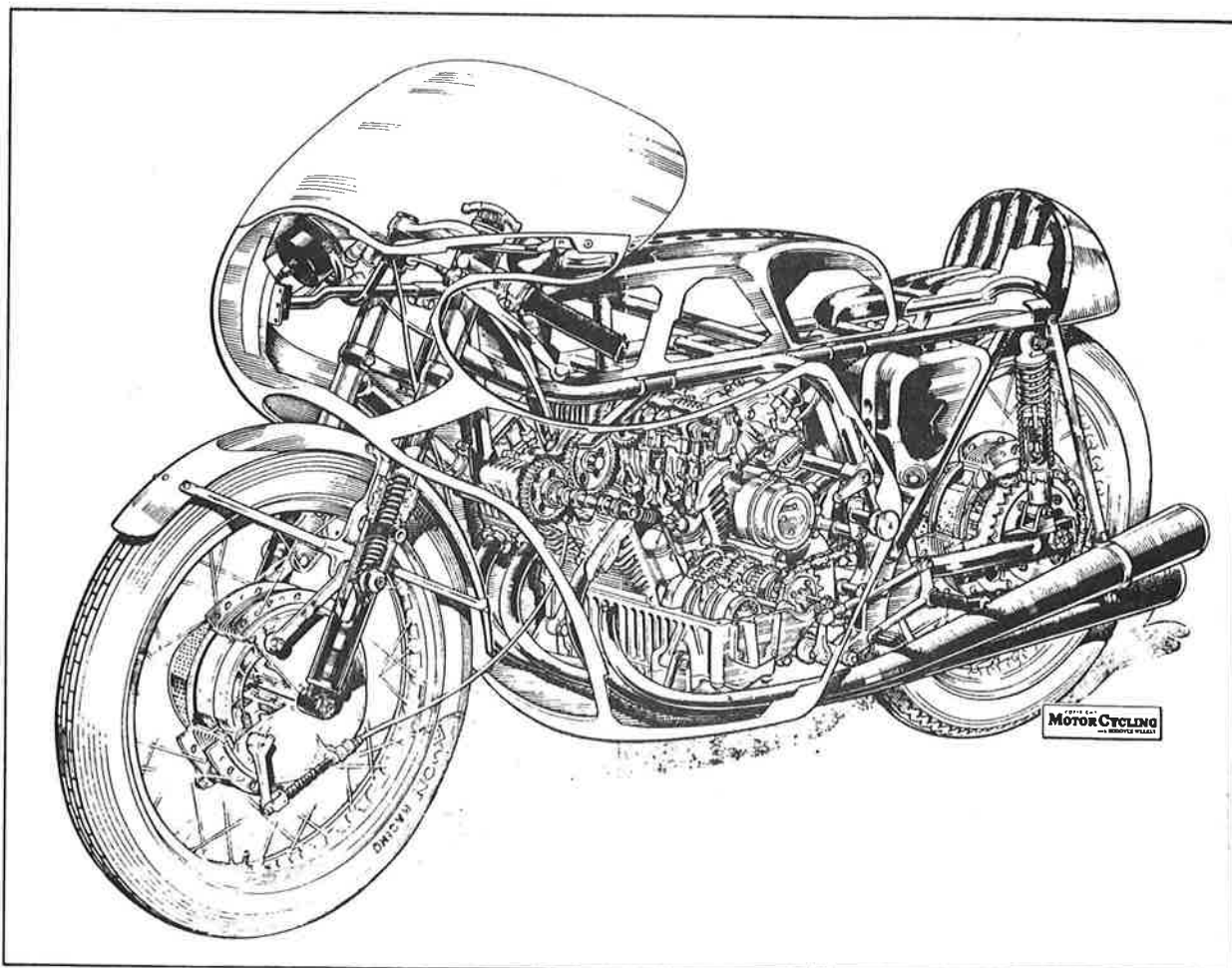
had in 1963 van Honda de grootste motorfietsenfabrikant ter wereld gemaakt, met een jaarlijkse productie van 1,25 miljoen eenheden per jaar. De export bedroeg 330 000 motoren, waarvan er meer dan 114 000 in de Verenigde Staten verkocht werden. In 1959 had Honda al een dochtermaatschappij in Los Angeles, in 1963 gevolgd door een vestiging in België. Overigens beperkte de slimheid van Honda zich niet alleen tot de verkoop: reeds in 1959 werd de ontwikkelingsafdeling omgezet in een grotendeels zelfstandige firma met een gegarandeerd inkomen van 2½ % van de omzet van het moederbedrijf.

Ook in die jaren waren de Honda-motoren technisch vooruitstrevend. Toen de Dream haar entree in Europa maakte (op de Rai-tentoonstelling in Amsterdam van 1959), introduceerde Honda het gegeven dat bovenliggende nokkenassen, meercilinders, elektrische starters, effectieve uitlaatdempers en een oliedicht blok tot de mogelijkheden van een alledaagse motorfiets konden behoren. Het duurde dan ook niet lang of het publiek was overtuigd. Toen de totale productie in 1968 boven de 10 miljoen eenheden was gekomen, waarvan 1 miljoen motorfietsen in de Verenigde Staten waren afgezet, werden zodoende nieuwe technieken in de productie doorgevoerd zoals de torsiekleppen van de krachtige CB 450 twin (die al snel de bijnaam Black Bomber meekreeg) uit het midden van de jaren zestig, die de tot dan toe zwaarste Honda was.

Niemand kon weten wat er nog op stapel stond, maar in 1969 (Honda produceerde dat jaar 1,5 miljoen motoren) verscheen voor de eerste keer de CB 750: de grote viercilinder die het nieuwe tijdperk van de, wat we nu de superbikes noemen, aankondigde. De CB 750 werd de standaard voor het motorconcept van de jaren zeventig: iedere fabrikant die met Honda wilde concurreren produceerde motorfietsen van in wezen hetzelfde type.

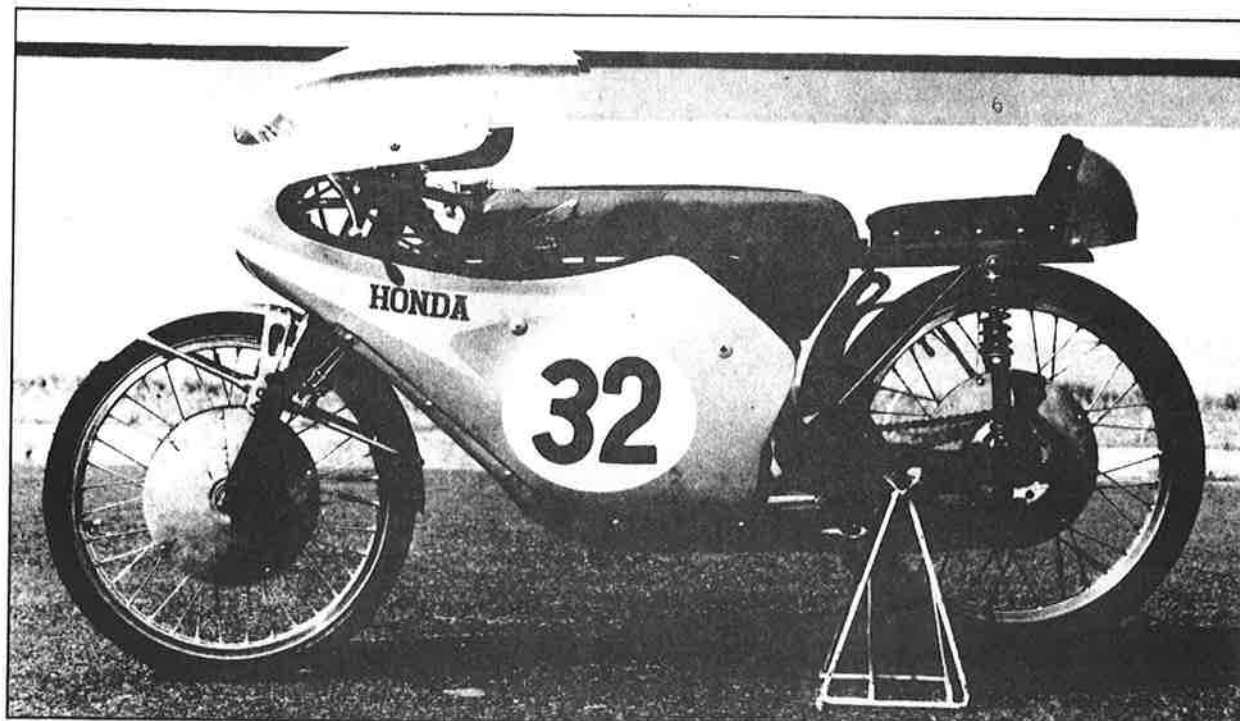
Honda's rivalen hebben echter nooit precies diens werkwijze kunnen evenaren. Honda heeft de automatische productie zo gecultiveerd dat geen andere fabrikant daaraan kan tippen. Robotten deden (en doen) het meeste werk en het uniform dat alle werknemers dragen bestaat uit een witte overall en pet (racermoniteurs droegen ook witte katoenen handschoenen), de wetenschappelijke, zakelijke, bijna klinische houding benadrukkend waarmee de motoren gebouwd worden. Ter illustratie van Honda's ontwikkeling op dit gebied: de produktiviteit van de Japanse Honda-fabrieken bedraagt 300 motoren per manjaar, ongeveer twee keer zoveel als bij de concurrentie.

Omdat Honda de eer toekomt het motorrijden weer tot een sociaal geaccepteerde bezigheid verheven te hebben, verdiende het merk ook te profiteren van de opleving in de verkopen gedurende de jaren zeventig. Enige inspanning was al voldoende om het publiek te herinneren aan de vroegere racesuccessen en de voortreffelijke CB 750 was de machine die dat waar moest maken. Een speciaal geprepareerd exemplaar won de 200-mijlsrace op Daytona, indertijd een van de belangrijkste races uit commercieel en sportief oogpunt



De Honda 50 cc tweecilinder racer met knijprem op de velg. (Honda Motor Co Ltd)

De Honda 250 cc viercilinder racer uit 1962. (Christian Lacombe)



gezien. In Europa zou een andere 750 de Bol d'Or winnen, verreweg de belangrijkste lange-afstandrace en een tak van motorsport die langzaam populairder werd. In plaats van in de Grand Prix-wegrace, waarin het merk pas in 1979 weer zou starten, kwamen fabrieksteams uit in motocross- en trailwedstrijden, voornamelijk om de enorme off the road-markt in de Verenigde Staten te beïnvloeden. In 1975 werd het Amerikaanse trialkampioenschap gewonnen door de jonge Amerikaan Marland Whaley en een tweede nationale titel was het motocrosskampioenschap dat eveneens op naam van Honda kwam. In Europa bezetten in datzelfde jaar viercilinders de eerste 6 plaatsen in de 500 cc Production TT, terwijl in de beide voorgaande jaren een 750 cc Honda op Francorchamps de 24 uren van Luik had gewonnen, het snelste pure racecircuit ter wereld. Honda's succes was meer dan ooit wereldwijd, zo uitgebreid dat er nieuwe vestigingen kwamen, ditmaal in Zwitserland en Peru. In minder dan 30 jaar was de naam wereldbekend geworden — maar voor Soichiro Honda zelf was de tijd gekomen zich wat terug te trekken. In 1973 werd hij eerste adviseur van het bedrijf en hij liet daarna de dagelijkse leiding over aan anderen, net zoals hij al eerder bereid was geweest het commerciële beleid samen met de briljante zakenman Takeo Fujisawa uit te voeren.

Waarschijnlijk was de nieuwe Honda Gold Wing, die als vlaggeschip van de modellenlijn in 1974 verscheen, als een eerbewijs aan Honda zelf opgedragen. De machine kreeg een mate van technische elegantie mee die alle voorgaande constructies zou overtreffen. In principe was de machine een zware, snelle toerfiets die gebouwd was rondom een uniek watergekoeld vlak viercilinder blok, buitengewoon stil en met meer dan voldoende vermogen. Alleen al in de ontwikkeling van het 17 inch achterwiel was een enorm bedrag gestoken. De tegengesteld aan de krukas draaiende dynamo balanceerde de krachten van de motor, terwijl de tank geen tank was (die was onder in het frame te vinden) maar een dummy waarachter de boordelektronika schuilging.

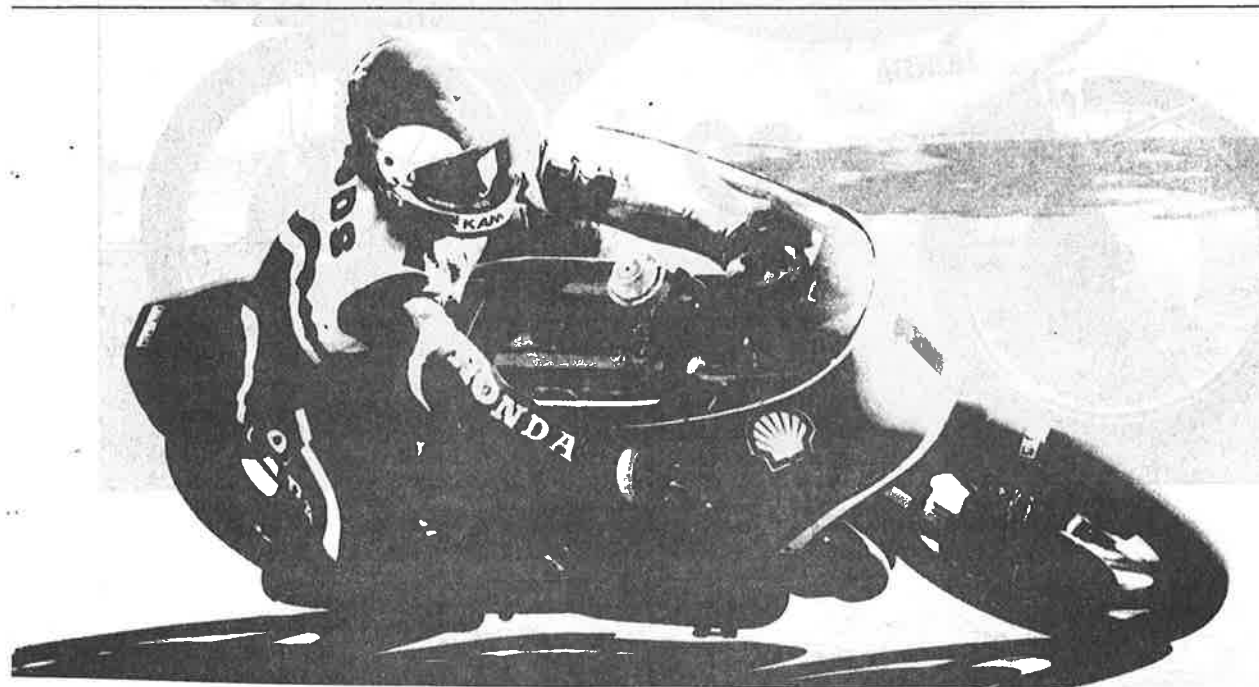
De Gold Wing was de eerste van een nieuwe serie machines: in de jaren zeventig verschenen 18 nieuwe modellen in even zovele maanden. Deze modellen ston-

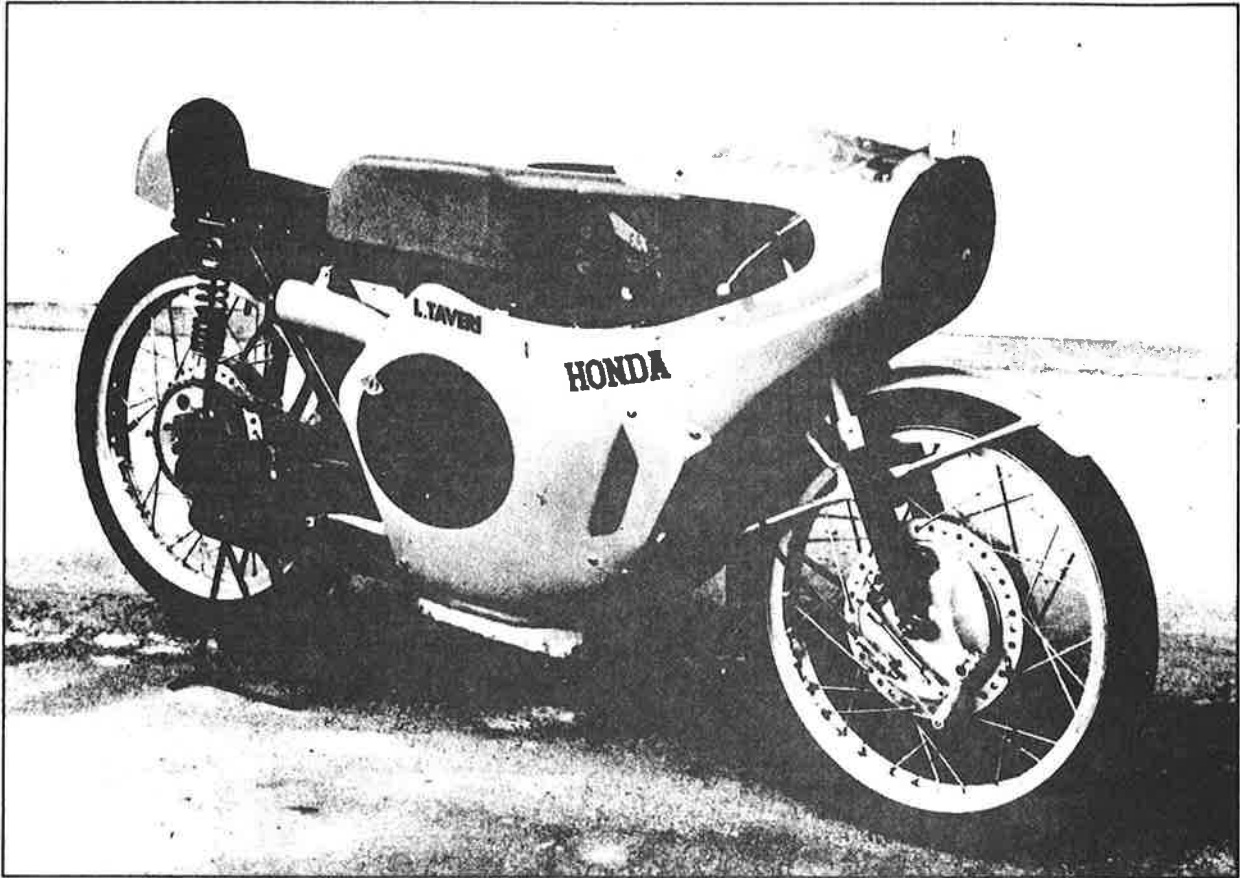
den werkelijk bol van de technische noviteiten: balansassen, elektronische ontstekingen, 3- en 4-kleps koppen, watergekoelde V-twin motoren, constant vacuüm carburateurs, tubeless banden en lichtgewicht wielen. Veel van deze ontwikkelingen stamden uit de enduranceracerij, een tak van sport waar Honda zich in 1976 met enthousiasme in stortte. Al snel domineerde zij in 1976 en het daaropvolgende jaar op de circuits met de 1000 cc viercilinders. In 1978 schokte Honda de motorwereld met de introductie van de 1047 cc zware CB X zescilinder. Met 4 kleppen per cilinderkop, 2 bovenliggende nokkenassen, 6 carburateurs en ruim 100 pk was deze zescilinder een regelrechte sensatie die leidde tot hoog oplopende discussies over wat nog acceptabel was.

In het daaropvolgende jaar kondigde Honda haar rentree in de Grand Prix-wegrace aan met de NR 500 viertakt GP racer. Honda's ontwikkelingschef Soichiro Irimajiri maakte er een verbazingwekkende machine van met ovale zuigers, 4 cilinders in V-opstelling, 8 kleppen per cilinder en 16 inch wielen. Hoewel schitterend geconstrueerd, bleek de viertakt vermogen te kort te komen t.o.v. de tweetakten. De NS 500 werd vervolgens ontwikkeld met een V-3 tweetaktmotor waarmee Freddie Spencer in 1982 op Francorchamps in de Grand Prix van België de eerste wegrace Grand Prix-overwinning voor Honda in de wacht sleepte sinds de fabriek in 1967 met de racerij gestopt was. Ook bij de standaardmotoren had Honda een primeur: als eerste bracht de fabriek een produktiemotor met turbocompressor uit, de CX 500 Turbo. De laatste ontwikkelingen bij Honda staan sterk in het teken van het V-concept. De viercilinder VF 750 serie is uitgebouwd in zowel een custom als een super-sportmodel, terwijl de conventionele viercilinders in lijn vertegenwoordigd worden door het topmodel van Honda, de 1100 R. Opvallend is dat Honda 2 V-twins aanbiedt, beide watergekoeld, met naar keus de cilinders dwars of in lijn geplaatst.

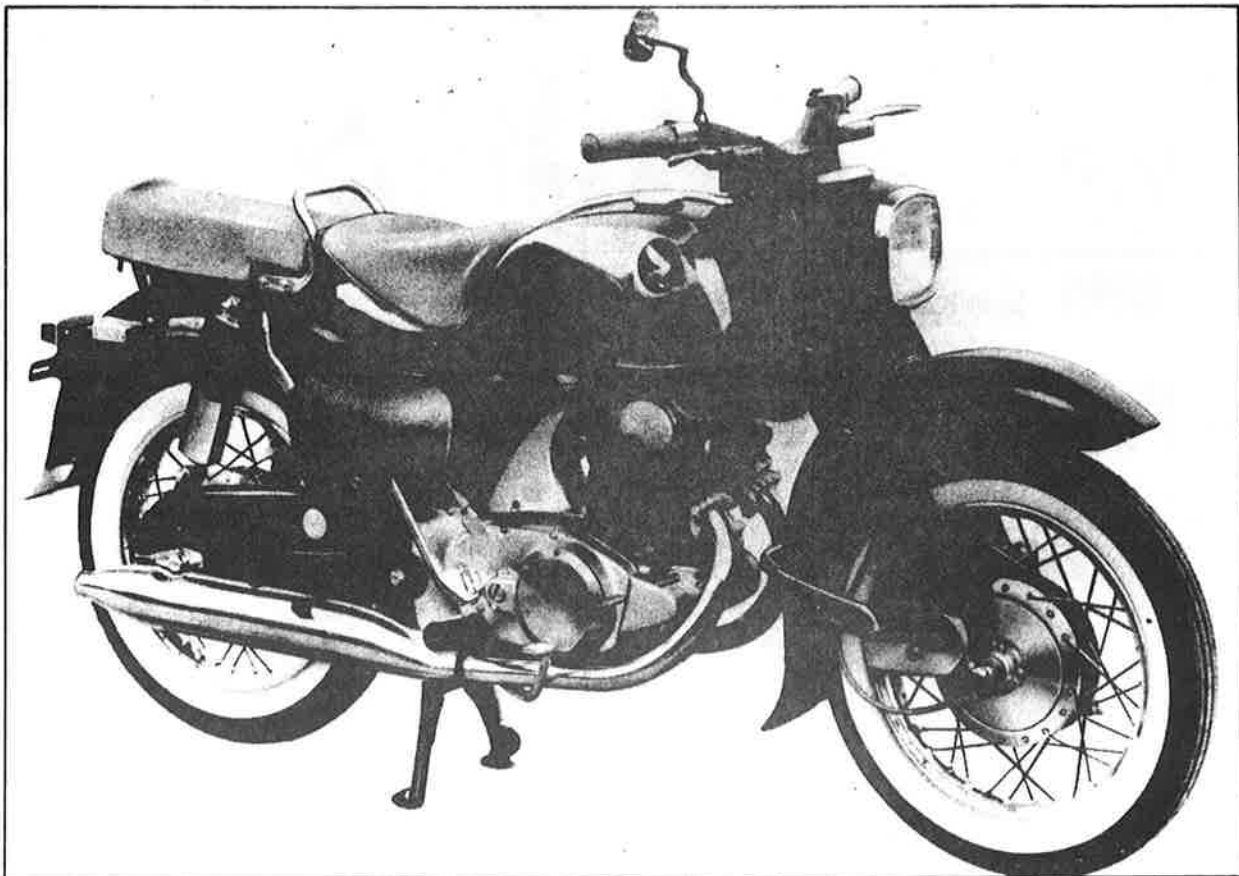
Interessant is ook de vrijwel universele toepassing van anti-duik voorvorken, de aanwending van digitale en elektronische instrumenten, het monoveersysteem (Pro-Link) voor de achtervering en de integrale stroomlijnen.

Stan Woods op de Honda RCB endurancemachine. (All Sport/Don Morley)

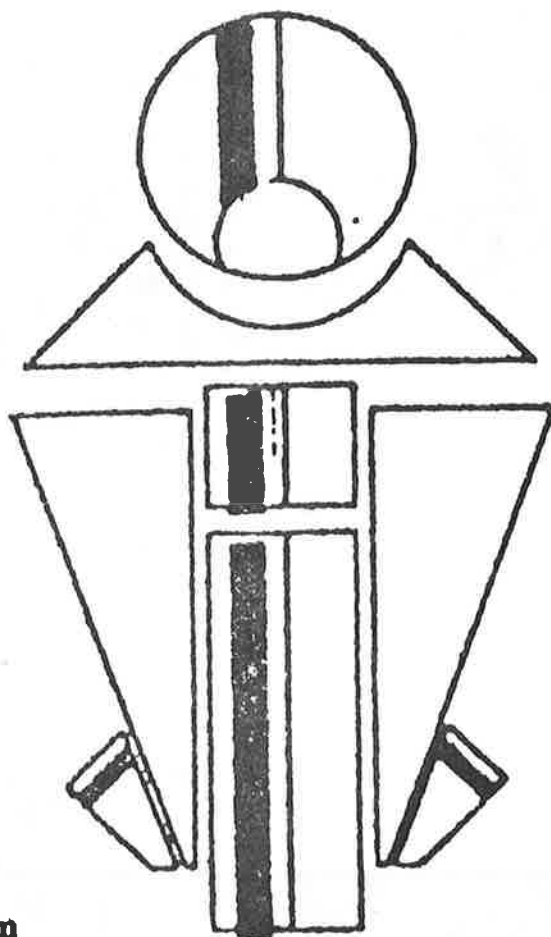




De enige vijfcilinder in lijn, de Honda 125 cc Grand Prix-racer die goed was voor 24 000 tpm. (Honda Motor Co Ltd.)



De Honda C 72 250 cc Dream uit 1960. (Honda Motor Co Ltd.)



Officieel
Motorfiets
Service-centrum

MOTOR RALD

Bitswijk 3 5401 JA Uden Tel. 04132-62777

7 JUNI 1987 ELFSTEDENTOCHT LEEUWARDEN

Zoals het eerst liet aanzien zouden er 7 leden van MCC en 15 leden van MC Mercurius meegaan. Maar er werd slecht weer voorspeld en de meeste afmeldingen waren al een dag van te voren binnen.

Op zondagmorgen was het droog weer en we vertrokken met 7 mensen, 3 van MCC nl. Mat Rongen, Eric van Bommel, Ad de Wit en 4 van Mercurius; Frans Schepers, Albert Vervoort en Marcel de Vocht, Diny vd Greef, bij het clubhuis van MC Mercurius in Odiliapeel om ca. 10.30 uur.

De heenweg was de route van vorig jaar die matje opnieuw op papier had gezet. We hadden het droog gehouden al was de wind behoorlijk krachtig, vooral bij het water en over de afsluitdijk.

Om ca. 16.30 uur kwamen wij bij de Camping in Terhorne aan. We hadden de tenten opgezet, wat bij Eric de nodige problemen opleverden maar met de tekening die erbij zat kwamen we er met z'n allen toch nog uit.

Toen zijn we naar de campingbeheerder gegaan om te betalen wat overigens Mercurius voor zijn rekening nam. We waren zeer welkom en hij hoopte om ons volgend jaar in grote getale terug te zien.

We zijn in Terhorne naar de eerste de beste friettent gegaan want we hadden flink honger dat was vooral te zien aan een lid van Mercurius die een grote gezinszak ca. 1 kg friet kocht met een plastic beker saté saus. We gingen nadat we geëten hadden het dorp Terhorne verkennen. Mooie grachten en ophaalbrugjes sierde de omgeving. Al snel belande we in een cafe genaamt 't FAR, waar Albert er de stemming er al snel in had. Er werd zoveel geouwehoerd dat de kastelein ons allen een flinke sigaar aanbod en toen we na ca. 12 glazen bier te kennen gaven dat we naar de disco aan de overzijde wilden gaan, kregen we nog een rondje vd zaak.

In Bar-Dancing de Kajuit nuttigde we nog een paar pilsjes en de MCC mannen gingen naar de camping om ca. 0.30 uur het regende toen al behoorlijk, een half uur daarna kwam ook Mercurius de tent opzoeken.

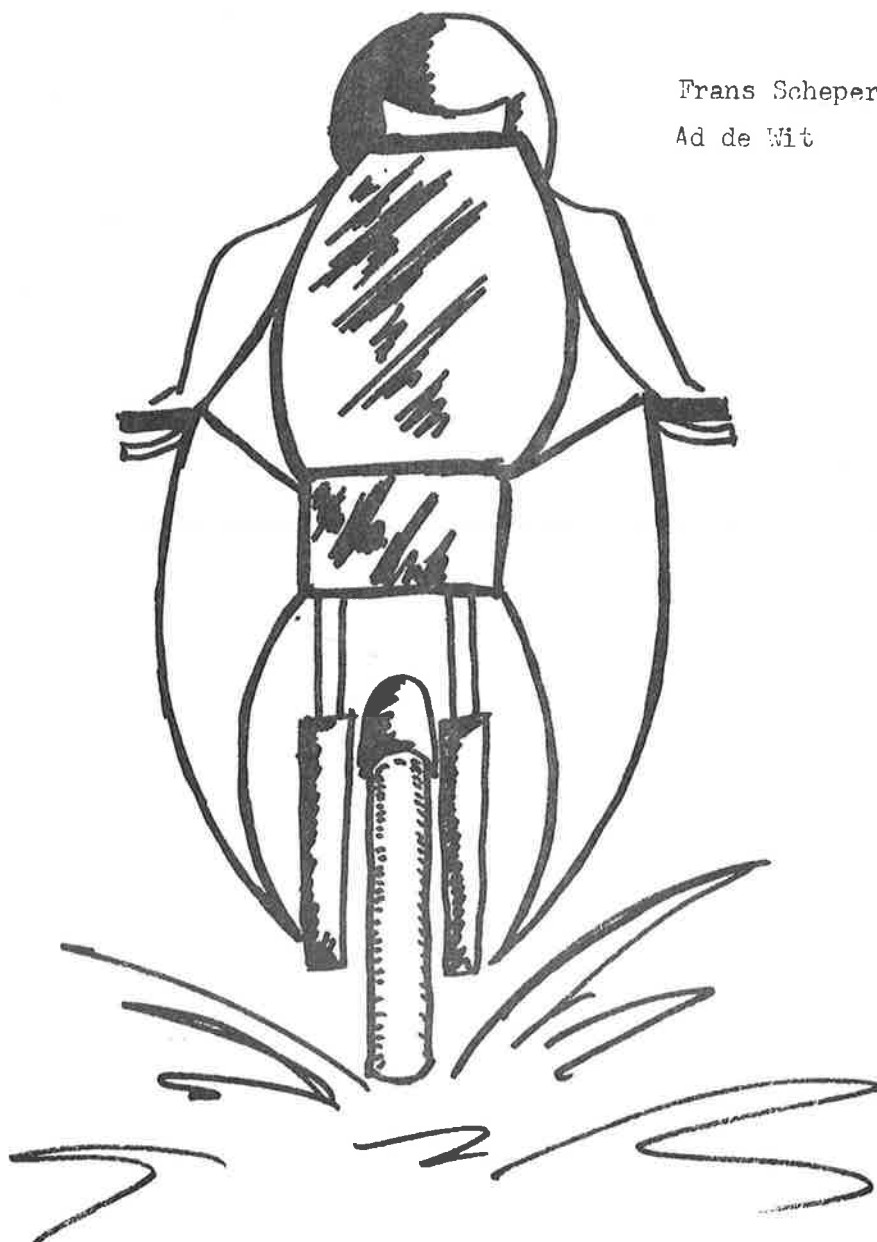
Toen we s'morgens wakker werden regende het pijpenstelen en de lucht was zwart/grauw, alle tenten waren nat tot zéér nat van binnen behalve de tent van Eric. Er werd gediscussieerd of we de elfstedentocht wel zouden gaan rijden met dit slechte weer. Eric en Matje hadden een nieuw regenpak en dit moest uitgetest worden of het waterdicht was en dit was hun kans, dus die 2 besloten samen om de elfstedentocht te rijden. De rest bleef nog een uur uitslapen en dan op ons gemak naar huis rijden.

Om ca. 11.00 vertrokken we huiswaarts over de autosnelweg. Onderweg zijn we enkele tientallen Harleys voorbij gereden die van een groot treffen in Slagharen afkwamen.

Bij een eethuisje op de Woeste hoeve hadden we nog wat geëten en omstreeks 15.00 uur waren we weer thuis. Thuis aangekomen hoorde we dat Matje en Eric al eerder thuis waren dan wij, doordat ze te laat in Leeuwarden waren, want Matje had problemen met zijn motor vermoedelijk door de regen zijn ook zij maar huiswaarts gereden.

Ondanks alles hebben we toch een mooi weekend gehad en zeker de moeite waard om volgend jaar met een grote ploeg naar toe te gaan.

Hopelijk hebben we dan beter weer in 1988



Frans Schepers

Ad de Wit

MC MERCURIUS

MCC

RODDELS EN INFORMATIE.

De engelbewaarder van MCC is blijikbaar ook op vakantie, want het zit onze leden niet mee. In drie weken tijd zijn er drie ongelukken gebeurd. Hopelijk komt de engelbewaarder snel weer terug om ons te behoeden. Bas, Frans en Matt van harte beterschap en we hopen jullie snel weer te verwelkomen 's morgens bij 't Cafeetje.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

ATTENTIE.

Omdat het niet meeviel 's morgens in de kou op de Brink te staan wachten, hebben we in overleg besloten 's morgens goed te beginnen met een kop koffie. Dus bij toertochten en andere evenementen niet meer bibberen in de kou op de Brink maar kom in 't Cafeetje, want daar staat een warm kopje koffie (GRATIS) klaar.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Heb je iets belangrijks te melden zoals: Huwelijk, geboorte of iemand die in het ziekenhuis ligt, geef dit dan even door aan Gert Jan Kroef Anthonispark 3 St.Anthonis tel.2391 (secretaris). Dan zorgen wij dat het in het Clubblad vermeld wordt.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Zoef, zoef, daar kwamen MCC'ers voorbij op de weg naar Assen. Maar de Highway Patrol stond daar te kijken. Maar erg snel is die politie van tegenwoordig niet meer. Want alleen de iets rustiger rijders konden ze knippen en de onbesuisde snelle MIKE'S bleven niet plakken op het fotootje (of kwam het omdat ze te lelijk zijn?).


o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Er is nog steeds de mogelijkheid om sweaters te bestellen met ons clubvignet erop. Kleuren rood of blauw, kosten f.35,--. Bestellen bij Matt Rongen, Noordstraat 17, Wanroij. tel.08859-51569.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Als iemand suggesties of ideeën heeft voor nieuwe evenementen, toertochten etc.etc. Graag even melden bij Gert Jan Kroef.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

 Op vrijdag 11 september trouwen Elly en Toinne v.d. Ven voor de kerk en ze zouden het zeer op prijs stellen als er enkele vrijwillers zijn die hun met de motor naar de kerk begeleiden. De mis is om 13.30 uur. Vrijwilligers kunnen zich aanmelden bij Karel vd Bolt tel.08859-53400

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Op vrijdag 25 september gaan Marcel Hermans en Ginnie de Rijck trouwen. De kerkelijke inzegening vindt plaats om 14.00 uur in de kerk aan de Brink te St. Anthonis.


Wij hopen dat er om ca 14.30uur veel belangstellenden met motorfiets voor de kerk zullen staan om ze te verrassen.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-


TE KOOP crossmotor Maico 500 c.c. Bouwjaar 1983.
Inlichtingen A. de Wit, tel.08858-1523.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Zondagmorgen om half elf werd door twee organisators naar het Cafeetje gegaan. Piet en Biate hadden de Koffie al klaarstaan. Om half 12 kwamen de eerste deelnemers binnen, ze schreven hun in en stonden al direct met hun handen in het haar; Ze stonden een beetje raar te kijken van de tekens.



			overboor	Wiesje Boek		
				Rips	Deurans	Deurans
	lesel - vovlo	zet op		Gransvov		Gransvov
heyel	Wierkunt - heyel	heyel	heyel			heyel
	heyel					
Stankwagel	heyel	heyel	heyel	heyel	heyel	heyel
	Gransvov					



	Stankwagel	Stankwagel	Stankwagel	Stankwagel	Meg vovlo	Stankwagel
	OTersum	OTersum	OTersum	OTersum		
	Gransvov		Wijer			
				Halden		
	Gransvov		Stankwagel	Mill	Mill	WANDY

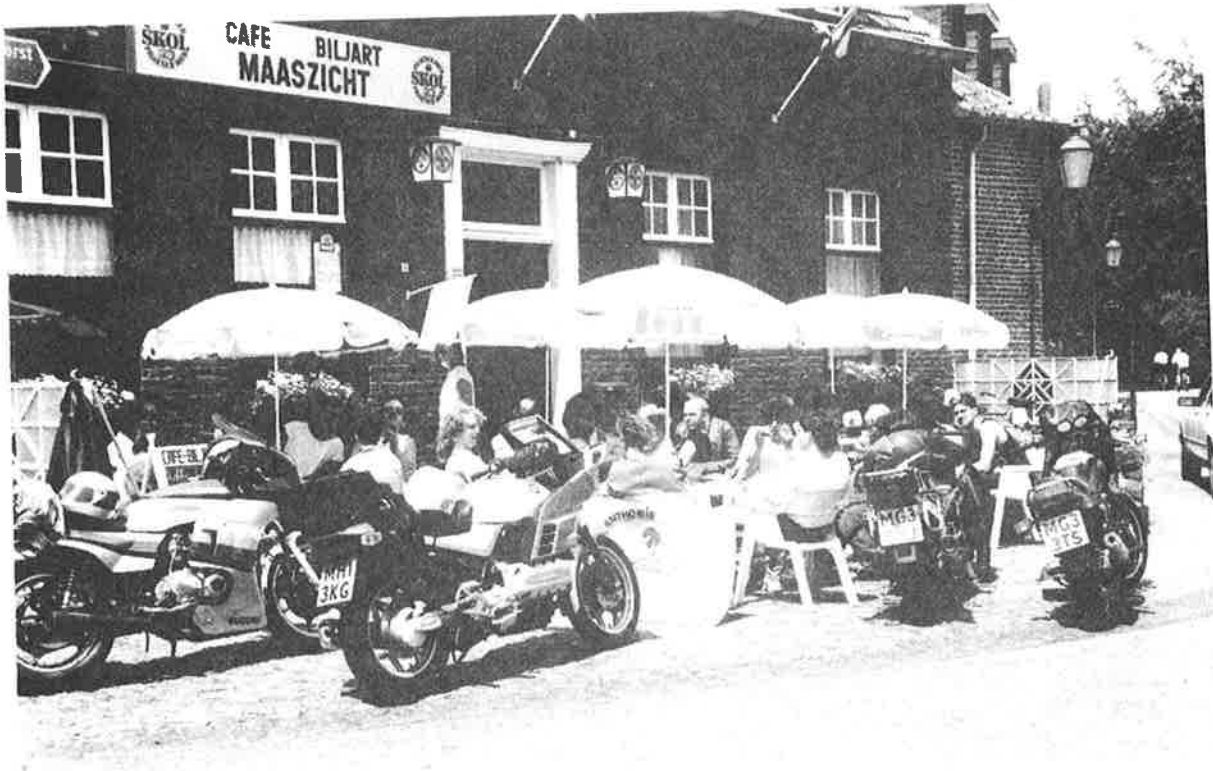
Karel legde het hen uit en ze vertrokken. Om half 1 hadden we 16 inschrijvingen binnen waarvan 16 van MC de Ketel.

Bas, Jolanda en Bertie vertrokken rond diezelfde tijd naar Broekhuizen naar Cafe Maaszicht. Koos bleef nog even in 't Cafeetje zitten voor mogelijke latere inschrijvingen, die er niet waren.

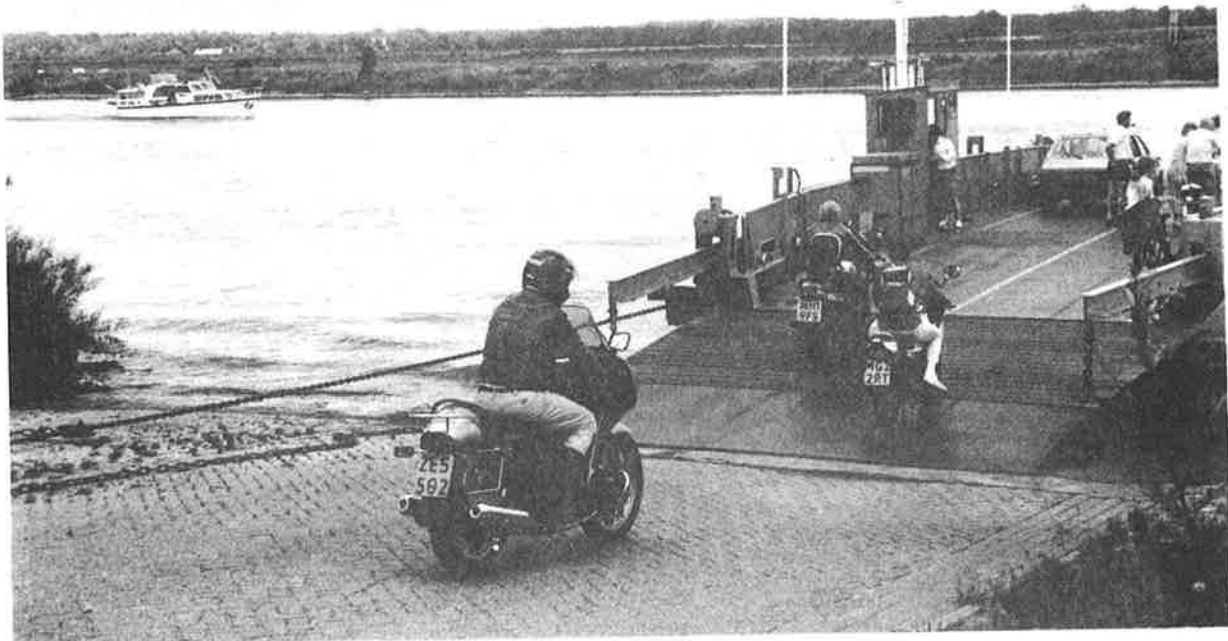
Twee leden van MC de Ketel hadden de verkeerde instructies gekregen en zodoende hadden ze een half uur nodig om uit St. Anthonis te komen.

Willy Verwegen kreeg in het eerste deel van de rit een fazant in zijn oor toen ze stopten was het toch maar een BIJ, die hem in zijn oor pikte vanaf die tijd, zat zijn helm strak.

Op de post in Broekhuizen stond de organisatie naar te kijken van twee MCO-leden die van de andere kant van de Maas kwamen, zij hadden namelijk het verkeerde pont genomen, ze kwamen er gelukkig op tijd achter. Op de post werd een glaasje drinken genuttigd en ze kregen de tweede helft van de route en een Raider (nieuw energie).



Naar wat genuttigd te hebben vertrokken de deelnemers naar Arcen, ze moesten daar met de pont over de Maas.



De route verliep verder zonder problemen. Later op de dag kwamen ze weer bij elkaar in het Cafeetje en er werd nog(weer) wat genuttigd voordat de meeste naar huis gingen.

De dag was goed en gezellig verlopen en we hopen volgend jaar op meer deelnamen.

MCC-ers



B.M.W.

Boeren Mest-Wagen



HONDA

Hoge Onderhoudskosten Na Dure Aanschaf

YAMAHA

Japanse Arbeiders Maken Alles Half Af



SUZUKI

Sjees U Zelf uiterst snel de Kist In

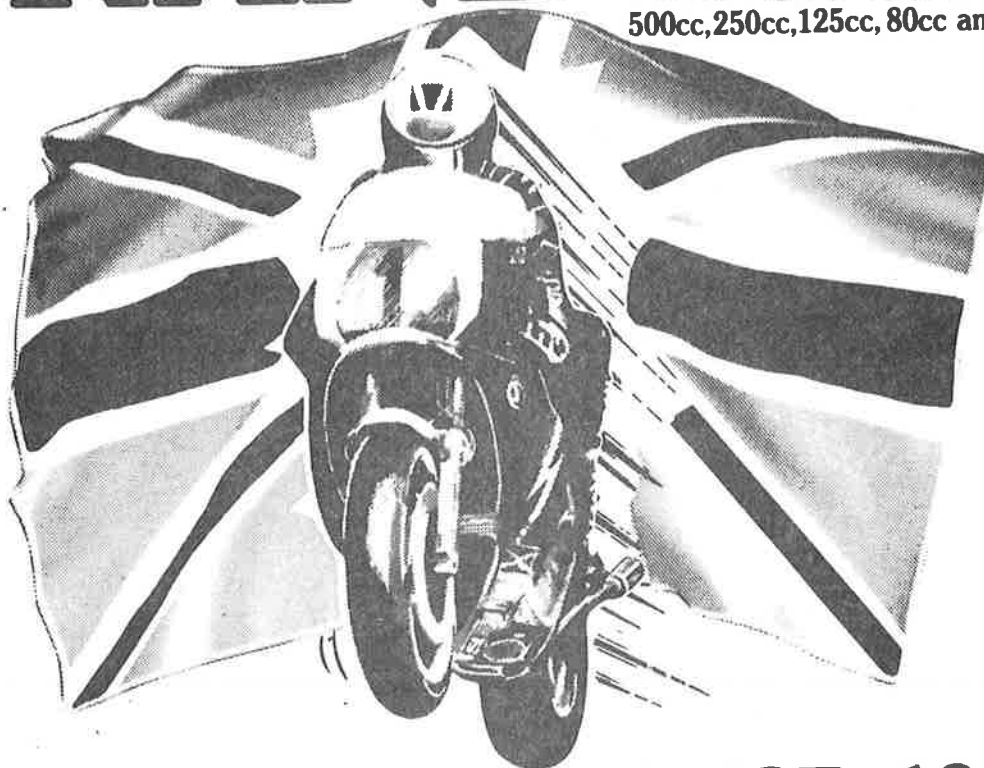


naar donington met de club
 vertrek vanaf de brink op vrijdag 31-7-87 om 8uur s morgens
 terug maandag 3-8-87 kampeerspullen en paspoort niet vergeten
 eventueel engelse ponden meenemen inl. gert-jan kroef tel: 08858-2391



BRITISH MOTORCYCLE GRAND PRIX

500cc, 250cc, 125cc, 80cc and Sidecars



SUNDAY, 2nd AUGUST, 1987

PRACTICE: JULY 30th, 31st, AUGUST 1st

1st Race 10.30 am - Adults £11, Children £2

Thursday, July 30: Adults £3, Children Free
 Friday, July 31: Adults £5, Children £1
 Saturday, August 1: Adults £5, Children £1
 Advance Tickets July 30/August 2 Inclusive: Adults £20, Children £3
 Sunday August 2 Only: Adults £10, Children £1.50
 Practice Days: Pay at Circuit, Grandstand Seats, Tel: 332 810048
 Free Parking, Campsite and Caravan Site available.

LOCATION

Donington is situated 8 miles south-east of Derby; on A453 Nottingham-Birmingham route (35 miles north-east of Birmingham and 15 miles south-west of Nottingham); 3 miles west of Junction 24, M1 (turn-off for East Midlands Airport); 120 miles/ 195 kms north from London (M1).

MAJOR ROAD ROUTES TO DONINGTON FROM UK FERRY PORTS

DOVER (Distance to Donington: 190 miles/310 kms): A2 - M2 - M25 - M1
 FELIXSTOWE (Distance to Donington: 140 miles/225 kms): A45 (to Cambridge) - A604 (to Huntingdon) - A1 (to Grantham) - A52 (to Nottingham) - A453 (to Donington)
 HARWICH (Distance to Donington: 150 miles/240 kms): A120 (to Colchester) - A12 (to Ipswich) - A45 (to Cambridge) - A604 (to Huntingdon) - A1 (to Grantham) - A52 (to Nottingham) - A453 (to Donington)
 HULL (Distance to Donington: 90 miles/145 kms): A15 - M180 - M18 - M1 (South)
 NEWCASTLE (Distance to Donington: 200 miles/322 kms): A1 - M18 - M1 (South)
 PORTSMOUTH (Distance to Donington: 175 miles/280 kms): M27 - A33 (to Winchester) - A34 (to Oxford) - A43 (to Towcester) - A5 - M1
 PLYMOUTH (Distance to Donington: 260 miles/420 kms): A38 (to Exeter) - M5 - M6 - M42 - A453.

MAJOR AIR ROUTES DIRECT TO THE MIDLANDS

Donington Circuit is situated:
 2 miles from EAST MIDLANDS AIRPORT, Tel: 0332 810621
 35 miles from BIRMINGHAM AIRPORT (M42 - A453 direct to Donington), Tel: 021-767 5511.

THURSDAY, JULY 30
 Untimed Training 11.00 - 17.30
 FRIDAY, JULY 31
 Timed Training 09.00 - 17.50
 SATURDAY, AUGUST 1
 Timed Training 09.00 - 17.50

SUNDAY, AUGUST 2
 Untimed Training 08.00 - 09.30
 125cc BRITISH GRAND PRIX 10.30 (24 laps)
 250cc BRITISH GRAND PRIX 11.45 (26 laps)
 80cc BRITISH GRAND PRIX 13.45 (18 laps)
 500cc BRITISH GRAND PRIX 15.00 (30 laps)
 SIDECAR BRITISH GRAND PRIX 16.30 (24 laps)



Donington Park, Castle Donington, Derby DE7 2RP, England, Tel: 332 810048, Fax: 332 850422, Telex: 377793

STERRENDAG.

16 augustus is het Sterrendag op het Circuit in Zandvoort, dat wil zeggen dat iedereen met een motor mee mag rijden. Er zijn al enkele leden van de club die zich hebben opgegeven en als jij ook mee wil rijden DAT KAN!!!! Geef je dan zo snel mogelijk op bij Ad de Wit, tel. 08858-1523.

Daarbij komt ook nog dat ons clublid Jan-Pieter Moors met de sportklasse meerijdt. Dus al rijd je zelf niet mee, ga toch mee naar Zandvoort om Jan-Pieter steun te geven. Vertrek vanuit het Cafeetje om **9.00** uur 's morgens.

WEEKEND IN LUXEMBURG.

Onze club organiseert met enkele bevriende clubs een weekend. De data zijn 12 en 13 september. De bedoeling is om naar Luxemburg te gaan, dus hou deze data vrij. Verder bericht voor vertrektijd etc. volgt nog.

DOBBELRIT MCC.

Op zondag 23 augustus organiseert onze eigen club een dobbelrit. Voor de leden die nog niet weten wat een dobbelrit inhoudt, volgt een korte uitleg. Men start bij het Cafeetje waar men door middel van het werpen met een dobbelsteen de eerste post gooit. Gooit men dus bijvoorbeeld 4, moet men naar post 4. Bij post 4 aangekomen, moet men een opdracht vervullen, dat kan bijvoorbeeld zijn een stukje skelteren. Door middel van de gooi met de dobbelstenen bepaalt men de volgende post. Zo dient men 6 posten af te werken. Bij elke post kan men een aantal punten verdienen. Het totale aantal punten bepaalt de eindklassering. Voor de eerste 3 mannelijke en eerste 3 vrouwelijke deelnemers/deelnemsters hebben wij mooie bekens beschikbaar. Verder ontvangt men bij inschrijving een leuke herinneringsmedaille met jaarhanger. We wensen je vast veel succes. Inschrijven kan tussen 10.00 uur en 11.00 uur 's morgens bij ons clubhuis het Cafeetje.

NAAM	ADRES	WOONPLAATS	TELEFOON
AERTS J	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
AERTS P	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
BALTUSSEN G	STIPPENT 11A	5846 AC LEDEACKER	08858 2329
BARDOEL P	STIPPENT 15	5846 AC LEDEACKER	08858 3255
BERG P VD	NULLEN 1C	5846 AD LEDEACKER	08855 3101
BERG VD I	PEELKANT 70	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 2017
BLOEMEN H	RONDWEG 21A	5825 HT OVERLOON	04788 1307
BOLT A VD	HANK 44	5446 XG WANROY	08859 51872
BOLT K VD	KRUISTR 5	5446 VE WANROY	08859 53400
BOMMEL E VAN	VLAGBERG 10	5845 EC ST ANTHONIS	08858 2013
BONGERS A	MULLEMSEDIJK 26	5844 AR STEVENSBEEK	08855 1213
BONGERS W	MULLUMSEDIJK 26	8544 AR STEVENSBEEK	08858 1213
BORM B	GEMERTSEWEG 27	5841 CE OPLOO	08858 4371
BRANDS M	PAST NYEVAERTSTR 1	5845 AR ST ANTHONIS	08858 1967
BULKENS R	MILLSEWEG 8	5437 NB BEERS	08850 18131
BUS J	JULIANASTR 21	5831 ES BOXMEER	08855 73778
CLAASSEN P	SCHEPERSTR 9	5446 AT LANDHORST	08859 58497
DEENEN J	HOENDERSTRAAT 22	5846 AE LEDEACKER	08858 2035
DOMMELEN J VAN	HOENDERSTR 9	5846 AE LEDEACKER	08858 1861
DUYNHOVEN H VAN	CERESSTR 21	5844 AC STEVENSBEEK	08858 1643
ELZEN S VD	KATWIJKSEBAAN 20	5455 GC WILBERTOORD	08859 51073
ELZEN W VD	KATWIJKSEBAAN 20	5455 GC WILBERTOORD	08859 51073
GEERTS K	KOL SILVERTOPLAAN 12	5845 BL ST ANTHONIS	08858 1690
GERWEN F VAN	OOSTERHEIDESTR 18	5409 SK ODILIAPEEL	00000 0000
GREIS I	HAAGBEUK 11	5831 RR BOXMEER	08855 75206
GRUTTERS T	KERKSTR ZUID 33	5441 AJ OEFFELT	08856 1247
HAGEN M VD	RADIOEWEG 9	5836 CD SAMBEEK	08855 76148
HAREN P VAN	DORPSTR 1	5846 AB LEDEACKER	08858 1845
HARTJES J	MEIDOORNLAAN 6	5446 BH WANROY	08859 54193
HEES G VAN	MARIJKESTR 12	5831 ED BOXMEER	08855 74828
HEIJDEN M VD	VLAGBERG 27	5845 ED ST ANTHONIS	08858 1619
HERMANS M	DR PEELLENSTR 3	5831 EE BOXMEER	08855 73404
HERMENS L	VINC V GOGHSTR 16	5831 BT BOXMEER	08855 74811
HOLTMEULEN T	TORENSTR 18	5836 AM SAMBEEK	08855 73232
HOOG B DE	GILDESTRAAT 15	5824 AA HOLTHEES	04782 307
HUBERS J	PEELKANT 34A	5845 EH ST ANTHONIS	08858 2128
HUBERS JAC	KRUISTR 5	5446 VE WANROY	08859 53400
JANS E	BLAUWSTR 6	5841 CA OPLOO	08858 1483
JANS P	PEELKANT 62	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1998
JANSEN F	KOUTERWEG 14	5446 AC WANROY	08859 54240
JANSEN L	MEEUWSTR 1	5451 XA MILL	08859 51602
JANSEN W	VLAGBERG 3	5845 ED ST ANTHONIS	08858 1227
JANSSSEN C	EREMIETENSTR 15	5845 BM ST ANTHONIS	08858 2640
JANSSSEN H	VLIEGENBERG 7	5824 AN HOLTHEES	04782 319
KATWIJK P VAN	MULDERSERF 5	5841 AZ OPLOO	08858 2712
KEMPEN R VAN	ST ANTHONISWEG 65	5831 AD BOXMEER	08855 71800
KERSTEN F	PAST NYEVEARTSTR 16	5845 AR ST ANTHONIS	08858 2033
KROEF GJ	ANTHONIUSPARK 3	5845 BN ST ANTHONIS	08858 2391
KROOT T	NOORDKANT 17	5845 EX ST ANTHONIS	08858 2179
LINSEN B	MOLENHOEK 12	5861 AE WANSSUM	04784 2319
LINSEN H	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
LINSEN J	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
LINSEN J	CUYKSEWEG 4	5443 PA HAPS	08850 12127
LINSEN JP	DEKENMOLMANSSTR 11	5845 AH ST ANTHONIS	08858 2087
LINSEN JURS R	PEELKANT 72	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1518
LINSEN JURS T	LAAGEINDSEBROEK 17	5447 NL RIJKEVOORT	08857 1257
LINSEN BUURS W	PEELKANT 72	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1518
LINSEN ACHER C	RUYSDEBEER EN BROUCH	5931 HD TEGELEN	077 735158
LINSEN PAKUZA E	RUYSDEBEER EN BROUCH	5931 HD TEGELEN	077 735158
LINSEN PETERS B	MOLENSTR 44	5446 PL WANROY	08859 51113
LINSEN RONGEN M	NOORDSTR 17	5446 XC WANROY	08859 51569
LINSEN SCHREUDER F	WETH TEUNISSENSTR 14	5845 CN ST ANTHONIS	08858 2849
LINSEN SESINK P	PAPENVOORTSEDIJK 2	5447 NG RIJKEVOORT	08857 1689
LINSEN SMITS P	BREDEWEG 7	5824 AM HOLTHEES	04782 435
LINSEN STRAATEN J VD	WETHOUDERLINDERSTR 8	5455 GM WILBERTOORD	08859 78759

SWINKELS PH	BREESTR 18	5845 AV ST ANTHONIS	08858 3469
THIJS W	KLEINEBEEKSSTRAAT 1	5845 AE ST ANTHONIS	08858 2832
THYSSEN A	BURG GOOSSENSSTR 11	5845 AP ST ANTHONIS	08858 2050
THYSSEN T	BURG GOOSSENSSTR 11	5845 AP ST ANTHONIS	08858 2050
THINEN H VAN	NASSAUSTR 5	5831 CZ BOXMEER	08855 72282
THINEN K VAN	PAST V DELTILAAN 4	5845 AJ ST ANTHONIS	08858 2886
TOONEN M	STRIEP 2A	5845 EN ST ANTHONIS	08858 3350
VEN A VD	IEPENLAAN 13	5453 KT LANGENBOOM	08863 2050
VEN E VD SCHRAVEN	VLASAKKER 18	5446 WZ WANROY	08859 53838
VEN VD T	VLASAKKER 18	5446 WZ WANROY	08859 53838
VERNOOY M	HEYCOPSTRAAT 44	3521 EN UTRECHT	030 946882
VERSTAPPEN T	QUAYWEG 1A	5447 NC RYKEVOORT	08858 1551
VLOET J	GROENINGSEWEG 4	5826 AC GROENINGEN	04781 2280
VLOET M	LAKTARIAWEG 24	5844 AJ STEVENSBEK	08858 1715
VLOET R	PEELKANT 27	5845 EE ST ANTHONIS	08858 2145
VOLLENBERG B	DR LUYCKXSTR 5	5845 CT ST ANTHONIS	08858 2811
WEREN F	RIJKEVOORTSEDIJK 10	5447 BD RIJKEVOORT	08857 1650
WIEN TJENS P	DEKENMOLMANSSTR 31	5845 AH ST ANTHONIS	08858 3575
WILLEMS J	MOLENSTR 44	5446 PL WANROY	08859 51113
WILLEMS R	LEPELSTR 21	5845 BK ST ANTHONIS	08858 2618
WINTJES P	HEISTRAAT 1	5445 AR LANDHORST	08859 8405
WIT A DE	DORPSSTR 10	5846 AA LEDEACKER	08858 1523
ZEEGERS T	STALENBERG 3	5836 AW SAMBEEK	08855 72076
ZUTPHEN C VAN	HOEFSTR 1	5845 BB ST ANTHONIS	08858 2795

WILLEMS MOTOREN VENRAY
 LANGSTRAAT 64A TEL: 04780-89401

MOTORBANDEN: SPECIALE PRIJZEN ± 300 STUKS OP VOORRAAD
VERKOOP, ONDERDELEN, ONDERHOUD, EN REPARATIES VAN ALLE
JAPANESE MOTOREN
OLIE, KLEDING, ACCESOIRES, HELMEN, HANDSCHOENEN ENZ.