

DE REDACTIE WENST U:

PRETTIGE FEESTDAGEN

EN VEEL

LEESPLEZIER IN 1988





## RETOURTJE KRETA

De plannen waren er al lang maar of het door zou gaan was nog maar de vraag. We wilde met z'n drieën per motor naar Griekenland. Naarmate de zomer naderde hoe groter de uitdaging werd. Er werd een datum afgesproken, de financieën doorgenomen (hulde aan de studiebeurs) verzekering en dergelijke geregeld en daar gingen we dan. Nadat we links en rechts opmerkingen kregen van: "gaan jullie op die motors" of "hoe ver denk je te komen", lieten we ons niet van de wijs brengen. Ons doel stond voor ogen en dat was Griekenland.

Zondagochtend 5 juli vertrokken we, nadat we welgemeende en bezorgde woorden toegesproken gekregen hadden. Mark wierp nog een bezorgde blik naar zijn rekje, wat hij daags van te voren nog in elkaar gelast had. We zouden deze eerste dag niet ver rijden, tot Cochem, want daar kun je toch niet zomaar voorbij rijden! Een avondje wezen stappen en s'morgens vroeg eruit om een ritueel uit te voeren wat we nog talloze malen zouden herhalen, namelijk tentjes afbreken en alles op de motor pakken. We reden nog een stuk door het prachtige Moezeldal, richting de autobaan die ons naar Oostenrijk zou leiden. Net voor de Oostenrijkse grens zijn we gestopt om naar een camping te zoeken, en die vonden we bij het plaatsje Prien am Chiemsee. Het was echt zo'n typisch Duits vakantie plaatsje waar mensen voor de rust komen, weinig te beleven dus. De volgende dag gingen we door Oostenrijk via de Grossglockner, deze berg is echt de moeite waard om per motor te nemen. Prachtige vergezichten, flitsende haarspeldbochten en afdalingen waarbij m'n vijf en halfje acceleratie's ten uitvoer bracht dat ik me op een duizend waande. Toen kwam ik (in een schijnbare vlag van verstandsverbijstering) op het luminieuze idee om op een helling van  $\pm 19\%$  m'n ketting te smeren. Op de middenbok zetten ging nog wel, maar ik had er niet aan gedacht dat al het gewicht op het achterwiel kwam, op zo'n helling, en zodoende het wiel niet rond kon draaien. En wat dacht je ervan om hem van de middenbok te duwen, echt diepe ellende. We begonnen aan de afdaling nadat we Ria wijs gemaakt hadden, dat je grote kans had dat de remmen heet zouden lopen. In Villach zijn we een camping gaan zoeken, deze had een heerlijk zwembad, waar Mark en ik ons flink in hebben uitgeleefd, met allerlei duik en zwemtechnieken. Een vrouwtje van respectabele leeftijd dat in alle rust baantjes aan het trekken was droop (letterlijk en figuurlijk) snel af. S'avonds nog de stad in gegaan, te voet, maar met de taxi terug. De volgende dag zouden we Joegoslavië binnen vallen, maar eerst moesten we een prachtige weg over met hellingen van 18%, heerlijk om al die auto's met 8000 toeren voorbij te blazen. We reden richting Ljublijana, daar de snelweg op (nadat we eerst fout gereden waren) richting Reyka. Want vanaf daar zouden we de kustweg nemen, waar we al de meest afschuwelijke verhalen over gehoord hadden.

Reyka bleek een vieze industriestad te zijn ,wat tegen een helling opgebouwd is en een prachtig uitzicht heeft op de wonderschone (lees blauwe) Adriatische zee.

Hier zouden we een dag blijven op een auto camp, net buiten de stad. En zowaar, de volgende dag regende het. Wij meteen naar de kustweg gelopen om te kijken of hij echt zo spekglad was met regen.

En ik kan allen maar zeggen:"ja spekglad".

S'avonds nog bij een troep deense motorrijders de nodige Pivo's en glazen rum leeg gemaakt, zodat ik me het eind van de avond niet voor de geest kan halen. Onze weg vervolgde zich over die mooie maar o,zo bochtige kustweg. We zouden wel zien hoe ver we kwamen.

Het werd Split  $\pm$  300 km verder wat  $\pm$  10 uur motorrijden betekende, zeer vermoeiend. Vanaf Split reden we via het heel mooi gelegen vakantieoord Dubrovnik richting de baai van Kotor, die we per boot overstaken.



Toen we van de boot afkwamen konden we twee kanten op naar Cetinje nl. de "gewone" weg of via de zeer oude Lôvcenpas.

Na enig heen en weer gepraat namen we de Lôvcenpas.

Niet zo zeer omdat die wat korter zou zijn volgens de kaart, maar om het mooie lanschap waardoor deze 50 km lange pas zou lopen.

Na enige schilderachtige dorpjes gepasseerd te zijn, in dit aardbevînggen geteisterde gebied, kwamen we bij deze pas.

Nou oud was ie en vol gaten, je kwam echt in de middle of no where. We passeerde tientallen onverlichte tunneltjes, gingen steeds hoger en dat op een ongelooflijke slechte weg.

Af en toe kwamen we een koe tegen maar geen enkel mens. Het magnifieke uitzicht maakte weer veel goed.

We kwamen uiteindelijk op enkele hoogvlaktes uit waar nog de echte zigeuners wonen. Achteraf hoorden we dat het maar goed was dat we daar niet gestopt zijn. Na een afdaling met een betere weg, en blij dat alles nog heel was, kwamen we 3 uur later en 50 km!! verder in Cetinje aan.

Omdat het nog enige uren licht zou blijven besloten we verder te rijden en de verloren tijd in te halen.

We reden richting Titograd, maar hoe verder we het binnenland in reden hoe hoger we de bergen in gingen en des te minder mensen we zagen.

Uiteindelijk kwamen we net voor het donker in een plaatsje Mojkovâc genaamd. Dit plaatsje ligt op ± 1000 m hoogte en de mensen leven daar nog 20 jaar achter. We moesten een camping hebben, maar die hebben ze daar niet, intussen was er wat jeugd gearriveerd die de motoren wel interessant vonden, en die boden aan dat we bij hen thuis op een grasveld konden kamperen. Wij blij, tenten e.d. opgezet onder het toeziend oog van plaatselijke bevolking die het wel spannend vonden.

Intussen kwam er een klein meisje naar ons toe die stiekem gebaarde dat we uit moesten kijken omdat er flink gejat werd.

Uit met de pret. Toen kwam Mark met een verhaal over mensen die ook eens wild kampeerde en vermoord werden.

Ria vond in het ANWB boekje dat in Joegoslavië wild kaperen zwaar gestraft werd. Nog nooit werd alles zo snel ingepakt.

We hebben toen in een zeer duur hotel overnacht.

We werden door de plaatselijke jeugd uitgenodigd om een "disco" te bezoeken die onder het hotel was. Nog nooit werden we zo aangestaard in onze hollandsse kleding. Na een karig ontbijt reden we verder met het plan om Griekenland te halen die dag.

We kregen een prachtig maar armoedig landschap waar we nog met stenen bekogeld zijn in de beurt van de Albanische grens.

Richting Skopje waar we met eurocheque's tevergeefs geld probeerde te krijgen, want het was zondag !!!

Dan maar weer verder, net buiten Skopje van onze laatste dinars getankt.

Zo konden we net de Griekse grens halen, maar onderweg moesten we tol betalen, maar....geen geld meer!

Na enig onderhandelen van Ria mochten we voor niets verder.

Ik verloor op de valreep ook nog m'n zijkapje en Mark vond hem nog terug ook, maar toen na ± 3100 km waren we er: de Griekse grens.

Het duurde nog wel twee uur voor we erover waren, maar dat hinderde niet, zo kregen onze getergde zitvlakken even wat rust.

Net over de grens vonden we een camping beheerd door een bejaard echtpaar, die het zo leuk vonden dat we helemaal van hollands waren gekomen, dat we eten en drinken voor de tent gereserveerd kregen.

De dag erop werden we hevig uitgezwaaid door "mamalos" en "papalos" en we vervolgde onze weg naar Athene, waar we naar een pen vriendin van Ria zouden gaan. Na ongeveer een half uurtje zoeken vonden we het adres (niet slecht). In Athene zijn we 3 dagen gebleven, en alles bezocht wat de moeite waard was waaronder de Acropolis.

We kwamen in Athene op het idee om per boot naar Kreta te gaan, dat betekende  $\pm$  11 uur varen op net zo'n veerboot als die tussen Engeland en België varen.

Maar we zijn toch goed aangekomen in Iraklion.

Het bleek dat we net op tijd in Athene vertrokken waren, want toen begon net de hittegolf die aan ongeveer 1000 mensen het leven zou kosten.

Desalniettemin was het op Kreta ook niet uit te houden met piekdagen van  $47^{\circ}\text{C}$ . Overdag ging het wel in combinatie met een windje van zee, maar s'nachts bleef het kwik boven de  $30^{\circ}\text{C}$ .

Kreta is een mooi woest en droog eiland in de Middellandse zee net boven het afrikaanse vaste land, het bevat vele oudheidkundige bezienswaardigheden van de oude grieken zoals het meest bekende: de knossos, dit zijn ruïnes van  $\pm$  4000 jaar oud van wat ooit een statig paleis geweest moet zijn. Ongelooflijk waar de mens toen al toe in staat was. Verde nog de stadswallen en 't knossos museum in Iraklion, de witte palmstranden en de Burcht van Rhetimnon.

Wij hebben in de 2 weken dat we op Kreta verbleven  $\pm$  1000 km op het eiland afgelegd. Het zijn daar mooie slinger weggetjes waar je absoluut niet kan doorrijden vanwege het drukke verkeer en het gladde asfalt. Na deze 2 weken werd de terugreis aanvaard.

S'avonds op de boot in Iraklion en s'morgens van de boot in Athene.

Daar nog een afschuwelijk ontbijt genuttigd en toen onderweg naar huis.

Al snel buiten Athene kreeg ik buikkrampen die in de loop van de dag steeds erger werden. Toen we aan het eind van de dag bij de grens Griekenland-Joegoslavië kwamen ben ik van m'n motor afgekropen en het ontbijt van s'ochtends in de berm gedeponerd, maar de kramp was weg.



We zijn toen nog een eindje doorgereden tot even onder Skopje, ondertussen had een oostenrijks stelletje zich met de motor bij ons aangesloten, waar we s'avonds mee zijn uit eten.

Het was hun bedoeling om de volgende dag in één ruk naar Oostenrijk te rijden. Dat ging ons iets te snel, dus de volgende dag zijn zij weer alleen verder gegaan.

Toen we bij de eerste tolweg kwamen dachten we dat we snel konden doorrijden en dat deden we dus.

Maar die slimme Joegoslaven hebben de gewoonte om langs secundaire wegen pompstations bij bosjes te bouwen, maar bij de schaarse snelwegen niet. Dus na ± 200 km reden we allebei met de kraan op reserve met 80 km/u over de vluchtstrook in de hoop een tankstation tegen te komen.

Toen Mark's motor z'n laatste druppel verbruikt had kon hij hem uit laten rollen tot net tegenover een.....pompstation!!! wat aan de andere kant van de snelweg lag. We hebben toen de tanks van de motoren af gehaald, over de vangrail geklommen en de tanks gevuld. We hebben toen de verdere reis in Joegoslavië goed kunnen voortzetten, totdat ik net voorbij Zagreb Mark kwijt was geraakt. Na 10 km terug te hebben gereden kwam ik hem tegen, hij stond, langs de weg, z'n motor liep nog maar op twee pitten.

Al snel kwamen we erachter dat het filter nokje van één van z'n kontaktpunten was afgebroken. En zie in Joegoslavië maar eens onderdelen voor een japanse motorfiets aan te komen. Maar in tijd van nood blijkt een mens zeer creatief. De oplossing werd gevonden door met 10 seconden lijm de stukjes aan elkaar te plakken. En karren maar weer.

Toen we in Oostenrijk aan kwamen brak bij Mark tot overmaat van ramp nog z'n koppelingskabel. De andere dag dit verholpen en verder maar weer.

De duitse grens over begon het te stortregenen en keihard te waaien.

Desondanks toch hard doorgereden wat ons later ± 2 uur oponthoud zou betekenen. Want Mark z'n motor hield het voor gezien, ik duwde hem naar een pompstation, nadat we alles geprobeerd hadden en geduwd en gekickt gaven we de moed op en gingen eten.

Bij terugkomst ontdekten we bij toeval dat z'n benzine op was!!!!

De verdere terugreis was enorm afzien door het slechte weer, maar eindelijk kwamen we dan toch zonder kleerscheuren terug in St.Anthonis.

Dit was het einde van deze prachtige reis die een maand geduurd heeft en waarin we 7553 km hadden afgelegd en wat maar 4 mm rubber gekost had.

Zeer zeker weer de moeite waard het volgende jaar, maar dan word het misschien Turkeye.

#### ANDREW



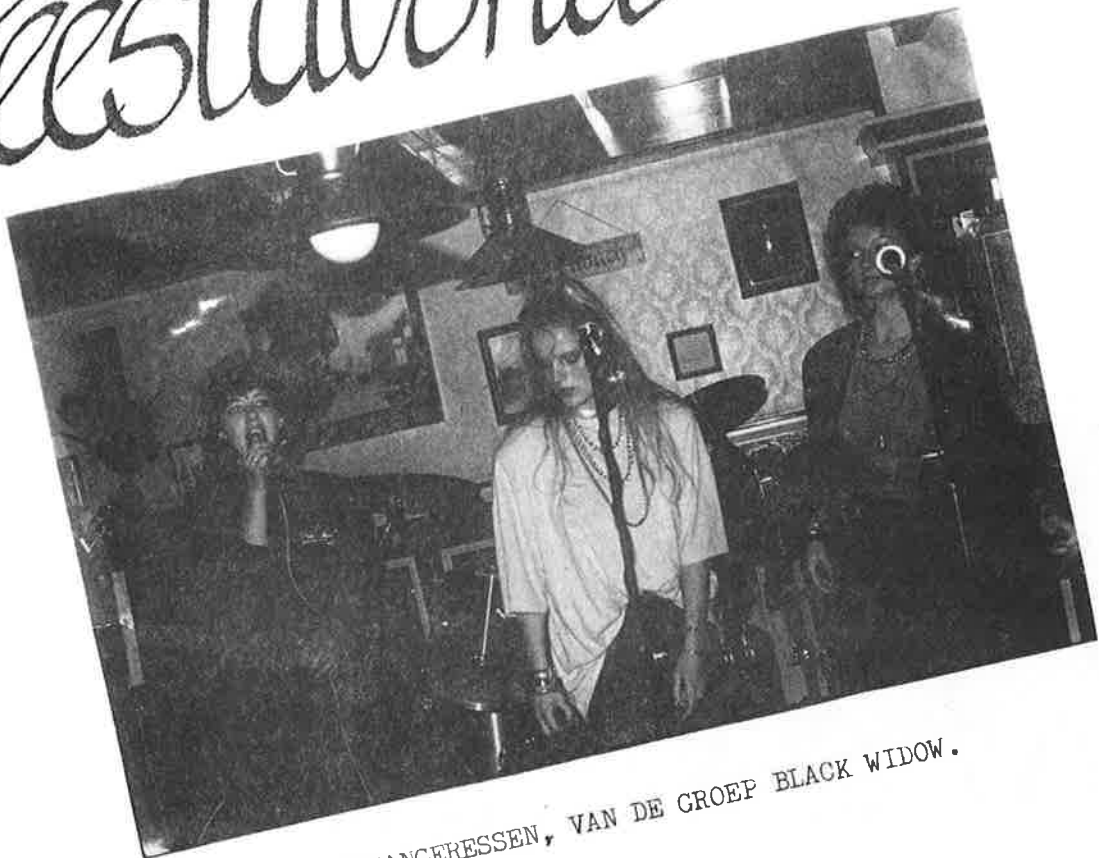




PETER, DE GITARIST (solo)



# Feestavond



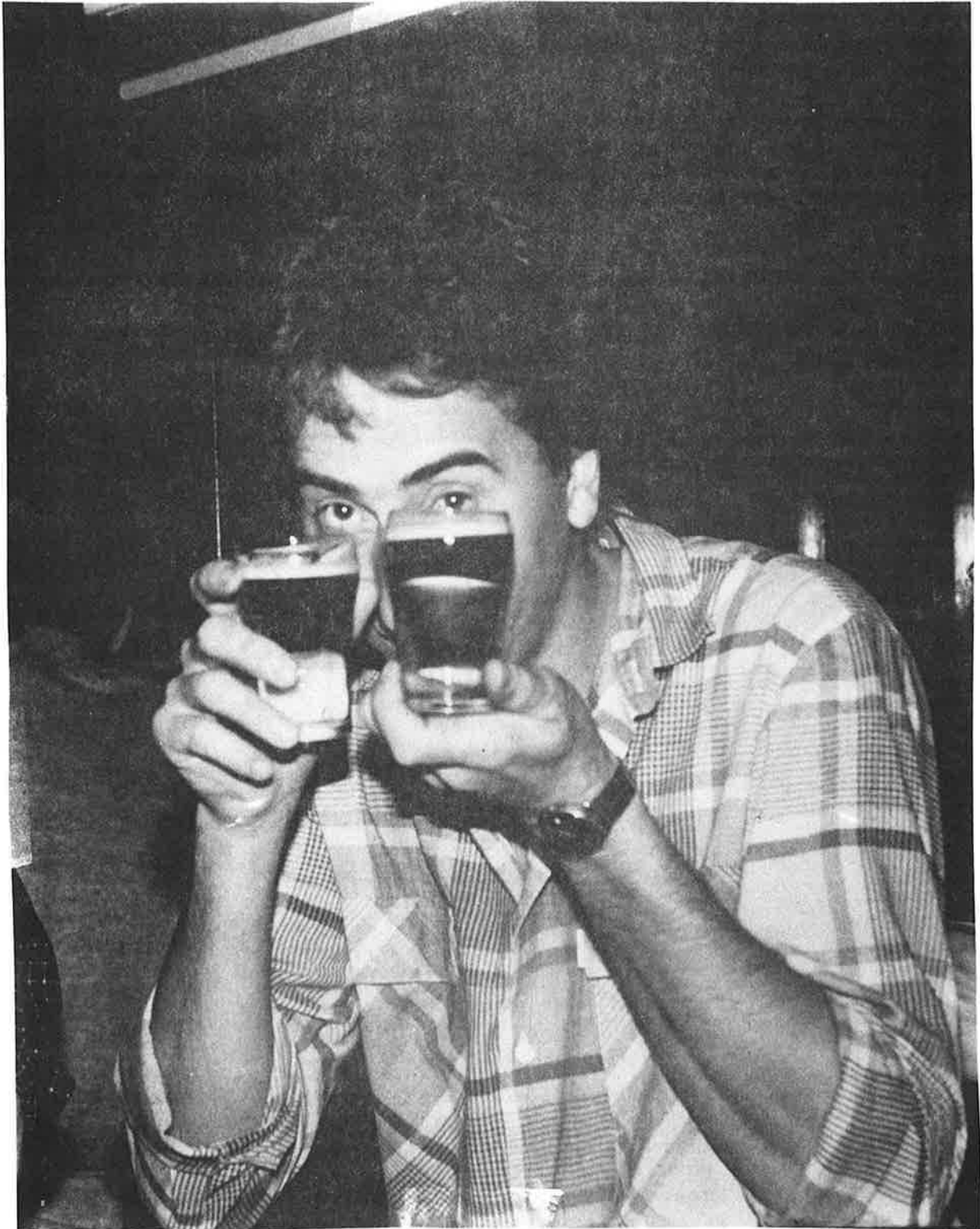
DE DRIE ZANGERESSEN, VAN DE GROEP BLACK WIDOW.



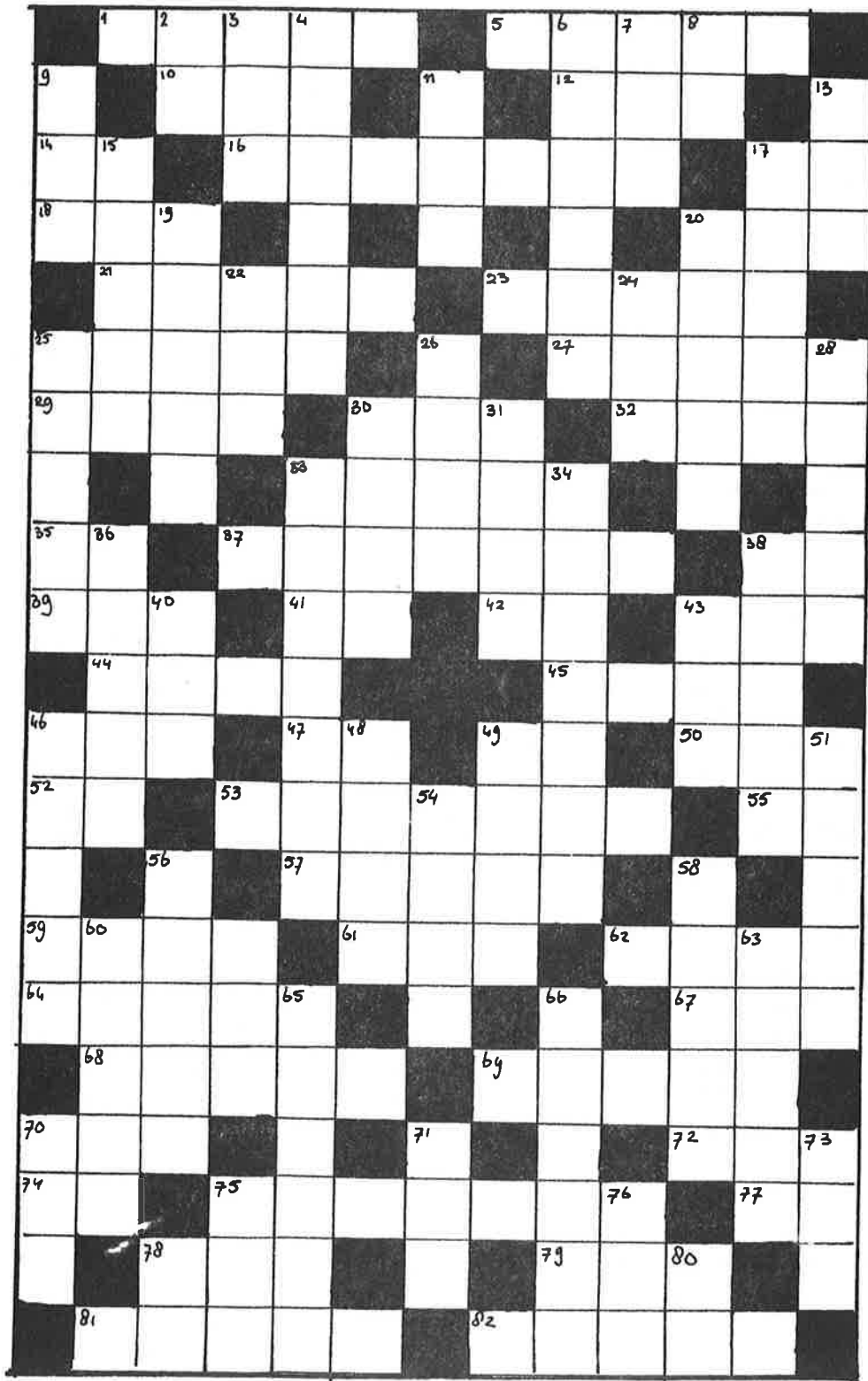
Ook dit jaar was er weer een clubfeest, die oergezellig was. Het muzikaalgebeuren werd verzorgd door de groep BLACK WIDOW uit Wanroy. Tegen een kleine entreprijs kon men de gehele avond naar z'n behoefte drinken. En er was nogal veel behoefte, Zoals men op de foto onder ziet.

BARTJE

RA? RA , WIE VERSTOPT ZICH ACHTER HET BIER , HIER ??????????????????????







.NR.	33	52	55	11	27	5	6	53	13	64	?	72	30	42	11
?	→										C				

---

\* De oplossing van de puzzel uit het vorige C.C.tje was: DOBBELRITBEKER. Er waren 3 goede oplossingen de winnaar van onze waardebon van £ 10,- is Martien Rongen. Stuur ook deze keer weer uw oplossing naar een van de redactieleden want er is een extra grote prijs voor deze kerstpuzzel.

---

\* Het is nu al bekend dat de Jaarvergadering van het volgende seizoen valt op Maandagavond 1 Februari. Dus houdt deze datum alvast vrij. Karel van der Bolt treedt voor het volgende seizoen uit het bestuur voor onze club. Dus we vragen jou meteen om na te denken of een bestuursfunctie iets voor jou is. Neem eventueel contact op met een van de bestuursleden die meer kan vertellen over het reilen en zeilen van ons bestuur.

---

\* Uit het vorige clubblad Komt de naam Maria Auxiliatrix rit dit was een rit voor gehanicapte kinderen die in de zijspan mee mochten rijden. Ook in 1988 is er weer z'n rit. Dit is een hele organisatie en er zijn vele vrijwilligers voor nodig, om bijvoorbeeld de feesttent op te zetten, eten verzorgen voor de zijspanrijders, en natuurlijk om met de rit mee te rijden en wegen af te zetten. De datum is ± 16 september, heb je interesse of wil je meer informatie gragg tijdig opgeven bij Gert-Jan Kroef. De eerstvolgende clubavond zie je een video van deze rit.

---

\* Er zijn weer enkele leden die net als vorig jaar naar Marokko een lange Motorvakantie te houden. De vakantie duurt ± 4 weken en is in het voorjaar rond hemelvaart, de plaats van bestemming is nog niet bekend. Heb je interesse om mee te gaan neem dan contact op met Gert-Jan Kroef zodat we een avond bij mekaar kunnen komen.

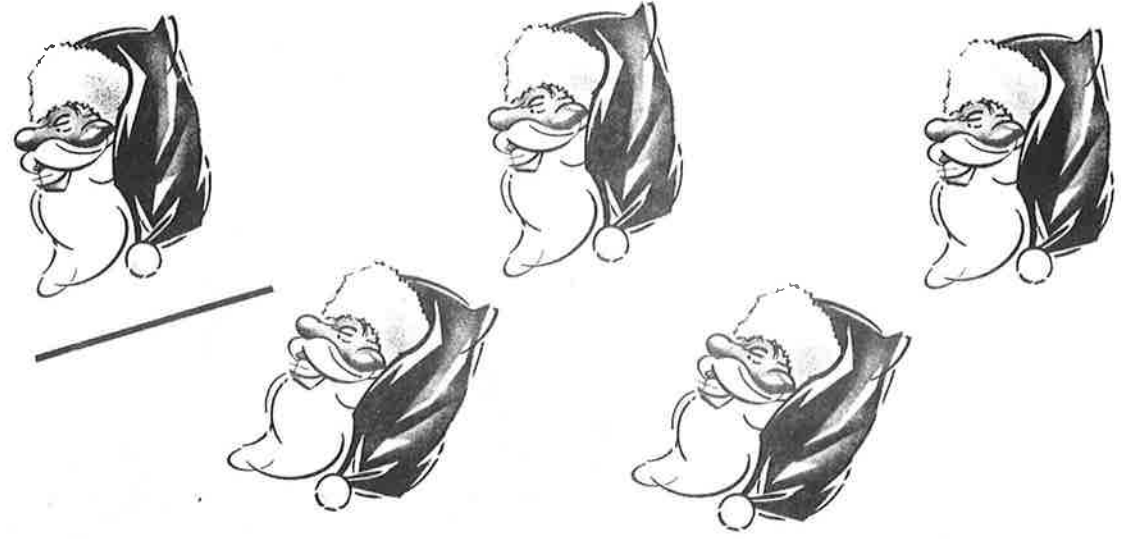
---

\* Via deze weg willen we nog felicitatie's richten aan Koos en Bertie v. Tienen- Lensen.

En dat Koos alleen maar aan Bertie denkt dat was wel weer te merken op z'n bruiloft. Hij had voor alles gezorgd, feestzaal, huis, auto, motors, etc. Maar hijzelf wou waarschijnlijk in z'n pyama trouwen want hij was vergeten een trouwpak te halen. Gelukkig denkt Bertie ook nog eens aan Koos zodat dat toch nog goed kwam. Mooi pakkie trouwens, Koos !!!!!



Het M.C.C. Mona-toetje  
van deze maand!



---

Zoals iedereen weet is Jo Linders een echte Moto-Guzzi fan. Dat was pas weer duidelijk te merken toen Koos en Bertie trouwde, ze weigerde permanent om achter op een geleende BMW te gaan zitten.....

---

Marcel Hermans is in hart en nieren een echte Rock and Roller. Voor z'n bruiloft had 'ie een 50-jarig auto gehuurd die onderweg naar Boxmeer pech kreeg. Dit tot grote spijt van Marcel die meteen z'n kuif uit z'n haren haalde. Maar gelukkig kwam onze club sterk met motor-escorte zodat Marcel zich toch nog kon uitleven. (en dansen dat 'ie deed !!!)

---

Voor diegene die nog geen clubsweater hebben, er liggen er nog een paar op voorraad. Kleur : Blauw, maten : M - EL. Zolang de voorraad strekt f 35,00. Eventueel voor andere maten en kleuren (als er genoeg intresse is) kunnen we nog bestellen. Dit alles bevragen en bestellen bij Matje Rongen.

---

Langs deze weg willen we iedereen bedanken, die op onze Huwelijksdag aanwezig was. Vooral diegene die met de Huwelijksstoet meegereden zijn,

BEDANKT,

Koos en Bertie  
v. Tienen-Lensen.

---

Ivm de stijgende hoeveelheid spullen (balken, planken vloertegels, podium) zoeken wij een opslag plaats voor deze spullen. Gedacht wordt aan één of andere stal of veldschuur. Reacties naar Gert-Jan Kroef 08858-2391.

---

Te koop

YAMAHA XS 250

Bouwjaar 1981

Inlichtingen: Andrew Thijssen  
Tel: 08858-2050.

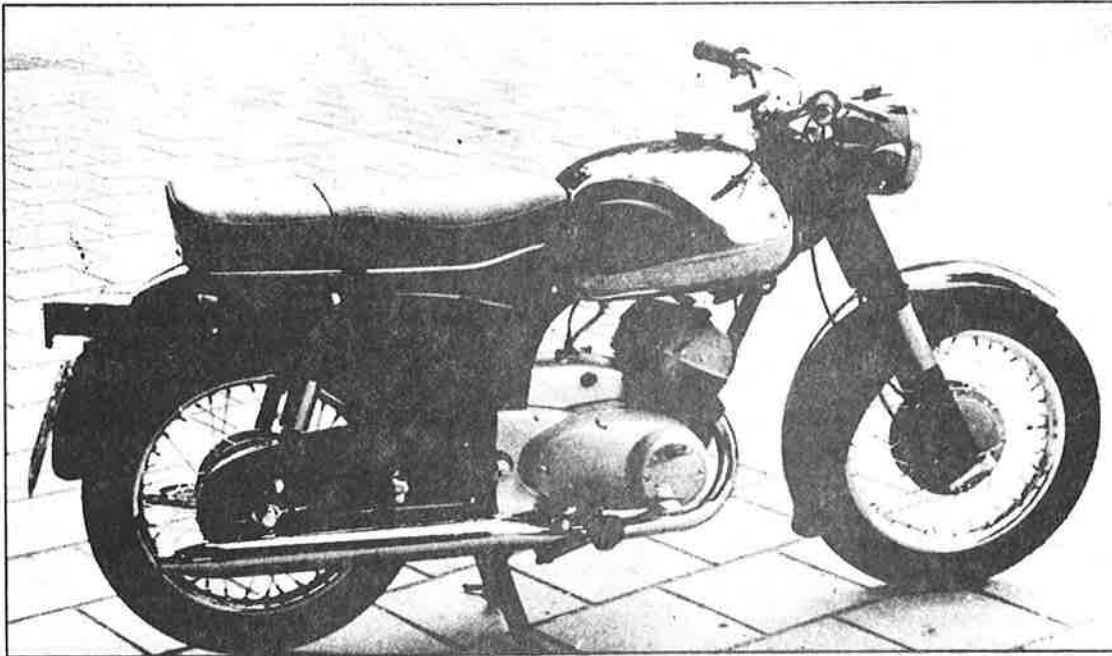




# YAMAHA

Oorspronkelijk is Yamaha de fabrikant van sommige van 's werelds beste muziekinstrumenten (vandaar het merkebleem met de gekruiste stemvorken). In 1955 begon Yamaha, voorzien van een kapitaal van 30 000 pond, met de fabricage van motorfietsen. Binnen 10 jaar was dit kapitaal gegroeid tot een miljoen

De Yamaha 250, hier de YD-2, betekende de doorbraak van de Japanse tweetakt op de Europese markt. (Archief Motor)

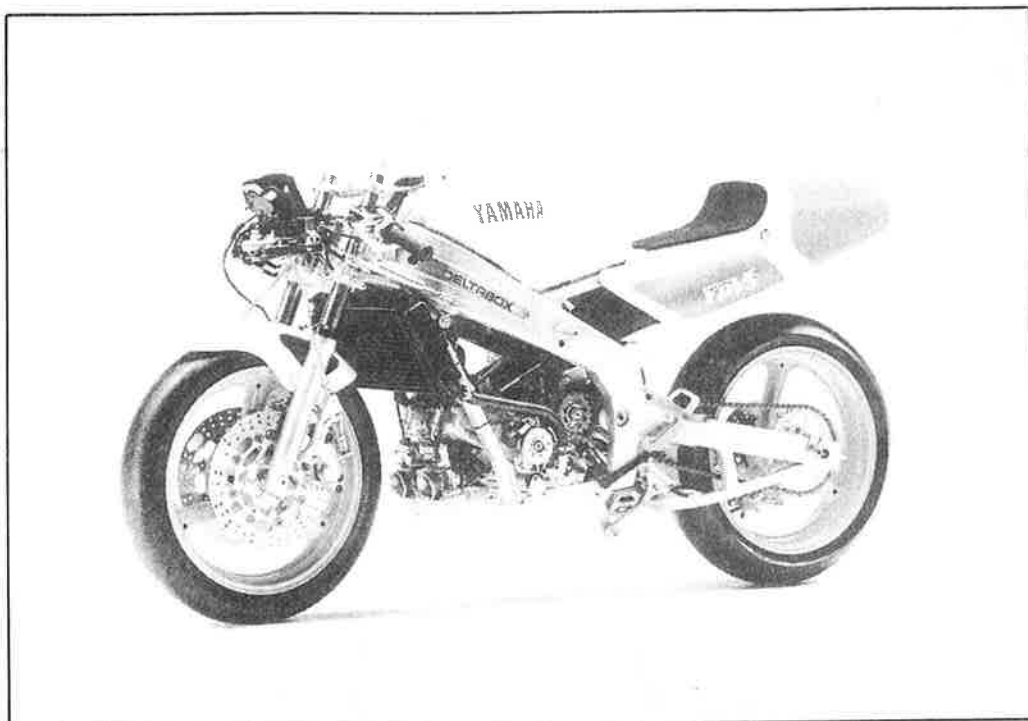


pond en werden er 13 000 motorfietsen per maand gebouwd. Na nog eens 10 jaar was haar reputatie op de weg en op het circuit niet meer in getallen weer te geven. Naast haar ongelooflijke, wereldwijde commerciële succes heeft Yamaha ongeëvenaarde racetriomfen behaald. De Yamaha staande 250 en 350 cc twins hebben hun klasse, zowel in resultaten als in aantal, meer dan een decennium gedomineerd. Vooral het feit dat haar racetweetakten zo overduidelijk waren gebaseerd op de standaardmachines die iedereen kon kopen, maakte dat gegeven bijzonder opmerkelijk. Yamaha begon al met internationale races in 1958, toen een luchtgekoelde 250 cc twin naar de Verenigde Staten werd gezonden en daar zesde werd in de Catalina-race. Toch zou het de zo over de toonbank te koop zijnde luchtgekoelde tweetakt TDI-racer zijn die haar stempel op deze periode zou drukken. Met uitzondering van enkele jaren waarin Yamaha voor Bill Ivy en Phil Read ongelooflijk krachtige V-4 racers in de 125 en 250 cc Grand Prix-wedstrijden inzette, is het altijd de twin geweest die de klassieke reuzender was. Die V-4 racers waren bijzondere motoren,

lastig te onderhouden en te tunen en buitengewoon moeilijk om te rijden. De watergekoelde, van roterende inlaten en 2 krukassen voorziene tweetakten leverden 300 pk/l. Met de 125 cc leverde Bill Ivy een van de ongelooflijkste huzarenstukjes uit zijn carrière — en misschien wel uit de historie van de racerij — toen hij in 1968 een ronde op het eiland Man reed met een gemiddelde snelheid van 161,45 km/u. Hoe moeilijk dit was kan worden opgemaakt uit het feit dat hij zo snel en vaak moest schakelen dat de motor, die slechts van 17 000 tot 18 000 toeren reikte, in de powerband bleef, zo nauw was het bereik van dit hypergevoelige blok. De 250 cc was even moeilijk met een vermogensbereik dat liep van 14 000 tot 15 000 omwentelingen; met de 73 pk die dan loskwam draaide Ivy in dezelfde week op Man een gemiddelde van 169,80 km/u met staande start.

Het is opvallend dat de Yamaha-straatmachines altijd waren voorzien van zuigergestuurde inlaten, terwijl Yamaha de eerste was die roterende inlaten (uitgevonden door Zimmerman, ontwikkeld voor MZ door Kaaden) gebruikte in een produktiemotor in Japan.





Met hulp van de roterende inlaat en de nieuwe tweetakt-techniek slaagde ze erin een plaats te veroveren in de internationale racewereld. Ze was ook de eerste die met een volledig automatisch gescheiden smeersysteem (Yamaha Autolube) kwam, voornamelijk om de handicap te overwinnen die op de Zuidaziatische en Noordamerikaanse markt bestond. De kopers aldaar oordeelden het namelijk als onmogelijk olie en benzine te mengen tot een juiste mengsmering. Yamaha was eveneens de eerste die op de markt kwam met reed valves in de inlaat en 5- en 7-kanaals overstroomsystemen in de cilinders.

Yamaha begon met tweetakten omdat haar eerste prototype, de YA 1, een kopie was van de tweetakt BSA Bantam, hoewel Yamaha natuurlijk de eerste was om erop te wijzen dat de BSA op haar beurt een kopie van DKW was. De Yamaha Motor Co, een dochteronderneming van de oude firma Nippon Gakki, begon met minder dan 100 werknemers. Maar de YA 1 bleek zo'n succes dat al snel 300 exemplaren per maand werden gebouwd. Interessant zijn de latere modellen als de 250 cc YD 1 die in 1958 om haar uiterlijk met een prijs werd bekroond en de 173 cc SC 1-scooter van 1960 die was voorzien van een plastic monocoque frame en een tweeversnellingsstelsel met koppelmovormer en asymmetrische vering op de wielen. In het jaar waarin dit model uitkwam schoten de aandelen van Yamaha op de Japanse beurs als een raket tot ongekende hoogten omhoog. De daaropvolgende modellen gaven problemen die het bedrijf een miljoen dollar kostten, maar tegen die tijd was het sterk genoeg om deze moeilijkheden te overleven en zo groot dat in 1960 in Californië de Yamaha International Corp kon worden opgericht. Ook kwam er een

raceteam, niet zozeer om de verkoop te bevorderen als wel om nieuwe technieken aan te moedigen. In de daaropvolgende jaren heeft Yamaha meer dan 8000 racers gebouwd, hoewel de raceafdeling nog steeds beweert dat ze geen winst maakt. De publiciteit rondom het winnen van races werkt natuurlijk positief, en om een idee te geven wat Yamaha op dat punt bereikt heeft is een blik op de uitslagen van een willekeurige wedstrijd voldoende.

Toch zou de tweetakt het in het midden van de jaren zeventig gaan verliezen. Milieu-eisen en de vraag naar comfortabelere en stillere motoren deden de viertakt op de markt voor straatmotoren overheersen. In 1972 kwam Yamaha met haar eerste viertakten, te beginnen met de 650 staande twin. Haar huidige modellenlijn in Nederland en België (met uitzondering van de zeer populaire tweetakt-bromfietsen) kent nog slechts één tweetakt: de uiterst sportieve RD 350 LC met roterende uitlaat. De techniek van de vierkleps cilinderkoppen is door de fabriek breed uitgewerkt en zette in met de XS 500 twin. Later zou Yamaha met de driecilinder 750 (later 850) komen, voorts met een hele reeks lichte tweecilinders en met de zware XS 1100. Daarnaast kwam de nieuwe V-twin serie in zowel custom als sportieve modellen, waarvan de laatste vertegenwoordiger de XZ 550 watergekoelde V-twin is. Ook met de XT 500 schreef Yamaha geschiedenis. Met deze viertakt eencilinder off the road begon een geheel nieuwe trend, die leidde naar het aanbod door iedere Japanse fabrikant van een soortgelijke machine. Naast de V-twins heeft Yamaha een brede viercilinderlijn waarvan o.a. de 650 Turbo deel uitmaakt, evenals de nieuwste vertegenwoordiger, de XS 900 Strider.

## MOTORFILMTEAM ST.ANTHONIS

---

Op motorcircuits wordt veel gefilmd. Meestal zijn het echte professionals die achter de camera's staan, zoals het team van de commerciële satellietzender Sky Channel. Deze personen hebben veel geld achter de hand en kunnen daardoor het beste filmmateriaal aanschaffen en veel filmmateriaal erdoor draaien. Zodoende krijgt men dan schitterende beelden te zien vanuit bijvoorbeeld de kuip van een racemotor of gewoon vanaf de tribune of langs de baan. Deze beelden komen dan de huiskamer binnen, maar de kijker beseft niet dat er al vele montage-uren aan vooraf zijn gegaan.

Een filmteam dat al 16 jaar bezig is, is motorfilmteam St.Anthonis. Hun beelden komen dan wel niet bij iedereen de huiskamer binnen, maar aan het einde van het motorsportseizoen is men ook druk in de weer om de beste beelden aan elkaar te plakken en te voorzien van de juiste teksten. Het team is volledig amateuristisch, maar de beelden kunnen gerust professioneel genoemd worden. Op 9 en 10 januari aanstaande beleeft dit team weer het hoogtepunt van het seizoen. De première van hun nieuwste motorfilms worden dan getoond bij schadefabriek Vloet aan de St.Anthonisweg tussen St.Anthonis en Boxmeer. Een tweeduizend motorsportliefhebbers vinden hun weg elk jaar naar dit evenement en komen daarmee weer even uit hun winterslaap. Vele motordealers hebben een stand evenals de rijkspolitie en de EHBO. Het leek ons eens leuk om de drijfveer van het hele motorfilmteam, de 45-jarige Wim van de Mortel, eens nader te leren kennen. Het kostte ons toch de nodige moeite om hem te pakken te krijgen, omdat ie drukke voorbereidingen had met de filmshow en de filmavonden die aan diverse motorclubs gegeven worden.

MH.De meest voor de hand liggende vraag die men aan een motorsport fanaat stelt is natuurlijk hoe ie met de motorsport in aanraking is gekomen?

Wv/dM.Ik denk dat het bij mij een aangeboren iets is geweest. Al vanaf mijn jeugd jaren zat het erin, alleen mijn ouders probeerden het altijd tegen te houden. Toen ik op een gegeven moment zelfstandig begon te worden, ben ik met wat motorcrossen en prutsen aan motoren begonnen. Ik ben jarenlang automonteur geweest, zodat ik van mijn hobby mijn beroep kon maken. Ik ben nu al 9 jaar magazijnmeester bij de gemeente Boxmeer.

MH.Hoe is het filmteam eigenlijk ontstaan en wanneer werden de eerste beelden gefilmd?

Wv/dM Een van mijn grootste fans is altijd Giacomo Agostini geweest. In 1971 verscheen er enkele weken voor de TT van Assen een bericht in de pers dat Giacomo voor de laatste keer in

Assen zou rijden. Ik vond dat heel jammer en het daarom op film vastleggen. Er werd een filmcamera aangeschaft en mijn eerste beelden werden genomen tijdens een MON-wedstrijd op de Duivenbos te Overloon. Daarna heb ik nog wat gefilmd van mijn vrouw en kinderen in de bossen. Ik leek de camera nu aardig onder controle te hebben en ging met een gerust hart richting Assen. Giacomo Agostini heb ik daadwerkelijk op de film vastgelegd, maar al deze beelden werden genomen vanaf de tribune. Het jaar daarna bleek Giacomo nog steeds op Assen te rijden, alleen niet op een MV Augusta maar op een Yamaha.



De Strubben, de favouriete plek van Wim van de Mortel op het circuit van Assen. Elk jaar komt ie hier weer dezelfde personen tegen.

MH.Uit hoeveel man bestaat het filmteam?

Wv/dM.Tijdens de filmshow bij schadepedrijf Vloet bestaat het team uit ongeveer 20 personen. De kern van het team bestaat eigenlijk maar uit twee personen, dat zijn namelijk mijn vrouw en mijzelf. Sinds 1971, het ontstaan van het filmteam, zijn wij nog steeds actief. Verschillende vrienden hebben al veel gefilmd, maar deze mensen zijn eigenlijk te verzot van de motorsport. Ze kijken liever zelf naar de wedstrijden dan dat ze de wedstrijd op film vastleggen. Je bent namelijk tijdens zo'n wedstrijd erg gespannen bezig en kunt daarom de wedstrijd moeilijk volgen. Een persoon is al vele jaren binnen het team actief en dat is Ad van de Vorst. Deze coureur, die op z'n tijd nog een veteranenwedstrijd bij de KNMV meerijdt, spreekt hoofdzakelijk alleen de teksten in. DElaatste jaren helpen mijn kinderen ook veel mee met filmen. Tijdens de grote wedstrijden zijn we meestal met 6 tot 8 camera's aanwezig, zoals bij de TT van Assen. De laatste jaren zijn we daar drie dagen aanwezig,

namelijk op dinsdag, tijdens de EK, donderdag, tijdens de trainingen en de formule 1 en op zaterdag natuurlijk.

In de pits van Assen is het elk jaar erg gezellig druk, want je komt daar steeds dezelfde personen tegen.

MH. Wat vind je van de tv-verslagen van de TT van Assen?

Wv/dM. De NOS-verslagen van de TT vind ik persoonlijk nogal tegenvallen omdat meestal alleen de koploper(s) in beeld is (zijn). De cameramannen aldaar hebben weinig verstand van de motorsport, want ook midden in het veld kunnen fraaie duels uitgevochten worden. Het is ook wel begrijpelijk dat die jongens dit niet weten, want ze staan elke week ergens anders met hun camera.

MH. Is de sfeer in de rennerskwartieren de laatste jaren veranderd?

Wv/dM. In de pits van Assen bijvoorbeeld is het altijd erg druk. Je moet erg brutaal zijn om iets op de film te krijgen. Af en toe moet je er een flink op de tenen trappen wil ie aan de kant gaan. Ook in het rennerskwartier is het erg verschillend bij welk team je aan het filmen bent. Soms krijg je weleens een sleutel tegen je kop aan of tegen de dure camera. Een andere keer kun je er alles filmen. Afgelopen jaar konden we bij het Lucky Strike team van Kenny Roberts alles filmen. De motoren, de complete vrachtwagen, kortom overal.

In het begin van ons ontstaan was het natuurlijk wel gezelliger want iedereen stond buiten te sleutelen en iedereen maakte een praatje met elkaar



Wim van de Mortel als cowboy rocking Billy in de pits tijdens de TT van Assen.

MH. Welke films of momenten hebben voor jou de meeste indruk achtergelaten?

Wv/dM. Elk jaar maken we een kort speelfilmpje. Zo hebben we een speciale film gemaakt ter nagedachtenis van Jack Middelburg. Vorig jaar hadden we een film over onze nationale motocross-coryfeën, Kees van de Ven, John van de Berk, Dave Strijbos en Gert-Jan van Doorn. Deze jongens werden enkele dagen gevolgd tijdens hun trainingsprogramma. Twee jaar geleden hadden we een film, Born in the USA, met Randy Mamola, Freddie Spencer en Eddie Lawson. De mooiste film die we gemaakt hebben is Saffie Piston gaat racen. Deze film met Ad van de Vorst in de hoofdrol is een komische film waarin een motorsportfanaat wil gaan weg-racen. Hij moet medisch gekeurd worden door keuringsarts K.A.M. Pioen (is Cor Jans, geregeld te vinden achter de tap van ons clubhuis). Later moet hij nog een racecursus volgen en op het laatst is de dag aangebroken, wanneer ie voor de eerste keer aan een wedstrijd deelneemt. Deze dag blijkt helemaal te mislukken, zoals op het moment dat ie eigenlijk aan de start moet staan. Dan ligt ie lekker in z'n bus te slapen. Een mooi moment in ons bestaan is wel de filmvoorstelling voor de stichting Circuit van Drente. Ook de endurozesdaagse van 1984 hebben we gefilmd en later moesten we deze tonen aan de KNMV, CRM en de Rijkspolitie in Dribergen. In deze film waren ook enkele teksten opgenomen over hoeveel deze zesdaagse eigenlijk gekost had. De KNMV was er niet blij mee om dit te horen.

MH. Is het fincieël wel haalbaar om elk jaar opnieuw weer te filmen?

Wv/dM. Gelukkig hebben we de laatste jaren een of meerdere sponsors. In het begin hadden we Continental, later kwamen daar Kroon Oil en Camel bij. Omdat Kroon Oil op de motorcircuits weinig te vinden is, werd het moeilijk om de andere oliesoorten op het doek te vermijden. Zodoende hebben we de band vriendschappelijk verbroken met Kroon Oil en hebben Putoline als hoofdsponsor aangetrokken.

Financieël spelen we elk jaar wel zo ongeveer quitte, maar af en toe moet er ook privegeld bij. De prijzen van het filmmateriaal blijven elk jaar maar stijgen. Daardoor worden we ook steeds zuiniger met filmen. Elk jaar hebben we ongeveer f2500,- aan filmrollen nodig en het ergste is dat ongeveer 2/3 deel daarvan in de prullebak verdwijnt. We hebben jaren gehad dat we 500 banden erdoor draaiden van elk 15 meter. Dus totaal 7,5 km. Nu gebruiken we niet meer dan 5 km band.

MH. Werken de motorclubs altijd mee om een geslaagd filmverslag te maken van hun wedstrijd?

Wv/dM. Sinds we een beetje naamsbekendheid kregen werkten de clubs meer mee om ons mooie filmverslagen te laten maken. Het klinkt misschien raar maar een van de moeilijkste clubs waar we mochten filmen was de SMC St. Anthonis. Er werden ons in

het begin afspraken gemaakt, maar die werden nooit nagekomen. Enkele jaren geleden waren er nog verschillende filmteams in ons land, die van de bekende wedstrijden een verslag maakten. Nu zijn er nog maar twee serieuze teams over, dat zijn het GD team uit Den Dungen en ons eigen team.

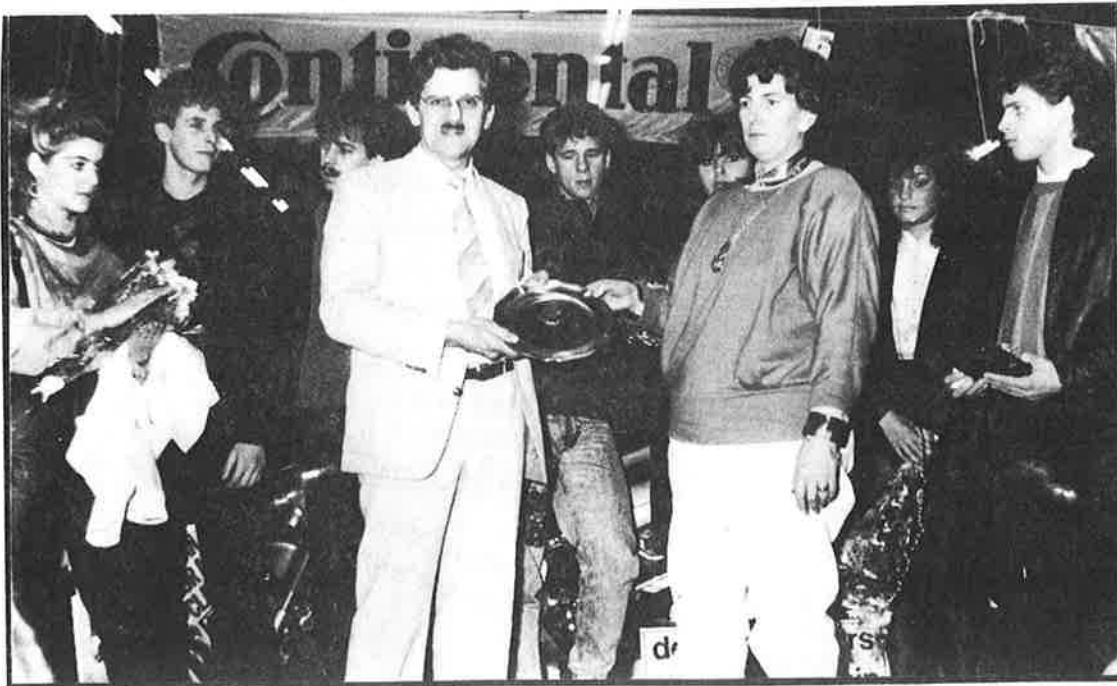
Bij de motorclub in Havelte worden we altijd hartelijk ontvangen. Ook tijdens de endurozesdaagse van 1984 waren we er present. We kregen er elke keer gratis een jeep beschikbaar om ons gemakkelijk over de hei te kunnen verplaatsen.

MH. Gaat er in het filmteam niet teveel vrije tijd zitten?

Wv/dM. Nu ik ouder begin te worden denk ik daar wel meer over na. Ik heb al die jaren al mijn vrije tijd erin gestopt. Van half Augustus tot half December worden de mooiste beelden aan elkaar geplakt en voorzien van de juiste teksten. In die tijd heb ik ook helemaal geen tijd om mijn familie of vrienden te bezoeken. In de winterdag verzorgen we dan zo'n 50 filmavonden waarmee we dan de kosten zoveel mogelijk kunnen drukken. Mijn zonen Santiago (afgeleid van Santiago Herrero, de spanjaard die furore maakte op een Ossa) en Giacomo (afgeleid van natuurlijk Giacomo Agostini) helpen wel elke keer mee om te filmen, maar toekomst zien ze er niet in. Ikzelf denk er nog niet aan om te stoppen.

Wij hopen maar dat het motorfilmteam nog lang zal bestaan want wat zij presteren is toch een mooi stukje promotie van de motorsport en van St. Anthonis. Ze zijn niet commercieel bezig want dat willen ze niet. Daardoor blijft het ook een hobby. Veel dingen zijn door de commercie de afgelopen jaren de grond ingeboord.

We hopen maar dat we nog lang van de films van het Motorfilmteam St. Anthonis kunnen genieten.



De presentatie van onze nationale trots tijdens de filmshow van het afgelopen jaar. Op de voorgrond Wim van de Mortel met z'n vrouw.

WILLEMS  
LANGSTRAAT 64A

MOTOREN

VENRAY

TEL: 04780-89401

**ARROWMAX** <sup>TM</sup> **DUNLOP**



**ARROWMAX**



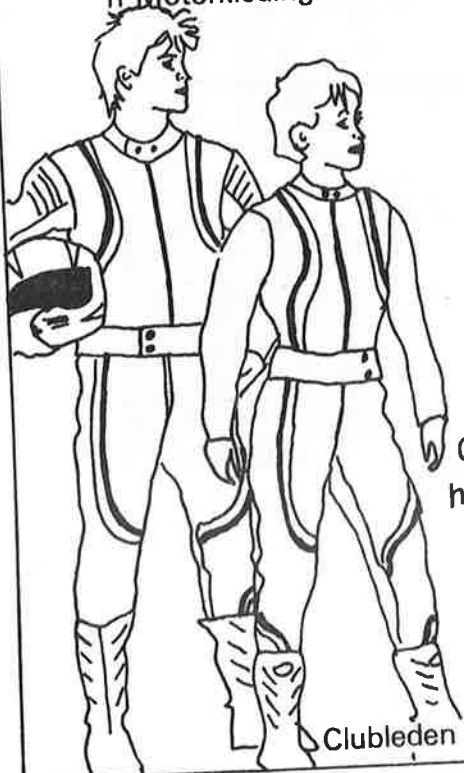
MOTORBANDEN: SPECIALE PRIJZEN ± 300 STUKS OP VOORRAAD  
VERKOOP, ONDERDELEN, ONDERHOUD, EN REPARATIES VAN ALLE  
JAPANESE MOTOREN  
OLIE, KLEDING, ACCESOIRES, HELMEN, HANDSCHOENEN ENZ.



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.







# MOTOR CLUB 't CAFEETJE

Secretariaat G.J. Kroef  
Antoniuspark 2  
5815 BN St Anthonis  
Bankrelatie Rabobank  
nr. 103030735  
Giro vd bank  
nr. 1099629  
KvK V 218486

## Jaaroverzicht 1987.

2 januari Clubavond.

MCC-ers wensten elkaar een veilig en mooi motor jaar toe.

2 februari MCC Jaarvergadering.

Begin van het nieuwe jaar betekend nieuwe bestuursverkiezingen, opnieuw contributie voldoen en kennis-making met nieuwe leden.

6 febr. clubavond.

15 febr. MCC Traildag.

In manege van Elst te ST-Anthonis werdt voor de eerste keer een open traildag gehouden. Jong en oud kon hier proberen om met 'n trailmotor enkele hindernissen te nemen.



Ook werden verschillende club motoren geshowed.

6 maart Clubavond.

7 mrt. RAI Amsterdam.

Bezoek aan de Tweewieler RAI te Amsterdam.

22 mrt. Nationale wegrace , Heeswijk.

3 april Info avond kampeerartikelen en Clubavond.

MCC en Spac Sport te Nijmegen organiseerde een informatieve avond over kamperen in de ruimste zin van het w ord.

5 april Grand Prix , Valkenswaard.

Bezoek aan het 125 cc mororcross gebeuren te Valkenswaard.

12 april Grand Prix , Wuustwezel.

MCC-cross liefhebbers reden naar het Belgische Wuustwezel, om daar de 250 cc te aanschouwen.

19/20 april 500 mijls rit,MC de Ketel.

In dit Paasweekend organiseerde MC de Ketel een compleet verzorgde 500 mijls rit.

20 april Wegrace , Hengelo.

26 april MCC openings toertocht 1987.

Voorafgaande aan deze "vrij late" openings toertocht, werdt er een groeps foto gemaakt op de Brink.



30 april Toertocht MC de Ketel.

Op Koninginnendag werdt er in Vorstenbos de "Tour de Ketel" gereden. Een toertocht van zo'n 200 km oa. een gedeelte door Duitsland.

1 mei Clubavond.

2 mei Rock and Roll avond.

Deze Rock and Roll avond werdt gehouden in het clubhuis van MC Mercurius. Het geheel werdt muzikaal omlijst door de Rock and Roll formatie The Shaking Silhouets.

3 mei MCC toertocht.

Deze route ging grotendeels via de Mergelland route in Z. Limburg.

10 mei Vogeltjes markt , Antwerpen.

We gingen samen met MC de Stamrijders naar de Antiek-, rommel-, vogeltjes markt te Antwerpen.

17 mei G.P. motorcross 250 cc in Best.

23 mei MCC Vakantie reis 1987.

De eerste grote reis naar het buitenland. Zeven Mcc-ers en MCC-sters reden in vier weken zo'n 8000 km, op en neer naar Marokko.



De veerboot tussen Europa en Afrika.

Zittend in de schaduw, in de oase 'Sours Bleue de Meski'.

24 mei Wegrace , Zandvoort.

Dit was een mooie gelegenheid om Jan-Pieter Moors in actie te zien in de RD 350 cc klasse.

28 mei Toertocht MC de Mercurius.

Op Hemelvaartsdag organiseerde MC Mercurius hun jaarlijkse Bloesemrit.

5 juni Clubavond.

6-7-8 juni Elfsteden tocht Friesland.

Dit lange weekend gingen we voor de tweede maal naar Friesland. Daar werdt de jaarlijkse Elfsteden tocht verreden. Even als vorig jaar was MCC weer aanwezig, zei het maar met een paar rijders.

20 juni Ruilbeurs Oss.

Motorzaak Voss Oss organiseerde en ruilbeurs voor brommer en motor onderdelen.

21 juni Dobbelrit MC de Ketel.

Motor club de Ketel organiseerde een mooie Dobbelrit.

26-27 juni TT Assen.

Even als vorig jaar werdt er in twee groepen naar Drenthe gereden. Vrijdag middag ging de eerst groep om MCC in de "nacht van Assen" te vertegenwoordigen. Zaterdag morgen ging de tweede groep richting TT.



30 juni

1-2-3 juli Osse Motor vierdaagse.

De organisatie van deze nationaal bekende Motor vierdaagse is in handen van MTC de Stamrijders. Vanuit Oss kon men gedurende 4 avonden het Brabantse land verkennen.

3 juli Clubavond.

5 juli G.P. België

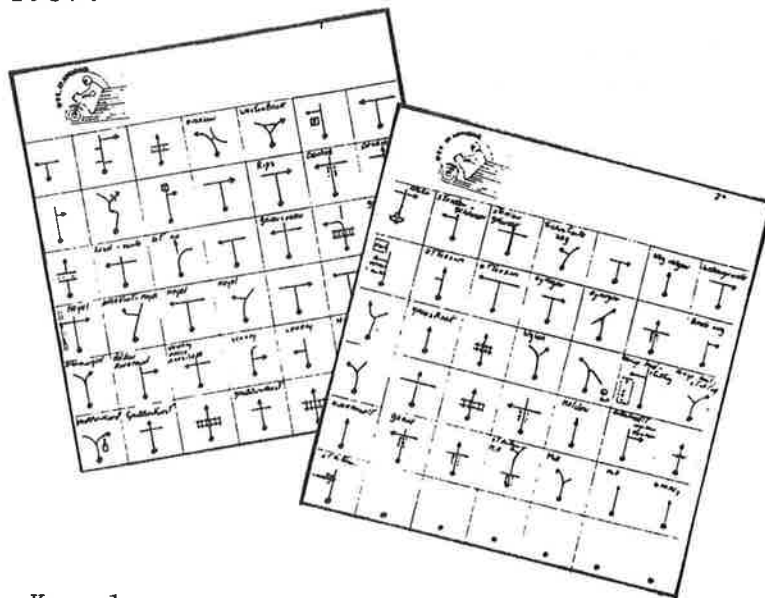
Wegens problemen met de baan ging het in Francorchams niet door.

11 juli Nationale Motordag , Assen.

Vanuit deKNMV wordt deze dag waarschijnlijk elk jaar herhaald, om zo een dag voor de motorrijders te krijgen.

12 juli MCC Kaartleesrit 1987.

Voor de eerste keer organiseerde MCC een Kaartleesrit. Mooi weer, mooie route en een goede opkomst maakte deze dag tot een geslaagde dag.



18 juli Motor bedevaart , Kevelaer.

Diverse MCC-ers lieten hun motoren zegenen in het Duitse motor bedevaartsoord Kevelaer.

19 juli G.P. Motorcross 500 cc , Heerlen.

31 juli

1-2-3 augustus Grand Prix Donington , Engeland.

G.P. in Engeland was reden genoeg om er een lang weekend Engeland van te maken



1 aug. Schapendag , Odiliapeel.

2 aug. G.P. Motorcross 500cc Namen , België.

7 aug. Clubavond.

9 aug. G.P. Motorcross 500 cc Kohlenberg.

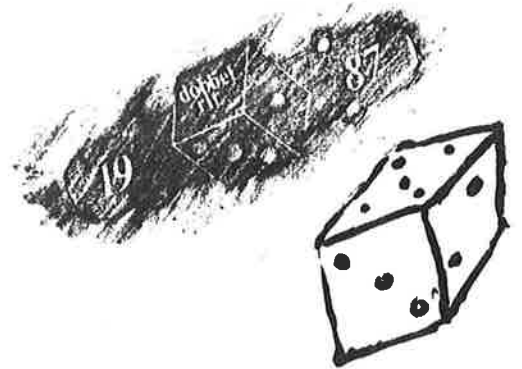
15-15 aug. W.K. Endurance Francorchamps , België.

16 aug. Race Zandvoort.

MCC-lid Jan-pieter Moors reed hier 'n wedstrijd in de RD 350 cc klasse. Er waren diverse supporters aanwezig.

23 aug. MCC Dobbelrit 1987.

Deze Dobbelrit die door geen enkele MCC-er gemist mag worden, werdt voor de tweede keer een groot succes. Er kwamen die zondag maar liefs zo'n 140 motor rijders naar ST-Anthonis om de MCC Dobbelrit te rijden.



4 september. Clubavond.

11-12-13 sept. Lang weekend Luxemburg.

Via een mooie route ging het richting Luxemburg. Daar werden 'n paar gezellige dagen door gebracht met verschillende clubs. Zondag avond werdt het geheel afgesloten met een Brabantse Koffie tafel in het Brabantse Odiliapeel.

19 sept. Maria Auxiliatrix Run 1987.

Aan deze "run" deden maar liefs 140 zijspannen mee, begeleid door zo'n 60 ordonnances waaronder enkele Mcc-ers.

20 sept. Stadion Cross Nijmegen.

Voor de zevende keer werdt er de Dutch Stadion Cross georganiseerd.

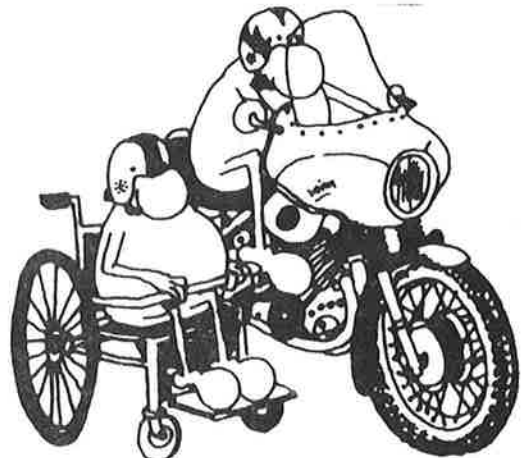
20 sept. Rock and Roll avond.

De Rock and Roll avond op 2 mei was zo goed bevallen, dat MC Mercurius voor de tweede keer dit jaar zo'n gezellige avond organiseerde.

27 sept. 875 cc cross , Volkel.

$125+250+500=875.$

2 oktober Clubavond.



2-3-4 okt. Tenten treffen , Gemert.

MC de Kleppenjagers uit Gemert organiseerde 'n internationaal tenten treffen. En treffen dat bezocht word door Mike's, Bill's en knappen varkens.



11 okt. Strandcross Scheveningen.

16-17-18 Okt. MCC Bibberweekend 1987.

De belangstelling voor dit "motor rij seizoen afsluitend weekend" was schrikbarend laag, haast niet te geloven met een leden tal van ruim 90 leden.

18 Okt. Smokkelrit

Deze 170 km lange Smokkelrit werdt georganiseerd door MC de Red Devels uit Reusel.

6 november MCC feestavond 1987.

Voor de tweede keer werdt er de jaarlijkse MCC feestavond georganiseerd in ons clubhuis 't Cafeetje. De muziek formatie "Black Widow" amuseerde ruim 65 feestgangers avond.

15 nov. Solex Race.

MTC Cupido's Arrows te Valkenswaard organiseerde deze dag.

20 nov. Videoavond MC Mercurius.

In het clubhuis van MC Mercurius werden diverzen videobanden geshowed over verschillende motor sport activiteiten. Ook kon men die avond de MCC videoband aanschouwen.

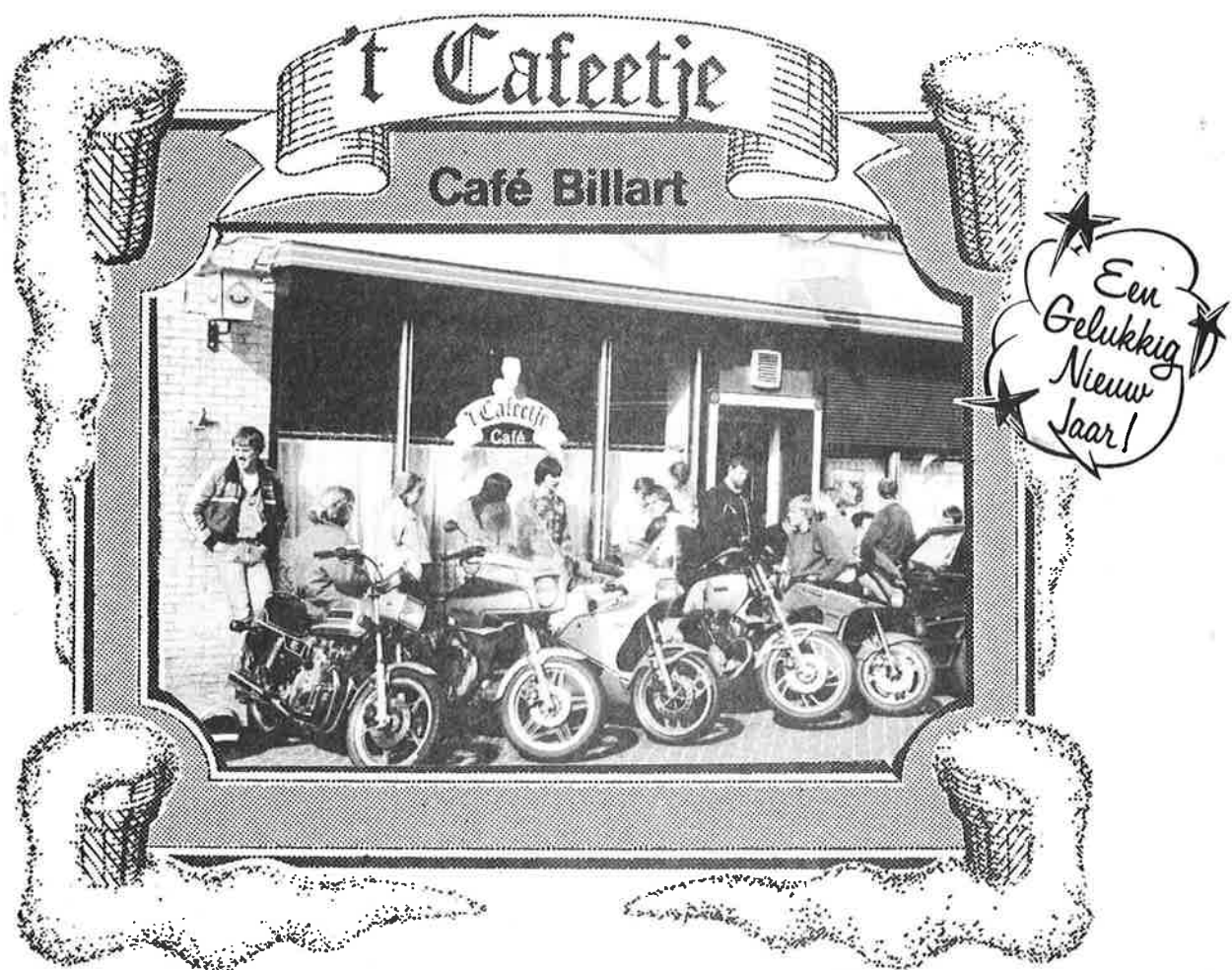
4 december Clubavond.

12 dec. Dropping MC de Ketel.

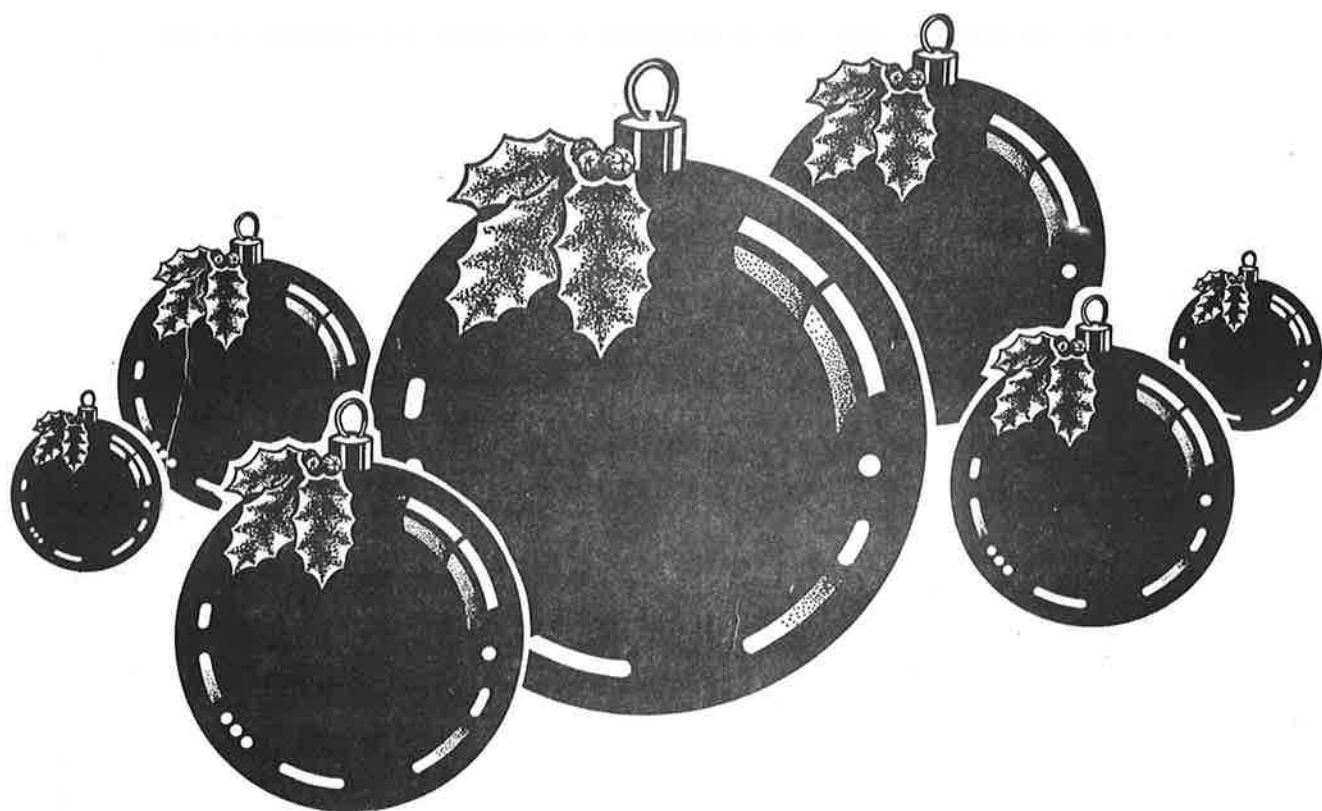
MC de Ketel uit Vorstenbos organiseerde haar jaarlijkse dropping.

-----  
Secretaris GJ Kroef  
-----





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



NAAM	ADRES	WOONPLAATS	TELEFOON
AERTS J	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
AIRIS 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	KRUINSTR 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	RADIOWEG 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	KRUINSTR 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
JANSSEN C	EREMIETENSTR 15	5845 BM ST ANTHONIS	08858 2640
JANSSEN 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
LENSEN B	MOLENHOEK 12	5861 AE WANSSUM	04784 2319
LINDERS H	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
LINDERS J	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
MAST L	CUYKSEWEG 4	5443 PA HAPS	08850 12127
MOORS JP	DEKENMOLMANSSTR 11	5845 AH ST ANTHONIS	08858 2087
NABUURS R	PEELKANT 72	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1518
NABUURS T	LAAGEINDSEBROEK 17	5447 NL RIJKEVOORT	08857 1257
NABUURS W	PEELKANT 72	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1518
PACHER C	RUYSDEBEER EN BROUCH	5931 HD TEGELEN	077 735158
PAKUZA E	RUYSDEBEER EN BROUCH	5931 HD TEGELEN	077 735158
PETERS B	MOLENSTR 44	5446 PL WANROY	08859 51113
RONGEN M	NOORDSTR 17	5446 XC WANROY	08859 51569
SCHREUDER F	WETH TEUNISSENSTR 14	5845 CN ST ANTHONIS	08858 2849
SESINK P	PAPENVOORTSEDIJK 2	5447 NG RIJKEVOORT	08857 1689
SMITS P	BREDEWEG 7	5824 AM HOLTHEES	04782 435
STRAATEN J VD	WETHOUDERLINDERSTR 8	5455 GM WILBERTOORD	08859 78759

SWINKELS PH  
 THIJS W  
 THYSSSEN A  
 THYSSSEN T  
 TIJNIN H VAN  
 TIJNIN K VAN  
 TOONEN M  
 VEN A VD  
 VEN E VD SCHRAVEN  
 VEN VD T  
 VERNOOÏ M  
 VERSTAPPEN T  
 VLOET J  
 VLOET M  
 VLOET R  
 VOLLENBERG B  
 WEREN F  
 WIJNTJENS P  
 WILLEMS J  
 WILLEMS R  
 WINTJES P  
 WIT A DE  
 ZEEGERS T  
 ZUTPHEN C VAN

BREESTR 18  
 KLEINEBEEKSTRAAT 1  
 BURG GOOSSENSSTR 11  
 BURG GOOSSENSSTR 11  
 NASSAUSIR 5  
 PAST V DELI LAAN 4  
 STRIEP 2A  
 JEPENLAAN 13  
 VLASAKKER 18  
 VLASAKKER 18  
 HEYCOFSTRAAT 44  
 QUAYWEG 1A  
 GROENINGSEWEG 4  
 LAKTARIAWEG 24  
 PEELKANT 27  
 DR LUYCKXSTR 5  
 RIJKEVOORTSEDIJK 10  
 DEKENMOLMANSSTR 31  
 MOLENSTR 44  
 LEPELSTR 21  
 HEISTRAAT 1  
 DORPSSTR 10  
 STALENBERG 3  
 HOEFSTR 1

5845 AV ST ANTHONIS  
 5845 AE ST ANTHONIS  
 5845 AP ST ANTHONIS  
 5845 AP ST ANTHONIS  
 5831 CZ BOXMEER  
 5845 AJ ST ANTHONIS  
 5845 EN ST ANTHONIS  
 5453 KT LANGENBOOM  
 5446 WZ WANROY  
 5446 WZ WANROY  
 3521 EN UTRECHT  
 5447 NC RYKEVOORT  
 5826 AC GROENINGEN  
 5844 AJ STEVENSBEEK  
 5845 EE ST ANTHONIS  
 5845 CT ST ANTHONIS  
 5447 BD RIJKEVOORT  
 5845 AH ST ANTHONIS  
 5446 PL WANROY  
 5845 BK ST ANTHONIS  
 5445 AR LANDHORST  
 5846 AA LEDEACKER  
 5836 AW SAMBEEK  
 5845 BB ST ANTHONIS

08858 3469  
 08858 2832  
 08858 2050  
 08858 2050  
 08855 72202  
 08858 2886  
 08858 3350  
 08863 2050  
 08859 53838  
 08859 53838  
 030 946882  
 08858 1551  
 04781 2280  
 08858 1715  
 08858 2145  
 08858 2811  
 08857 1650  
 08858 3575  
 08859 51113  
 08858 2618  
 08859 8405  
 08858 1523  
 08855 72076  
 08858 2795



# BEKIJK'T MAAR!



Iemand die drinkt en ook nog moet rijden, mag het niet zelf bekijken. Zeg er daarom wat van. Omdat we nu eenmaal niet alleen op de weg zijn. Elk jaar vallen er 500 doden en 15.000 gewonden in het verkeer door alcohol. Zeg het dus gewoon:



Vrij Verkeer Nederland

**ALCOHOL EN  
VERKEER, DAT KUN JE  
NIET MAKEN**

