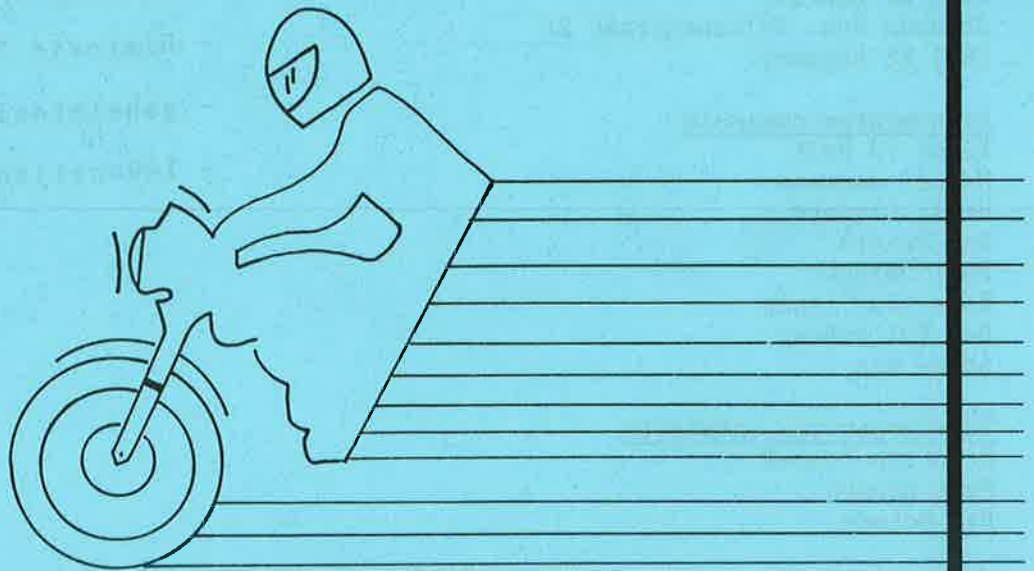


# FOOT TJE



1988 110:3

Clubblad f CCTje verschijnt  
om de twee maanden.

Redactie

Anita vd Bolt  
Marcel Hermans  
Lisette Hermens  
Jacqueline Hubers  
Henny Linders  
Jolanda Willems

Bestuur MCC St.Anthonis

Voorzitter  
Bas Peters Molenstraat 44c  
5446 PL Wanroij tel: 08859-51113

Secretaris

Gert-jan Kroef Anthoniuspark 3  
5848 BN St.Anthonis tel: 08858-2391

Penningmeester

Frank Kersten Past.Nijevaertstr.16  
5845 BN St.Anthonis tel: 08858-2033

Bestuursleden

Andrew Thijssen Burg.Goossensstr.11  
5845 AP St.Anthonis  
Eric van Bommel Vlagberg 10  
5845 EC St.Anthonis  
Henny Linders Kerkeveld 7  
5846 AL Ledeacker  
Jan-Pieter Moors Dkn Molmanstr. 11  
5845 AH St.Anthonis  
Matt Rongen Noordstraat 17  
5446 XC Wanroij  
Jolanda Bus Julianastraat 21  
5831 ES Boxmeer

Evenementencommissie

Karel vd Bolt  
Marcel Hermans  
Henny Linders  
Bas Peters  
Paul Sesink  
Koos van Tienen  
Ben Vollenberg  
Ad de Wit

Toercompetitie commissie

Eric van Bommel  
Matt Rongen  
Bas Peters

De meningen afgedrukt in het Clubblad  
behoeven niet die van het bestuur en  
de redactie te zijn.

INHOUD.

- lang week-end- Friesland
- motorvakantie
- Harley Davidson-treffen België
- Roddels en informatie
- Historie MV-Agusta
- geheimtaal
- ledenlijst.

## FRIESLAND

Al een poos gelede was er de elfstedentocht in Friesland. Daar hadden wij een lang weekend aan vast geknoopt. We vertrokken zaterdagmorgens met 8 motoren op ewg naar Friesland, met een mooie route en een bezoekje aan Giethoorn (waar we nog een rondvaart deden) kwamen we op de vaste camping aan.



S' avonds daar goed gegeten in een leuk restaurantje en natuurlijk nog een caffetje bezocht. De volgende dag kwamen 2 kennissen die in Friesland wonen met de motor, en hebben ons zondags de mooiste plekjes van het Friese land laten zien, hierbij ook nog een bezoek aan het gevangenenmuseum. Terug op de camping was er een grote groep motorrijder van onze eigen club en van Mercurius ondertussen geariveerd, zodat we s'avonds met een te grote groep waren om nog een keertje in het restaurant van de vorige avond te kunnen eten, het werd dus het ons zo bekende friet tentje.

Maandags was het vroeg opstaan want we moesten op tijd op het terrein staan van de Frieslandhallen, om deelname van de elfstedentocht te verzekeren. Smorgens kregen we toch nog pech (zie foto omzijde) want een motor weigerde te starten, Er was iets met het benzineslangetje.

Na iets of wat vertraging gingen we toch van start.

De elfstedentocht zelf was een mooie route langs natuurlijk elf steden waar je overal een stempeltje kreeg voor een medaille, Die we niet ontvangen hebben. Want door de drukte en zeer vele deelnemers stond men uren in de rij om een startbewijs te bemachtigen, dit werd ons iets te gortig zodat we zwart met de tocht meegereden hebben. Meaar al bij al was het een geslaagd weekend, die zeker volgend jaar weer plaats zal vinden....!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

IMPRESSIE WEEKEND FRIESLAND.







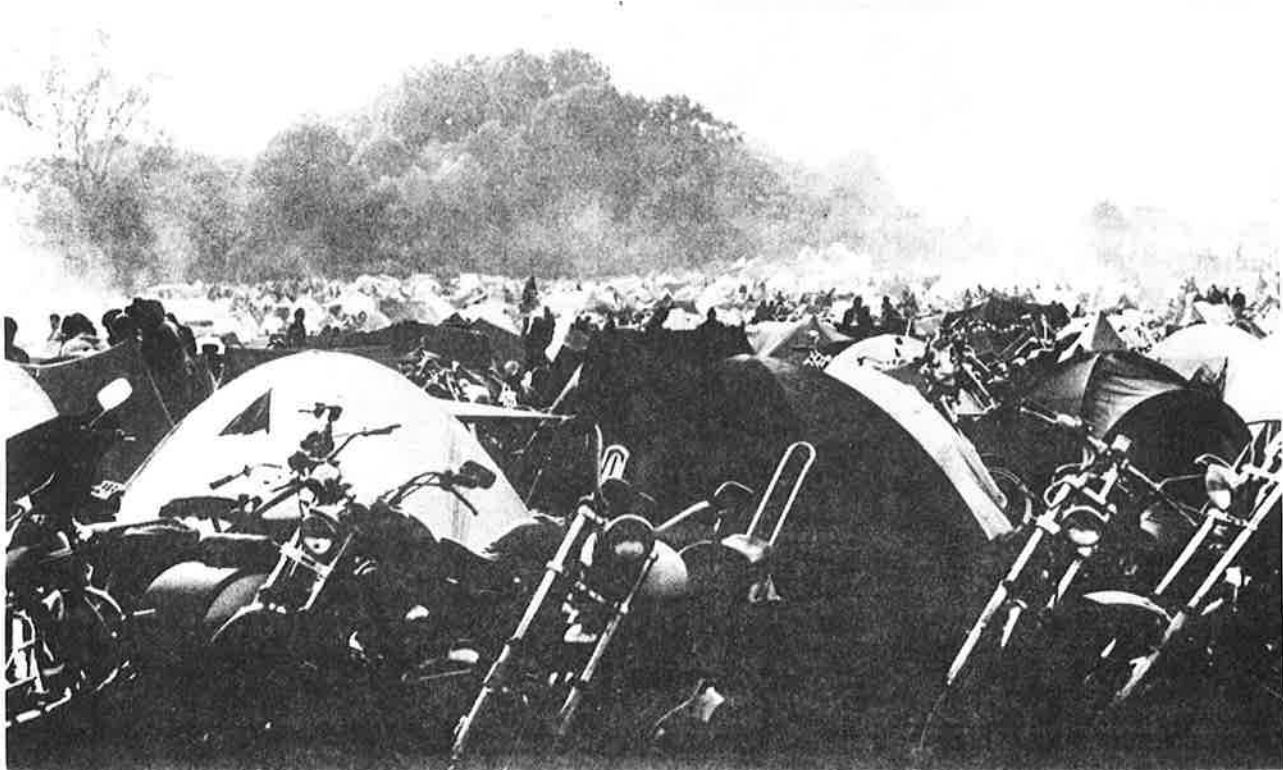
We waren met vijf Harleys op weg toen we enkele kilometers voor Maastricht rubber roken. Maar er was gelukkig niets aan de hand. Twan was er profiel bij aan het maken in zijn band. Door het vele gewicht op deze hardtail gingen de schroefjes van het achter-spatbord op de band leunen. We hebben toen maar een koffie-pauze ingelast zodat de band afgekoeld was en wij weer opgewarmd.

Voor we het wisten zaten we in het land van onze zuiderburen alwaar onze zoek-tocht naar Acosse ,waar dit jaar de superrally gehouden werd, kon beginnen.

We reden richting Luik - Namen waar we net na Luik onze laatste rustpauze hielden. Daar stond iemand die blijkbaar na al zijn geld uitgegeven te hebben aan een Harley zijn motorrijbewijs niet meer kon bekostigen. Deze stond dan ook onsportief op een aanhanger geparkeerd.

In Acosse aangekomen hadden we geen moeite meer om de plaats waar het gebeuren plaatsvond te vinden want zo'n drieduizend Harley's reden af en aan. Van een Harley biker is het dan ook bekend dat ie zelfs z'n motor meeneemt naar.....de w.c!!!!!!

Nadat we het eerste veld om te kamperen verkend hadden en er niets meer vrij was voor 5 tenten, 9 personen en 5 fietsen werden de koeien uit de volgende wei gejaagd en wij erin.

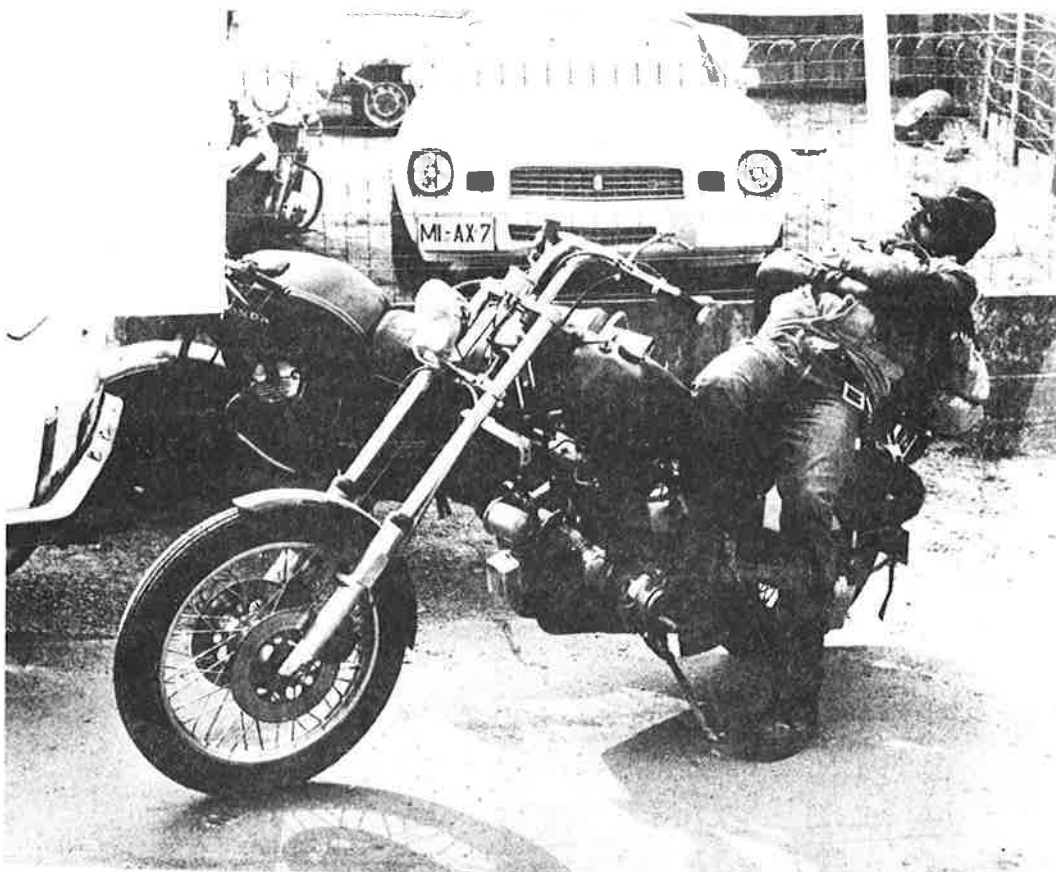


Het meest gevaarlijke van dit weekend was het opzetten van de tent omdat je moest oppassen dat je je nek niet brak over de koeieflaters.

Men had ook gedacht aan diefstalpreventie van de motoren. Of dit werkte weten we nog steeds niet en de Belgen zelf waarschijnlijk ook niet.

Na wat junk-food en een kop koffie zijn we het terrein gaan verkennen. Na "alles" bezichtigd te hebben keerden we terug naar onze tijdelijke verblijfplaats waar de poetslappen weer tevoorschijn kwamen want beste M.C.C.-lezers

OOK HARLEYS HEBBEN LIEFDE NODIG!!!!!!



's Avonds vertrok iedereen naar de ± 100 meter lange tent waart 24 uur per dag bier en muziek in overvloed was.

De dames werden begeleid naar de toilet-wagens die ook 24 uur per dag vol zaten. Nu bedoelen we geen personen. Deze begeleiding was volgens onze bikers nodig omdat sommige bikers door alle genuttigde drank niet meer wisten met welke bikerlady ze naar Acosse gekomen waren.



Daarna hebbenwe osn de rest vande avond tegoed gedaan aan goede muziek en "een" lekkere Belgische pint.





Ook voor dit treffen was de "tit-show" een must. Wij als geëmanci-  
peerde bikerlady's waren het daar alléén niet mee eens. Ook die  
bikers moesten maar eens het podium op. Zo ontstond spontaan de  
tekst;

don't be silly  
show your willy.

Hieruit hebben we geleerd dat deze bikers er wel ruig uitzien maar  
dat enig lef ver te zoeken is.



De zondag begon rustig met een bij het inschrijfgeld inbegrepen  
junk-ontbijt. Na dit te hebben genuttigd vertrokken we naar het  
plaatselijke "supermarktje" . Na het hier gehaalde genuttigd te  
hebben zijn we vertrokken naar het plaatselijke Harley museum.  
Dit was wat klein maar toch wel interressant.

We waren na twee dagen alle vette happen wel zat en hebben in  
Namen aan een goeie biefstuk zitten trekken.

's Avonds herhaalde het ritueel van de vorige dag zich. Na veel  
alcohol genuttigd te hebben, wat niet alleen bier betekend, hebben  
we de lange weg naar onze tenten weer afgelegd.

Een beetje duf maar terugkijkend op een geslaagd weekend (de sanitaire voorzieningen even niet meegerekend) hebben we de terugreis aanvaard. In onze gedachten waren we al bezig met de volgende superrally die in 1989 in Engeland georganiseerd zal gaan worden.

Jolanda, Rob, Twan, Lisetta.



=====
= G R I E K E N L A N D 1 9 8 8 =
= \*\*\*\*\* =
=====

Eind mei 1988 was 't weer zover. Al weer haast een jaar geleden dat we van de zon hadden genoten. Hier regende 't nog steeds. De plannen waren rond. Het had nog Turkije kunnen worden. Volgens onze ervaren globetrotter Henny waren daar de mensen het vriendelijkste. En dat klonk plesant terwijl de marokkaanse herinneringen wat duidelijker werden. Maar ja Griekenland was toch iets minder ver weg. Na de dia's bekeken te hebben van een vroegere reis waren we 't snel eens. Oke Griekenland dus !

Maar ja, eerst het equipment maar eens moderniseren. Tenten verslijten nu eenmaal. In 't Larserbos stond 't vol van nieuwe tenten. De anwb liet zich weer van de goede kant zien. Jo en Henny kochten een eenstoks-tent. De versleten voorganger werd teruggegeven aan de eigenaar. Ik kocht een modern driepersoons koepeltentje van alle gemakken voorzien. Op een na dan, he Jo !.

Ook 't rollend materieel was voor een aantal aan vervanging toe. Gert-jan brak een nieuw rekord en maakte een deal met een dealer (heten ze daarom zo ?) en kocht twee nieuwe kawa's 1000 gtr tegelijk. Twee halen, een betalen. Anita had liever 't stuur zelf in handen. een chopper. Weetjewel dan kun wat makkelijker met de voeten bij de grond, speciaal voor kleine meisjes. De yamaha xv 750 se special had wel iets.

Voor Henny was de garage te klein. Dus ruilde hij zijn nog jonge mg cali in om er in 't voorjaar 'n nieuwe voor terug te krijgen. Het was haast bmw geworden. Maar Jo zei dat ze liever comfortabel dan duur zat tijdens de vele kilometers. Dus het italiaanse temperament zegevierde.

Ik had al eerder 'n goede motor gekocht. De zilveren vleugels droegen mij nog overal naar toe.

Dit jaar zijn we met z'n vijven gegaan. Onze oud-vrijgezellen Jos en Frank waren door huiselijke omstandigheden genoodzaakt hun vakantie anders door te brengen. Of was de beschuit uitverkocht ?

De laatste vergadering in mei verliep zoals de anderen wanordelijk gezellig, mar toch was alles geregeld. De visa voor Hongarije, het vreemd geld in alle soorten en maten en de verzekeringen.

Naar vrijdag 27 mei hebben we lang uitgezien.  
Verzamelpunt familie Aerts te Boxmeer, alwaar de eerste koffiepauze nodig was om de zenuwen wat te bedaren.  
Na 't afscheid van thuis meteen de snelweg op. Na tien minuten al weer stoppen ? Gruss Gott tegen de uniformen en toen voelde ik al dat Goellit het zou maken.  
De eerste dag kwamen we in Beieren uit, 750 km onder Boxmeer.  
De tweede dag lieten we Oostenrijk achter ons liggen en kampeerden we in Mosonmagyaróvár, waar de schnitsels al geserveerd werden voordat we de eerste hap soep door de keel hadden.

De volgende drie dagen hebben we Boedapest bezichtigd.  
Onze gids was een ex-collegae van Henny die ons uitgenodigd had. Zij liet ons alles van de stad zien.  
Uitzicht op Boedapest vanaf de burcht bij nacht is heel mooi.



De taxi is er schandalig goedkoop, net als de rest trouwens.  
Tentje opzetten hebben we dus maar niet gedaan. De houten bungalootjes (schrijf je dat zo ?) waren wel zo makkelijk.  
Dat vonden de mieren ook. Het bed van Gert-Jan zat er vol mee.  
Wij naar de nachtwacht. Higgend van het klimmen stapte de oude man mee naar binnen. "Ben zo terug" was zijn antwoord.  
Enige tijd later, nog meer higgend, was hij met zijn spuitbus terug. Even later was de spuitbus leeg, en de mieren dood.  
Wij ook haast. We hebben toch maar in een ander huisje geslapen die nacht.

Toen we de volgende ochtend vertrokken zat het weer niet mee.  
Met bakken kwam het eruit. Wij blij dat we niet de tent hoefden af te breken. Die dag hebben we 500 km inde regen gereden.

Tot achter Belgrado waar we een motel vonden langs de snelweg. Dat we goede motors en regenkleding hadden bleek die dag wel. De weg stond in een van de hongaarse dorpjes wel 25 cm blank. Stapvoets ploegden de motoren verder. De metershoge golf (riool)-water die van de wielen van die vrachtwagencombinatie afkwam deed ons nog meer achter het windscherm cq in de kuip kruipen. Bij het avondeten in het motel moesten we er al weer om lachen aan tafel met een pot bier voor onze neus.

De volgende dag was het droog en kwam de zon tevoorschijn in zuid-joegoslavië. Daar zochten we bij het schitterende, heuvelachtige Otesevo aan het meer bij Ohrid een camping op. Dat het nog vroeg in het seizoen was bleek, op de camping waren we de enigen.

De achtste dag, 3 juni, 2800 km van Boxmeer passeerden we bij Niki de griekse grens. Het noorden van Griekenland is nog redelijk vlak, voor griekse begrippen. Echt mooi is het nog niet. Veel kolenmijnen ontsieren het landschap. Via Kozani, Ellasson en Larissa arriveerden we in Volos, aan de oostkust.

De volgende dag over de Furka pas (790 m) en de Emblema pas (850 m) naar de kustplaats Itea, in de buurt van Delfi. Delfi is een must. Zowel voor de liefhebber van "ouwe bruk" als voor degene die van hele mooie vergezichten houdt. Je kijkt namelijk over het olijfbomendal tussen de bergen door naar Itea aan de kust. Athene hebben we in een dag bezichtigd. De Akropolis met het Parthenon, de Plaka, het nationaal museum staan er nog steeds.

De camping beheerder in Neo Kifissia was een typische griek. Vriendelijk en goed gehumeurd. Het zwembad was 's avonds verlicht. In het restaurant op de camping speelde voor ons alleen live muziek tijdens het eten (en drinken).

We trokken steeds verder zuidwaarts. Via het kanaal van Korinthe, de waterverbinding tussen de Peleponesos en het griekse vasteland. Dit is gegraven van 1882 - 1893, is 7 km lang en 75 m breed. We kwamen uit in Iria: bergachtig met mooie uitzichten. Daar in de buurt ligt de 3700 jarige oude beschaving van de Mykenes. Dit is een toeristisch druk bezochte plaats.

De wegen in Griekenland zijn niet echt goed te noemen. Omdat wij niet de hoofdroutes namen, lag de snelheid niet zo hoog. Veel haarspeldbochten, mooie uitzichten, kuddes schapen en geiten stonden niet toe dat je hard reed. Maar het ergste was nog de (diepe) gaten in het asfalt. Je kon er heel wat ontwijken, maar nooit allemaal.



Via Nafplion, Tripolis, Megapolis kwamen we in Kiparissia aan. Camping Chani wordt beheerd door een Nederlander. Erg gezellige camping met een bar, een grill etc. De tent beschut tegen de felle zon door een dak van riet. Heel erg veel motorrijders uit alle landen. Ook Duitsers. Onze nachtrust werd door gitaarmuziek gestoord. Maar niet alleen onze nachtrust. Na een waarschuwing maakten ze de volgende nacht lawaai op het strand. Hier was een echt zandstrand. Mooi schoon water wat echt blauw is. Zoals nog haast overal in Griekenland.

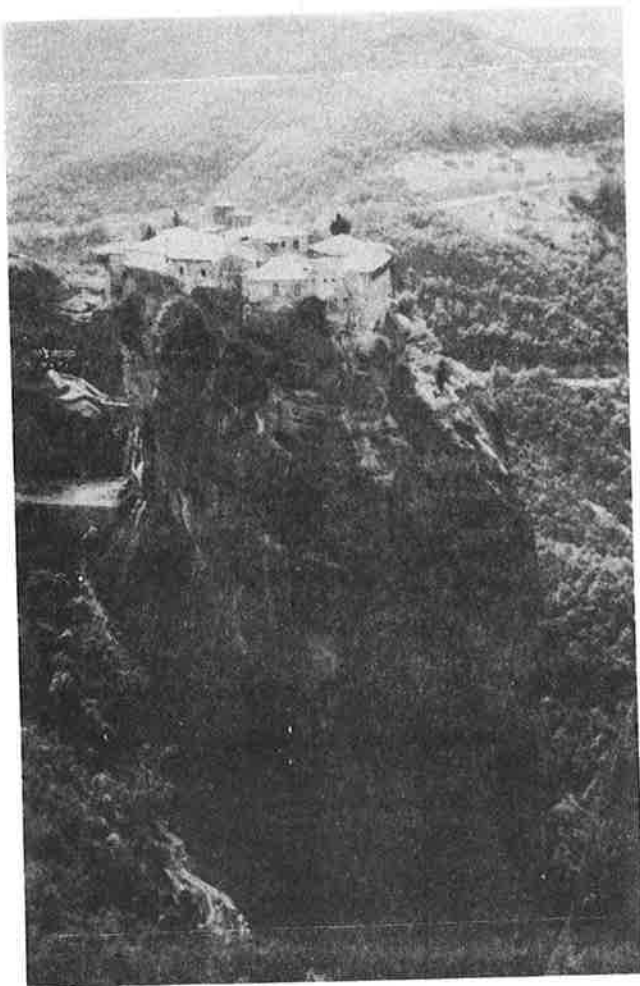
Van Gert-Jan hebben we allemaal snorkelen geleerd. In de zee is van alles te zien. Zeesterren, zee-egels en hele mooie aquariumvissen. Die noemen ze zo omdat ze zo'n mooie kleuren hebben dat je ze in Holland alleen maar in een viswinkel kunt kopen.



Vanuit Kiparissia kun je mooie dagtochtjes maken. Naar Olympia, waar de olympische spelen vandaan komen. Je kunt ook naar Kalamata gaan; daar hebben we gezien wat een aardbeving kan aanrichten.

Langzamerhand trokken we noordwaarts. Via Pirgos, Patras naar Preveza. Twee keer met de ferryboot oversteken. In Indian Village, de naam van de camping in Preveza, hebben we onze eigen kookspullen maar weer eens voor de dag gehaald. Al met al hebben we twee keer zelf gekookt. De andere keren hebben we genoten van de lokale kookkunst. Die mag er zeker zijn. Typische Griekse gerechten zoals tatsjiki, moussaka, aubergines, souvlaki, Griekse salade smaken voortreffelijk en voor weinig geld volop verkrijgbaar. En je hoeft niet zelf af te wassen.

De volgende dag gold als rustdag. Jezelf en de motor klaar maken voor de grote reis naar de koude natte landen. Voordat het zover was hebben we in centraal-griekenland de Meteora kloosters bezocht. Je weet wel waar die ene avonturenfilm is gemaakt met het delta-vliegen. Deze vijf kloosters zijn gebouwd bovenop rotsen die zo'n vijftot zeshonderd meter hoog zijn. In het landschap valt dat al op van heel ver weg. Maar dat ze zo hoog zouden zijn had niemand verwacht.



Op de camping Meteora hebben we nog de overwinning gezien en gevierd van ons oranje tegen de engelsen. Een hollands stel uit Nijmegen deed ook mee. Zondagsmorgens hebben we met een zekere nadorst de Meteora kloosters bekeken en beklommen. Gert-jan zijn motor liet al van zich spreken.

De laatste camping in Griekenland was in de buurt van Thessaloniki. Hier hebben we een nacht gestaan, de boel gepakt en vertrokken we met de bedoeling een heel eind in Joegoslavië uit te komen. Maar na twee minuten gaf de gtr de geest. Een dag oponthoud waarin we heel wat hebben meegemaakt: de gtr op een pick-up geladen, 25 kilometer gereden tot in Thessaloniki, de elektronische schakelaar van de koppeling laten maken, proefritje met fatale afloop. Voor de motor althans. Een mercedes die geen voorrang gaf en de kawa in de remmen. Die zijn goed, alleen het wegdek was te glad. Een schuifpartij die uitmondde in een bezoek aan de griekse politie. Met enkele uren later een officiële politie-verklaring vol met zegels, stempels en handtekeningen.

Gert-jan en ik tevreden dus ook weer terug naar de camping, waar de rest de tenten al hadden opgezet. Anita en Jo hadden mijn koepeltje onderhanden genomen. En gelachen dat ze hebben ! Vele handen maken licht werk. 's-Avonds hebben we weer bij hetzelfde restaurant gegeten. Op de boulevard tijdens zonsondergang.

Voor de rest liep de terugreis perfect. Over de joegoslaafse autoput die toch goed opschoot. Een paar keer net op tijd een tankstation wat open was, anders hadden we de yamaha moeten duwen. Olieverbruik was nog hoger dan verwacht. Aan de autoput hadden ze alleen 5 liter blikken. "Veel te veel" zei Anita, maar in Duitsland was ie alweer leeg.

In Bled, net voor Oostenrijk nog gekampeerd. Zelfs het voetballen Nederland-Duitsland hebben we nog gezien: Spass muss sein, zwo zu ein.

Via een kamping in de buurt van Ulm kwamen we uiteindelijk terug in Holland. Toen was het vrijdag-middag 24 juni 1988. 15.30 uur plaatselijke tijd. 29 dagen lang genieten van een welverdiende, gezellige, avontuurlijke en zonnige motorvakantie.

Pieter.

## RODDELS EN INFORMATIE

\* Bontuurslid zijn bij M.C.C. is geen makkelijk baantje en zeker niet veilig. want ze vallen een voor een. (letterlijk)

Vorig jaar legde Bas het eerste loodje neer, maar na een rustige winter gingen ze hem toch volgen.

Jolanda na afloop van de traildag, daarna Gert-Jan zijn voorwiel ging erbij liggen, en pas nog Jan-Pieter dit met het maken van een proefritje voor het huis, en Last (hopelijk echt the last) matje die de band van een aanhangwagen van dichtbij heeft bestudeerd. We wensen de rest van het bestuur nog veel succes dit mototrseizoen.

\*Marcel Hermans had het laatst ook mooi gemaakt. Tijdens z'n vakantie moest 'ie olie verversen, dit natuurlijk gewoon gedaan, en weer verder gereden. Na enkele kilometers begon z'n broek iets of wat zwart te worden, dus stoppen en kijken wat er aan de hand was. Wel mooi nieuwe olie erin, maar geen olieplug op de plaats waar hij hoort. Had 'ie de olie plug op de plaats van verversen laten liggen!!!!!! Met een houten prop erin kon 'ie verder rijden.

\* Nog enkele data van activiteiten dit seizoen:

21 Augustus DOBBELRIT van onze eigen club, inschrijven van 10.00 tot 11.30.

11 September PUZZELRIT ook georganiseerd door onze club.

27/ 28 Augustus WEEKEND dit met andere regionale vriendenmotorclubs, in Duitsland.

4 September STADIONCROSS Nijmegen.

17 September MARIA/AUXILIATRIX RUN, zijspannen die met gehanicapten rijden.

\* Als je als vrijwilliger mee wilt helpen met de Maria- Auxiliatrix run, dit is een rondrit voor gehanicapten met zijspannen. Moet je je heel snel melden bij Gert-Jan Kroef tel: 08858- 2391.

\* TE KOOP:

Wema- Top koffer ( 60 liter, 2 intergaal helmen gaan erin ) kleur zwart, voor f 100,-

Motor Intercom voor f 75,- bij Gert-Jan Kroef tel : 08858-2391

TE KOOP Suzuki T500, bouwjaar 1975.

prijs f.500,--.

R. Bulkens

Millseweg 8

Beers 08850-18131.

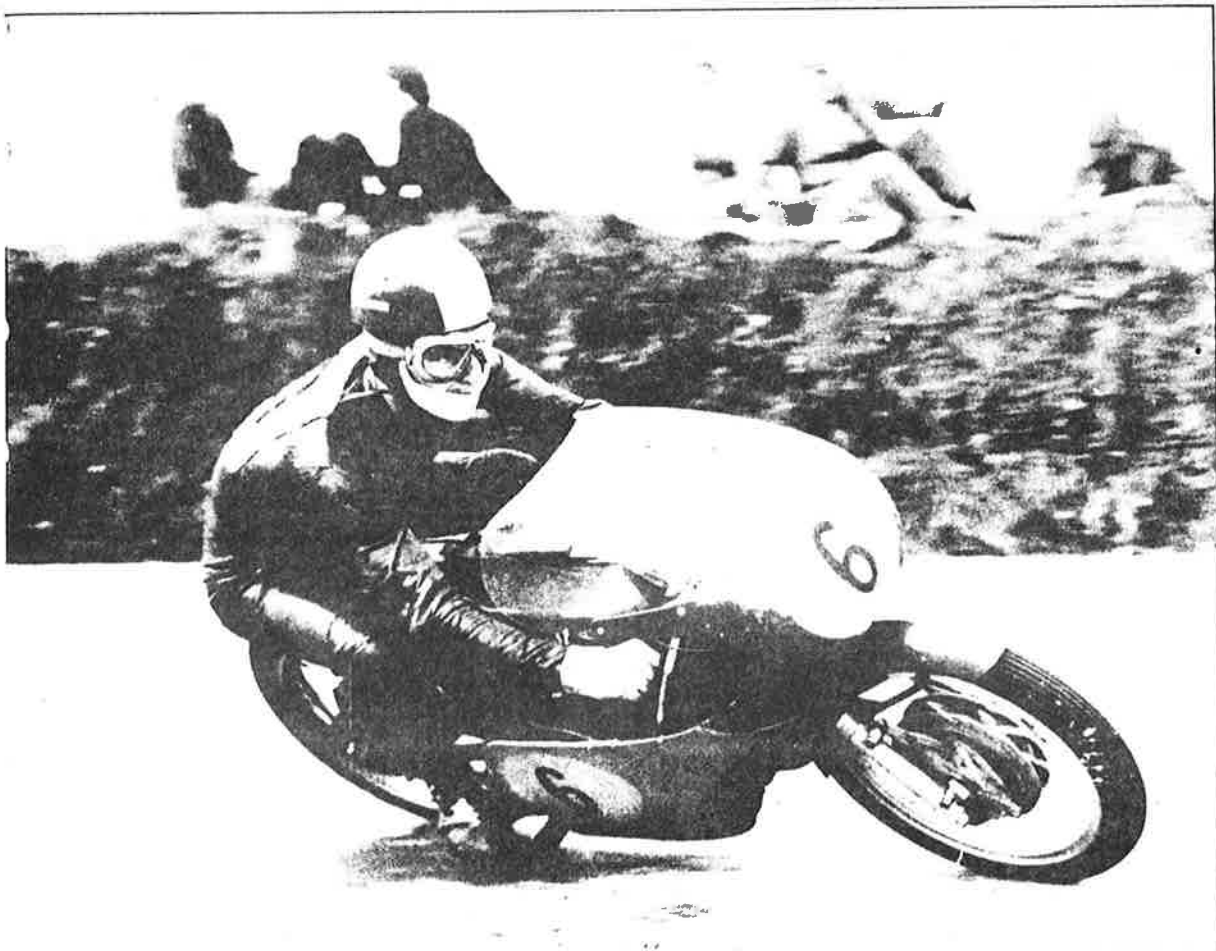


Met 37 wereldkampioenschappen en meer dan 4000 individuele overwinningen behoren de machines van MV Agusta tot de succesvolste in de historie van de wedstrijd sport. Toch begon het merk pas in 1945 met het bouwen van motorfietsen, het jaar waarin de productie startte in een kleine fabriek in de Italiaanse plaats Verghera, waarvan ook de merknaam werd afgeleid — Meccanica Verghera. De leiding was in handen van de rijke familie Agusta (m.n. van graaf Domenico Agusta), die de fabricage van motorfietsen meer als hobby dan als een serieuze commerciële zaak zag: het 'echte' geld kwam nl. binnen uit de licentiebouw van Bell-helikopters.

Uit plaats en jaar waarin het bedrijf met zijn activiteiten startte kan afgeleid worden dat het zou voorzien in de behoefte aan goedkope, lichte tweetakten. Binnen enkele jaren werd ir. Petro Remor bij MV Agusta uitgenodigd, en omdat hij de ontwerper was van de al beroemde en succesrijke Gilera-viercilinder racer, werd van hem verwacht dat hij een soortgelijke machine voor zijn nieuwe werkgeefster zou ontwerpen. Volgens plan zou de door hem in 1950 inderdaad ontworpen machine in de Senior TT op Man haar debuut maken, maar de motor bleek eerst voor de Grand Prix in België inzetbaar te zijn. Pas tegen het einde van het

seizoen 1951 werd enig succes geboekt; de eencilinder 125 cc met bovenliggende nokkenas die Remor in 1950 had ontwikkeld vertoonde bijv. nog heel wat problemen. De 125 cc racer werd sneller competitierijp, en met behulp van enkele buitengewoon goede coureurs begon MV Agusta die klasse te domineren: zo werd de eerste wereldtitel in 1952 binnengehaald toen Cecil Sandford kampioen werd. Het duurde heel wat langer voordat de 500 cc viercilinder racerijp was; veel van de goede ideeën die erin verwerkt waren bleken slecht uitgevoerd (vooral vering en transmissie), maar langzamerhand werd ze een winnaar, vooral in de handen van Les Graham die tegen het einde van het seizoen 1951 succesrijk bleek te zijn. Graham verongelukte in 1953 en het team raakte daardoor gedemoraliseerd, hoewel in de 125 cc klasse (in het bijzonder dank zij het voortreffelijke rijden van Carlo Ubbiali) MV Agusta bleef overheersen en bijv. 7 maal de merktitel veroverde in de periode 1952—1960, waarbij Ubbiali 5 keer kampioen werd. Pas in 1956 werd de 500 cc even succesvol en tegen die tijd was MV Agusta de toonaangevende constructeur in de 250 cc klasse: haar lichtgewichtmachine was gebaseerd op twee 125 cc cilinders op een gezamenlijk carter. Maar met de inlijving in 1956 van John Surtees als toprijder werd voor MV Agusta het begin van een nieuwe periode in de racerij ingeluid.

Snel gebruikte Surtees zijn capaciteiten als rijder en technicus voor de ontwikkeling van de 500 cc, en tegen het einde van het seizoen werd hij wereldkampioen. Het daaropvolgende seizoen werd een mislukking voor MV Agusta: in alle klassen werden haar rijders weggevaagd, de speciaal gebouwde viercilinder 350 cc bleek niet racerijp te zijn en de 500 cc werd zo duidelijk door Gilera overtroefd dat MV laat in het seizoen nog met een zescilinder ging testen. Maar tegen het einde van dat jaar had MV Agusta alle geluk van de wereld: Gilera, Guzzi en Mondial trokken zich uit de racerij terug — evenals Norton — en omdat dit de rivalen waren waartegen de Italiaanse fabriek niet



Proefop de lichtgewicht MV Agusta in 1956. (All Sport, Don Morley)



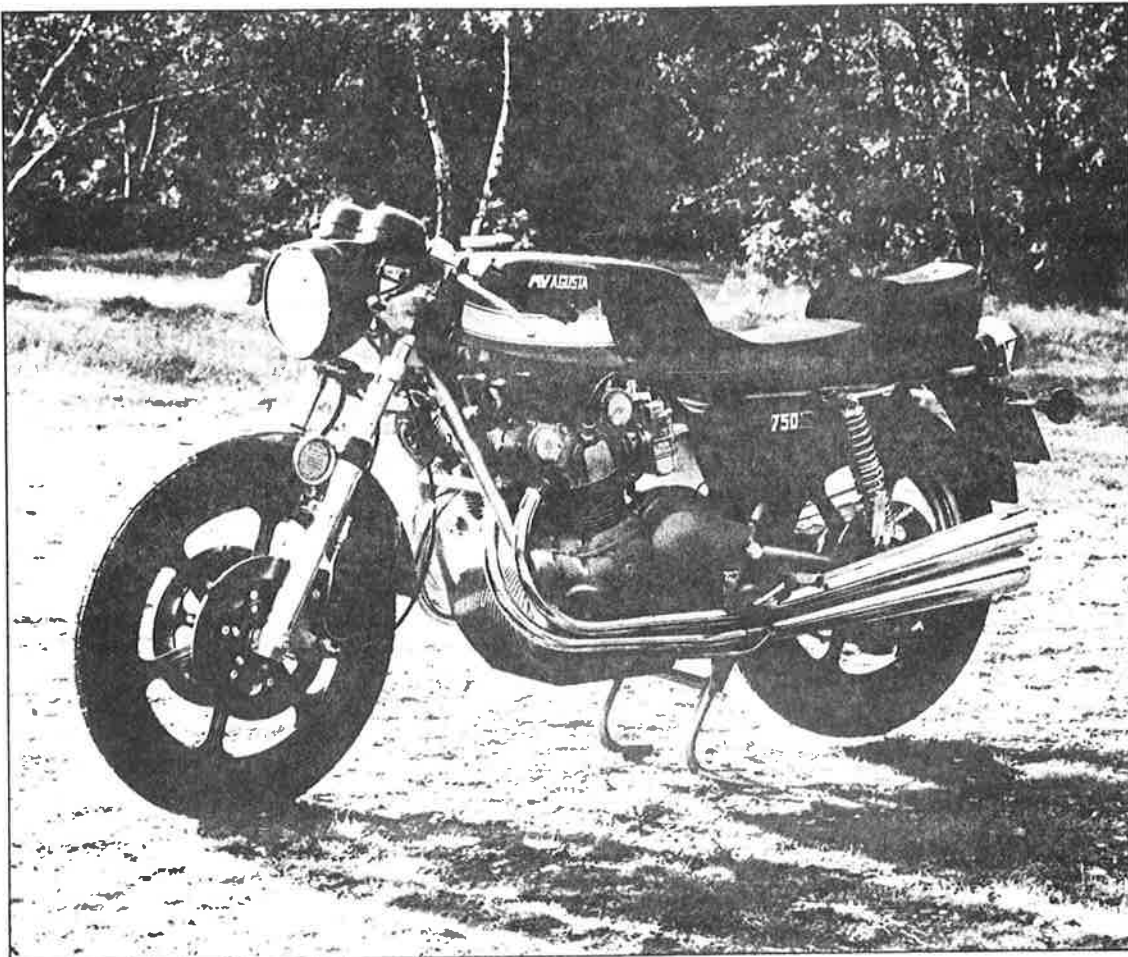
opkon, leek het erop dat ze nu de wereldkampioenschappen op een schaalteje aangereikt zou krijgen. Wanneer we de uitslagen bekijken wordt duidelijk dat MV Agusta, door zich simpelweg niet uit de racerij terug te trekken, haar reputatie met groot gemak kon vestigen: 3 jaar lang was zowel het 125 cc kampioenschap als de 250 cc titel voor haar, de 350 cc titel werd 4 jaar geprolonged en die in de 500 cc klasse zelfs voor 8 opeenvolgende jaren.

Toch was het niet zo gemakkelijk als de uitslagen doen vermoeden. In de eerste plaats was de beslissing al of niet door te gaan met racen een bijzondere moeilijke, aangezien de familie Agusta met exact dezelfde problemen kampte als haar rivalen die wel gestopt waren, nl. de enorme kosten die noodzakelijk waren voor ontwikkeling en bouw van racers die goed genoeg zouden zijn om hun reputatie hoog te houden. Ook voor de rijders was het niet gemakkelijk. Surtees,

en vanaf eind 1961 Hailwood, moesten het uiterste van hun kunnen geven om het imago van al te gemakkelijke overwinningen te vermijden, zeker omdat hun machines duidelijk veel sneller waren dan de voornamelijk oude Engelse racers van de concurrentie. Het resultaat was een serie overwinningen en recordgemiddelden die pas in de jaren zestig vergeleken konden worden met die van andere machines, omdat toen Honda haar intrede in de internationale racewereld deed.

Het duurde tot 1966 voordat Honda uiteindelijk ook de 500 cc klasse kon overheersen en bovendien de constructeurstitel won - hoewel de individuele titel naar een MV Agusta-rijder ging en wel naar de laatste aanwinst van de fabriek, Giacomo Agostini, die haar banier tot 1974 hoog zou houden. Zijn komst in het team viel samen met de introductie van de nieuwe driecilinder racers. Het eerste type begon met 420 cc

later ook een 350 cc versie werd uitgebracht. Gedurende enkele jaren was alleen de zware machine succesvol, maar nadat Honda zich had teruggetrokken na elke gewenste titel ook gewonnen te hebben, kon MV Agusta effectief profiteren van het ontbreken van concurrentie. In de volgende 5 jaar domineerde Agostini met de driecilinders in de 350 en 500 cc klasse, maar in 1973 werd het moeilijker. Weliswaar won Agostini opnieuw de 350 cc titel, maar Yamaha zou naar voren treden als succesvolste constructeur. In de 500 cc klasse werd de nieuwe MV Agusta-rijder Phil Read kampioen in 1973 en in 1974 - maar ook in dat laatste jaar veroverde Yamaha de merkentitel. In 1975 lieten de Japanse merken zien hoe goed ze waren, reden waarom het karakteristieke uitlaatgeluid van de MV Agusta viertakten (de racers waren weer met viercilinder blokken uitgerust, in 1971 voor de 350 cc machines, in 1973 voor de 500 cc) niet meer werd gehoord tussen het gillen van de tweetakten. Wel werd die sonore klank nog op straat gehoord. Hoewel de MV Agusta-motoren voor op de weg door de bank genomen heel gewone machines voor het woon-werkverkeer waren, werden ook sportievere motoren aangeboden. Zo was er een 600 cc toerversie van de viercilinder racers. In de jaren zeventig, toen motorfietsen weer in de mode kwamen, werden fraaie viercilinders aangeboden met een zeer sportief uiterlijk. Zonder uitzondering peperdure en exclusieve machines die altijd in zeer bescheiden aantallen verkocht zijn. Naast een 125 cc eencilinder en een 350 cc twin waren het vooral de 750 cc modellen die de aandacht trokken dank zij de klassieke bouw en de car-dantransmissie.



De MV Agusta 750 America uit 1978 had veel strakkere lijnen dan haar voorganger en was ongetwijfeld een van de duurste machi-

## GEHEIMTAAL

Voor een NIET- INGEWIJDEN houden motorrijders er af en toe een soort geheimtaal op na. Vandaar dit verklarende woordenlijstje.

Als vergif gaan:	zeer snel gaan
Anti-duik vork:	voork met een voorziening die bij het remmen de vering tegenwerkt.
Blerkpijp:	illegaal, te luid klinkende uitlaatsysteem voor meercilinders.
Boxer:	twee-of meercilinder met tegenover elkaar geplaatste cilinders.
Buddy:	zadel
Cafè-racer:	sportief opgetuigde motor die puur voor de show bedoeld is.
Cardan-fiets:	motor met cardan aandrijving (dus geen ketting)
Chopper:	(meestal) zelfgebouwde motorfiets met lange voork en hoog stuur.
Combi-pak:	twee-delig vaak leren, motorpak waarbij broek en jasje met een rits verbonden worden.
Custom:	Door fabriek geleverde straatmachine met chopper kenmerken.
Defensief rijden:	rijstijl die altijd aan de omstandigheden aangepast is, rekening houdend met mogelijke fouten die door anderen gemaakt worden.
Dikke:	zware motorfiets
Duizend:	motor met een inhoud van ongeveer 1.000 kubieke centimeter.
Eenpitter:	eencilinder motorfiets
Endrance:	lange afstands wegrace ( bijv. 24 uur 1.000 km )
Enduro:	regelmatigheidswedstrijd in het terrein
Fiets:	bijnaam voor motorfiets
Grand-prix:	wedstrijd tellend voor het wereldkampioenschap.
Huilen:	ook 'gillen' of 'janken' omschrijving van het uitlaatgeluid van een hoogtoerige motor.
In de ankers gaan:	hard remmen.
Intergaal helm:	helm die het hele hoofd omvat.
Jap:	motorfiets van japans fabrikaat.
Jethelm:	helm die aangezicht en de kin niet bedekt.

Kuip:	stroomlijnomhulling
Kwartcilinder:	motor met een cilinderinhoud van 250 kubieke centimeter.
Luchtvoorvork:	voorvork waarbij lucht de plaats van de veer inneemt.
Middenklasser:	motorfiets met een cilinderinhoud tussen 250 en 500 cc.
Monovering:	achtervering met een enkel veerelement.
Niergordel:	vaak gevoerde zeer brede riem die om het middel gedragen wordt ter ondersteuning van de rug en het warm houden van de nieren.
Noppenfiets:	off-the-road machine of crossmotor.
Op je plaats gaan:	onderuitgaan met de motorfiets
Pit:	bougie
Plat leggen:	schuin hangen om een bocht te nemen
Potje:	oud type engelse helm
Pruttelaar:	uitdrukking voor verouderde tweetakt
Slick:	raceband zonder profiel
Special Paint:	naar wens van de klant gespoten motorfiets
Stamper:	zware eencilinder viertakt
Straatfiets:	motorfiets voor normaal gebruik op de weg
Sturen als een scheermes:	zeer goed sturende motorfiets
Tegen de stuit:	omschrijving voor 'vol'gas
Trail:	behendigheidswedstrijd, waarbij de snelheid geen rol speelt
Tweetakt:	verbrandingsmotor met per omwenteling van de krukas een arbeidsslag
Twin:	twecilinder motorfiets
Vetpak:	tweedelige combinatie van geïmpregneerd katoen
Vier-in-een :	uitlaatsysteem voor een viercilinder motor, waarbij de vier uitlaatbochten ineen demper samenkomen
Vierpitter:	motorfiets met vier cilinders
Viertakt:	verbrandingsmotor met per twee omwentelingen van de krukas een arbeidsslag
Vizier:	doorzichtige sherm om het gezicht te beschermen



NAAM	ADRES	WOONPLAATS	TELEFOON
AERTS J	LEEUWERIK 38	5831 WK BOXMEER	00000 00000
AERTS P	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
BAIJEN G	STIPPENT 11A	5846 AC LEDEACKER	08858 2329
BAIJEN P	STIPPENT 15	5846 AC LEDEACKER	08858 3255
BAIJEN P VD	NULLEN 1C	5846 AD LEDEACKER	08855 5100
BAIJEN VD I	PEELKANT 70	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 2000
BAIJEN VD J	OOSTERWAARD 8A	3611 XA OUD ZUILEN	030 44 20 00
BAIJEN A VD	HANK 44	5446 XG WANROY	08859 1000
BAIJEN K VD	KRUINSTR 5	5446 VE WANROY	08859 1000
BAIJEN E VAN	VLAGBERG 10	5845 EC ST ANTHONIS	08858 2000
BONGERS A	MULLEMSEDIJK 26	5844 AR STEVENSBECK	08858 1213
BONGERS W	MULLUMSEDIJK 26	8544 AR STEVENSBECK	08858 1213
BORM B	GEMERTSEWEG 27	5841 CE OPLOO	08858 4371
BRANDS M	PAST NYEVAERTSSTR 1	5845 AR ST ANTHONIS	08858 1967
BRUYSTEN P	PARKSE STEEG 3	6611 KH OVERASSELT	04788 1307
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
CUPPERS C	OUDE BREESTRAT 4	5845 AC ST ANTHONIS	08858 2983
DEENEN J	HOENDERSTRAAT 22	5846 AE LEDEACKER	08858 2035
DUYNHOVEN H VAN	CERESSTR 21	5844 AC STEVENSBECK	08858 1643
ELZEN S VD	KATWIJKSEBAAN 20	5455 GC WILBERTOORD	08859 51073
ELZEN W VD	KATWIJKSEBAAN 20	5455 GC WILBERTOORD	08859 51073
ERMERS J	BREESTRAT 36	5845 AW ST ANTHONIS	08858 1988
GEERTS K	KOL SILVERTOPLAAN 12	5845 BL ST ANTHONIS	08858 1690
GERWEN F VAN	OOSTERHEIDESTR 18	5409 SK ODILIAPEEL	00000 0000
GOMMANS TH	ST JOZEFLAAN 8	5817 AC SMAKT	04782 598
GRUTTERS H	KERKSTRAAT ZUID 33	5441 AJ OEFFELT	08856 1247
GRUTTERS T	STEENSTR 46	5831 JG BOXMEER	08855 00000
HARTJES J	MEIDDOORNLAAN 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
HENDRIKS G	KOL ZILVERTOPLAAN 2	5845 BL ST ANTHONIS	08858 2645
HERMANS F	HET ZAND 34	6591 AH OTTERSUM	08851 11738
HERMANS M	PEELKANT 13	5845 EE ST ANTHONIS	08858 2645
HERMANS L	STEENSTR 46	5831 JG BOXMEER	08855 00000
HERMANS J	PEELKANT 34A	5845 EH ST ANTHONIS	08858 2128
HERMANS JAC	KRUINSTR 5	5446 VE WANROY	08859 53400
HERMANS E	BLAUWSTR 6	5841 CA OPLOO	08858 1483
HERMANS P	PEELKANT 62	5845 EJ ST ANTHONIS	08858 1998
HERMANS F	KOUTERWEG 14	5446 AC WANROY	08859 5400
HERMANS W	VLAGBERG 3	5845 ED ST ANTHONIS	08858 1000
JANSSEN C	EREMIETENSTR 15	5845 BM ST ANTHONIS	08858 2000
JANSSEN E	VLIEGENBERG 7	5824 AN HOLTHEES	04782 2000
KATWIJK P VAN	MULDERSERF 5	5841 AZ OPLOO	08858 2000
KEMPEN R VAN	ST ANTHONISWEG 65	5831 AD BOXMEER	08855 71800
KERSTEN F	PAST NYEVAERTSSTR 16	5845 AR ST ANTHONIS	08858 2000
KROEF G	STRIEP 1A	5845 EN ST ANTHONIS	08858 1000
KROEF GJ	ANTHONIUSPARK 3	5845 BN ST ANTHONIS	08858 2391
KROOT T	NOORDKANT 17	5845 EX ST ANTHONIS	08858 2179
KUYPERS G	STEENAKKER 1	5845 EZ ST ANTHONIS	08858 3232
LINDERS H	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
LINDERS J	KERKVELD 7	5846 AL LEDEACKER	08858 3040
LOOSBROEK VAN W. A.	DUIZENDMONNIKENSTR 1	5845 BS ST ANTHONIS	08858 00000
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
NABUURS B	MOLENSTR 44	5446 PL WANROY	08859 51113
NABUURS M	NOORDSTR 17	5446 XC WANROY	08859 51569
NABUURS F	WETH TEUNISSENSTR 14	5845 CN ST ANTHONIS	08858 2849
NABUURS P	PAPENVOORTSEDIJK 2	5447 NG RIJKEVOORT	08857 1689
NABUURS P	BREDEWEG 7	5824 AM HOLTHEES	04782 435
NABUURS W	PEELKANT 57	5845 EG ST ANTHONIS	08858 1000
NABUURS J VD	WETHOUDERLINDERSTR 8	5455 GM WILBERTOORD	08857 1000
NABUURS PH	BREESTR 18	5845 AV ST ANTHONIS	08858 1000



THIJS W	KLEINEBEEKSTRAAT 1	5845 AE	ST ANTHONIS	08858	2795
THYSSEN A	BURG GOOSSENSSTR 11	5845 AP	ST ANTHONIS	08858	2050
THYSSEN T	BURG GOOSSENSSTR 11	5845 AP	ST ANTHONIS	08858	2050
TIENEN H VAN	VICARISSTR 2	5845 HB	ST ANTHONIS	08858	3734
TIENEN K VAN	VICARISSTR 23	5845 HB	ST ANTHONIS	08858	0000
TJONEN M	STRIEP 2A	5845 EN	ST ANTHONIS	08858	3350
TJONEN A VD	IEPENLAAN 13	5453 KT	LANGENBOOM	08863	2050
TJONEN E VD SCHRAVEN	VLASAKKER 18	5446 WZ	WANROY	08859	53838
TJONEN VD T	VLASAKKER 18	5446 WZ	WANROY	08859	53838
VERNOOY M	HEYCOOPSTRAAT 44	3521 EN	UTRECHT	030	946882
VERSTAPPEN T	QUAYWEG 1A	5447 NC	RYKEVOORT	08858	1551
VLOET M	LAKTARIAWEG 24	5844 AJ	STEVENSBEEK	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	VICARISSTAAT 15	5845 HB	ST ANTHONIS	08858	3575
WILLEMS F	KLEINEBEEKSTR 3	5845 AE	ST ANTHONIS	08858	2221
WILLEMS G	ST ANTHONIS WEG 28	5831 AE	BOXMEER	08855	0000
WILLEMS J	MOLENSTR 44	5446 PL	WANROY	08859	51113
WILLEMS R	LEPELSTR 21	5845 BK	ST ANTHONIS	08858	2618
WIT A DE	DORPSSTR 10	5846 AA	LEDEACKER	08858	1523
WOUW V D A	HANK 34	5446 XG	WANROY	08859	52824
ZEEGERS T	STALENBERG 3	5836 AW	SAMBECK	08855	72076
ZUTPHEN C VAN	HOEFSTR 1	5845 BB	ST ANTHONIS	08858	2795

Zondag 21 augustus 1988 is het weer zover!

**M.C. 'T CAFEETJE ST. ANTHONIS**

organiseert alweer haar 3e motor-

# DOBBELRIT

Met ook dit jaar weer 3 bekens voor de beste mannelijke en 3 bekens voor de beste vrouwelijke deelnemers. Een beker voor de grootste deelnemende club en een Pechvogelprijs.

**INSCHRIJVEN**

tussen 10.00-11.30 uur bij  
't Cafeetje - St. Anthonis.

**KOSTEN:**

Medaille-jaarhanger-consumptie f 12,50  
jaarhanger-consumptie f 10,00  
consumptie f 7,50

Dit voor NIET-LEDEN, LEDEN van onze club  
krijgen f 2,50 korting.

**TOT ZIENS!**

