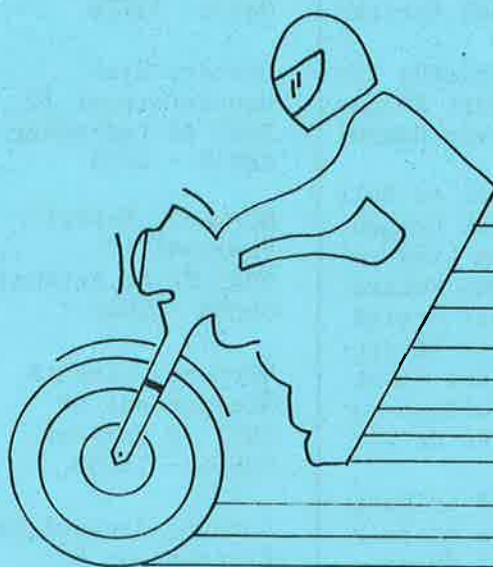


# COCA TJE



1989 NO:1

# CLUBBLAD 't CC tje

Clubblad 't CC-tje verschijnt 5 maal per jaar c.q. om de twee maanden.

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

Clubavond:

Iedere eerste vrijdag van de maand:  
't Cafeetje, Breestraat 18,  
St.Anthonis.

## BESTUUR

Voorzitter: Bas Peters  
Secretaris: Gert-jan Kroef  
Penningmeester: Frank Kersten

Bestuursleden: Andrew Thijssen  
Eric van Bommel  
Henny Linders  
Jan-pieter Moors  
Matt Rongen  
Jolanda Bus

Ledenadministratie: Frank Kersten

Toercompetitiecommissie: Jolanda Bus  
Matt Rongen  
Eric van Bommel

Evenementencommissie: Karel vd Bolt  
Sjak Deenen  
Henny Linders  
Bas Peters  
Paul Sesink  
Koos van Tienen  
Rob Vloet  
Ben Vollenberg  
Ad de Wit

Redactie: Ingrid vd Berg  
Anita vd Bolt  
Marcel Hermans  
Lisetta Hermens  
Jacqueline Hubers  
Henny Linders  
Jolanda Willems

## ADRESSEN

Berg vd, Ingrid  
Peelkant 70  
5845 EJ St.Anthonis  
08858 - 2017

Bolt vd, Anita  
Hank 44  
5446 XG Wanroij  
08859 - 51872

Bolt vd, Karef  
kruinstraat 5  
5446 VE Wanroij  
08859 - 53400

Bommel van, Eric  
Vlagberg 10  
5845 EC St.Anthonis  
08858 - 2013

Bus, Jolanda  
Julianastraat 21  
5831 ES Boxmeer  
08855- 73778

Deenen, Sjak  
Hoenderstraat 22  
5845 AE Ledeacker  
08858 - 2035

Hermans, Marcel  
Peelkant 13  
5845 EE St.Anthonis  
08858 - 2645

Hermens, Lisetta  
Steenstraat 46  
5831 JG Boxmeer  
08855 - 75083

Hubers, Jacqueline  
Kruinstraat 5  
5446 VE Wanroij  
08859 - 53400

Kersten, Frank  
Fazantenveld 146  
5431 JH Cuijk  
08850 - 16091

Kroef, Gert-jan  
Antoniuspark 3  
5845 BN St.Anthonis  
08858 - 2391

Linders, Henny  
Kerkveld 7  
5846 AL Ledeacker  
08858 - 3040

Moors, Jan-pieter  
Dekenmolmanstraat 11  
5845 AH St.Anthonis  
08858 - 2087

Peters, Bas  
Molenstraat 44c  
5446 PL Wanroij  
08859 - 51113

Rongen, Matt  
Noordstraat 17  
5446 XC Wanroij  
08859 - 51569

Sesink, Paul  
Papenvoortsedijk 2  
5447 NG Rijkevoort  
08857 - 1689

Tienen van, Koos  
Vicarisstraat 23  
5845 HB St.Anthonis  
08858 - 1772

Vloet, Rob  
Peelkant 27  
5845 EE St.Anthonis  
08858 - 2145

Vollenberg, Ben  
Dr.Luyckxstraat 5  
5845 CT St.Anthonis  
08858 - 2811

Willems, Jolanda  
Molenstraat 44c  
5446 PL Wanroij  
08859 - 51113

Wit de, Ad  
Ledeackersestraat 3  
5846 AM Ledeacker  
08858 - 1523

## VOORWOORD

Met de lente in aantocht, begint het mooie weer hopelijk en kan het rijseizoen 1989 beginnen cq van start gaan.

Iedereen weet/kent natuurlijk nog de regels van de club die gehandhaafd dienen te worden tijdens de toerritten, zo niet zie verder in dit clubblad.

De eerste tocht is zoals gewoonlijk onze openingsrit dit maal gehouden cq gepland op 26 maart. Er wordt weer een clubfoto gemaakt.

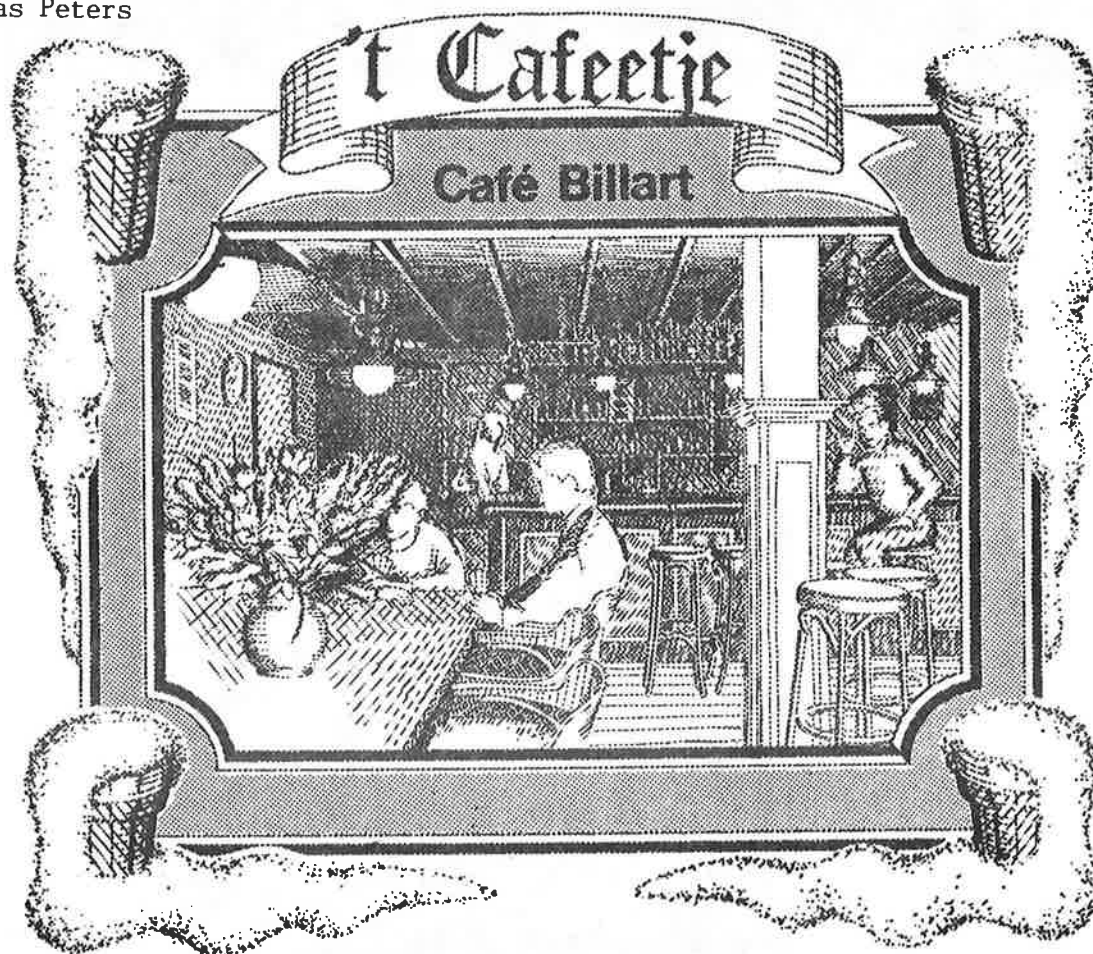
De bedoeling is dat dit jaar (1989) iedereen op de foto staat, dus leden KOM OP en laat je van de goede kant zien.

Hopende dat dit jaar weer net zo uitstekend/goed verloopt als voorgaande jaren. Verder wens ik iedereen veel rij - en leesplezier.

Voorzitter M.C.C.  
Bas Peters

## INHOUD

- \* Motorfilmshow
- \* Historie motoren
- \* Kalender Jaaroverzicht evenementen
- \* Roddels en info
- \* 1e Deel vakantie verslag
- \* Henk de Vries
- \* Jaarvergadering
- \* Vacantie Frankrijk
- \* Toerkampioenschapcompetitie



## MOTORFILMSHOW 1989

Op 14 en 15 Januari j.l. organiseerde het motorfilmteam van St. Anthonis weer haar jaarlijkse motorfilmshow. Hieronder een korte fotoimpressie.



Zoals je ziet was de stand van M.C.C. weer erg leuk ingericht. (dit kon ook niet anders, met de halve huisraad van Henny en Jo erin.) Hier bestond ook de mogelijkheid om de videoband van onze club nogmaals te zien. Ook lag er nog een fotoalbum met de foto's van alle evenementen die georganiseerd waren.





De M.A. Run was ook aanwezig. Zo kregen de bezoekers de gelegenheid om eens te zien wat het nu inhoudt en wat zij allemaal doen. Ook hier was een fotoboek aanwezig en men kon er stickers kopen om ze te steunen.

Talrijke nieuwe motoren waren aanwezig, zodat je alvast een nieuwe uit kunt zoeken voor het volgende seizoen. In een zaaltje hiernaast werden enkele wegracefilms getoond.



De motorclubs uit St. Anthonis waren goed vertegenwoordigd, zie hier Motorclub de Hanen.



# MOTO GUZZI

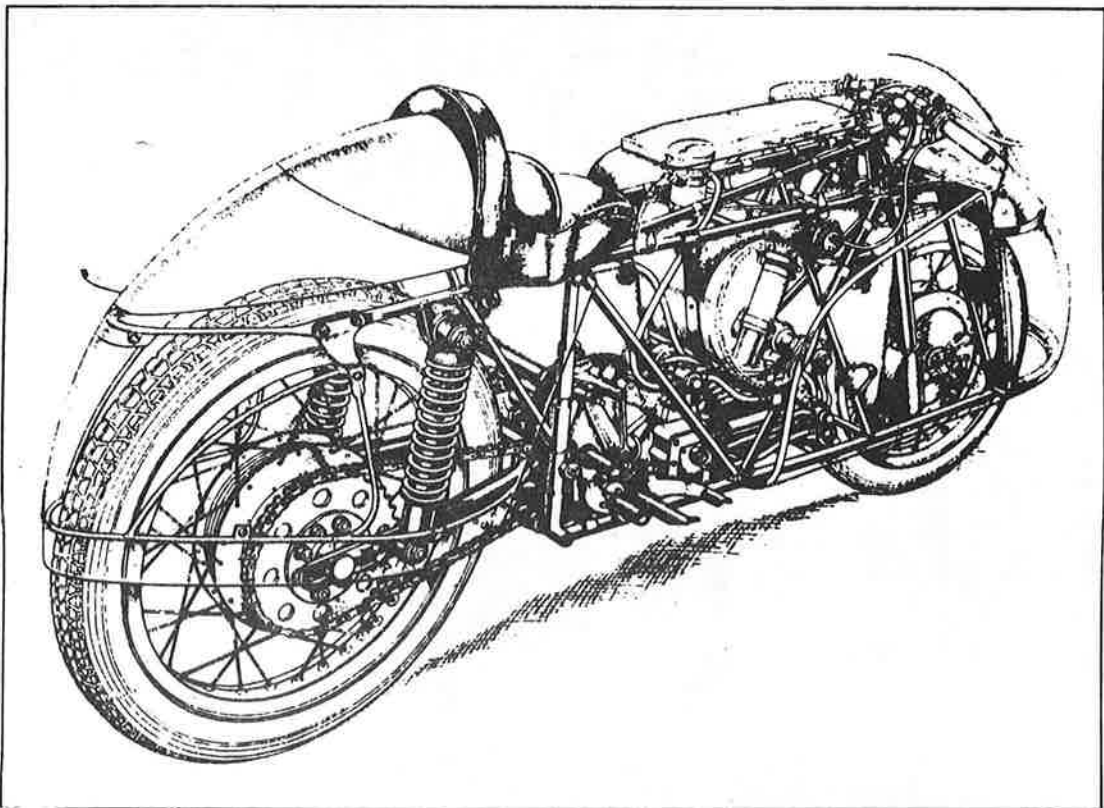
Geen ander merk in de historie van de motorfiets kan bogen op zo'n groot aantal ongewone constructies, die desondanks in de races op de weg hun waarde hebben bewezen. Evenals andere merken heeft de fabriek ook slechte tijden gekend. In de jaren zestig, toen de achteruitgang in de verkopen ieder merk buiten Japan hard raakte, hield Guzzi nét het hoofd boven water dank zij haar contracten met leger en politie van Italië. Maar zelfs toen liet zij haar onnavolgbare individualiteit — een kenmerk van vrijwel iedere Guzzi-motorfiets — niet verloren gaan.

Het bedrijf werd in 1921 opgericht door een voormalig piloot, Giorgio Parodi, samen met de motorenhouder Carlo Guzzi. De familie Parodi bestond behalve uit rijke reders ook uit motorliefhebbers en ze bracht aldus zowel het benodigde kapitaal als de leidinggevende capaciteiten in. Guzzi was in de eerste plaats actief als ingenieur, hoewel de briljantste ontwerpen kwamen van de hand van ingenieur Carcano, die later door Tonti werd opgevolgd.

In het eerste jaar werden 17 motoren gebouwd in de werkplaatsen in Mandello del Lario aan de oostkust van het Comomeer, waar het merk overigens nog

steeds zijn fabrieken heeft staan. Die eerste motoren waren voor de standaard van die tijd indrukwekkend en ze hadden succes. Onder de naam Falcone kregen deze 500 cc eencilinders met een liggende cilinder, zodat het zwaarste gedeelte van de motorfiets zo laag mogelijk kwam te liggen, en een driersnellingsbak bekendheid. Het frame was stijver dan van andere en het goede ontwerp van het blok in combinatie met de prestaties en stureigenschappen maakte de Falcone goed genoeg om haar klasse in de Targa-Floriobak 1921 op Sicilië te winnen. Drie jaar later, toen het oorspronkelijke ontwerp verbeterd was met een bovenliggende nokkenas en 4 kleppen in de kop (het vermogen bedroeg 22 pk bij 5500 tpm) werd de Falcone de succesvolste racer in Europa.

Vanaf die tijd tot 1940 bleef Guzzi actief en voortdurend succesvol in de 500 en 250 cc wegraces. De lichtere machine (met hetzelfde ontwerp) debuteerde in 1926 indrukwekkend in de TT van Man. Hoewel de motor gediskwalificeerd werd op grond van een kleine technische afwijking, werd hem wel de snelste ronde toegewezen. Negen jaar later werd de Lightweight TT gewonnen door Stanley Woods die, ondanks slecht zicht, met een eencilinder Guzzi het rondere-



De 350 cc Bialbero-racer van Guzzi uit 1954 met dubbele bovenliggende nokkenassen. Het merkwaardige frame werd speciaal voor de volle stroomlijn ontworpen. De ronde tank was laag geplaatst en werd met houtblokken gestut. (Christian Lacombe)

cord brak. Dit werd de eerste TT-overwinning voor een motor met vering (Guzzi had vóór 1930 een getrokken voorvork gemaakt) en de eerste zege voor een niet-Engelse machine sinds 1911, toen een Indian de Senior-titel won. De volgende dag won Woods weer en wel de Senior-wedstrijd, nu met een tweecilinder Guzzi.

Deze V-twin werd de Gambalunga (letterlijk: lange benen) genoemd en verscheen voor de eerste keer in 1933. Dank zij regelmatige modificaties zou de twin het tot 1951 uithouden. De beide cilinders waren onder een hoek van 120 graden geplaatst, de voorste lag horizontaal, evenals bij de 250 cc eencilinder. In 1933 ontwikkelde het blok 44 pk bij 7000 tpm, maar tegen de tijd dat Woods ermee won was dat al meer dan 50 pk en dat was de eerste keer dat de magische grens van 100 pk/l werd bereikt door een niet-geblazen motor. Dat was nog vóór Norton, hoewel dit merk claimde dat het de eerste was — wat door vrijwel iedereen geïfend werd.

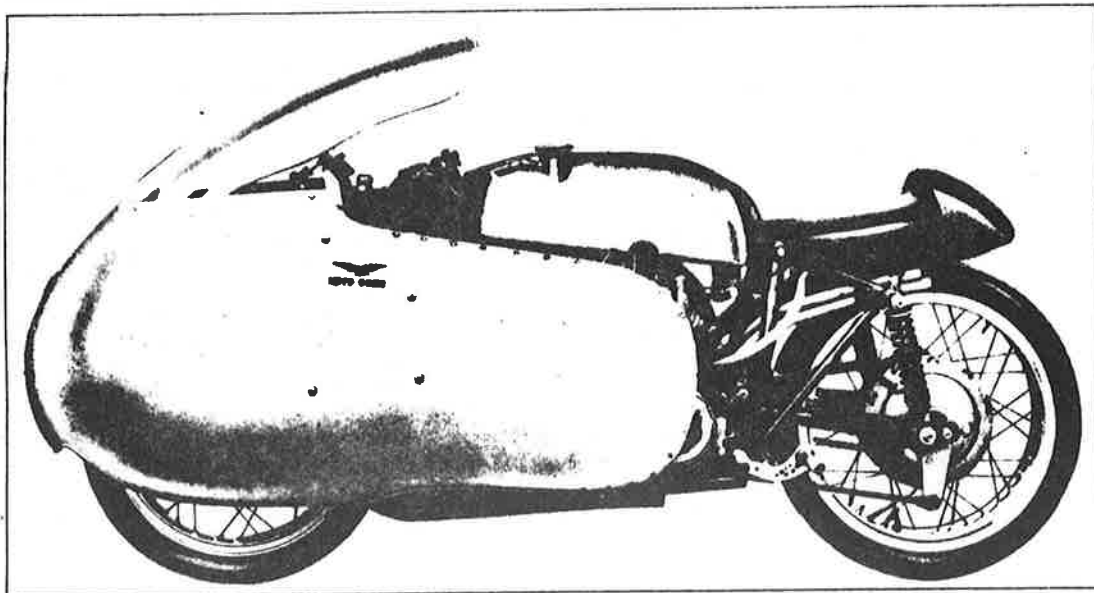
Toen in de jaren dertig compressoren in de mode kwamen, gebruikte Guzzi ze met succes op de 250 cc Albatros-racer, die 40 pk leverde. Bovendien begonnen de ontwerpers te werken aan een geblazen driecilinder 500 cc, totdat de Tweede Wereldoorlog hun plannen verstoerde. Voor de tweede keer had de fabriek pech met een driecilinder; de vorige gelegenheid was in 1933 toen ze een 500 cc driepitter op de markt bracht. De cilinders lagen horizontaal met de koppen naar voren en de machine was bedoeld als concurrentie

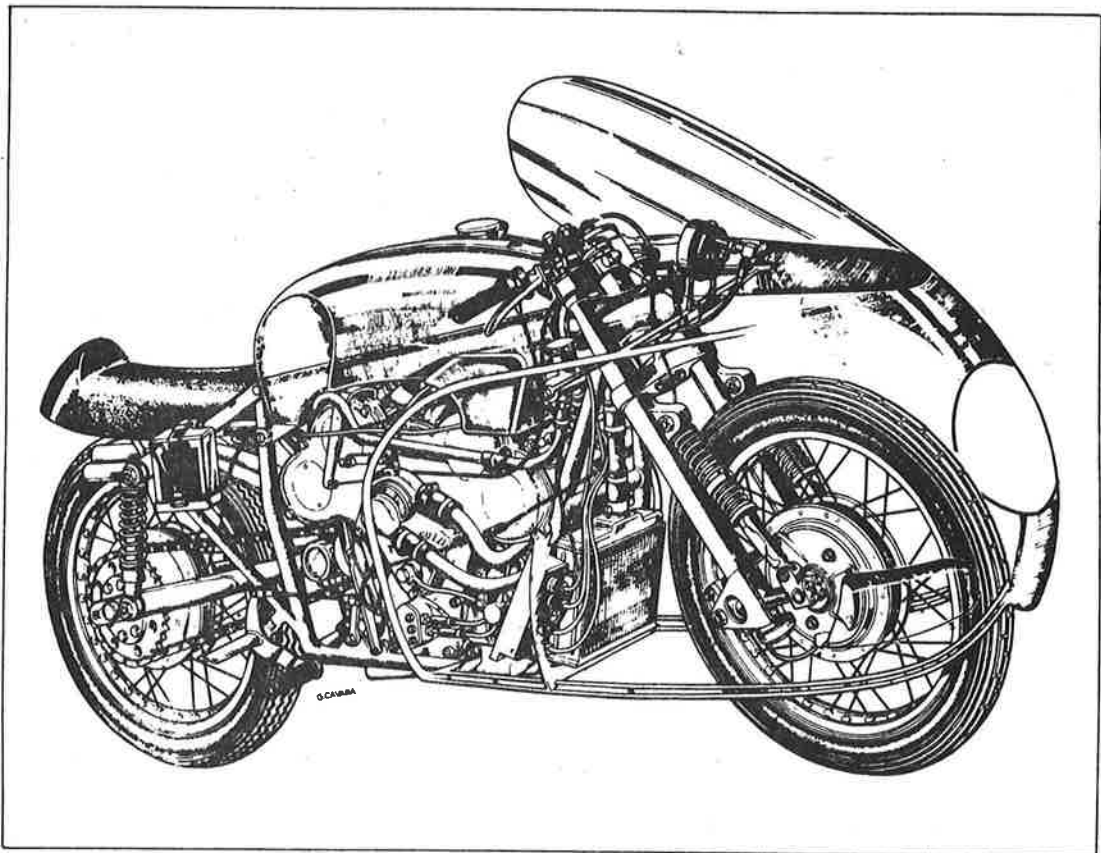
voor de Engelse en Amerikaanse luxetoermotoren, maar de economische crisis van 1934-1935 deed de markt volledig instorten.

Na de Tweede Wereldoorlog startte Guzzi prompt weer in races met een gemodificeerde versie van de 250 cc Albatros uit 1948. Het was deze motor die het recent geïntroduceerde wereldkampioenschap won en wel de 250 cc klasse in 1949. In 1952 werd deze zege geïntroduceerd en dank zij de briljante ir. Giulio Cesare Carcano en rijder Fergus Anderson werd uit de 250 cc een 350 cc ontwikkeld die van 1953 tot en met 1957 wereldtitels voor Guzzi zou binnenhalen. Latere uitvoeringen met het vogelkooiframe, helemaal gebouwd voor de stroomlijn en een ideale gewichtsverdeling, behoren tot de modernste machines aller tijden. Het geheel woog slechts 98 kg, liep 225 km/u en was met een verbruik van 8 l/100 km ongelooflijk zuinig, dank zij de in de eigen windtunnel ontworpen stroomlijn.

Aan deze roemruchte racehistorie kwam in 1957 een einde toen Guzzi stopte met de racerij. Dat maakte ook een einde aan de ontwikkeling van de ongewone 500 cc racers. De eerste was een viercilinder watergekoelde lijnmotor met brandstofinjectie op de inlaten. Andere indrukwekkende details waren de secundaire cardantransmissie, geduwde achtervork en het ruimtelijke buizenframe waarin het blok een dragend deel vormde. De opbouw van de motor stond goede stureigenschappen in de weg, hoewel de machine snel ge-

De beroemde 500 cc V-8 racer van Guzzi in de uitvoering van 1957 (Orbis Publishing)





Buitenliggende veren en dempers waren een voor de hand liggende modificatie op de 500 cc V-8, maar niemand had er enige belangstelling voor, zoveel aandacht trok het watergekoelde blok.

noeg was om in 1953 op Hockenheim te winnen met een recordsnelheid van 198 km/u en om een nieuw ronderecord van 209,77 km/u neer te zetten. Daarna bleek de vier in lijn toch een mislukking, maar in 1967 kwam Carcino met een nog veel opmerkelijker ontwerp: de 500 cc V-8. Geen enkele motor heeft ooit meer cilinders gehad. De 8 kleine zuigers hadden een boring van 41 mm en een slag van 44 mm, acht 20 mm carburateurs waren kruislings geplaatst tussen de cilinderkoppen, terwijl voorts 2 accu's, 2 verdelers, 4 bobines, 4 nokkenassen, 4 contactpunten en 8 uitlaatbochten waren gemonteerd. De originele uitvoering was redelijk krachtig met een vermogen van 62 pk bij 12 000 tpm, genoeg voor een topsnelheid van 257 km/u. Een meevaller was de soepelheid met een powerband die laag bij 7000 tpm begon; de oorspronkelijke zesversnellingsbak was dan ook niet nodig. Het blok zat vol technische foefjes: glijlagers voor de big-ends en kogellagers voor de krukas — een zeldzame combinatie van deze beide systemen — de kleppen sloten di-

rect op het aluminium van de kop, geen klepzetels, wat geen problemen gaf. Tegen het einde van 1956 leverde het blok 75 pk bij 13 500 tpm en werd de racer geklokt op 270 km/u. In 1957 werd het betrouwbaarder en met enkele overwinningen en snelheidsrecords leek een glanzende toekomst verzekerd. Toen Guzzi met racen stopte was er inmiddels 79 pk aan het achterwiel gemeten.

Guzzi werd niet alleen op de circuits groot. Het afgeveerde frame van de 65 cc Cardellino bijv. werd beroemd (1936), evenals de roterende inlaat (vooruitlopend op MZ) van de vooroorlogse 98 cc of 110 cc zware tweetakt Zigolo. De nokkenas van de 175 cc Lodola uit 1954 was zelfs voorzien van een vliegwiel voor een soepeler loop, en een van de indrukwekkendste tweewielers uit de jaren vijftig was waarschijnlijk de Galletto-scooter: een vrijwel perfect compromis tussen de beide botsende ideaalbeelden van een motorfiets en een tweewielig automobiel. Onder de echte monococque bevond zich de eencilinder 160 cc viertakt, die



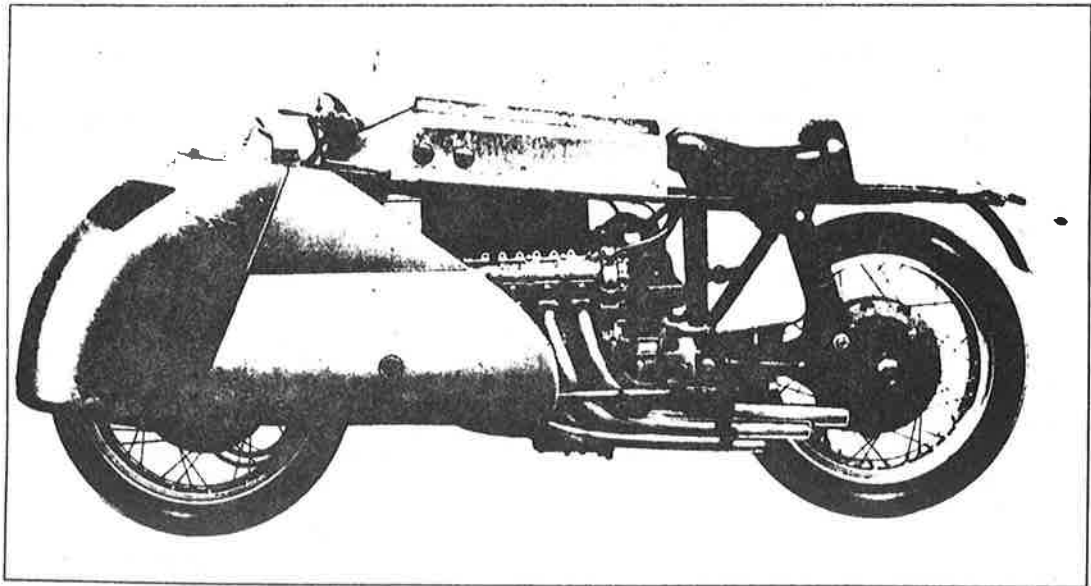
volgens de traditie van Guzzi liggend gemonteerd was. Het ontwerp dateerde uit 1921, maar was sindsdien vergroot tot 175, 192 en uiteindelijk tot 200 cc. De laatste uitvoering had zelfs een dynastarter, typerend voor de aandacht voor details die aan deze machine besteed was om haar volledig aan de eisen van de kritische scooterkopers aan te passen.

Toen in de jaren zestig de verkoop in elkaar stortte verdween Guzzi bijna van de markt. De modellenlijn was saai en conventioneel met motoren voor het woon-werkverkeer en trailmachines waarvan als enig positieve punt gezegd kon worden dat ze bedoeld waren voor de Amerikaanse markt. Op de thuismarkt zorgde een totaal anders georiënteerd koperspubliek voor de redding van Guzzi. Al in 1947 werd de fabriek opgedragen een ultra-lichtgewicht militair voertuig te ontwikkelen, een soort mini-jeep die gemakkelijk per vliegtuig vervoerd zou kunnen worden. Carcarino had hiervoor een lichtgewicht 90 graden luchtgekoelde V-twin ontworpen, en toen er zich dan ook een kans leek voor te doen voor een zware toermotor (die misschien eveneens voor het leger aantrekkelijk zou zijn), werd spoedig daarna het blok in een frame met cardantransmissie ingebouwd. De 703 cc Guzzi V7-motorfiets werd pas erg laat in de jaren zestig uitgebracht; al snel steeg de inhoud tot 757 cc en in 1971 tot 850 cc. De motor produceerde daarmee 64 pk met een totaalge-

wicht van 231 kg. Later ging de cilinderinhoud naar 1000 cc en verscheen de Hydro-Convertuitvoering met semi-automatische versnellingsbak, uitgevoerd met een hydraulische koppelvormer en 2 versnellingen. Ontwerper Lino Tonti, de man achter de Tonti-wegracers, ontwikkelde sportmodellen op basis van 748 cc en 850 cc blokken. Hoewel Guzzi in de enduranceracerij nooit opvallend veel succes heeft gehad, bleken zijn machines zeer efficiënt. Guzzi's kracht is het verfijnen van vindingen die al eerder zijn gedaan, maar inmiddels zijn vergeten. Een voorbeeld daarvan is het integrale remsysteem, waarbij zowel de achterste schijf als één (de linker) voorschijf gelijktijdig door het rempedaal wordt bediend, met tussenkomst van een remkrachtverdeler. De tweede schijfrem vóór wordt gewoon met de hand bediend. De laatste ontwikkelingen bij Guzzi zijn eveneens gebaseerd op het V-twin principe: de V35, V50 en V65 zijn alle lichte viertakt tweecilinders die zowel in custom- en sportuitvoeringen (Monza) als in toermodel (de SP-lijn) zijn te krijgen.

Het Nederlandse leger heeft de Guzzi V50 als standaardmachine in gebruik. Het vlaggeschip van de Guzzi-lijn is momenteel de Le Mans III. De stamvader van de V-twin lijn, de V7, heeft als modernste vertegenwoordiger de Guzzi 850, die inmiddels in de T5-uitvoering is uitgebracht.

Guzzi 500 cc Grand Prix-racer uit 1954. (Orbis Publishing)



AGENDA MOTOR-SEIZOEN 1989. Wijzigingen voorbehouden

11-12 febr.	Int. Motorcross Arnhem	
13 febr.	Jaarvergadering	
5 maart.	Int. Motorcross Erp	
18-19 maart.	Trial Motorshow	MCC
26 maart.	Openingstocht 1e Paasdag	MCC
27 maart.	Int. en Kampioenswegrace 2e Paasdag Hengelo	
2 april.	GP motorcross 500 cc Valkenswaard	
2 april.	EK wegrace Zolder België	
9 april.	Kampioens motorcross Stevensbeek	
16 april.	Kampioenswegrace Raalte	
23 april.	GP motorcross zijspan Lochem	
30 april.	Tourtocht Koninginnedag	MC de Ketel
4 mei.	Bloesemrit Hemelvaartsdag	MC Mercurius
4 mei.	Kampioenswegrace Assen	
7 mei.	GP Motorcross 125 cc Oss	
14-15 mei.	Elfstedentocht. Pinksteren	MCC
15 mei.	Kampioenswegrace Eemshaven	
20 mei.	Nationale motordag. (wijziging mogelijk)	MCC
21 mei.	Internationale motorcross Markele	
28 mei.	GP wegrace Hockenheim	
4 juni.	GP motorcross 250 cc Heerlen	
4 juni.	GP wegrace Salzburg	
18 juni.	Dobbelrit	MC de Ketel
20 juni.	EK Assen	
22 juni.	Formule 1 wegrace Assen	
24 juni.	TT Assen	
27-28-29-30 juni.	Avondvierdaagse	MC de Stamrijders
2 juli.	GP wegrace Francorchamps	
9 juli.	Kaartleesrit	MCC
16 juli.	Int. motorcross Lichtenvoorde	
16 juli.	Int. Benelux wegrace Zolder België	
6 aug.	GP wegrace Donnington	
20 aug.	Kampioenswegrace Zandvoort. Lucky Strike dag	
27 aug.	Dobbelrit	MCC
2 sept.	Stadion cross Nijmegen	
10 sept.	Foto puzzelrit	MCC
16 sept.	Gehandicapten Run Maria Auxilliatrix	
29-30 sept. 1 okt.	Regionaal weekend	Alle clubs
8 okt.	Strandrace Scheveningen	
13-14 okt.	Int. indoor Motorcross gala Rotterdam	
29 okt.	Int. Team Motorcross Mill	
18-18 nov.	Int. Indoor motorcross Maastricht.	
16 dec.	Dropping	MC de Ketel

Dit is de voorlopige agenda voor het komend seizoen. Voor nadere gegevens houden wij jullie op de hoogte middels de gebruikelijke info's. Tevens zullen wij proberen zoveel mogelijk rekening te houden met de uitslag van de enquête zoals die door jullie is ingevuld gedurende de jaarvergadering.

Namens de Evenementen-commissie

Ben Vollenberg

## RODDELS

EN

## INFORMATIE !?!.....

Tijdens de jaarvergadering was Paul Sesink als afgevaardigde van de evenementencommissie RAZEND snel klaar met zijn verslag over de evenementen. Het blijkt dus dat Paul met praten nog sneller is dan met rijden.

-----

Dit kam ons ter oren tijdens het invullen van de enquête op 13 februari de jaarvergadering:

GLAS BIER f 1,00 op de clubavonden

Goed idee hē, Piet-hein ???

-----

Gevraagd VERGAAR commissie.

Tekst en uitleg Henny Linders 08858 - 3040

-----

Heb je de contributie voor 1989 al betaald ?????

Nog niet betaald ??? Doe dit dan meteen vóór 20 maart.

-----

In het vorige clubblad zijn we gestart met de grandioze fotowedstrijd. Mensen die nog van die leuke, grappige, mooie, gekke, romantische, sensuele foto's betreffende hebbend op motoren in hun bezit hebben en mee willen dingen naar de prijzen, moeten/kunnen hun foto's insturen c.q. afgeven bij een van de redactie leden. Je krijgt de foto's terug.

Laat de andere clubleden met de leuke foto's/kiekjes eens meegenieten c.q. lachen.

DOE MEE EN WIN EEN PRIJS.....

-----

Te koop :

Motoroverall Maat 48

Motorlaarzen Maat 43

Nieuwstaat f 200,00

Kleuren rood/blauw

Toon Zeegers 08858 - 72076

-----

Op 19 maart vind de Trail- en motorshow bij Manege Th. van Els plaats. Motoren(s.v.p. gepoest en wel) kunnen opgegeven worden bij Bas 08859 - 51113

-----

ALAAF  
ALAAF  
ALAAF



Alaaf

Ons clublid Eric Janssen uit Holthees, was dit jaar Prins Carnaval in Smakt/Holthees.

Tijdens zijn receptie in een feestzaal in Smakt, waar we met enkele leden een bezoek gebracht hebben, genoot hij met volle teugen. Deze foto's getuigen ervan.

*Niemand weet wat leven is,  
alleen dat het gegeven is.*

27 december 1988

Cor en Mieke van Zutphen

Hoefstraat 1  
5845 BB St. Anthonis

Peter: Oom Arnold  
Meter: Tante Gerry

Dankbaar en blij zijn wij  
met de geboorte van  
onze dochter

*José*

Namens M.C.C. : Van harte gefeliciteerd met de geboorte van  
julie dochter.

-----

Op zondag 26 maart ( 1E PAASDAG) is de grote openingsrit voor eigen clubleden, dus houdt deze datum vrij. Vertrek 10.00 uur vanaf de Brink. Er worden eerst clubfoto's gemaakt.

-----

Zijn er mensen die interesse hebben voor een vakantie naar Turkye. Zoja, neem dan contact op met Henny Linders 08858 - 3040

-----

Op 27 maart Internationale kampioenswegrace in Hengelo (Gelderland). Vertrek om 10.00 uur vanaf de Brink. Paspoort niet vergeten s.v.p.


-----

Te koop:


Zwart leren motorjack.  
In goede staat.  
Vraagprijs: f 175.-

Karel v.d. Bolt Tel: 08859 - 53400

<b>WILLEMS</b>	<b>MOTOREN</b>	<b>VENRAY</b>
<b>LANGSTRAAT 64<sup>A</sup></b>		<b>TEL: 04780-89401</b>



**ARROWMAX** **DUNLOP**

**ARROWMAX** 

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

## TURKEYE TRIP 1988

HET KRETA AVONTUUR VAN HET VERLEDEN JAAR MOEST NAAR ONS GEVOEL TOCH BEN EVEN SPECTACULAIR GEVOLL KRIJGEN. EN AANGEZIEN WE VAN VERSCHILLENDE KANTEN POSITIEVE VERHALEN HADDEN GEHOORD OVER TURKEYE BESLOTEN WE DAT DAT ONS REISDOEL MOEST WORDEN.

OP DE VALREEP ZOULDEN WE NOG DRIE OOSTBLOK LANDEN AANDOEN, NAMELIJK TSJECHISCH-LOWAKIJE, HONGARIJE, BULGARIJE.

MAAR VOOR HET ZOVER WAS MOESTEN ER NOG HEEL WAT PAPPERASSEN GEREELD WORDEN.

Het papierwerk nam Ria voor haar rekening, enzodoende heeft ze enkele dagen ambassade in en uit gelopen, waar het af en toe nog al lang duurde. Want de meeste formulieren moesten in 'zoveel-voud' worden opgemaakt, en je weet dat de papiermolen over het algemeen maar langzaam draait. Ondertussen werden dereeds bejaarde motorfietsen voorzien van nieuw schoeisel, ketting en tandwielen + wat ontstekings spul.

Op 9 July was het dan zover, kriebels in de buik, welgemeende bezorgde adviezen aanhorend vertrokken we richting het verre onbekende Turkeye. Zuchtend onder de zware last zetten de Suzuki en Honda zich in beweging, met de bedoeling om deze dag de Tsjechische grens te halen. S'avonds rond half zeven stonden we voor het 'ijzeren gordijn' wat de grens is tussen het vrije westen en het communistische oosten.

We sloten ons aan bij de lange rij wachtede auto's en na twee uur wachten mochten we er ietwat zenuwachtig, bij de aanblik van zoveel zwaarbewapende militairen, door. De meeste auto's werden grondig doorzocht, dat bleef ons gelukkig gespaard, na de verplichte valuta wisseling en papier controle konden we onze weg vervolgen onder de bewonderende blikken van de militairen.

Na ongeveer 40 km vonden we een camping met nog één tent meer en dat waren (je raad het al) hollanders. Toen we wilden gaan eten was alles gesloten, dus dat werd honger lijden.

De volgende dag stond Praag (praha) op het programma, toen we daar aan waren konden we het centrum niet vinden, maar gelukkig hielpen

een stelletje nederlandse motorrijders ons uit de brand.

De dag erop zijn we praag gaan bekijken, het is een mooie stad van vergane glorie. We zagen o.a de karelsbrug over de moldau (14-15 eeuw), de st. Vitus kathedraal, de kruittoren en wat regeringsgebouwen, het bekende joodse astronomische uurwerk konden we niet vinden.

Slavonds op de camping werd ons verteld dat de stempels in de visa niet klopte en dat dat problemen bij de grens zou opleveren. Leuk vooruitzicht!!!

We vertrokken naar hongarye en besloten het erop te wagen met de vermiste stempel, nadat we eerst vergeefs hadden geprobeerd om een stempel bij de politie te krijgen. Bij de grens leverde het geen problemen op, de mensen waren uiterst vriendelijk, en wij maar vriendelijk terug lachen en ja knikken.



DE ST vitusek  
en de Karels-  
brug te praag

We zetten onze reis voort met de bedoeling 'even' een camping te zoeken aan het Balatonmeer, in de plaats Balatonfured.

Ja ja, alles was vol en bij hotels werden we geweigerd.

Toen hebben we voor een nacht een duur appartement gehuurd waar we er de volgende dag echt uitgeveegd werden. Opnieuw gingen we op zoek naar een camping, die we uiteindelijk vonden

in het plaatsje Révfülöp, een leuke camping aan het water, en een zeer verleidelijke barkeepster, een soort hongaarse Sabrina! We werden op een plaatsje gezet tussen allerlei motorrijders, het was hier een komen en gaan van allerlei hongaren, tsjechen oostduitsers en nog meer oostblokkers, die de japanse machines wel eens van dichtbij wilden bekijken.

Nadat we s'avonds in een restaurant gegeten hadden onder het "genot" van een privé viool concert, hebben we met onze buurlui een pintje (ééntje?????) genuttigd aan de bar van de Sabrina. Die buurlui waren een westduitse polizist en een oostduits stelletje, het waren beide fanatieke Goldwingrijders.

Want die oostduitsers bezat N.L. ook een Goldwing (één van de twee in de DDR). Hij had deze via een hollander (ze zitten met hun neus echt overal in) gekocht en kostte daar zeer veel geld. Zeker om er een te rijden, want er zijn geen onderdelen verkrijgbaar, alles moet ingevoerd worden. Een voorbeeld: een achterband betekende voor hem een maandsalaris, dat was omgerekend in westduits geld + 1000 DM.

S'ochtends met bonzend hoofd ontwaakt, even het water ingedoken en toen naar Budapest gereden, dat was van de camping af ongeveer 2 uur rijden. Het is zeer de moeite waard die stad te bezoeken want hij is echt heel mooi, ik vond het af en toe net Parijs, alleen de trabantjes en Wartburgs pasten niet in dat beeld.

Budapest beslaat ongeveer de oppervlakte van de provincie Utrecht en kun je onderscheiden in twee gedeeltes, namelijk Buda en Pest en worden a.h.w. in tweeën gekliefd door de Donau. We hebben de Citadel bekeken en het beroemde Népstadion

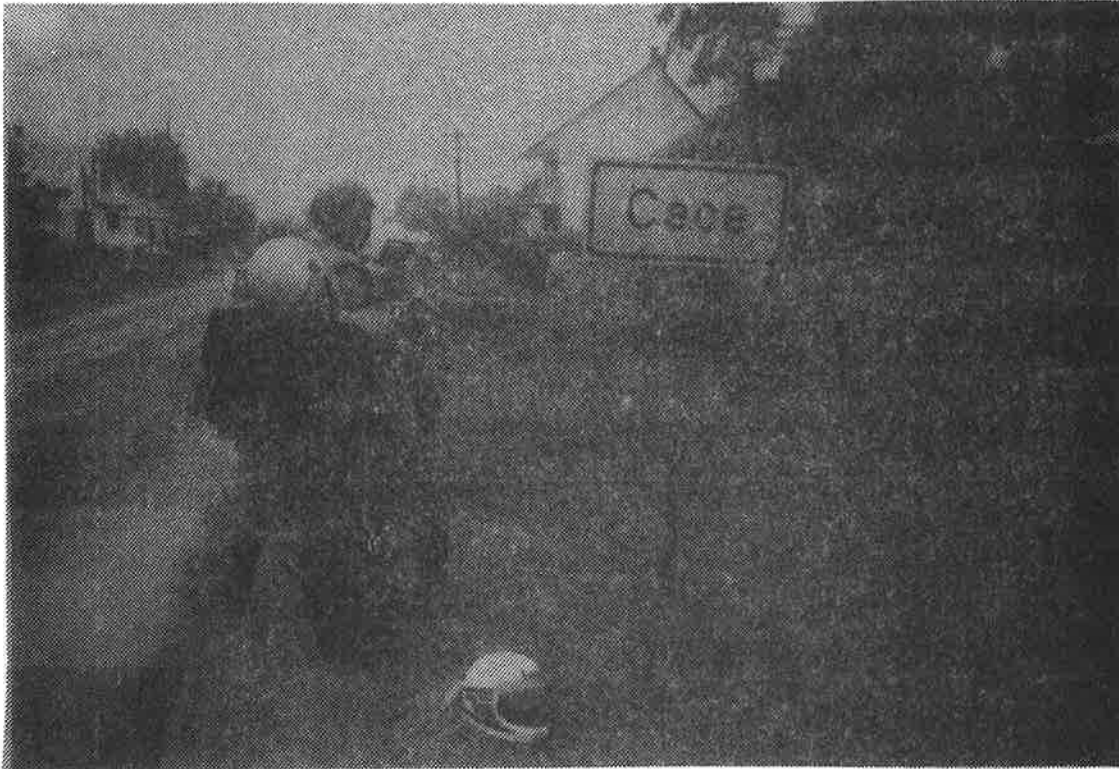


Budapest.  
uitzicht van  
Citadel.



verder hebben we wat rond gereden en gezeken, wat ons nog een echte onvervalste hongaarse bekeuring opleverde, we reden dus door rood, en dat is verboden. Onderweg naar Révfülöp is maar nog haast van de weg gedrukt door Harrie Hongaar!!

De volgende dag probeerde we zo dicht mogelijk bij de bulgaarse grens te komen, maar door slecht weer en onbetheoud aan de grens kwamen we niet verder dan novi sad (Jugoslavie) .



Word hier  
ons club-  
blad gedrukt?

In Novi sad hebben we in een volksbuurt nog geschild tegen de regen, in een klein caffè, wat de klanten wel heel intteressant vonden vooral het praten over geld. Daarna heeft het nog enige tijd geduurd voordat we een camping gevonden hadden. Hier konden we een soort slaapcabine huren wat wel leuk was wat nu bleef s'nachts alles droog.

Daags erop zijn we vrij vroeg weggegaan want vandaag zouden we Bulgarye halen, maar eerst nog een stuk dodenweg. Dit is dus de beruchte doorgaande route waar jaarlijks, tijdens de vakantie, de turkse gastarbeiders uit heel europa over heen trekken om hun familie in hun thuisland te bezoeken.

Maar mensenkinderen nogantoe wat maken die er een god gloeiende rotzooi van, niet te geloven! Dus nu maar afwachten wat Turkeye ons zal brengen.

De bulgaarse grens was een minder leuke ervaring, want hier spelen twee factoren waar je rekening mee moet houden om niet van ergernis iemand aan te vliegen. Namelijk, ze proberen door onduidelijk te zyn, zoveel mogelijk dollars, marken en guldens te vangen en de ongeloofelijk lakse werkwijze welke voort komt uit het communistisch systeem (gelijk loon, ongeacht prestatie). Maar na veel gewacht en geërger konden we verder, we werden verschillende malen gewaarschuwd om ons strikt aan de toegestane snelheid te houden. Dat deden we dus maar, want overal langs de weg stonden norse militairachtige mannetjes in auto's of op MZ'tjes.

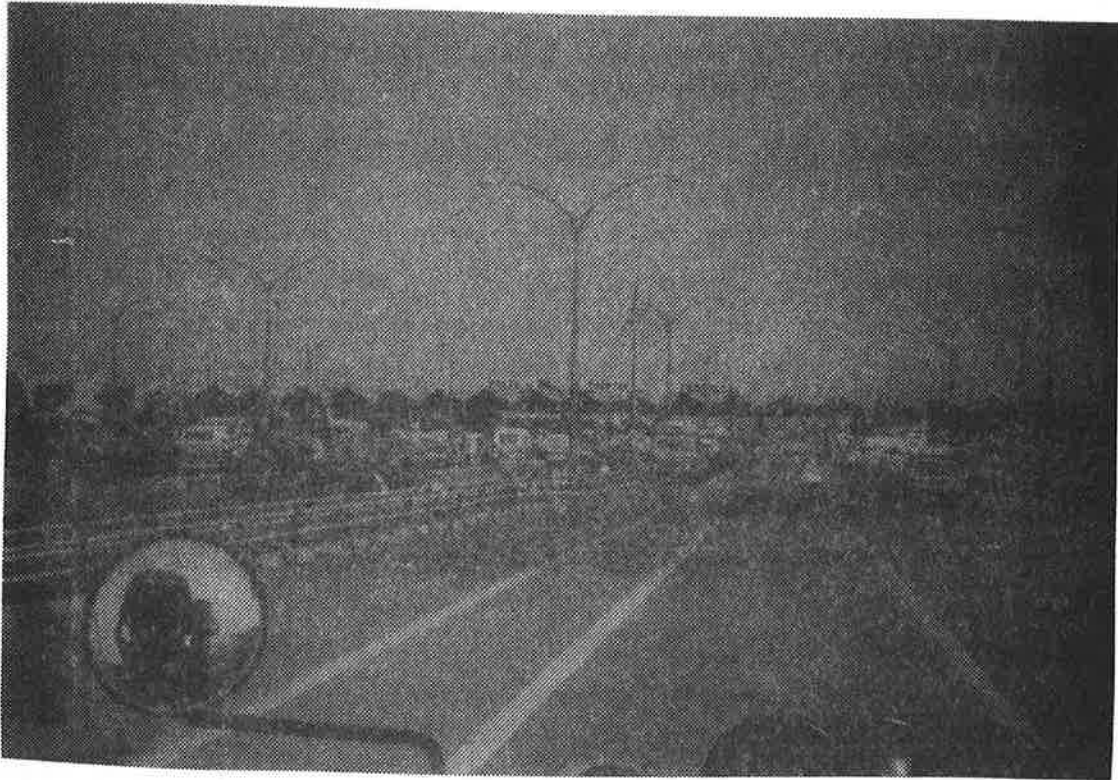
In Sofia werd het zoeken naar een camping weer een kwelling omdat we midden in de stad uit kwamen, maar de uiterst behulpzame bevolking hielp ons graag. Weliswaar met handen en voeten en er was er zelfs eentje bij die op z'n fietske een eind voor ons op reed. Maar we vonden de camping nadat we eerst onze wielen vierkant hadden gereden door de gaten in het wegdek die we in het donker niet zagen.

Sofia viel wat tegen er was eigenlijk niets te zien, afgezien van af en toe een romeinse opgraving, maar de beschrijving ervan was weer op z'n russisch dus daar werden we nog niets wijzer van. We besloten om naar de luchthaven te gaan en vliegtuigen te bekijken, ook dat viel tegen want ze hadden er overal muren omheen gebouwd, het is net of ze de mensen daar niets gunnen. Om de haverklap werden we aangehouden door mensen die vroegen of we geld wilden wisselen. Wat wel apart was, was het rijden door een stad waar haast geen verkeer is, het was wel uitkijken voor de vele trams.

De weg vervolgde zich voor de laatste kilometers naar Turkeye, maar we waren nog geen 5 kilometer onderweg of we werden al aan de kant gezet door een KAT (politie), we reden te veel links we kwamen er deze keer met een waarschuwing af, eigenlijk kostte het 5 leva's (+ fI,75)

Om ongeveer 15.00 uur waren we dan eindelijk bij de Turkse grens, dus dat betekende dat we het oostblok weer zouden verlaten, dit werd gekenmerkt door veel posten, prikkeldraad, militairen, en wachttorens. Eerst de bulgaarse grens, toen de griekse, en toen de turkse, hiervoor moesten we door een poortje rijden met een ontsmettingsbad voor de banden, toen een grote parkeerplaats met een rij van 18 poortjes waar de papieren werden gecontroleerd

Vervolgens weer z'n parkeerplaats met bijbehorende poortjes, voor de controle van de bagage, en daarna nog één voor de papier controle van de voertuigen. Dit alles duurde ruim twee uur bij een temperatuur van zo'n 40 graden celcius, in de brandende zon zonder de mogelijkheid om wat te drinken. Er verschenen reeds droogte rimpeltjes.



Turkse grens-  
overgang met  
de poortjes.

Na acht dagen waren we dan in Turkeye, een vreemd maar voldaan gevoel was dat. Het eeste wat ons opviel waren de goede wegen en dat alles zo schoon was, zelfs de toiletten bij benzine stations waren brandschoon. We vonden snel een mooie camping, dus deze dag kon niet meer stuk, s'avonds bij het eten kregen we een tolk en een sprintende mustafa als ober.

We waren nog maar 225 km van Istanbul verwijderd, een kippe-eindje maar, zij het niet dat het pech duiveltje toesloeg.

Want na een aantal km's kwam ik erachter dat m'n broek onder de olie zat, na een vluchtige inspectie ontdekten we een haarscheurtje in m'n kleppendeksel (d.w.z. van mijn motor).

Voordat we iemand konden vinden die het kon repareren en nadat het gerepareerd was konden we onze weg na 2 1/2 uur vervolgen.

Deze weg was intussen een <sup>hobbelweg</sup> ~~hobbelweg~~ <sub>hobbelweg</sub> geworden waar de vering het flink voor z'n kiezen kreeg. Als we ergens stopte kregen we rgelmatig "goellit, van báásten-" toegeroepen.

Istanbul (voorheen Constantinopel) is echt een heel mooie stad, je bent echt al in een andere wereld. Maar begeef je niet op je eigen eigen motorfietsje in het stadsgedruis, tenzij je geen waarde meer hecht aan je huidige stoffelijke bestaan.

Het oversteken van de straat is al een hele sensatie, het beste kun je je ogen in de rug van een autochtone turk priemen en hem maar volgen.

We gingen elke dag met de taxie van de camping naar de stad, daarbij moet je wel aan de chauffeur vragen of hij de klok aan zet, want anders zou het wel eens een zeer duur ritje kunnen worden, doet hij het niet dan neem je gewoon een andere, er zijn er zat.

We hebben alles bekeken wat echt de moeite waard was hiervoor hadden we enkele dagen uitgetrokken (dat geldt trouwens voor heel Istanbul, want het is echt heel mooi).

#### We zagen onder andere:

De blauwe moskee, deze dankt z'n naam aan de blauwe mozaïken die van binnen tegen de wanden zit. De aya sofia, de galata brug over de gouden hoorn, dit is een ponton brug die twee stads delen met elkaar verbindt, hierover ligt een vierbaans weg en onder die weg bevinden zich peperdure restaurantjes, je doobert dus vredig op het water onder het genot van een gerstenat, terwijl boven je hoofd het stads verkeer dondert. Deze brug heeft z'n langste tijd gehad, want erlangs was men al palen aan het heien voor de aanleg van een nieuwe brug.

Verder zagen we nog vele moskeeën van binnen en van buiten, we hebben nog een mis meegemaakt, heel apart! Ook zagen we de underground cistern (onder aardse water opslag plaatsen), de grand bazar, dit is een 15 eeuws overdekt winkelcentrum, en het Topkapi paleis met al z'n rijkdommen, van de vroegere sultans.

Je krijgt trouwens wel een sik van mensen die van alles aan je willen slijten, en bedelende mensen. Als ze erachter komen dat je uit nederland komt zegt men steevast "alle machtig tachtig prachtig" of "Ollanders wel kijken niet kopen".

Nu we een paar dagen in Istanbul waren geweest wilden we wel weer verder, want nu zouden we een ander werelddeel gaan bekijken namelijk AZIË. We besloten de zee van Marmara per boot over te steken naar bandirma, dit scheelde ongeveer 300 km zeer slecht wordok in de buurt van de zwarte zee, maar hier zouden we later nog wel achter komen. De boottocht duurde 4 1/2 uur en was zeer goedkoop.

Daar voeren we dan over de Bosphorus met aan de ene kant Europa en aan de andere kant Azië, toen we in bandirma aankwamen zetten we voet en wiel op Aziatische bodem.

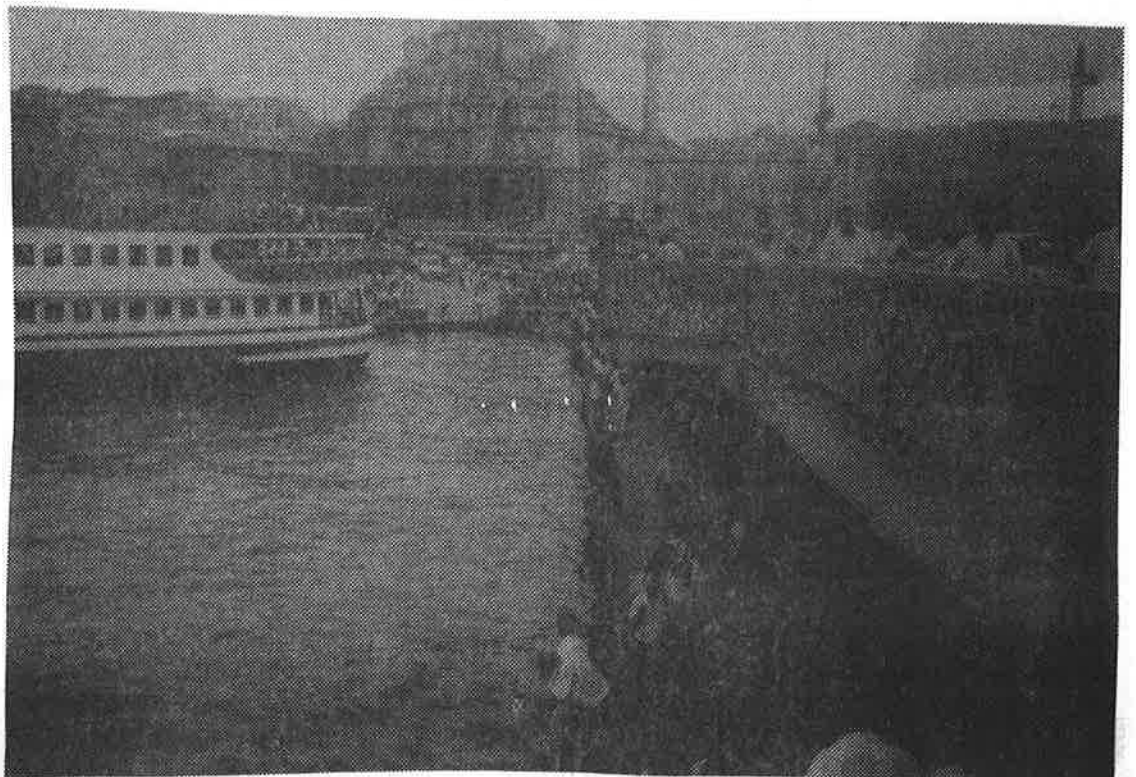
Voor sommige onder ons was dat de eerste stap buiten Europa.

WORD VERVOLGD.



Süleyman  
moskee in  
Istanbul.

De Galata-  
brug.



## WETENSWAARDIGHEDEN.

Het nieuwe toer-seizoen staat weer voor de deur. En met het oog op de diverse gezamenlijke tochten volgen hieronder weer wat wetenswaardigheden voor onze nieuwe leden.

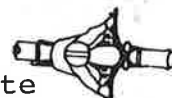
Zorg dat je op tijd bij het vertrekpunt bent.

Kom met een volle tank benzine.

De mensen die wat rustiger willen rijden graag voor in de groep positie nemen.

Bewaar afstand op je voorganger!

Rijdt altijd baksteensgewijs:



Geef op tijd richting aan en probeer plotseling hard remmen te voorkomen.

Heb je eenmaal je positie binnen de groep gekozen, blijf dan zo rijden en ga niet van achter naar voor scheuren.

Alcohol is tijdens de gezamenlijke ritten niet toegestaan.

(Ook op solo-toer raden wij alcoholgebruik af!).

Tot slot: met een grote groep rijden is best moeilijk. Wat voor de een te hard is, is voor de ander misschien te langzaam. Met een beetje begrip voor elkaar lukt het best.

Heb je vragen of opmerkingen, dan kun je daarmee altijd bij het bestuur terecht.

TOT ZIENS.

Henny Linders.

Je rit naar Arnhem is niet voor niets:

## SPELBRINK LEATHERS

'n Motorkledingzaak met een enorme sortering motorkleding.



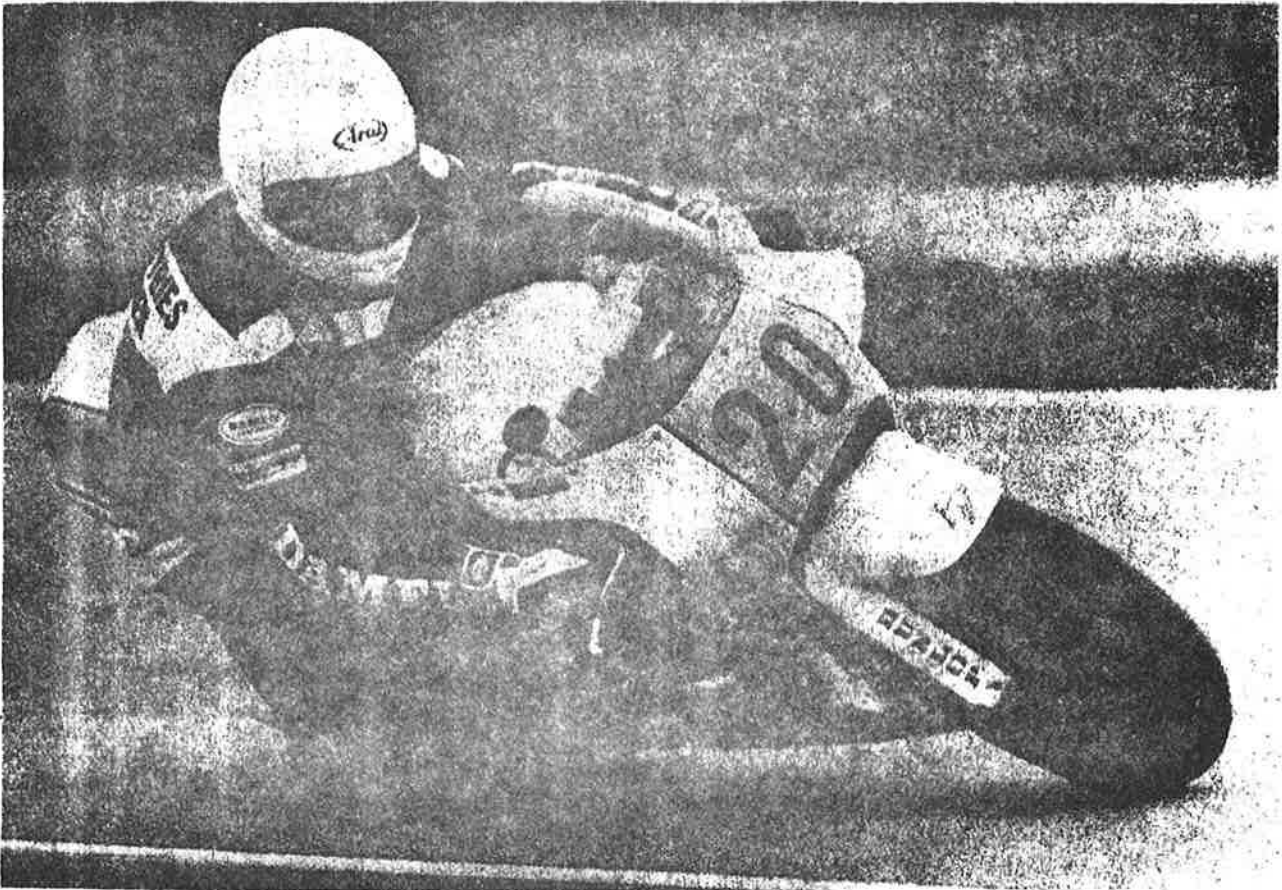
- Jacks
- Broeken
- Helmen
- Laarzen
- Handschoenen
- Regenoveralls
- Vet of nylon kleding

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.

# HENK DE VRIES STOPT



De kampioensraces in Eemshaven hebben nogal wat nadelige gevolgen gehad voor sommige coureurs. Maarten Duyzers kwam in de laatste meters ter val en moest vroegtijdig zijn seizoen beëindigen. Henk de Vries was eerder in de training al gevallen en afgevoerd naar het ziekenhuis. Bij die val was het letsel zodanig dat hij nog enige weken in het ziekenhuis moest blijven. Er traden na een operatie infecties op in de wond aan zijn been zodat er niet direkt gips om zijn gebroken onderbeen kon. De drievoudig Formule 1 kampioen kwam nu tegen tijdens de jaarlijkse kampioenshuldiging, waar hij zijn rijder en naamgenoot, als dubbelkampioen gehuldigd zag worden. Tijdens deze huldiging maakte Henk bekend een punt te willen zetten achter zijn actieve race carrière. Dit jaar kocht Henk zich de ex-SNRT Honda die hij liet voorzien van een Bakker frame. Hij wilde weer terugkeren in de klasse die in ieder geval meer publiciteit trok dan de Formule 1 klasse. Driemaal kampioen worden leverde minder televisie publiciteit op dan dat hij destijds in zijn 500 cc tijd had genoten. Henk de Vries werd de vliegende motorhandelaar uit Lelystad genoemd, een naam die hij door zijn beslissing om te stoppen als aandenken in de prij-

zenkast kan hangen. Hij vindt het niet meer verantwoord om nog door te gaan. Zijn motorzaak is op dit moment het belangrijkste en daar moet de sport dan maar voor wijken. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat de naam de Vries verdwenen is op de circuits want Henk heeft een goede opvolger in de dubbelkampioen Jeffrey de Vries. Jeffrey is geen familie van Henk

maar zal net als dit jaar weer door Henk gesponsord worden. Henk de Vries sloot zijn carrière af met drie vijfde plaatsen tijdens de eerste drie kampioensraces en kwam daarmee op de achtste plaats in de eindstand. Zijn Honda staat inmiddels te koop voor de liefhebbers.



Henk de Vries hier nog in het gips tijdens de KNMV kampioenshuldiging in de Reehorst in Cde, hij houdt het voor gezien.

## Jaarvergadering 1989.

Op maandag 13-02-89 vindt voor de vierde maal in 't Cafeetje, de Jaarvergadering plaats. De opening van de Voorzitter zou om 20.30 uur zijn, maar traditie getrouw kwamen verschillende leden te laat. Zo rond de klok van 21.00 uur kwam er toch schot in de zaak. Het voltallige bestuur zat strak, zij aan zij, tussen vensterbank en kapstok. Na een kort welkoms woord van de Voorzitter aan de  $\pm$  45 leden en nieuwe leden werdt de 94 leden tellende ledenlijst voorgelezen door de Secretaris. De verschillende Jans(s)(en) en Willems passeerde de revue.

De Penningmeester legde vervolgens uit waar het contributie-geld het afgelopen jaar gebleven was. Henk Grutters en Twan van de Ven (kascontrole) hoefden hier weinig aan toe te voegen.

Geheel onvoorbereid kwam Paul Sesink naar voren om een kort verslag te geven over de Evenementen Commissie (kortweg EC). Paul maakte grote stappen door 1988 met als afsluiting een dankwoord aan Marcel Hermans die met de EC stopte.

Grand Prix Poule was het volgende agende punt. Met een korte terugblik naar 1988 begon Bas Peters met de uitleg van de Grand Prix Poule. In 1988 alleen de 500 cc maar bij voldoende belangstelling komt er dit jaar de 250 cc bij. Het aantal deelnemers in 1988 was  $\pm$  20. Na deze korte uitleg ging Bas over naar de prijsuitreiking van de Grand Prix Poule winnaars.

3e plaats Marcel Hermans  
2e plaats Hennie Linders  
1e plaats Jan Pieter RD Moors

De volgende spreker was Matt Rongen. Matt vertelde het hoe en waarom achter het Toerkampioenschap. In 1988 begonnen met het Toer Kampioenen Paspoort wat in de praktijk toch tegen viel. Dit wordt dit jaar door de Toer Kampioenschaps Commissie (!) (Jolanda Bus, Erik van Bommel en Matt Rongen) overgenomen door middel van invullijsten, het voordeel hiervan is dat iedereen automatisch mee dinkt naar de bekertjes, en dat we aan het eind van het jaar precies kunnen zien welke evenementen door wie bezocht zijn. Van de  $\pm$  30 deelnemers in 1988 zijn hier respectievelijk de nummers 3 2 1 ; Anita van de Bolt  
Matt Rongen  
Gert Jan Kroef



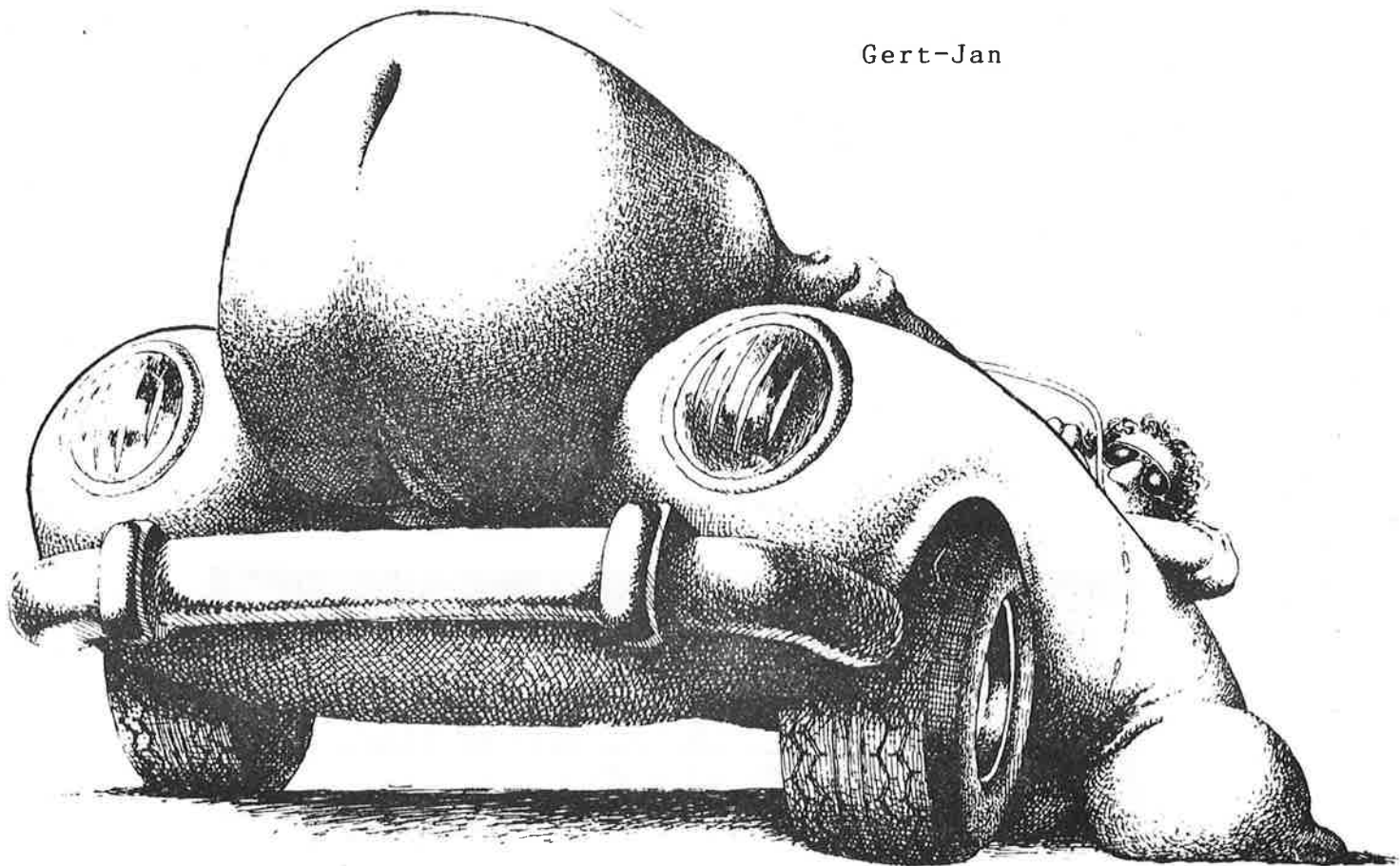
Doordat er niemand van het bestuur aftrad, en niemand van de leden zich aan meldde voor een bestuursfunctie, was het agenda punt; Verkiezingen Bestuursleden zo afgehandeld. Nadat de Voorzitter de vraag had gesteld of iedereen het er mee eens was, gingen we over naar het volgende punt.

Sweaters en T-shirts daar ging het nu over. Matt onze sweater expert, showde een paar ideeën, ontworpen door Anita vd Bolt. Het ging hier om enkele ideeën, het uiteindelijke ontwerp komt in 't CC-tje te staan.

Zoals aan het eind van elke vergadering wordt de rondvraag gehouden. Alles was zo duidelijk dat er maar een paar vragen gesteld werden, deze zijn of worden beantwoord.

Tot slot van deze avond kwam de Voorzitter weer aan het woord. Bas bedankte iedereen voor de komst naar 't Cafeetje en tot ziens tijdens de Trialdag op 19 maart !!!!

Gert-Jan



**CAMPING MOTO**  
**26400 Montclar DRÔME FRANCE**  
**OPEN 1-6-31-8**

Het weer in Nederland was weer eens PET !!! (zoals wel vaker). Zo ook de eerste dag van onze vakantie. We hadden voor onze vakantie "ZON" op het menu staan en als die er was zouden we stoppen.

Het was de 16e juli of zo in 1988. De motoren waren vrijdagavond al gepakt. Rob, Jolanda, Twan en ik waren klaar voor vertrek.

Zaterdagmorgen nog vlug een mok koffie toen de regenpakken, overschoenen en ander vochtwerend materiaal aan en op gedaan en toen zijn we aangereden. Nou een lolletje was het bepaald niet, voor we Boxmeer uit waren, waren we al klievernat, tenminste onze pakken dan.

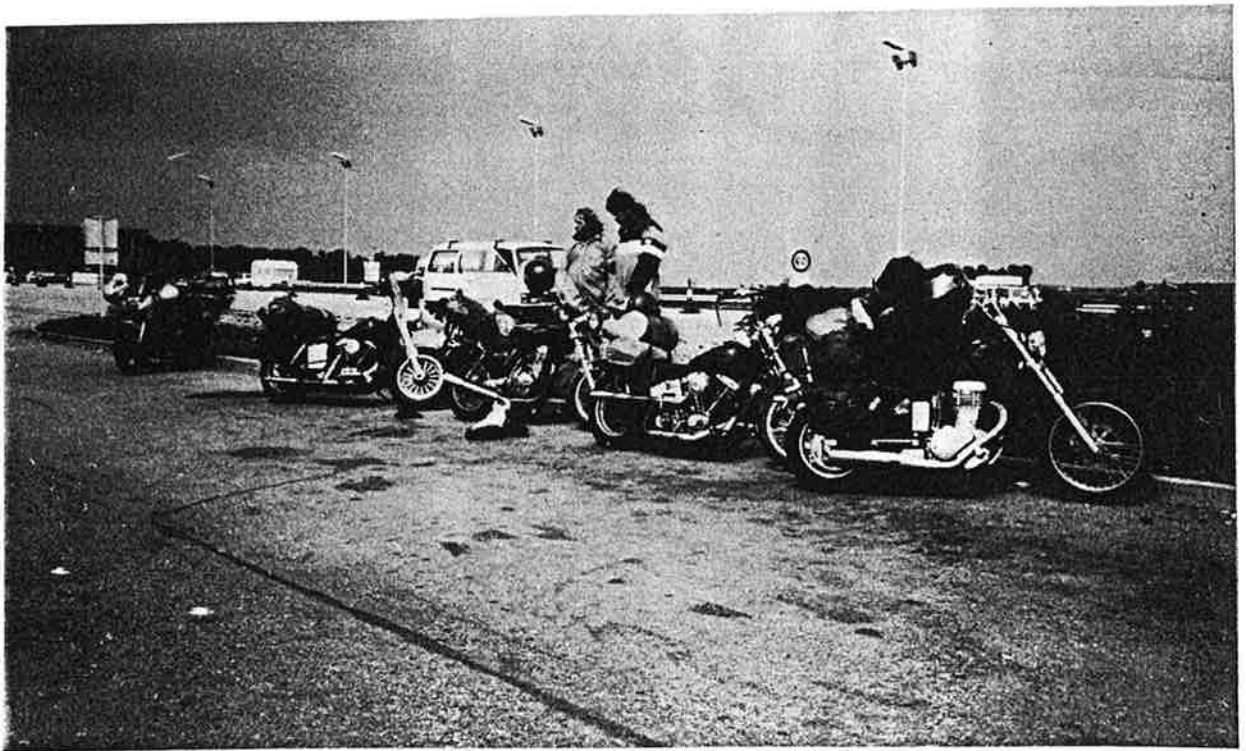
Zo vervolgden we onze weg naar Heerlen alwaar we ons kikkerlandje verlieten. Daar hebben we nog wel gecontroleerd of het wel allemaal waterdicht was.

Toen op weg naar Luxemburg. Twan met zijn Harley Hardtail voorop, Jolanda en ik met onze Suzuki's volgden en Rob sloot de rij met zijn Electra.

Na Luxemburg zijn we Frankrijk in gegaan om via Metz door te rijden naar Nancy. Daar zijn we aan de tolwegen begonnen tot Dijon. In Dijon hebben we onze magen gevuld. Van de Franse taal hadden we allemaal de ballen verstand maar we hebben gegeten.

**CAMPING MOTO**  
**26400 Montclar DRÔME FRANCE**  
**OPEN 1-6-31-8**

We zijn die avond nog doorgereden tot de 2e tank-rust-eet-slaap plaats achter Dijon. Daar hebben we 1 tentje opgezet, alle bagage erin gekieperd, nog een paar pilsjes gedronken en toen zijn we er zelf ook ingedoken.



(Het mooie weer begon te komen. Net na de betaalhokken aan de tolgeweg)

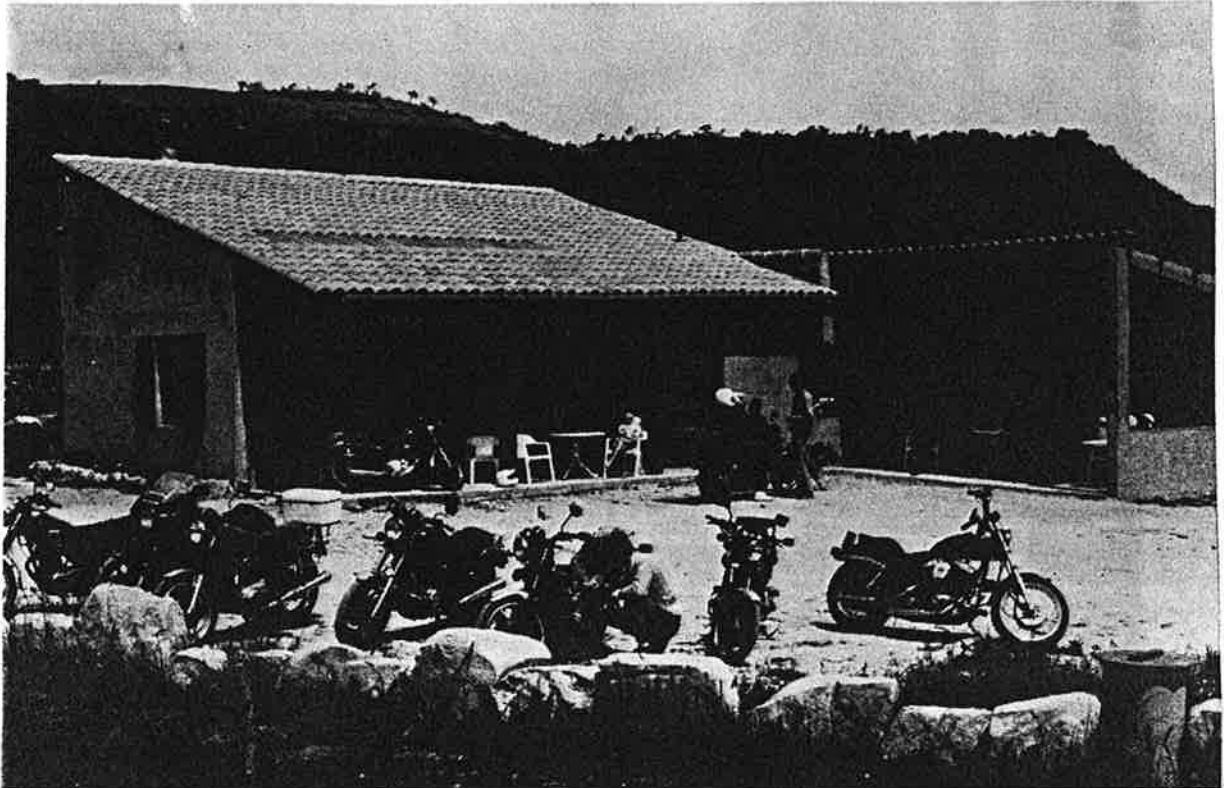
De volgende morgen weer op ons gemakje verder getuft. Af en toe wat andere motoren erbij die of achter bleven of na een poosje voorbij gingen.

De zon begon al lekker te schijnen en alleen het pak onder de snelbinder herinnerde ons aan het water van de dag ervoor.

Midden door Lyon, door naar Valence, 2e afslag eraf en dan richting Gab. Zo kom je na wat binnenwegen in Monclar sur Gervanne. Een gehuchtje van 1 groentenboer en een flinke supermarkt. Al snel zagen we een bordje Camping Moto.

Met het pad er naartoe waren we niet echt blij, allemaal losse stenen en dan in vrij scherpe bochten naar beneden.

De eigenaar is een Hollander die samen met z'n franse vrouw een camping is begonnen voor alleen motorrijders. Zelf rijden ze allebei een Suzuki Savage (LS 650) (waar heb ik die meer gezien?)



Al vlug hadden we een plaats voor onze tenten gevonden aan het beekje. Dat bleek achteraf heel handig. Ons bier kreeg zo geen kans om warm te worden.

We hebben ons er een week prima vermaakt. Veel stokbrood, bier in overvloed en veel gezelligheid. Ook is er een klein maar gezellig zwembad wat overigens geen overbodige luxe was bij 35° C. Er is ook een grote supermarkt in het dorpje om vlees voor de barbeque te halen en een biker-restaurant waar je een goed hapje kon eten.

De meeste motoren waren Harley Davidson's tenminste toen wij er waren. Maar ook waren er erg veel Japannse fietsen. Wat mensen betreft waren er erg veel Denen, wat Zweden, bijna geen Duitsers en zat Hollanders (appart volkje bij elkaar).

Ook werd er gezamenlijk gegeten. 's Morgens hing er een bord met het menu van de dag erop en wou je ook aanschuiven aan de lange houten tafels buiten dan moest je je voor 12 uur ingeschreven hebben. Ook dit hebben we 2 keer gedaan. Goed gegeten. Alles was trouwens buiten. De wasgelegenheden hadden geen ramen of deuren. De dames mochten ook aan de herenkant douchen en ook andersom. Zo nauw kwam het nou ook weer niet.

Ook was er een werkplaats met het nodige gereedschap en een wasplaats voor motoren.

Iedere dag gingen we naar de supermarkt om onze voorraad aan te vullen en dan gingen we even eten. Na de middag was het verbranden of bruin worden aan het zwembad, dan koffie, weer eten, en dan liepen we vaak het terrein even rond om wat met andere bikers te ouwehoeren en om motoren te bekijken. 's Avonds aanschuiven met iedereen aan de lange tafels buiten of aan de bar luisteren naar de soms wel erg sterke verhalen maar wel lachen vaak.

Als je in Zuid-Frankrijk op vakantie wil gaan of je wilt doorrijden naar Spanje b.v. dan moet je hier zeker een paar dagen door brengen. Alleen al de sfeer van alléén motorrijders is al appart. Zelfs de bakker met z'n busje werd door de hond in de banden gebeten. Auto's blijven boven aan de grote weg.

De terugweg is ook goed verlopen. We zijn een nacht in Echternach in Luxemburg/Duitsland gebleven en daar 's avonds nog even de stad in geweest.

Aan gekomen in Nederland was het ook hier prachtig weer (je zult het geloven of niet).

Lisetta.

## TOERKAMPPIOENSCHAPCOMPETITIE.

Terugblik seizoen '88:

Het afgelopen jaar is de toerkampioenschap wel wat tegengevallen, misschien doordat de aanpak wat verkeerd was.

In het begin was de animo groot. Er werden zo'n vijftig-tal paspoortboekjes in omloop gebracht waarbij ieder evenement waar je aan deelnam (vermeld in clubblad en/of info) werd afgestempeld door de commissieleden.

Deze bestonden uit: Bas Peters.

Erik v. Bommel.

Mat Rongen.

Halverwege het seizoen werd de run op stempels wat minder, maar de uiteindelijke nummers 1 en 2 gaven elkaar weinig "ruimte".

Het werd een nek aan nek race. De uiteindelijke beslissing viel op

04-09-'88. De stadioncross in Nijmegen.

Ook nummer 3 bleef de rest ruimschoots voor.

Tijdens de jaarvergadering 13 febr. 1989 werden ze gehuldigd.

Derde plaats: Anita v.d. Bolt.

Tweede plaats: Mat Rongen.

Toerkampioen: Gert-Jan Kroef.

Seizoen '89: staat alweer voor de deur, en de toerkampioenschapcompetitie nieuwe stijl kan wat de commissieleden betreft beginnen.

Deze commissie bestaat uit: Jolanda Bus.

Erik v. Bommel.

Mat Rongen.

Er zijn nog meer veranderingen aangebracht, want het is onze bedoeling om steeds meer leden te betrekken bij de evenementen.

Het is bijzonder stimulerend voor de organisatoren van evenementen dat de opkomst van leden goed is.

Het paspoortboekje van vorig jaar komt te vervallen en er hoeven dus ook geen stempels gezet te worden. De deelname is gratis en iedereen doet dus ook automatisch mee. Tussenstanden worden in het clubblad gepubliceerd.

De commissieleden houden de stand bij door op de ledenlijst aan te kruisen wie er deelneemt aan de evenementen. Op het einde van het jaar is het volgende te overzien: - Winnaat T.K.C. 1989 is degene die aan de meeste evenementen heeft deelgenomen.

- Aantal leden per evenement.

- Opkomst % van de leden.

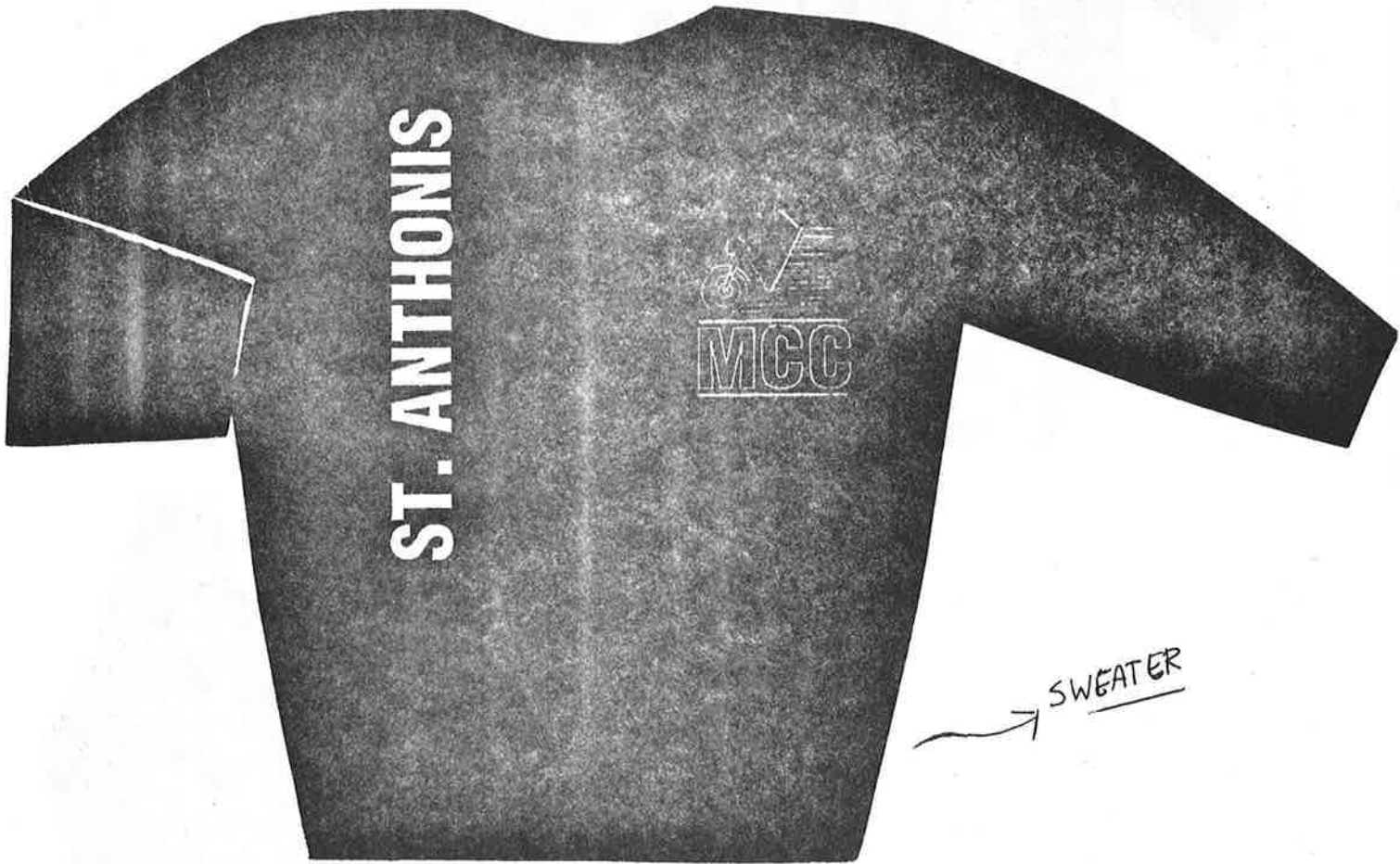
Het regelement van de toerkampioenschap blijft van kracht.

Hopelijk zit dit jaar het weer mee.

Tot ziens bij de openingsrit!!!!

Mat-

VOORBEELDEN NIEUWE  
SWEATERS, SHIRTS EN  
HEMPJES.



→ SWEATER

# VOORBEELDEN NIEUWE SWEATERS, SHIRTS EN HEMPJES.



→ T-SHIRT



HEMPJE ←



# M.C. 't CAFEETJE ST. ANTHONIS

ORGANISEERT OP  
ZONDAG 19 MAART 1989

ALWEER HAAR 3de

# TRIALDAG

en daarbij,  
van eigen clubmotoren

# MOTORSHOW

KOM , en test je eigen behendigheid op een trial-motor. Er zijn  
3 bekens beschikbaar voor de 3 beste trialmotorrijd[st]ers.

ENTREE : fl. 1,-

PLAATS : MANEGE -URENA -

NOORDKANT 21 ST ANTHONIS.

AANVANG : 10 UUR

## REGLEMENT GRAND-PRIX PRIJSVRAAG 500 CC

1. de wedstrijd bestaat uit 2 delen. Eén wedstrijd per verreden G.P. en een algemeen klassement.
2. Iedereen kan aan de wedstrijd meedoen tegen een inleggeld van f 2,50 per wedstrijd.
3. Deelnemers moeten hun wedstrijdformulier(en) voor de G.P.'s welke in de betreffende maand verreden worden uiterlijk op de eerste vrijdag van de maand hebben ingeleverd ( b.v. op de clubavond) of bij Bas peters molenstraat 44c Wanroy  
Ad de Wit ledeakkersestraat 3 Ledeakker
4. Elke deelnemer(ster) voorspelt de eerste 5 aankomende renners in de juiste volgorde.
5. Per wedstrijd gaat 40% van het inleggeld naar het algemeen klassement. 40% naar de dagprijs en 20% naar de clubcas.
6. Elke coureur mag per wedstrijd slechts één keer geraden worden.
7. De puntentelling gaat als volgt:  
per goede voorspelling 10 punten en per plaatsverschil 1 punt minder.  
Wordt een coureur b.v. 12<sup>e</sup> en men voorspelt een eerste plaats dan 0 punten. Wordt hij 6<sup>e</sup> en men voorspelde 2<sup>e</sup> dan 6 punten.(10-4)  
Diegene met de meeste punten per wedstrijd krijgt de dagprijs.  
Gelijk geëindigde krijgen ieder een gedeelte, b.v. 5 winnaars dan per winnaar 1/5 gedeelte.
8. De uitslag is de enige juiste, dus welke meetelt voor het W.K.
9. Als een wedstrijd uitvalt komt het inleggeld ten goede van het algemeen klassement.
10. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleiding.(Bas Peters, Ad de Wit)

---

### ALGEMEEN KLASSEMENT

1. Per wedstrijd krijgen de deelnemers dezelfde punten toegewezen. zoals deze volgens de FIM worden toegekend.

1 <sup>e</sup> plaats	15 punten	6 <sup>e</sup> plaats	5 punten
2 <sup>e</sup> plaats	12 punten	7 <sup>e</sup> plaats	4 punten
3 <sup>e</sup> plaats	10 punten	8 <sup>e</sup> plaats	3 punten
4 <sup>e</sup> plaats	8 punten	9 <sup>e</sup> plaats	2 punten
5 <sup>e</sup> plaats	6 punten	10 <sup>e</sup> plaats	1 punt
2. Door de totalen op te tellen ontstaat een algemeen klassement.
3. Na afloop van de laatste G.P. is diegene met de meest aantal punten algemeen winnaar.
4. De prijsverdeling gaat als volgt:

1 <sup>e</sup> prijs	60%
2 <sup>e</sup> prijs	25%
3 <sup>e</sup> prijs	15%

# BELLEZZA PER SEMPRE

valore classico nel tempo moderno



**TEO LAMERS**  
motorrijwielen / nijmegen / holland

1989	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Lunedì	1 2 3 4 5	5 6 7 8 9	9 10 11 12 13	13 14 15 16 17	18 19 20 21 22	22 23 24 25 26
Martedì	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Mercoledì	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Giovedì	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Venerdì	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Sabato	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Domenica	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25	1 8 15 22 29	3 10 17 24	3 10 17 24
	8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Lunedì	26 27 28 29 30 31	31 32 33 34 35	35 36 37 38 39	39 40 41 42 43 44	44 45 46 47 48	48 49 50 51 52
Martedì	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18
Mercoledì	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19
Giovedì	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20
Venerdì	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21
Sabato	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22
Domenica	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23
	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24

Chiuso Aperto l'estate da 08.30 - 18.00 - 08.30 - 18.00 Aperto l'inverno da 08.30 - 17.00 - da 08.30 - 16.00

TEO LAMERS MOTORRIJWIELEN IMPORT/EXPORT Nijverheidsweg 76 6541 CN Nijmegen Holland Tel: 080-779468 / Telex: 48562 teluy / Telefax: 080-779381

