

VOORLOPIGE EVENEMENTENLIJST M.C.C.

Er kunnen dus nog data bijkomen.

DATUM	VERTREKI TIJD	PLAATS	EVENEMENT	GEORGANI- SEERD
ZO	10-5	ANTWERPEN	VOGELTJESMARKT	STAMRIJDERS
ZO				
ZO	17-5	BEST	GP MOTOCROSS 250CC	MCC
DØ	28-5	TOERTOCHT	BLOESEM RIT	MERCURIUS
ZO	31-5	RAALTE	INT WEGRACE	MCC
ZA	6-6	FRIESLAND	ELFSTEDENTOCHT	MCC
ZO	7-6	IDEM	IDEM	MCC
MA	8-6	IDEM	IDEM	MCC
ZA	20-6	VOS OSS	RUILBEURS	STAMRIJDERS
ZO	21-6	DOBBELRIT	DOBBELRIT	MC DE KETEL
ZA	27-6	ASSEN	GP WEGRACE	MCC
DI	30-6		MOTORVIERDAAGSE	STAMRIJDERS
WO	1-7		IDEM	IDEM
DO	2-7		IDEM	IDEM
VR	3-7		IDEM	IDEM
ZO	5-7	FRANCORCHAMP	GP WEGRACE	MCC
ZA	11-7	NATIONALE	MOTORDAG VERTREK ASSEN PER PROVINCIE	
ZO	12-7	KAARTLEESRIT	KAARTLEESRIT	MCC
ZØ	19-7	HEERLEN	GP MOTOCROSS 500 CC	MCC
ZA	1-8		SCHAPENDAG	MERCURIUS
ZO	2-8	DONNINGTON	GP WEGRACE ENGELAND	MCC
ZO	2-8	NAMEN	GP 500CC BELGIE	MCC
ZØ	9-8	KOHLBERG	GP 500CC LUXEMBURG	MCC
ZA	15-8	FRANCORCHAMP	WK ENDURANCE	MCC
ZO	16-8	IDEM	IDEM	MCC
ZØ	23-8	DOBBELRIT	DOBBELRIT	MCC
ZO	30-8	PUZZELRIT	FOTO PUZZELRIT	MC DE KETEL
ZA	5-9	AMSTERDAM	WK SPEEDWAYFINALE	MCC
ZO	6-9	IDEM	IDEM	MCC
ZA	12-9	TREFFEN	LANG WEEKEND	ALLE CLUBS
ZO	13-9	IDEM	IDEM	ALLE CLUBS
ZO	20-9	NIJMEGEN	STADION CROSS	MCC
ZO	27-9	VOLKEL	875 CC MOTOCROSS	MCC
ZO	11-10	GRATHEM	TOERTOCHT	
ZO	11-10	SCHEVENINGEN	STRANDRACE	MCC
ZO	18-10	REUSEL	SMOKKELRIT	
ZO	18-10	MILL	INT MOTOGR 250 500 C	MCC
ZO	8-11	NIJMEGEN	PIJLENRIT	KEIZER KARE
ZA	14-11	BREDA	TRIAL	MCC
ZØ	15-11	IDEM	IDEM	MCC
VR	20-11	VIDEO	VIDEO AVOND	MERCURIUS
ZO	13-12	NIJMEGEN	WILD RIT	KEIZER KARE
			4 MEI 1987	

M.C.C. Openingstoertocht.(Bloesemrit)

Zondag 12 april 1987 (controle van de openingsrit)

Om ongeveer 11 uur arriveerden Bas en ik op de Brink. Het begon een beetje te regenen, en al snel hulde het hele gezelschap zich in regentenues. Toen we (Ad, Marcel, Hennie, Bas, Koos, Frank en Matt) om ongeveer 11.15 vertrokken begon het weer te veranderen. Het leek erop of de weergoden het op ons gemunt hadden. Een ware wolkenbreuk, het water kwam met "bakken" naar beneden. Na ong. 50 km. sterkten we ons met een warme kop koffie in Valburg aan. Toen we weer op weg waren haakte Bas in Arnhem af. (hij had een kale achterband en vond het onverantwoord om zo verder te rijden) Koos vergezelde hem op de terugreis. Met z'n vijven gingen we verder en stopten in Schaarsbergen voor een portie lekkere friet. Het weer werd beter en na een stop op de Veluwe gingen we op weg naar huis. Kwart over vier belandden we in het Cafetje aan.

Zaterdagmiddag 25 april

Bij het half zes journaal gaf Maartje van Weegen als volgt het weersbericht door: "Zonnig weer met een min. temp. in het noorden van 6°C en in het zuiden een min. temp. van 11 graden. Een middagtemperatuur van 22 graden met in het zuiden een kans op een bui".

Zondag 26 april

Eindelijk was de dag dan aangebroken en zoals altijd klopte er niks van het voorspelde weer.

Kwart over tien arriveerden de eerste motoren op de Brink. Al spoedig stoomde het plein vol met ronkende motoren. Velen hadden nog kleine oogjes, waarschijnlijk nog van de avond ervoor. Maar na een babbel met anderen en de komst van de fotograaf werd er een nuchter indruk gewekt. Omdat we met zo'n grote groep waren was de fotograaf gedwongen om van bovenaf een groepsfoto te maken. We hadden hiervoor speciaal een hoogwerker laten komen. Ook werd deze prachtige herrinering op video vastgelegd.



Na in v-vorm opgesteld te staan en een wat trage fietser op de achtergrond te hebben verwijderd, kon de luchtfoto worden genomen. We konden vertrekken nadat P. van Katwijk z'n olie had bijgevuld. Ad de Wit voorop en achter hem de resterende 37 motoren. Al vrij snel kwamen we in de straten van Wanroij-citij, waar we gefilmd werden door de cameraman die zich had opgesteld boven in de molen. Vervolgens gingen we binnendoor via Overasselt naar Nijmegen. Maar net voor Nijmegen waren we een gedeelte van de groep kwijt. Ben Vollenberg en Marcel Hermans waren al een keer teruggereden maar vonden niemand. Na even gewacht te hebben op de ventweg (na afslag Keizer Karel, richting Arnhem) gingen we toch maar verder. Echter in Lent aangekomen bleek dat de achterliggende groep een weg binnendoor gereden hadden en stonden daar te wachten. Het peloton werd weer herenigt en de meute zette zich weer in beweging richting Schaarsbergen waar we een rustpauze namen.



Het verouderde personeel van de friettent konden de hongerige magen moeilijk stillen.

Kwart voor twee gingen we weer op pad richting de Veluwe waar we ook een stop hadden. Daar aangekomen zag M. van de Heijden dat z'n tank leeg was (waarschijnlijk niet met een volle tank vertrokken of onderweg teveel met de gas gespeeld). Gelukkig was Toon van de Ven goed voorbereid, en had een jerrycan met 5 liter benzine bij zich die hij afstond aan de dorstige RD-350. Na een sigaretje en een ijsje te hebben genuttigd gingen we verder via: Otterlo-Hoenderlo-Beekbergen-Loenen Eerbeek-Laaag Soeren-Rhenen-Westervoort-Huissen en toen met z'n allen op de pont met nog een paar auto's erbij en hij was meteen vol. Daarna richting Gendt-Doornenburg. De route liep een heel stuk over de dijk heen waar vele bochtjes in zaten.



Pechvogel van de dag was Bas Peeters; aangekomen bij een tankstation zag hij dat er een boutje van z'n achterremverankering verdwenen was. Toevallig was dit ook het geval bij zijn vorige motor, en de donderdag voor de openingstocht verloor hij de remblokjes van zijn auto. We konden de tocht toch voortzetten doordat Marc Vernooij een boutje aan Bas afstond van zijn linkerachtersteun.

We reden Nijmegen weer binnen en Willij van den Elzen vroeg zich af hoe kaal zijn achterband was. Hij ging vlak voor m'n neus vol in de remmen en zoals Randij Mamola wipte hij zijn achterwiel omhoog. (Willij d'r zit nog genoeg profiel op.)

De aroma van de koffie kwam ons tegenmoet zodat er een tempoversnelling plaats vond. Aangekomen bij het Cafeetje werden er foto's besteld en er werd wat nagepraat.

Iedereen kon terugzien op een geslaagde dag.

Met dank aan iedereen die zich hiervoor heeft ingezet.

MATT

Zondag 24 Mei 1987

Wegrace te Zandvoort.

Aan deze wegrace doet onze clubgenoot Jan-Pieter Moors mee, dit is een mooie gelegenheid om Jan-Pieter in de 350cc R.D. klasse aan het werk te zien.

Vertrek vanaf de Brink s'morgens om tien uur.

Donderdag 28 Mei (Hemelvaartsdag).

Organiseert de motorclub Mercurius uit Odiliapeel hun jaarlijkse toertocht cq bloesemrit.

Men heeft diverse mooie prijzen en herinneringsmedailles beschikbaar.

Mercurius staat erom bekend dat men altijd zeer mooie toertochten heeft, de lengte van de tocht is plusminus 250 km.

VERTREK 10 UUR VAN DE BRINK

Pinksterweekend 6,7 en 8 juni 1987.

In dit weekend gaan we weer drie dagen naar Friesland, waar we weer deel kunnen nemen aan de jaarlijks terugkerende Elfstedentocht voor motoren.

Dit jaar dient men de bagage zelf mee te nemen.

Als u aan dit weekend wil deelnemen meld dit dan even bij ons clublid Ad de Wit in Ledeacker Tel: 08858-1523, dit in verband met bespreken van eventueel Campings.

Nadere informatie volgt nog.

Zaterdag 20 Juni 1987

Ruilbeurs Motorzaak Vos te Oss.

Vetrek vanaf de Brink om tien uur s'morgens.

Zondag 21 Juni 1987

Dobbelrit van Motorclub de Kevel.

Dit is altijd een erg mooie rit. ⁹

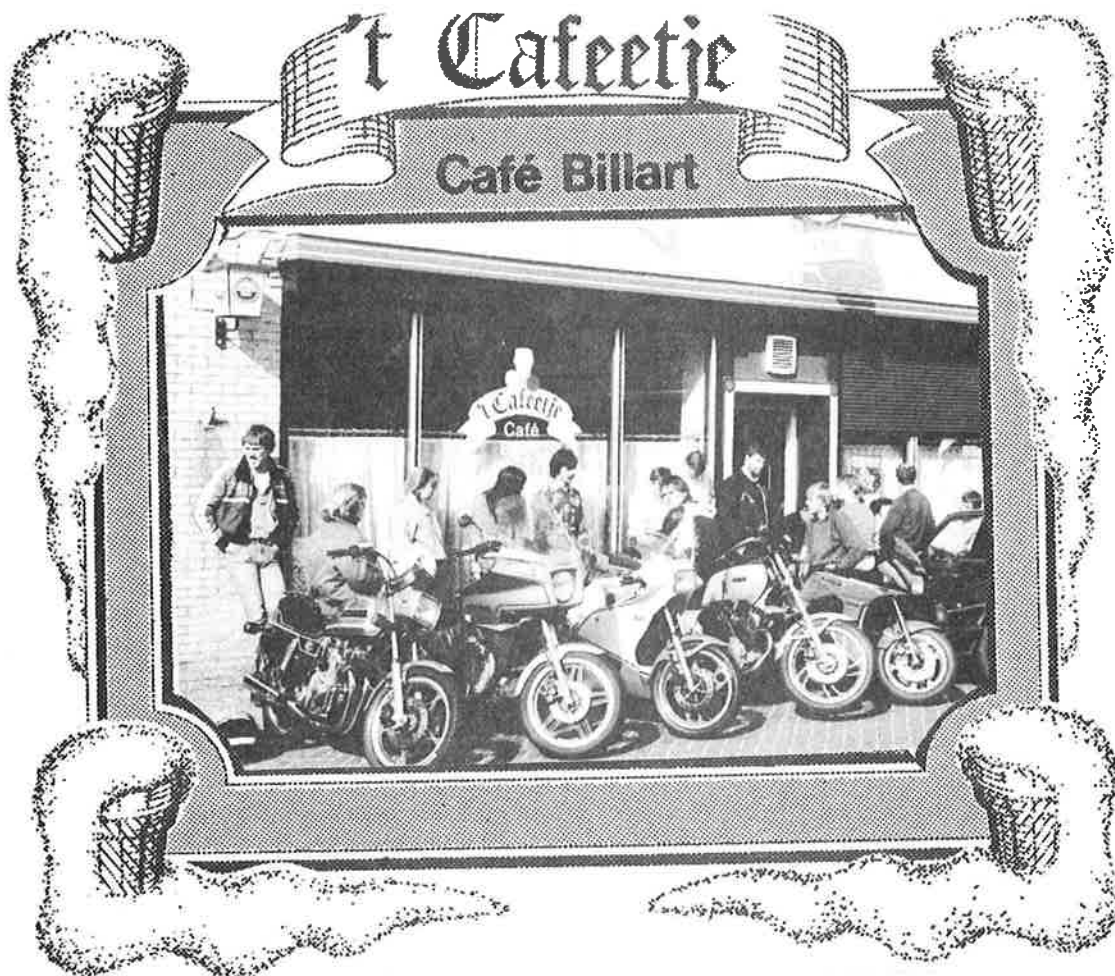
We vertrekken vanaf de Brink om ~~tien~~ uur s'morgens.

Zaterdag 27 Juni 1987

T.T. Assen.

Om te peilen wat er binnen te club leeft verzoeken wij iedereen om op 5 Juni 1987 op de clubavond te komen, diegene die interesse heeft om misschien meerdere dagen van de T.T. dagen te genieten kan hier misschien tot nadere afspraken komen met andere clubleden.

Nader informatie over de T.T. volgt nog.

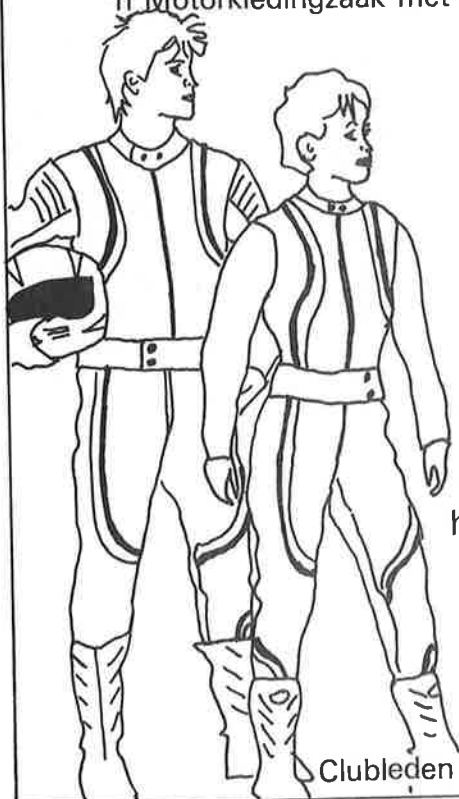


ELKE EERSTE VRIJDAG VAN ELKE MAAND HOUDEN WE HIER ONZE CLUBAVOND.

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.

DE TT VAN ASSEN

Iedere laatste zaterdag van juni is het zover: even ten zuiden van Assen op het circuit van Drenthe worden de TT-races verreden. Zelfs de niet-geïnteresseerde in de motorsport kent de klank van deze magische letters, die aan de beide kapitalen van de races op het eiland Man (de Tourist Trophy) zijn ontleend. Het is overigens niet onlogisch dat ook buitenstaanders het begrip TT kennen, want deze motorwedstrijden vormen het grootste sportevenement binnen de Nederlandse grenzen. Het absolute toeschouwersrecord, dat tijdens de wedstrijden in 1982 werd geboekt, was een totaal aantal bezoekers van meer dan 200 000, incl. de 3 trainingsdagen. Op de wedstrijddag, per traditie de zaterdag, vonden niet minder dan 140 000 toeschouwers hun weg langs de kassa's en dat is meer dan 2 volle Feyenoord-stations.

De Motorclub Assen en Omstreken schreef geschiedenis door in 1925 op de wegendriehoek Rolde-Borger-Schoonlo een aantal wegraces te organiseren. Reeds in 1922 was het plan daartoe geboren, dit in navolging van de Belgen die in Francorchamps hun races lieten verrijden. In Nederland gold echter een maximumsnelheid van 20 km/u en de autoriteiten stonden niet toe dat de openbare weg voor wegwedstrijden werd afgesloten. Na de intrede in 1924 van een nieuwe wet was het echter wel mogelijk om via ministerieel besluit ontheffing te krijgen en juist dat kregen de noordelingen voor elkaar.

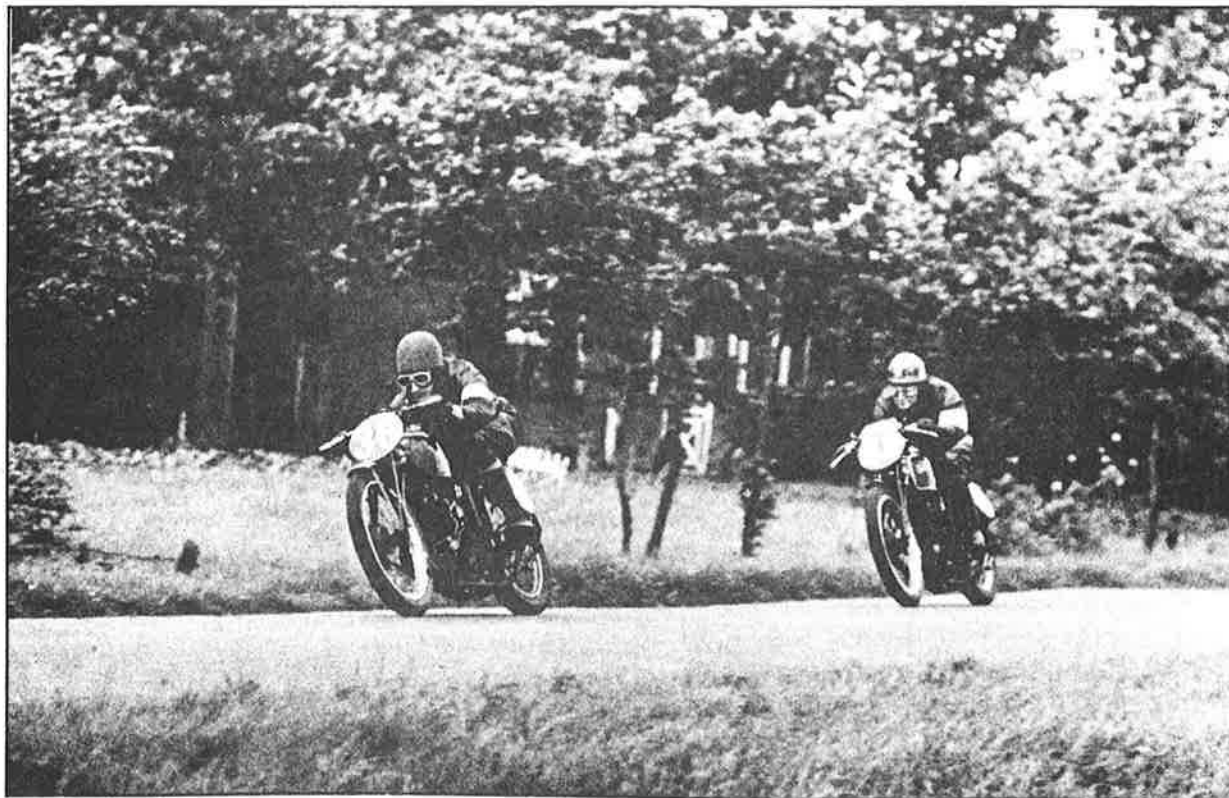
Het circuit bestond toentertijd uit een 28,4 km lange weg, die werd afgewisseld door een gedeelte met

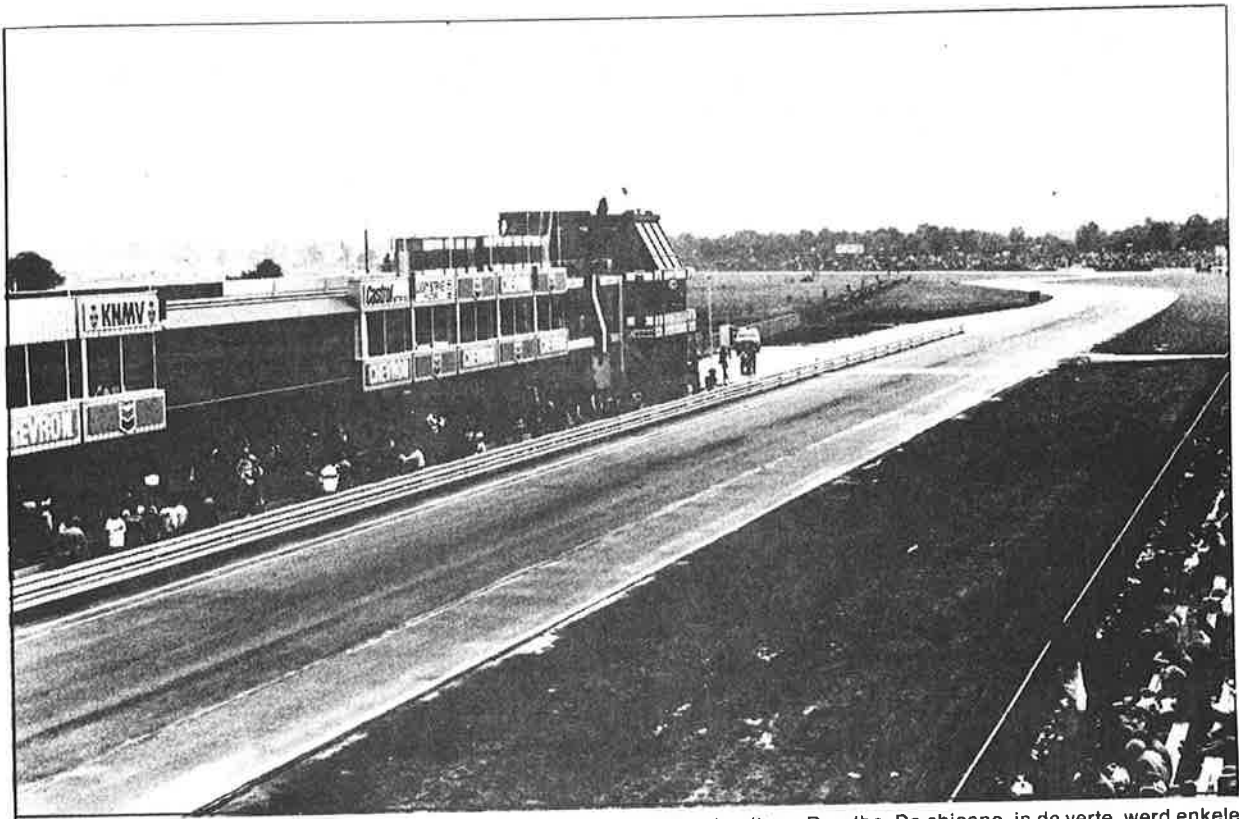
keien, een zandweggetje en een grintweg. De zandweg was zo smal dat op het bewuste traject zelfs een inhaalverbod bestond! De snelste ronde werd in 1925 gedraaid door Bertus van Hamersveld, die een gemiddelde van 104 km/u liet noteren, voor die dagen uiteraard een opzienbarende prestatie.

Al in 1926 verhuisde men naar een ander circuit, omdat de onverharde wegen voor te veel stofwolken zorgden en het gevaar voor de coureurs te groot werd. Men moest dus naar een parcours met verharde wegen zoeken en vond dat even ten zuiden van Assen, waar een circuit werd uitgezet van De Haar via Oude Tol, Hooghalen en Laaghalerveen. De totale lengte bedroeg 16,5 km en afgezien van 8 km asfalt bestond de route uit een klinkerweggetje bij Hooghalen en voorts uit grintwegen. De eerste tribunes werden opgericht en men investeerde een bedrag van 15 000 gulden, o.a. voor parkeerplaatsen. Ondanks het toen geleden verlies – de publieke belangstelling viel wat tegen – besloot men in 1927 een internationale status aan de TT te koppelen en werden de eerste buitenlanders verwelkomd. Zo had men de grootste beroemdheid uit die tijd aan de start: Stanley Woods. Door de komst van deze Ier gingen de buitenlandse fabrieken en hun rijders Assen als een serieuze wedstrijd beschouwen en in 1928 was er zelfs sprake van een toeloop van buitenlanders.

De wedstrijden in Assen werden steeds professioneler en in 1930 kreeg men de status 'classic event'. Dat jaar werden ook voor de eerste maal de wegen tijdens de

Zo werd in 1938 op het oude TT-circuit gereden. (Archief Motor)





In 1982 werden deze nieuwe pits plus tijdwaarnemershuis gebouwd op het circuit van Drenthe. De chicane, in de verte, werd enkele jaren eerder als vernieuwing aangebracht omdat de snelheden op het rechte stuk voor de pits te hoog opliepen. (Archief Motor)

training afgesloten. Dat was voorheen nog nooit gebeurd en zo iets betekende natuurlijk een doorbraak voor de sport. In 1932 werden voor de eerste keer geldpremies betaald, aangezien men bang was dat de coureurs thuis zouden blijven, hetgeen met de economische crisis van die jaren als een dreiging in de lucht hing.

Het circuit van Drenthe en de faciliteiten voor toeschouwers en coureurs werden in de loop der jaren steeds meer verbeterd en dat kon ook, omdat men kon rekenen op een grote schare vaste liefhebbers. Ook de diverse klassen zijn verscheidene keren gewijzigd. Zo werd er korte tijd in de 750 cc en 1000 cc klasse gereden en bestond in die jaren ook de 175 cc klasse.

In 1934 kreeg Assen de status van 'Grote Prijs van Europa', een eretitel die een erkenning voor het motor-evenement betekende, hoewel er van een Europees kampioenschap officieel nog geen sprake was. Twee jaar later mocht men als enige organisatie naast die van het eiland Man ook het predikaat TT (Tourist Trophy) gebruiken en dat betekende een internationale erkenning van de toentertijd toonaangevende Britten.

Karl Gall draaide in 1937 met zijn 500 cc BMW een snelste ronde van 148,5 km/u. Dit record was voorheen in handen van Jimmy Guthrie met Norton. Het

zou pas na de Tweede Wereldoorlog sneuvelen, toen de technische stilstand teniet was gedaan en de motoren niet meer met compressoren mochten rijden.

Nadat in 1946 de complete outillage opnieuw opgebouwd moest worden en er eerst een nationaal programma werd gereden, werd de TT in 1947 weer internationaal qua karakter, maar moest het programma om 16.30 uur zijn beëindigd, omdat voor zondag toen nog een rijverbod gold en iedereen gelegenheid moest krijgen 's avonds naar huis terug te keren. Dick Renooy wist een jaar later als eerste Nederlander de internationale 125 cc race te winnen met een Eysink. Toen in 1949 de wereldkampioenschappen wegrace werden ingesteld behoorde Assen direct tot de gegadigden om zo'n ronde te organiseren en het TT-circuit was daartoe de aangewezen plaats.

Norton, een van de roemruchtste merken uit de geschiedenis van de wegracesport, boekte in 1951 de laatste overwinning in de 500 cc klasse toen Geoff Duke met zijn eencilinder het Italiaanse geweld van meercilinders de baas bleef. De zege van Duke was des te opmerkelijker omdat hij 's morgens in de 350 cc race met hoge snelheid ten val was gekomen. Het was de tijd van de Gilera's, MV Augusta's en Guzzi's die het tegen de Nortons en AJS-twins moesten opnemen. Het oude circuit van Drenthe werd in 1954 voor de



De Strubben-bocht in Assen, in 1982 met Jack Middelburg voor Barry Sheene tijdens de 500 cc TT. (Archief Motor)

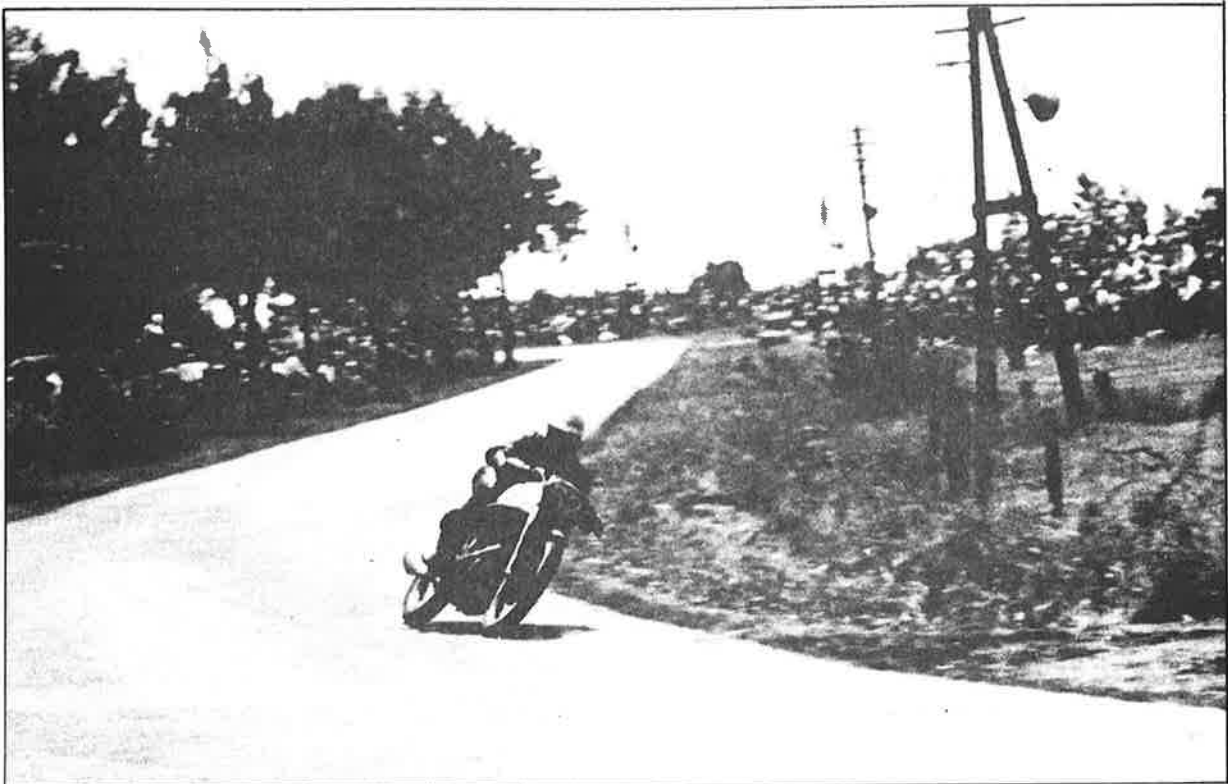
laatste keer benut; in 1955 werd een nieuwe 7705 m lange baan in gebruik genomen. Het circuit gold in die jaren als het modernste van Europa en in tegenstelling tot de oude piste kende men nu een parcours met veel bochten en slechts weinig rechte stukken. Door de minimale breedte van 7 m mocht men toen ook de zijspanklasse aan het programma toevoegen en vanaf dat moment is Assen de enige Grand Prix ter wereld geweest die (t/m 1982) altijd alle klassen op één dag aan de start heeft gebracht. Het nieuwe circuit kende tevens een mogelijkheid om een korter traject van ongeveer 4 km uit te zetten. Dit circuit wordt ook wel Klein-Assen genoemd en wordt voor kampioensraces e.d. gebruikt. De gemiddelde snelheid kelderde direct met zo'n 35 km/u, hoewel de machines er bepaald niet langzamer op waren geworden.

Paul Lodewijx was de eerste Nederlander die een Grand Prix in Assen op zijn naam bracht. Hij deed dat in 1968 met een Jamathi in de 50 cc klasse. De tweede Nederlander die de TT won was Wil Hartog, ook wel 'De Witte Reus' genoemd. Hartog triomfeerde in 1977 in de 500 cc categorie en deze prestatie moet zeer hoog

worden aangeslagen, omdat hij met een privé-motor alle fabrieksmachines het nakijken gaf. Bovendien staat de 500 cc klasse bekend als de moeilijkste categorie waarin van de grootste concurrentie sprake is, waarin de fabrieken de meeste interesse tonen en waarin het meeste geld omgaat. Jack Middelburg herhaalde het succes van Hartog toen hij in 1980 voor 130 000 toeschouwers de 500 cc klasse op zijn naam bracht.

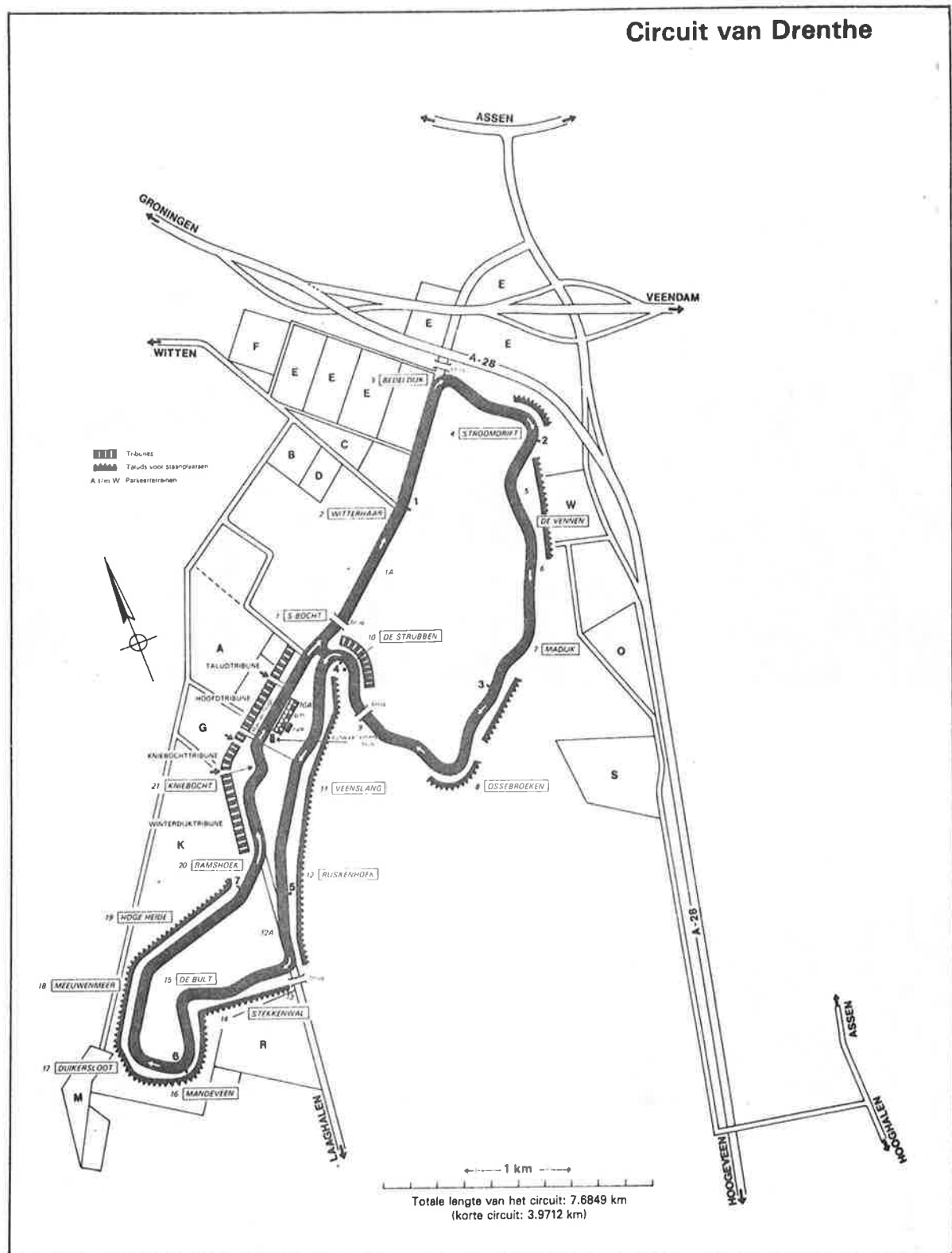
Hoewel Assen in de loop der jaren steeds is aangepast (er werd een chicane in de laatste bocht voor start en finish gebouwd en in 1982 kwam er een compleet nieuw tijdwaarnemershuis met pits en een loopbrug), blijft een wens van de Stichting Circuit van Drenthe on vervuld. Al sinds 6 jaar bestaan er plannen een permanent circuit te bouwen. Het huidige circuit is nl. nog steeds onderdeel van de openbare weg en kan alleen met een speciale vergunning voor racegebruik worden afgesloten. Men hoopt binnenkort een permanente motorsportaccommodatie te bouwen, doch men is geheel afhankelijk van toestemming van de overheid.

De start van de 500 cc klasse in 1954, voor de laatste maal op het oude circuit. (Archief Motor)



Geoff Duke, in 1950 met een Norton in Assen. (Archief Motor)

Circuit van Drenthe



Plattegrond van het TT-circuit in Drenthe, waar jaarlijks de grootste sportmanifestatie van Nederland wordt gehouden. In 1982 boekte het evenement een recordaantal van 200 000 toeschouwers.

Uit Guinness Motorfietsen boek

27 juni a.s. gaan wij met de motorclub ook naar de TT in Assen!

Dus, hou deze datum in de peiling!!!!

VERSLAG TOUR DE KETEL(VORSTENBOSCH)

Donderdagmorgen 30 april (koninginnendag) moesten we om 10 uur verzamelen op de Brink. Deze dag had M.C. de Ketel een tourtocht georganiseerd. Met een achttal motoren vertrokken we richting Odiliapeel waar M.C. Mercurius op ons zat te wachten om samen met hun naar Vorstenbosch te rijden.

Daar aangekomen moesten we ons eerst inschrijven. Tegen een bedrag van £ 2.50 mochten we meerijden, en kregen hiervoor ook enkele lootjes om aan het eind van de dag mee te mogen doen aan de loterij. Met z'n vijftien vertrokken we toen richting Nistelrode. Van Nistelrode richting Uden-Zeeland-Ravestein-Nijmegen. Hierna een stukje door Arnhem rondgecrosst waar we de borden doorgaand verkeer moesten volgen. (Wat overigens niet meeviel met zoveel borden) Na Arnhem gingen we Westervoort Zevenaar-Duiven.

Hier hadden we gelukkig onze eerste koffiestop. Er werden snel enkele gevulde koeken genuttigd en nadat de meeste dames (heren ook) nog snel naar de w.c. gingen, reden we weer verder. Van hieruit gingen we richting Babberich en de Duitse grens naderde steeds meer. In Kleef aangekomen zagen we dat bijna alle mensen aan het werk waren (fijn gevoel), en we beseften dus al vrij snel dat het hier dus geen koninginnendag was.

Maar voordat we Duitsland via Wijler weer verlieten wilden de meeste hun Marken nog kwijt, en moest er dus nog eerst getankt worden.

De meeste van ons hadden weer honger, maar omdat de Duitse Marken omgezet waren in benzine moesten we eerst weer in Nederland komen.

Dit was dan ook vrij snel het geval. Bij pretpark Tivoli werden we heel feestelijk onthaalt door een drumband die midden op de weg liepen. We besloten hier te stoppen omdat de geur van friet al in onze neusgaten begon door te dringen.



Het was hier een hele drukte met allemaal versierde fietsen van kinderen. Na even gezeten te hebben vertrokken we weer en we kwamen als eerste onze concurrenten uit Wanroij tegen. (de Wanroijse motorclub)

Maar er werd natuurlijk toch vriendelijk gezwaait. Via de 7-heuvelenweg gingen we naar Molenhoek en richting Cuijk. De pont voer dus juist weg toen wij aan kwamen rijden. Maar niet getreurt, het was ~~had~~ nog steeds mooi weer. Aan de andere kant van de Maas zat de 2e controlepost te wachten. Hier kregen we een stempelje en ieder een Mars.



We kwamen van hieruit in steeds bekendere omgeving: Gennep-Beugen Boxmeer-Stevensbeek-Oploo-Westerbeek. En hier liep de organisatie een beetje spaak. Ieder moest een aantal vragen beantwoorden, maar er zaten nog zoveel mensen te wachten. (We hadden er ondertussen al een uur gezeten) Zodat we vroegen ofdat we de vragen niet in Vorstenbosch mochten maken, aangezien we daar toch ook weer moesten wachten. Dit was goed maar toen we buiten kwamen druppelde het een beetje.

Wij gokte het erop en trokken geen regen-kleding aan. Voordat we in Gamett waren was het ook weer over. Van daaruit zijn we rechtstreeks naar Vorstenbosch gereden. Bij Bar de Ketel aangekomen hebben we allemaal samen de vragen beantwoord. Op deze uitslag hebben we niet gewacht, dat duurde allemaal veel te lang. We hebben wel meegespeeld in de loterij. Hier werden dan ook enkele schitterende prijzen gewonnen. Een mooie stropdas voor Matt Toonen waarmee hij de wielen van z'n motor wou gaan poetsen. Gert-Jan een fles alcohol en wij 3 schitterende blikken dienbladen. Hierna aanvaardden we snel de terugreis.



Het was een geslaagde dag en we gaan zeker weer terug als M.C. de Ketel de dobbelrit houdt.

JACQUELINE.

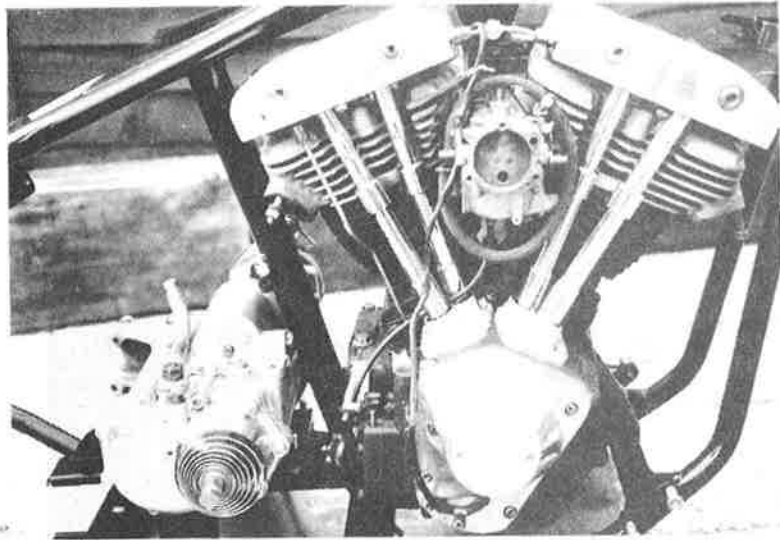
WILLEMS MOTOREN VENRAY
 LANGSTRAAT 64^A TEL: 04780-89401

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.

Dat we handige sleutelaars in de club hebben is iedereen wel bekend. Maar nieuwsgierig gemaakt door verhalen over solexraces, Harley shoppers, RD-wegracers wilde ik dit toch wel eens van dichtbij bekijken. Dus camera gepakt, motor van de bok en eerst maar eens naar Tan Grutters in Oeffelt geblazen. Nou ja, geblazen?, een Guzzi California laat zich niet jagen. In Oeffelt aangekomen werd op mijn vraag: "Is Twan thuis?" geantwoord met "Oh, die is in de garage aan de motor aan het sleutelen!" Bij binnenkomst in de garage was het eerste wat mij opviel het imposante blok van de grote V twin in een geshopt frame.



Na wat foto's gemaakt te hebben kwam het gesprek al gauw op het bouwen van een Harley-shopper. Men kope eerst een Harley, stript deze en dan kan het spel beginnen.

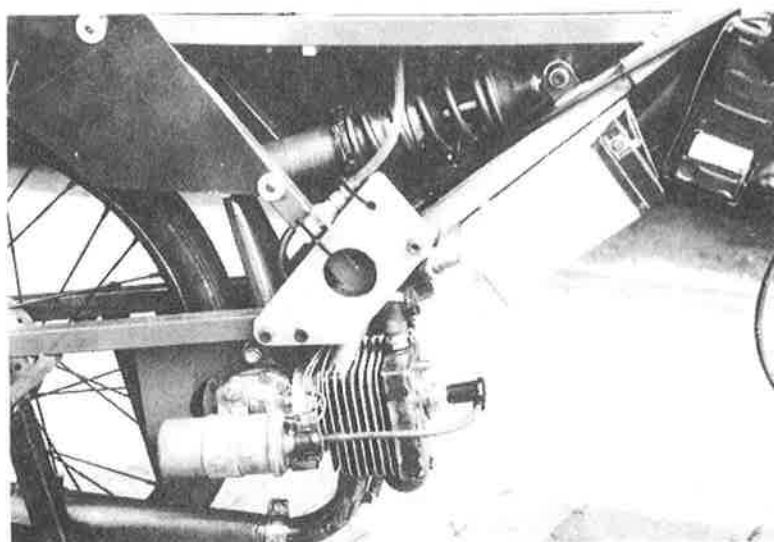
Volgens Twan geen probleem. Wat wel een probleem bleek was de toelevering van de speciale onderdelen voor de shopper, frame en dergelijke. Deze moeten namelijk uit Amerika komen en dat levert weer lange wachttijden op. Eindelijk, na twee maanden, was het spul binnen. Twan blij en hij meteen aan het sleutelen. Maar alras bleek dat die verdomde cow-boys er diverse verkeerde onderdelen bij hadden zitten. Dat was natuurlijk goed balen. Op het moment is de Harley een heel eind in de goede richting,



maar het wachten is nog op enkele goede onderdelen. Wij zullen Twan een dezer dagen wel op zijn Harley-shopper bij een club-evenement kunnen begroeten. In ieder geval veel succes bij de verdere afbouw!

Van Oeffelt het stuur gekeerd richting Boxmeer. Op naar Marcel Hermans, die zou een solex-weg-racer aan het bouwen zijn. Bij binnenkomst in de garage bleek al gauw dat we hier met een ras-sleutelaar te doen hadden. Tussen de dozen onderdelen, motorblokken, skelters, bromfiets- en gereedschap ontwaarde ik een in aanbouw zijnde race-solex. Uit het gesprek dat ik met Marcel had bleek ook al snel dat het toch een hele klus is. Eerts bouwt men een speciaal frame waarin het solex-blokje gehangen wordt; het probleem zit dan in de aandrijving. Zoals iedereen wel weet gebeurt dit door middel van een rol die tegen de achterband drukt. Het blokje was al flink gekieteld, dus toeren genoeg. Toen ik het blok hoorde lopen dacht ik meteen aan een 50 CC-weg-racer. Maar met alleen genoeg toeren kom je er niet, want bij het proefdraaien vloog de aandrijfrol in honderd stukken. Dus een betere aandrijfrol gemaakt. Dat ging al beter; bij het proefrijden liep het machientje \pm 65 km. Niet slecht dus. Maar nog steeds problemen, vooral bij het op gang komen. Daar moet nog een oplossing voor gevonden worden, maar die komt er!





Na een kop koffie en wat heen en weer gepraat kwam het gesprek op Jan Pieter Moors, ook bezig met een solex-racer. Ik moest toch die kan op dus ook even bij Jan-Pieter aan. Nou maar eens gevraagd hoe het met het MCC SOLEX RACING TEAM was. Ook hier toch nog veel problemen. Het machientje werd voor de dag gehaald. Een blokje met waterkoeling, electronische ontsteking en meer dan voldoende toeren. Maar ook weer problemen met het op gang komen. Het blokje heeft te weinig onderin. Jan Pieter verzekerde me echter dat aan een oplossing hard gwerkt wordt. En dat lijkt me gezien de reputatie als goede sleutelaars geen probleem. We hopen de beide solex-coureurs een dezer dagen bij een solex-race aan de slag te zien. Kunnen ze mooi de MCC-eer hoog houden! Tot slot ook hier veel succes met de verdere afbouw en tot ziens op het circuit!



Henny Linders

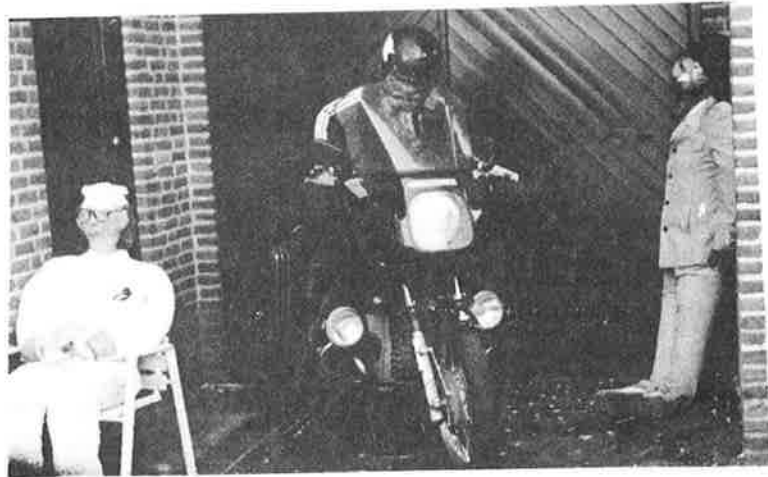


Namens MCC:

VAN HARTE GEFELICITEERD.



Ons clublid Toon van de Ven trof bij thuiskomst van een van zijn toertochten Abraham aan. Toon: namens de club VAN HARTE GEFELICITEERD met je 50e. Je bent hiermee meteen gepromoveerd tot het jongste rijdende clublid.



Onze voorzitter Bas speelt nog steeds graag in de zandbak. Het nare is echter dat hij hiervoor helemaal naar het circuit van Zolder rijdt om daar zijn motor in de zandbak te parkeren en hem weer uit te graven.



Met Frank Kersten is het goed toeren. Hij stopt op tijd om z'n dorst te lessen. Wat Frank wel vergeet is de dorst van zijn motor, zodat het ding na heftig gesputter de geest gaf. En dat midden in de rimboe!! Om hem een forse voettocht te besparen boden Gert Jan en Erik aan benzine te halen; wat na veel zoeken lukte.

Frank: als het rode lichtje knippert heeft je bike dorst.



Jan Pieter Moors is inmiddels in het bezit van zijn race-licentie, zodat de club een echte coureur in haar midden heeft. Zondag 24 mei a.s. is Jan Pieter op het circuit van Zandvoort te bewonderen.

De leden die interesse hebben om meerdere dagen de TT te bezoeken worden verzocht om vrijdag 5 juni op de clubavond te komen. We kunnen dan tot nadere afspraken komen betreffende bezoek TT.

o o

GEHOORD:

Vermist tijdens openings-toertocht, drie koffer-boys en een koffer-girl.
Terug te bezorgen bij bestuur of evenementencommissie.

o o

Bij het clubblad vindt u een folder over het afnemen van helmen na een ongeval. Wij hopen uiteraard dat u het nooit nodig zult hebben, maar het is zeer de moeite waarde om het te lezen.

Het kan levens redden.

Wij hopen in ons winterprogramma hier nog uitgebreid op terug te komen.

o o

Voor degene die bij onderstaande foto de meest gevatte tekst inzendt ligt een surprise klaar.



TE KOOP: Honda CB750F1. Bouwjaar 1978. Nieuwe banden en sportkuij.
Yamaha cross 250cc.(geen wedstrijden).

Bij: A. Bongers, Mullemsedijk 26, Stevensbeek 08858-1213

TE KOOP: Zijspanbak, merk Square. Kleur: zwart. Diverse motorpakken/tanktas.
Bij: Ad de Wit, Dorpsstraat 10, Ledeacker 08858-1523.

TE KOOP: Heren motor-combi-pak (look-well-leathers), maat 48, zwart blauw wit.
Zwarte heren motorlaarzen maat 41
Helm (Bieffe) maat 56, wit blauw
Alles maar zeer weinig gedragen.

Dames motor-overall (mammoth leathers), maat 36, zwart-blauw iets wit.
Zwarte motorlaarzen, maat 36
Helm (Bieffe) maat 54.

Alles maar zeer weinig gedragen.

Bij: M. Jordans, Kampestraat 19, Haps 08850-14117 na 19.00 uur.

MOTORBANDEN

Nog even en we kunnen met de motorfiets pas de weg op als we het rubber van onze banden warm en zacht hebben gemaakt tijdens een opwarmronde, zoals ze die bij de racerij kennen. Dan pas ben je verzekerd van een goede grip en kun je met een gerust hart vertrekken. Tot het gaat regenen natuurlijk. Dan moeten we ogenblikkelijk de eerste praatpaal of telefoocel opzoeken om de wegenwacht te laten komen voor een noodzakelijke bandenwissel.

Is dit allemaal een beetje te overdreven? Een beetje wel, maar helaas niet helemaal. De belachelijk grote vermogens waarmee sommige motorfietsen door de fabrieken worden uitgerust, maken het voor bandenfabrikanten noodzakelijk om banden te ontwikkelen die in staat zijn om enorme krachten op het wegdek over te brengen. En dat blijft natuurlijk niet zonder gevolgen. Het profiel van een band heeft als functie water en vuil af te voeren., zodat er een goed contact bestaat tussen band en wegdek. De band gaat daardoor bij regenachtig weer niet drijven. Een band zonder profiel zal het bij droog weer uitstekend doen, veel beter zelfs dan een geprofileerde band. Bij regen is het echter mis, omdat het water veel minder goed wordt afgevoerd. Het verschil in rijden op droge en natte wegen is met minder profiel dan ook enorm. Uit eigen ervaring weten we dat dit verrassende effecten heeft en tot gevaarlijke situaties kan leiden. Voor normaal motorfietsgebruik is het dus belangrijk om banden te kiezen met all-round eigenschappen, zodat je bij alle voorkomende weersomstandigheden zoveel mogelijk vaste grond onder de wielen houdt.

WANNEER NIEUWE BANDEN?

Met de aanschaf van nieuwe banden moet je natuurlijk nooit wachten tot ze bijna versleten zijn. Het uitkiezen van nieuwe banden en het zoeken naar gunstige aanbiedingen kost nu eenmaal tijd. Als je wacht tot

het laatste moment, rijd je met een gevaarlijke motorfiets. Zorg dus ervoor dat je tijdig weet wat je wilt en dat ook kunt betalen. Voor twee nieuwe banden moet je toch al gauw op een dikke vier honderd gulden rekenen.

Meet geregeld de profieldiepte van je banden en let op beschadigingen, dan weet je tijdig wanneer je voor een noodzakelijke uitgave komt te staan. Als minimum profieldiepte moet je 2 mm aanhouden. Als een plaats op de band deze grens nadert, ben je dus hard aan een andere band toe. Veel banden hebben overigens zogenaamde slijtageindicatoren. Dat zijn verbindingen tussen de zijkanten van een profielgroef die minder diep zijn. Beginnen deze de weg te raken, dan is je profiel het minimum genaderd. De voorband wil wel eens ongelijkmatig slijten. Je ziet dan een soort zaagtandprofiel in de lengterichting van de band lopen. Dit heeft een ongunstig effect op de rijeigenschappen. Het beste is die band dan te vervangen, al is hij ogenschijnlijk niet helemaal versleten. Als je dan toch bij de motorzaak bent, kun je meteen nog even de voorvork laten controleren. Een niet goed werkende schokdemper of speling van het balhoofdlager, kunnen een zaagtand-effect tot gevolg hebben. Dat zou jammer zijn, want met een dure nieuwe band wil je vast wat langer doen.

WAT VOOR BANDEN?

Je kunt niet zomaar elk type band op de motorfiets zetten. Er horen bijvoorbeeld banden op die geschikt zijn voor de theoretische topsnelheid van de motorfiets. Ook al ben je niet van plan om ooit zo hard mogelijk te rijden. Bij een politiecontrole kun je hierop worden aangesproken. Vooral Duitse politie-agenten zijn daar fanatiek in. De snelheid waarvoor een motorband, in theorie, geschikt is, wordt met een letter aangegeven. Deze letter vind je terug in debrij van letters en cijfers die op de zijkant van de band staan. Naast informatie over de maximaal toegestane snelheid zitten in de maataanduiding van een band ook gegevens verscholen over de bandbreedte, de hoogtebreedte verhouding en de velgdiameter. Jammer genoeg wordt de maataanduiding op drie verschillende manieren gecodeerd. Om deze geheimtaal te kunnen begrijpen,

geven we van elke mogelijkheid een voorbeeld.

3.25H19 is de oudste en conventionele maataanduiding die we kunnen tegenkomen.

3.25 is de bandbreedte

H is de aanduiding voor de maximum toelaatbare snelheid voor de band

Hiervoor onderscheiden we bij motorbanden vier categoriën:

banden die geschikt zijn voor snelheden tot 150 km per uur hebben geen snelheidsaanduiding

S is banden die geschikt zijn voor snelheden tot 160 km per uur

H is banden die geschikt zijn voor snelheden tot 210 km per uur

V is banden die geschikt zijn voor snelheden hoger dan 210 km per uur

19 is de velgdiameter in inches

De volgende maataanduiding is een mix van de conventionele aanduiding en het nieuwe opgezette ETRTO maatstelsysteem.

100/90H19

100 is de bandbreedte in millimeters

90 is de hoogte-breedte verhouding

van de band; in dit geval is de hoogte

90% van de breedte van de band. Bij

normale banden is de hoogte gelijk

aan de breedte en de verhouding dus

100%. Deze lowsection banden worden

steeds meer op moderne motorfietsen

toegepast.

H is wer de snelheidsaanduiding,

dus maximaal 210 km per uur

19 is de velgdiameter in inches.

In het nieuwe ETRTO systeem vinden we nog wat extra gegevens over de band. Kijk maar naar het volgende voorbeeld:

130/90-1667H

130 is de bandbreedte in millimeters

90 is de hoogte-breedte verhouding

van 90%

16 is de velgdiameter in inches

67 is de aanduiding van het draagvermo-

gen; ook wel LI (load index) genoemd.

Dit getal kan met behulp van een herleidingsstabel worden opgezocht (LI67 is 307 kg).

Sommige bandenfabrikanten geven

deze tabellen uit.

Het is raadzaam het draagvermogen

van je banden te kennen. Banden

met dezelfde maat, maar van een ander merk of type, hebben soms sterk afwijkende capaciteiten. Volgens de wet mag je trouwens het maximale draagvermogen van je band ook niet overschrijden. Houd hier rekening mee als je je vakantiebagage en dito gezelschap uitzoekt.

Bij banden die nog niet volgens de ETRTO methode zijn gecodeerd, kan de load index elders op de band staan. Soms in een klein, en moeilijk te vinden, opschrift. Bij twijfel kun je natuurlijk altijd documentatie raadplegen of de importeur van de banden bellen.

H is de snelheidsaanduiding van de band, in dit geval maximaal 210 km per uur.

WAAR KOPEN?

Voor motorbanden kun je uiteraard terecht bij je motordealer of gespecialiseerde bandenbedrijven. Als je naar je dealer toegaat, moet je er van op aan kunnen dat het monteren en balanceren goed gebeurt. Zeker bij de moderne lichtmetalen wielen is al gauw speciaal gereedschap en goede apparatuur noodzakelijk. Een dealer die veel banden monteert, heeft deze apparatuur meestal wel tot zijn beschikking. Een van die apparaten is een dynamisch balanceerapparaat, waarmee de praktijk van een sneldraaiend wiel kan worden nagebootst. Daardoor kan een eventuele onbalans worden opgespoord. Dat balanceren is noodzakelijk omdat er in iedere band wel een ongelijkmatigheid zit, waardoor het ene punt wat zwaarder is dan het andere. Hierdoor ontstaat onbalans in het wiel. Dat merk je aan het trillen van het stuur of soms zelfs de hele motorfiets. Door op de juiste plaats balanceerlood aan te brengen, kan deze onbalans worden opgeheven.

Als je naar een bandenspecialist gaat, moet je ervan overtuigd zijn dat hij op het gebied van motorbanden voldoende ervaring heeft.

Dat merk je al gauw genoeg als je even in zijn voorraad kijkt. Staan daar voornamelijk autobanden en wat stoffige motorbanden, dan ben je voldoende gewaarschuwd en kun je beter ergens anders een vers stuk rubber gaan kopen.

Vergelijk de prijzen van de verschillende aanbiedingen goed. De brutoadviesprijzen zijn meestal geen maatstaaf. Vraag naar de nettoprijzen, inclusief montage en balanceren. Zelf monteren raden we in het algemeen af. Veel velgen worden namelijk gemakkelijk beschadigd als je er met bandenlichters

aan gaat weken en zoals gezegt, voor het balanceren heb je speciale apparatuur nodig. Controleer wel zelf even of de band in de juiste draairichting is gemonteerd. Op de zijkant van de band staat meestal een pijl. Afkankelijk van het merk moet de band met de pijl in de draairichting worden gemonteerd (dat is gedaan om het ons gemakkelijk te maken?). Wees niet te benauwd om de bandenleverancier te vragen hoe dat met het gemonteerde type band zit. Het moet in de instructies van de bandenfabrikant staan.

WAT VOOR PROFIEL?

Wel profiel moet je nu kiezen? We schreven al dat het profiel nauw samenhangt met de grip op de weg. Probleem hierbij is te bepalen welk profiel het beste voor je is.

Een band waarop echt heel weinig profiel is aangebracht en die vooral voor zeer hoge snelheden wordt geadviseerd, is zonder meer af te raden voor all-round gebruik. Maar dan komt er een grijs gebied, waar dat allemaal niet meer zo duidelijk ligt. Het is niet altijd zo dat de band met het meeste profiel ook de beste grip heeft. De vorm van de profilering en de rubbersamenstelling zijn van minstens even groot belang.

Van vragen word je wijs, ook op het gebied van banden. Vraag daarom eens naar de ervaringen van andere motorrijders en praat er met je leverancier over.

GOEDE ERVARINGEN MET LOW-SECTION BAND

Een vrij nieuwe ontwikkeling op het gebied van de motorbanden is de zogenaamde low-section band (ze bedenken wat termen). Deze band zou ook overvierkant genoemd kunnen worden. Meestal is een band even hoog als hij breed is. De low-section band is echter extra breed, zodat je meer rubber op de weg hebt, ook bij het nemen van een bocht.

De ervaringen met dit type band zijn over het algemeen gunstig. Omdat dergelijke banden bij eenzelfde diameter breder zijn dan de standaard gemonteerde band, moet je wel goed kijken of hij nergens aanloopt, ook bij inveren. Dit kan weleens problemen geven.

BANDENTIPS

1 controleer regelmatig de bandenspanning volgens opgave van de fabrikant (denk eraan deze aan te passen bij extra belading/of andere vorm van gebruik). Beter iets te hard dan veel te zacht.

2 controleer regelmatig het loopvlak. Een profieldiepte van 2 mm is het minimum. Verwijder steentjes, glas, of andere troep uit het profiel. Dit gaat uitstekend met een ca 2,5 mm breed, stomp schroevendraaiertje. Begin bij het ventiel zodat je zeker weet dat je niets overslaat.

3 controleer vooral ook op te losse (dus te lange) spaken, indien aanwezig.

Als bij controle sprake is van zichtbare bandenschade, direct een bandenspecialist raadplegen.

4 verwijder onmiddellijk olie en vet van de band. Dit kan met een flinke lap, die bevochtigd is met wasbenzine. De lap mag niet te nat zijn. Schoonmaken gaat ook heel goed met CRC5-56, omdat de band daar niet glad van wordt. Bovendien biedt dit middel bescherming tegen uitdrogen van het rubber.

5 overtuig je ervan dat de ventielen altijd zijn uitgerust met stofdopjes die vingervast moeten zijn aangedraaid.

6 zorg ervoor dat banden en wielen goed gebalanceerd zijn. Kijk van tijd tot tijd ook even of de wielen goed sporen. Als ze niet meer helemaal loodrecht op de weg en precies achter elkaar staan, moet je aan je dealer vragen wat te doen. Controleer ook zo nu en dan de lagers van het balhoofd en van de achtervork. Door te grote speling op deze lagers ontstaan slechte rij-eigenschappen en hoge bandenslijtage.

7 gebruik een bandendichtmiddel, zoals OKO, preventief en bij voorkeur niet voor het repareren van lekke banden.

8 rijd nieuwe banden altijd rustig in; er zit namelijk nog een vrij gladde coating op.

Marcel Hermans

NAAM	ADRES	WOONPLAATS	TELEFOON
AERTS J	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
AERTS P	JAN VAN GALENSTR 8	5831 KG BOXMEER	08855 73186
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	DORPSTR 14A	5446 AN WANROY	08859 53400
BOMMEL E VAN	VLAGBERG 10	5845 EC ST ANTHONIS	08858 2013
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 NYEVAERTSTR 1	5845 AR ST ANTHONIS	08858 1967
BULKENS R	MILLSEWEG 8	5437 NB BEERS	08850 18131
BUS J	JULIANA STR 21	5831 ES BOXMEER	08855 73778
CLAASSEN P	SCHEPERSTR 9	5446 AT LANDHORST	08859 58497
DEENEN J	HOENDERSTRAAT 22	5846 AE LEDEACKER	08858 2035
DOMMELLEN J VAN	HOENDERSTR 9	5846 AE LEDEACKER	08858 1861
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
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
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 PEELNSTR 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	DORPSSTR 14A	5446 AN 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 W	VLAGBERG 3	5845 ED ST ANTHONIS	08858 1227
JANSSSEN C	EREMIETENSTR 15	5845 BM ST ANTHONIS	08858 2640
JANSSSEN H	VLIEGENBERG 7	5824 AN HOLTHEES	04782 319
KATWIJK P VAN	MULDERSERF 5	5841 AZ OPLOO	08858 2712
KEMPEN R VAN	ST ANTHONISWEG 65	5831 AD BOXMEER	08855 71800
KERSTEN F	PAST NYEVEARTSTR 16	5845 AR ST ANTHONIS	08858 2033
KROEF GJ	ANTHONIUSPARK 3	5845 BN ST ANTHONIS	08858 2391
KROOT T	NOORDKANT 17	5845 EX ST ANTHONIS	08858 2179
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	00000 0000
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
SWINKELS PH	BREESTR 18	5845 AV ST ANTHONIS	08858 3469
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	NASSAUSTR 5	5831 CZ BOXMEER	08855 72282
TIENEN K VAN	PAST V DELFTLAAN 4	5845 AJ ST ANTHONIS	08858 2886
TOONEN M	STRIEP 2A	5845 EN ST ANTHONIS	08858 3350
VEN A VD	IEPENLAAN 13	5453 KT LANGENBOOM	08863 2050

VEN E VD SCHRAVEN	VLASAKKER 18	5446 WZ WANROY	
VEN VD T	VLASAKKER 18	5446 WZ WANROY	
VERNOOY M	HEYCOOPSTRAAT 44	3521 EN UTRECHT	0.
VLOET J	GROENINGSEWEG 4	5826 AC GROENINGEN	04
VLOET M	LAKTARIAWEG 24	5844 AJ STEVENSBEK	088.
VLOET R	PEELKANT 27	5845 EE ST ANTHONIS	0885.
VOLLENBERG B	DR LUYCKXSTR 5	5845 CT ST ANTHONIS	08858
WEREN F	RIJKEVOORTSEDIJK 10	5447 BD RIJKEVOORT	08857
WIJNTJENS P	DEKENMOLMANSSTR 31	5845 AH ST ANTHONIS	08858 3.
WILLEMS J	MOLENSTR 44	5446 PL WANROY	00000 00.
WILLEMS R	LEPELSTR 21	5845 BK ST ANTHONIS	08858 261.
WINTJES P	HEISTRAAT 1	5445 AR LANDHORST	08859 8405
WIT A DE	DORPSSTR 10	5846 AA LEDEACKER	08858 1523
ZEEGERS T	STALENBERG 3	5836 AW SAMBEK	08855 72076
ZUTPHEN C VAN	HOEFSTR 1	5845 BB ST ANTHONIS	08858 2795

Club sweaters

Diegene die een club sweater hebben besteld met opdruk, kan deze afhalen na 12 juni 1987 tegen betaling van f 35,-- bij bestuurslid Matje Rongen in Wanroy.

S.v.p. na half 8 's avonds, ook zijn er nog enkele club shirts met opdruk te koop prijs f 15,--. Op = op.

Club sweaters zijn ook verkrijgbaar op de club avond vrijdag 3 juli 1987.

08859 53838
08859 53838
30 846882
781 2280
58 1715
9 2145
2811
1650
575
20