



In memoriam Herman Franse
pag 4



10 dames in Castricum pag 8



20 jaar NVT pag11



Wie wat waar in OMS (colofon)	pag 2
Van de voorzitter	pag 3
Crematie Herman Franse	pag 4
Oproep nieuwe redactie	pag 4
Kort verslag rit Castricum	pag 5
Van de redactie	pag 6
Van de toercoordinator... ..	pag 6
Verslag rit Castricum	pag 8
Verslag superrit brommers	pag 9
Verslag Kwakelrit brommers	pag 11
Verslagje 20 jaar NVT	pag 11
Toer calender	pag 13
Verslag motorrit Breda	pag 14
Bericht van de FEHAC	pag 16
Vragenlijst FEHAC	pag 19
Echte stoomfiets	pag 20
Verhaal van Piet Kramer	pag 21
Bruiloft Michiel v Asten	pag 22
Oldtimer caravan te koop	pag 22
Advertentie clubshirts en jacks	pag 23
16 oktober snertrit	pag 24

aan deze uitgave werkten mee:

Nico Middelkoop
Gepke Oosterbroek
Joop en Riet Kok
Gerard en Remy Vet
Kees Wolswijk
Jan Baars
Peter Snellens
Coziin Koopmans
Anton vd Wilt
Piet Kramer
Michael van Asten
Als ik iemand vergeet excuses

In de winter zijn er geen ritten, dus we kunnen uw
restaurant verslag of ander verhaal goed gebruiken om
het blad gevuld te houden

Wie Wat Waar in Oud Maar Sterk (Colofon)

Het OMS bulletin is een periodieke uitgave van de vereniging Oud Maar Sterk.

Doelstellingen van de vereniging zijn het behartigen van de belangen van de leden-bezitters van klassieke gemotoriseerde tweewielers, en het door middel van toerritten, bijeenkomsten en evenementen bewerkstelligen van een sociaal contact tussen de leden onderling

Bestuursleden:

Voorzitter	Anton vd Wilt	06-22199020	Voorzitter@oudmaarsterk.nl
Secretaris	Michael v Asten	030-6034853	Secretaris@oudmaarsterk.nl
Penningmeester	Kees Wolswijk	06-81130604	Penningmeester@oudmaarsterk.nl
Ledenadministratie	Kees Wolswijk		Ledenadministratie@oudmaarsterk.nl
Toercoördinator	Nico Middelkoop	06-22036358	Toer@oudmaarsterk.nl
Redactie Clubblad	Joop Kok	06-25352119	Redactie@oudmaarsterk.nl
Algemeen bestuurslid	Hans Bos	0341-559561	

Medewerkers:

Webmaster	via Kees Wolswijk		Webmaster@oudmaarsterk.nl
Toercoördinator	Ben Teuben	0299-641105	Toer@oudmaarsterk.nl
Redactie	Gepke Oosterbroek		Redactie@oudmaarsterk.nl
Evenementen	vacant		Evenementen@oudmaarsterk.nl
Clubartikelen	Vacant		

Wij zijn op het internet te vinden : www.oudmaarsterk.nl

Redactie en Advertenties:

OMS redactie p.a. J.M.Kok . De Berken 36 7958VA Koekange Redactie@oudmaarsterk

Ingezonden brieven en mededelingen worden alleen geplaatst als ze voorzien zijn van naam adres en eventueel clubnummer.

Verder behoudt de Redactie cq. het bestuur zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren, in te korten en/of te weigeren.

Algemeen:

Het bestuur behoudt zich het recht voor om, indien omstandigheden aanleiding geven en uitsluitend in het belang van de vereniging, wijzigingen in het reglement aan te brengen.

Geldig is alleen de laatste versie welke is gepubliceerd in het clubblad.

Betalingen:

Het inschrijf- en lidmaatschapgeld dient uiterlijk binnen 4 weken van het lopende kalenderjaar betaald te worden. Ofwel U maakt het bedrag zelf over of U machtigt OMS om het bedrag automatisch van Uw rekening af te schrijven.

Ieder lid blijft betalingsplichtig totdat er schriftelijk wordt opgezegd.

Opzeggen lidmaatschap:

Kan alleen schriftelijk of per E-mail plaatsvinden minimaal 1 maand voor het einde van het contributiejaar bij de ledenadministratie.

P.a. Ds. Bennink-Boltstraat 30 2471PK Zwammerdam email Ledenadministratie@oudmaarsterk.nl

Print en verspreiding

Copy-it Nederland

www.copyit.nl

Ontwerp omslag

Eric Albers

www.Synthesys.nl

Contributie 2010 bij auto incasso	€ 20,00	Sluitings data	
Gezinsleden (ontvangen geen blad)	€ 5,00	nr 132 5 december	uit laatste week december
eenmalige inschrijving	€ 3,00	nr 133 15 februari	uit begin maart
Girorekening OMS	4404820	nr 134 15 april	uit begin mei



Van de voorzitter

Beste veteraanvrienden,

Helaas moesten wij in augustus afscheid nemen van een geliefd clublid Herman Franse. Herman was niet zomaar een lid van Oud Maar Sterk, hij was erg betrokken bij de club. Vooral de brommerrijders zullen de man die achteraan reed met 2 zijtassen, met gereedschap en kleine onderdelen missen. Herman heeft heel wat brommers weer aan de praat gebracht, zodat de berijder niet in de bezemwagen hoefde te stappen. Het bestuur heeft passend afscheid genomen met bloemen en aanwezigheid op zijn crematie.

Wij wensen de familie veel sterkte toe met dit grote verlies.

Ondertussen tikt de tijd door en als u dit voorwoord leest is het NVT alweer verleden tijd. Onze redacteur Joop is streng maar rechtvaardig en verwacht de kopij uiterlijk 22 september in zijn mailbox, 3 dagen voor het NVT dus. Ik hoop maar dat Joop toch wat ruimte heeft gereserveerd om er nog een last minute artikel over het NVT aan toe te voegen. Het weer is de laatste dagen nogal somber en nodigt niet echt uit voor een groot openluchtspektakel maar als ik me niet vergis zijn de weergoden ons gunstig gestemd. Altijd weer spannend.

Wat ook spannend gaat worden zijn de acties van de RDW. Op de site www.rdw.nl kunt u het volgende lezen:

Kentekendeel 1 verplicht bij invoerkeuring

Vraagt u een Nederlands kentekenbewijs aan voor een voertuig waarvoor eerder een kentekenbewijs is afgegeven in een andere lidstaat van de Europese Unie, dan moet u volgens de wet het deel 1 en 2 van dat kentekenbewijs overleggen.

Toch zijn er aanvragers die voertuigen bij de RDW aanbieden, waarvan de vereiste documenten ontbreken. Deze aanvragen werden tot nu toe wel in behandeling genomen. Deze coulance kan niet langer worden gehandhaafd.

Tja, daar zit je dan met de fraaie net gerestaureerde motor/bromfiets zonder papier. U begrijpt dat de FEHAC inmiddels druk in de weer is om e.e.a. in goede banen te leiden. Hopelijk worden hun inspanningen beloond. Eigenlijk begin ik nu pas goed de waarde van de FEHAC in te zien. Want, beste leden, als de FEHAC er niet was zou het er allemaal nog problematischer uit hebben gezien voor onze oldtimers. De FEHAC wil verder professionaliseren door het aantrekken van betaalde medewerkers. Wel, laten we ze die kans geven. Voor de kostprijs van een goede kop koffie zijn we ervan verzekerd dat onze belangen goed behartigd worden.

Over belangenbehartiging gesproken. Het bestuur is weer bijeen geweest. Onder het genot van een heerlijk kopje koffie met koek bij onze gastheer/secretaris Michael hebben we zo eens wat ideeën voor de komende wintermaanden de revue laten passeren. Naast het toeren en een koffiebreek lijkt het ons leuk om gericht naar 1 bestemming te rijden en daar een bezoek te brengen aan een interessant item. Bijvoorbeeld de Berinifabriek in Rotterdam, gecombineerd met een bezoek aan de SS Rotterdam, etc. Weet u een leuke bestemming of bent u in voor het houden van een sleutelavond? Laat het ons weten.

Het bestuur wenst u allen veel oldtimerplezier, ook in de “donkere”dagen.

Anton van der Wilt

Het volgend stukje is door ons lid Peter Snellens, mede namens het bestuur uitgesproken op de crematie van Herman Franse.

Herman is niet meer bij ons.

Herman “De Fietsenmaker”.

Een eretitel verbonden aan de vakkundigheid en gedrevenheid die Herman had voor zijn vak.

En natuurlijk niet alleen met betrekking tot fietsen maar meer nog met bromfietsen, zowel oldtimers als modern.

Nooit was een beroep op Herman's kennis en hulp tevergeefs. Met raad en daad stond hij de clubleden van Oud Maar Sterk bij.

Bij een clubrit waar Herman ook bij was, zorgde ik er altijd voor om voor hem uit te rijden. Bleef je staan, dan wist je zeker dat Herman zou stoppen om je te helpen. Niemand kon bijvoorbeeld sneller een band plakken of een gebroken kabel vervangen dan Herman.

Natuurlijk was het niet echt nodig om voor Herman te blijven rijden, voor pechgevallen reed hij desnoods ook terug.

Op zijn Sparta automaatje, met zijn tas vol met gereedschap en onderdelen, zorgde hij ervoor dat iedereen weer op het startpunt terug kwam.

En trouwens, wat kon dat Sparta'tje toch hard, die kon ik met mijn eigen automaatjes nooit bijhouden.

Op de OMS Pinksterrit in Nieuw-Vennep was Herman nog van de partij. Ondanks zijn ziekte even vrolijk en optimistisch als altijd.

Zijn overlijden komt daarom toch onverwachts en laat een leegte achter.

Wij wensen Bertie, dochter, schoonzoon en kleinkinderen veel sterkte om dit verlies te kunnen dragen.

Ondanks het slechte weer en de vele file's waren er heel wat leden om afscheid van Herman te nemen.

OPVOLGER GEZOCHT. Meld u aan

Bij de komende leden vergadering in 2011 maak ik het clubblad alweer ruim 3 jaar.

Ik begon met nr 115 en dan is nummer 133 uit.

Tijd voor een opvolger, met nieuwe ideeën en frisse inzichten. Ik begin hier nu al mee om een opvolger ruim te kunnen inwerken.

Komt er geen opvolger dan blijf ik het blad voorlopig nog wel maken, maar niet meer vanuit een bestuursfunctie, de taken kunnen ook verdeeld worden een stukjes redacteur die voor de vulling en de kontakten zorgt en een opmaak redacteur die het blad in elkaar zet.

Info bij Joop Kok **tel 0522-853020 of redactie@oudmaarsterk.nl**

Koffieklets Castricum tevens in Memoriam Herman Franse

Deze is verreden op zondag, 15 augustus 2010. Ik kan helaas geen uitgebreid verslag doen van deze koffieklets. Lees maar verder.

De koffieklets wordt al verschillende jaren georganiseerd door Herman Franse en Frans Schneiders. We wisten al lange tijd dat Herman ziek was. Hij vertelde dat heel open bij de diverse ritten. Fijne gesprekken hebben we gehad. Niet alleen over Oud Maar Sterk, zijn bromfietsen, zijn werkverleden maar ook over zijn ziekte.

Je kon Herman altijd bellen om technische raad. Kon het niet per telefoon dan moest je maar naar Heiloo komen. Ik weet nog dat Hans problemen had met zijn Itom. Het lukte maar niet om dat ding goed aan het lopen te krijgen. Hans kon zijn Itom naar Herman brengen. Een week of wat later een verlossend telefoontje. Herman meldde dat de Itom nu geweldig liep en dat was ook zo. De dankbaarheid van Hans was voor Herman meer waard dan geld.



Herman zoals wij hem ons zullen herinneren.

Later vroeg ik bij Herman natuurlijk naar de bekende weg. Kreeg ik weer het hele verhaal over de Itom en wat hij er aan gedaan had. Maar vooral dat Hans zo blij was dat zijn Itom nu goed liep. Daarbij lachte Herman werkelijk van oor naar oor. Dat typeert zo de mens Herman.

Lang was Herman positief maar de berichten waren anders. Tijdens de koffieklets nog bij Frans geïnformeerd naar Herman. Ging niet geweldig met Herman, was het antwoord.

Het was een mooie rit met wel 50 deelnemers. Leuke stop, maar je gedachten zijn ergens anders. Deze klets had ook een ander karakter, minder uitbundig. Als een stilzwijgend respect voor de mens Herman Franse. Een vakkundig man. Stond altijd klaar bij pechgevallen. Herman was vooral een fijn mens. Een echte Oud Maar Sterker.

Op 23 augustus 2010 kregen we te horen dat Herman op 21 augustus was overleden. Onze gedachten zijn dan ook bij zijn vrouw Bertie en verdere familie.

Herman zal lang in onze gedachten blijven. Rust zacht beste jongen.

Kees Wolswijk

Van de redactie

Het blad komt later dan geplant, misschien te laat.

Oorspronkelijk was de sluiting datum voor dit nummer 20 september, ik heb nog even gewacht om het NVT te kunnen meenemen.

Omdat het NVT uit Drente vandaan toch wel erg vroeg opstaan vereist, hebben mijn vrouw en ik een plezierig onderdak bij een clublid in Boskoop gevonden. Nogmaals bedankt Jan en Tineke het was erg gezellig.

Zondag's weer naar huis gereden, waarbij ik merkte dat ik naar rechts een deel van mijn gezichtsveld kwijt was. 2 weken eerder was ik al bij de oogarts geweest wegen lichtflitsen in mijn rechteroog, aangezien ik deze 5 jaar terug in mijn linkeroog had waarbij bleek dat er een gat in mijn netvles zat, dat toen gelasert kon worden, wist ik dat het niet goed zat. De oogarts heeft uitgebreid gekeken maar kon niets vinden.

De 2e keer 2 weken later wel er zaten 2 gaten in mijn netvlies waardoor lensvocht weggelekt was, dit kon niet meer gelasert worden, ik werd direkt naar het universitair medisch centrum Groningen gestuurd, Maandag eerste onderzoek, dinsdag gesprek met oogchirurg en anesthesist, woensdag onder gehele narcose geopereerd.

Voorlopig 2 weken met 1 oog en dat werkt niet prettig op de PC, maar het blad moet weg, er is al veel vertraging en de snertrit komt eraan. Ik loop nu ruim 2 weken achter

Dus ik hoop dat het blad nog op tijd is voor de snertrit, en anders helaas ik kon even niet achter de PC. Nu kan ik 2 uurtjes en moet dan het goede oog weer laten rusten.

Ik mag voorlopig geen auto of fiets rijden, over brommer of motor is niets gezegd maar dat zal ook wel niet mogen.

12 oktober terug naar het UMCG, ik hoop dat ik dan weer zicht heb in mijn rechteroog en dat ik de snertrit mag rijden.

Hierbij mijn excuses voor het late verschijnen, en dat het blad wat slordiger en met foutjes zal verschijnen, ik mis wat zicht in de breedte.

Ook wil ik de club bedanken voor de mooie bos bloemen die ik ontving

groet Joop Kok

Van de toercoördinator.

Beste toervrienden;

Allereerst wil ik mijn oprechte deelnemen doen toekomen aan de familie en nabestaanden van ons dit jaar ontvallen leden en familieleden en ik wens hun alle sterkte toe die zij daarbij nodig hebben. Ook wij als club zullen hen missen..

vervolgens de Toer;

Langzaam maar zeker lopen we weer naar het einde van het toerseizoen 2010..

Het gedeelte van het seizoen dat nu achter ons ligt, is naar mijn mening geslaagd te noemen.

Als er ritten zijn geweest waarvan u denkt "Dat kon beter" dan heb ik daar helaas geen weet van.

Op mijn verzoek in mijn vorige praatje om mij te voorzien van een kort verslag van de ritten waarbij ikzelf niet aanwezig kon zijn, is maar sporadisch gevolg gegeven.

Weet wel dat ook ik mijn taken volledig als vrijwilliger en non profit (in tegendeel) probeer zo goed mogelijk te doen.

Dat doe ik nog steeds met heel veel plezier, maar ik heb daar ook echt uw hulp bij nodig.

Daarom nogmaals het verzoek om mij middels een kort verslag op de hoogte te stellen van de ervaringen die u hebt ten aanzien van een door u georganiseerde rit.

Ook een verslagje van een door u meegereden rit is altijd welkom.

Wij kunnen dan de zaken evalueren, waardoor volgende ritten nog beter kunnen worden.

Ondanks dat we dus nog enkele ritten te gaan hebben, wil ik toch al gaan lobbyen voor de ritten van 2011

Enkele ritten worden al meerdere jaren vanuit dezelfde locaties en door de zelfde personen georganiseerd.

Daar is natuurlijk niks mis mee, maar ik kan mij voorstellen dat er iemand is die dat ook wel eens zou willen doen.

Laat mij dat dan svp zo vroeg mogelijk weten.

Half november gaan de verzoeken tot uitzetten en organiseren van een rit in 2011 weer de deur uit.

Die verzoeken gaan naar mensen die al eerder een rit hebben uitgezet en naar mensen die hebben aangegeven dat ze dat best wel eens willen doen.

Deze verzoeken gaan altijd vergezeld van een gefrankeerde antwoord-enveloppe.

Kleine moeite dus om uw antwoord (negatief of positief) terug te sturen.

Als u geen verzoek ontvangt en toch wel iets wilt doen, bel of email mij dan, het wordt dan geregeld.

De resterende ritten in 2010 zijn;

De Snertrit, Co Koopman heeft inmiddels al vele aanmeldingen en denkt de 100 deelnemers, allen OMS leden, wel te kunnen halen.

Let wel geen aanmelding betekent geen lunchpakket voor u.

Wacht niet tot het laatste moment, want de organisatie is geen sinecure en ik adviseer Co om de hoorn van de telefoon de laatste dagen voor de rit er naast te leggen.

Ook hadden we nog in oktober de motor rit in Breda.

Ronald Kalwei heeft daar heel veel werk in gestoken om daar een mooie rit van te maken.

Wij zijn nog niet vaak in dat gebied geweest, hoewel ik persoonlijk enkele jaren in die streek heb gewoond.

Ik heb er dan ook hoge verwachtingen van en wij hopen op een stevige opkomst van onze leden motorrijders..

Tot ziens op een van die activiteiten .

Nico Middelkoop Toercoordinator

Verslag rit Castricum 15 augustus 2010.

Al enige dagen nauwlettend de weersvoorspelling voor zondag gevolgd. Dat zag er niet best uit, een heel grote regenkans en harde tot stormachtige wind. We hebben er niet veel zin in om ons z.....nat te laten regenen, dus besloten we niet te gaan. Ook de rug van Remy sputterde best nog wat tegen. Zelfs Leo Eijpe, die Remy op de markt hier in Hilversum tegenkwam, kon ons nog niet enthousiast maken. Het weerbericht op RTV Noord-Holland van zaterdagavond vertelde dat de regen Noord-Holland pas aan het einde van de middag zou bereiken. Dus dan toch maar gaan ? Ja dus ! Gelijk naar de garage, de Sparta's inladen, Ja wacht even, ik ga niet met mijn bloedig gerestaureerde Sparta Sport Special in de eventuele regen rijden, dus de trouwe Sparta GE en SE ingeladen. Zondagmorgen klokslag negen uur richting Castricum. Na een uurtje daar aangekomen was het al een drukte van belang, we hadden een matige opkomst verwacht door de slechte weersvoorspelling. Niets was minder waar, al een groot aantal Oud Maar Sterk leden was present. Om 11 uur werd het startsein gegeven en gingen we met zo'n 54 man en vrouw van start.



Ja man en vrouw, want er waren maar liefst 10 zelfstandig brommende dames. Geweldig toch, Remy vond dat zo gezellig dat ze bij de lunchstop alle dames met brommer bijeen riep om dit op de foto vast te leggen. De tocht voerde ons weer door het mooie Noord-Hollandse land via Assendelft, Krommenie, Uitgeest en Koog aan de Zaan naar Zaandam, mijn geboorteplaats. Door de soms stormachtige wind was opletten en stuur goed vasthouden echt noodzakelijk

maar het zonnetje vergoedde veel. Vanuit naar Zaandam via de dijk naar Westzaan en door naar Beverwijk. Na de lunchstop zijn we door gereden naar Alkmaar. Daar hebben we op de “jaren vijftig beurs” op de ijsbaan onze brommers laten bewonderen en zelf ook nog een ronde gedaan. Leuk om dat nostalgische sfeertje te proeven en te ervaren.



Na een klein uurtje de motoren weer gestart en de rit besloten met de terugtocht naar Castricum. Zo kwam er een eind aan een, niet verwachte, hartstikke mooie en gezellige dag. Blij dat we toch gegaan zijn, voldaan reden we terug naar Hilversum.

Mannen van de organisatie, BEDANKT !!!!!

Gerard en Remy Vet

de redactie heeft gemeend dit stukje toch te moeten plaatsen.

Verslag superrit 220Km

12 september was het zover, de superrit van Wim Vos werd gereden.

Vanaf 8 uur werd er verzameld bij IVECO dealer Schouten aan de Proostwetering in Utrecht, lekker centraal.

De werkgever van Wim had zijn terrein, kantine en service -auto ter beschikking gesteld, we konden dus achter het hek parkeren en een lekker bakkie nemen.

Stipt 9 uur zouden we vertrekken, er waren op dat moment 16 brommers; op het punt van

vertrek kwam er nog een deelnemer, toen waren er 17 brommers .

2e vertrek om 10 over 9, gelijk al liet een Berini het afweten, volgens de eigenaar- berijder verkeerde mengsmering. Toen waren er weer 16.

9.30 vertrokken we echt, bij een beetje dreinerig weer.

5 Kreidlers, 1 DKW, 2 Eysinks, 3 Zundapps, 2 Honda's, 1 Hercules, nog 1 van de 2 Berini's en 1 moto morini, gingen de uitdaging aan om uiteindelijk een rit van 220 Km te rijden.

Via Haarzuilens, Lindschoten, Woerden naar de pont bij Schoonhoven, waar een eerste koffi-stop was. De eigenaar van het restaurant zette, toen hij ons zag aankomen, gauw een paar kapstokken buiten, met het verzoek onze natte kleding uit te doen; op zich wel begrijpelijk, maar de helft had daar geen zin in en verkaste naar de frietkraam om daar koffie te drinken.

Bij vertrek kon de schrijver nergens zijn contactsleutel meer vinden, na met zijn allen gezocht te hebben de kortsluitdraad van het contactslot verwijderd, alleen moest ik verder zonder licht en richting aanwijzers.

Met de pont over en door naar Gorinchem, daar de Waal over en langs de rivier naar Woudrichem, Via Rijswijk, Giessen, Brakel naar slot Loevestein waar de service-auto stond te wachten met koffie, versnaperingen en broodjes.

Dit was ter beschikking gesteld door de Plusmarkt in Bilthoven.

Verder via Gameren , Zaltbommel, Rossum, Beneden Leeuwen, de brug over naar Rhenen, waar de late lunch-stop zou worden gehouden. Inmiddels was het echt gaan regenen. Net over de brug pakte een deelnemer een verkeerspaaltje, de schade aan de persoon viel mee, en de schade aan de Berini is ook wel te herstellen, een koplampcrank en een verbogen crank, verder wat lakschade.

Dus beide Berini's uitgevallen. Nadat de brommer in de volgauto geplaatst was doorgereden naar de lunch-stop, Daar overlegd of we de rit zouden afmaken of via de kortste route terug zouden gaan omdat het inmiddels goed plensde. Volgens de buienradar was het echter het laatste stukje buienfront zodat we besloten de rit af te maken.

De verongelukte berijder kon met een reserve brommer verder meerijden., via een rondje Grebbeberg weer de rivier over richting Kesteren, naar Eck en Wiel, eiland van Maurik, Wijk bij Duurstede, over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Culemborg om richting Vianen, bij de stuw van Hagestein nog een stop om de versnaperingen en de de broodjes verder soldaat te maken. Bij Vianen de brug over en naar IJsselstein, en via de Meern, komen we weer terug bij SCHOUTEN, nog even een bakkie doen en we keken terug op een rit van 220KM die we in 9 uur 20 min hebben gereden, we waren 10 voor 7 terug. Gemiddelde snelheid 23,6 KM/H.

Tijdens het laatste stuk viel de Morini uit , ook deze berijder kon op de 2e reserve brommer verder. Ikzelf kwam 300 meter tekort vlak voor het einde was de tank schoon leeg, had ik als achter-rijder niet een paar extra slagen moeten maken dan had ik het gered. Maar 1 op 30 vindt ik voor een honda te veel, ik zal er weer een standaard carburateur op zetten dan loopt die weer 1 op 50.

Wim, Nanette, en de bemanning van de volgauto: zeer bedankt voor de perfecte organisatie, en ondersteuning. En graag nog eenmaal.

Suggesties waren, een rondje IJsselmeer in 1 dag, een nachtrit, we zien wel.

Verder dank aan de Plusmarkt in Bilthoven en Iveco Schouten.

Joop Kok

De Kwakelrit met een gouden randje.

Op zondag 8 augustus was het licht bewolkt, af en toe de zon, de gehele dag droog en zo'n 20 graden.

Prima weer voor een bromfietsrit, en dat kan je aan Kees Holscher (klompenkees) wel toevertrouwen.

We werden ontvangen met koffie en koek in cafe de Bolle Pauw. Al vele jaren houdt klompenkees vanuit zijn woonplaats een goed georganiseerde koffieklets, zo heet dat bij OMS. Ook dit jaar is hij er weer uitstekend in geslaagd, begeleid door zijn vrienden Harrie Katteler en Arjan.(sorry, zijn achternaam is mij even ontschoten). Al vele jaren reed Arjan mee met de bezemwagen, met 2 bezems op de aanhanger, ga er maar aanstaan, maar dit jaar op de bromfiets er achteraan om de boel bij elkaar te houden.

We vertrokken rond half elf met zo'n 60 bromfietsen, met Harry Katteler als voorrijder op een perfect lopende Solex. Er werd een goed tempo gereden, zodat je van de mooie omgeving kon genieten. We zijn door zoveel plaatsen en dorpen gereden dat ik de meeste niet heb onthouden. Na afloop heb ik dat aan Harry gevraagd en die heeft ze even met mij doorgenomen., hier de route.

Noorden, Woerdse verlaat, Maarsen, in Tienhoven hebben we uitgebreid warm gegeten. Ik vroeg hem tijdens het eten hoe deze rit tot stand was gekomen, ze hadden hem gezamenlijk 3 keer gereden en bij toeval deze lokatie tegengekomen, om er met zovelen goed te kunnen lunchen..

Na het eten ben ik naar buiten gegaan om al die mooie brommers eens goed te bekijken, want je bent tenslotte een liefhebber. Tot mijn verbazing zag ik daar mijn vroegere werkgever lopen, Frans Versluis van Versluis tweewielers in Waddinxveen met zijn vrouw Carra.

We hebben in korte tijd heel wat bijgepraat over de periode die ik bij hem gewerkt heb, heel leuk dat ik hem tegenkwam.

We zijn weer vertrokken met een rookgordijn richting Breukelen, Loosdrecht, Kortenhoef, Vreeland, Baanbrugge, Vinkenveen, Waverveen. Bij Nessersluis met 60 bromfietsen op de pont, we konden er allemaal in 1 keer op, hoe krijg je het zo gepland. Via Uithoorn weer terug naar de Kwakel, nog even gezellig wat fris gedronken want we moesten ook weer naar huis op de bromfiets richting Boskoop.

Ik heb er van genoten, nogmaals Harry, Kees en Arjan: mijn complimenten, het was top, ik hoop dan ook Kees dat je dit nog vele jaren blijft doen.

Met vriendelijke groet Jan Baars Boskoop.

20 jaar NVT, het was weer een feest.

Met 3 deelnemers op het podium van beste, origineelste etc. was Oud Maar Sterk koploper met het in ontvangst nemen van de prijzen uitgereikt door Het Motorijwel.

Hans van Dissel reikte de prijzen uit aan de Hr. Cooman uit Benschop met zijn Typhoon, een clublid? (gekleed in fraai Gendarmerie uniform) met zijn bijzondere Franse brommer en een clublid? met zijn NSU Max.

Met afwisselend zonneschijn en een regenbui was het goed toeven op het veld. De forse regenbuien de dagen ervoor hadden geen invloed op het veld dat stevig genoeg bleek om de

honderden voertuigen te herbergen.

Dankzij het bestuur van het NVT beschikten wij over een goede plek waar onze brommers en motoren voor de stand konden worden gestald. Het was dan ook behoorlijk druk bij de OMS-stand. Was het niet voor een gezellig praatje bij de dames dan wel om te schuilen of om een windjack aan te schaffen (die zelfs nog waterdicht bleken te zijn ook).

Hulde aan de dames die de hele dag de stand bemanden (of is het nu bevrouwden?) en die het lawaai moesten doorstaan van de Hercules van Anton die ditmaal niet met een Ariel uit 1932 maar met een compacte brommer uit 1971 op het NVT verscheen. Door een verkeerde sproeier wilde hij maar niet goed lopen. Gelukkig was ook Jean Davids aanwezig en na het uittesten van diverse sproeiers lijkt de juiste er nu in te zitten.

De gezamenlijke start om 13.00 uur was een succes. Met een fraaie presentatie van zo'n 50 voertuigen en een woordje van de voorzitter over de oprichting van het NVT door OMS konden we in het zonnetje de kaasrit rijden. Achteraf bleken we Cees vergeten te zijn die in zijn uppie de rest heeft gereden. Ook Anton moest het onderweg af laten weten want op dat moment had hij nog de verkeerde sproeier in zijn Hercules.

Al met al was het weer een heerlijke dag waar we nog met veel plezier op terug zullen kijken.



Foto's Cozijn Koopmans

Toer - en Evenementenkalender 2010 "Oud Maar Sterk"

Bulletin nr 131

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Opmerkingen / Adres
7 maart	Winterrit	Rhenoy	M	Nico Middelkoop	0622036358	Verreden
20 mrt 2010	Algemene ledenvergadering	Vianen	Allen	Zie het Bulletin		Zeer geslaagd, grote opkomst!
5 april	Paasrit	Beesd	M	Nico Middelkoop	0622036358	Toerrit
			B	Ben Teuben	0299-641105	Verreden met mooi weer
2 mei	Koffieklets	Maartensdijk	B	Wim Vos	030-2251817	Totaal verregend er komt herkansing
24 mei	Pinksterrit	Nw. Vennep	B	Emanuel Lutgens	0252-620171	Toerrit
			M	Arnold van Winden	0623631399	Verreden, met mooi weer
29 mei	Koffieklets	Zutphen	B	Henk Peters	0575-564297	Verreden
29 mei	koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Verreden
5 juni	Koffieklets	Oldemarkt	M	Arie Threels	0561450886	Verreden
6 juni	Limburg	Elsloo	B	Paul Muller	046-4337113	Verreden
12/13 juni	Buitenlandrit	Duitsland	M+B	Ortwin Reitz	045-5441294	Verreden
4 juli	Koffieklets	Maartensdijk	B	Wim Vos	030-2251817	Verreden
11 juli	koffieklets	Luyksgestel	M	Stan van Asten	06-13316295	Verreden
11 juli	koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Verreden
				Manuel Lutgens	0252-620171	
18 juli	Maximaal 1969 rit	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	0622036358	Verreden
8 augustus	Koffieklets	De Kwakel	B	Kees Holscher	06297565148	Verreden
15 augustus	Koffieklets	Castricum	B	Herman Franse	072-5335121	Verreden
12 september	superrit	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	VERREDEN
25 september	Nationaal Veteraan Treffen	Woerden	Allen	Kees Koren	0644444302	UIT EIGEN STAL IS INMIDDELS GEWEEST
2 oktober	koffieklets	Breda	M	Ronald Kalwij	076-5208474	verreden
16-10-10	Snertrit	Putten	B	Co Koopman	0341-353502	Meer info in dit bulletin
			M	Hans Bos	0341-559561	Alleen voor leden OMS
Andere evenementen		Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Opmerkingen / Adres

* M = Rit voor Motoren; B = Rit voor Bromfietzen; M+B = Rit voor Bromfietzen en Motoren.

Verslag van de motorrit in Breda.

De hele week hadden onze landelijke weerkundigen uitgerekend voor deze zaterdag erg veel regen voorspeld.

Pas op vrijdag 1 oktober zagen die voorspellingen er wat gunstiger uit, in die zin dat er met name in de middag droog weer werd voorspeld.

Vrijdagavond stond ik eigenlijk voor een dilemma, hoe doe ik dat morgen.

Om niet al zeiknat aan een toertocht te beginnen, laad je het beste de motor op een aanhanger en rijdt zo naar het startpunt.

Echter Ria had deze dag ook de auto nodig.

Daar kon ook wel iets voor geregeld worden, maar liever niet.

Wij hadden dus een luxe probleem dat zichzelf op zaterdagochtend oploste.

Om 07.00 uur de krant uit de bus gehaald en hoewel het buiten nog erg vochtig was, was er geen neerslag.

Na het lezen van de krant en wat in de tuin rondgeklooid te hebben, was het nog steeds droog en om 09.30 heb ik mij in mijn motorpak gehesen en gewapend met een uitdraai van de ANWB routeplanner ben ik op de Guzzi geklommen richting Breda.

Die routeplanner kan je op 2 manieren laten beschrijven.

A) Via de snelste weg en B) via de kortste weg.

De snelste weg was 72 km lang en de kortste weg was 51 km lang.

De keus was dus snel gemaakt, ik ging voor de kortste weg.

Nou, dat heb ik geweten;

Op de TomTom rijden gaat dat best, maar met een stukje papier in een gehandschoende hand is een heel gedoe.

In plaats van de hele rondweg aan te geven, zodat je maar enkele aanwijzingen nodig hebt, sturen die dingen je altijd zigzaggend door de woonwijken.

Bijvoorbeeld.

Na 800 meter bij de stoplichten linksaf de Peperstraat in, dan na 140 mtr rechtsaf de boeboestraat in, na 50 mtr linksaf de kanarieweg op, na 180 mtr rechtsaf de huppeldepupstraat in, enzovoort.

Dat betekende eigenlijk na elke 2 aanwijzingen het papiertje weer te voorschijn halen om de volgende aanwijzingen te lezen.

Dat papiertje werd vervolgens tussen de tanden geklemd om na 2 richtingveranderingen weer te kunnen worden geraadpleegd.

Uiteraard wordt er dan wel eens een zijstraatje gemist en rijd je vervolgens in cirkels rond totdat je weer een bekende straatnaam op de borden ziet.

Als je dan uiteindelijk met een half opgevreten stukje papier in je hand aan een voorbijganger de weg vraagt, blijkt dat je bij de stoplichten gewoon rechtdoor had kunnen gaan en dan de 1^e

links en weer de 1^e rechts en je was op de bestemming.

Het weer is de hele weg droog gebleven.

Nu de rit.

Daar is weinig over te vertellen.

Allereerst was de opkomst van deelnemers bedroevend.

Ik was naast de organisator Ronald Kalwei namelijk de enige.

Er had zich nog iemand aangemeld, maar helaas, die moet nog komen.

Het vertrektijdstip was 11.00 uur.

Wij hebben nog een kwartiertje gewacht voor de eventuele laatkomers, maar de ervaring leert dat die meestal niet meer na het vertrektijdstip komen opdagen.

We hebben nog even gefilosofeerd over de reden waarom onze motorritten zo slecht bezocht worden.

Met name voor deze rit kon ik wel enkele redenen bedenken, maar geen daarvan was echt overtuigend.

1^e Behalve de snertrit rijden wij zelden op zaterdag, er zijn mensen die dan nog moeten werken of die andere dingen te doen hebben.

2^e De weersverwachting heeft veel mensen afgeschrikt.

3^e Onbekend maakt onbemind.

4^e Misschien zijn er wel meer die net als ik aan het dwalen zijn geweest.

Enfin;

11.15 uur de beide motoren gestart en begonnen aan de rit.

Ronald had mij op de kaart aangegeven hoe we zouden rijden en het leek mij een mooie rit van ca 100 km lang te gaan worden door een gevarieerd gebied waar wij als OMS nog nooit zijn geweest.

Na ca 10 km kwam na een luid gekletter de Zundapp van Ronald tot stilstand en bleek de ketting een eigen leven te zijn gaan leiden.

Daardoor was er een behoorlijk stuk van de kettingkast kapot gegaan en voor deze motor dus einde rit.

Ik ben wel nieuwsgierig hoe die ketting op de tandwielen is gebleven en toch de kast heeft gemold, in ieder geval kon Ronald hoewel met veel lawaai nog rijdend naar huis komen.

Ook voor mij was dat dus einde rit en omdat ik in de buurt van de A16 zat, nu maar via de langste route terug naar huis, waar ik om ca 13.00 uur weer het pad opreed.

Ook de hele verdere dag heb ik geen spatje regen gezien.

Met dank aan Ronald Kalwei die heeft aangegeven dat hij deze rit in het vroege voorjaar wel opnieuw wilde organiseren, uiteraard in de hoop op een betere opkomst.

Nico Middelkoop

FEHAC protesteert tegen nieuwe RDW maatregel over afgifte kenteken voor oldtimers uit het buitenland

RDW geeft bij invoeren van historisch voertuig alleen nog kenteken af indien men beschikt over Deel I en Deel II



De RDW heeft op 10 augustus jl. aangekondigd, dat per 16 augustus een nieuwe regeling in werking treedt, waarbij het verplicht is om kentekenbewijs Deel I te overleggen bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig, dat eerder in een andere EU lidstaat was geregistreerd. Deze verplichting is volgens het RDW geheel conform zowel Europese als Nederlandse wetgeving. Deze wetgeving vereist dat bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig uit een andere EU lidstaat, het volledige buitenlandse kentekenbewijs wordt overlegd.

In de praktijk betekent het dat van het buitenlands kentekenbewijs Deel I altijd aanwezig moet zijn. Datzelfde geldt voor Deel II, voor zover het is afgegeven. De RDW maakt geen uitzonderingen meer voor bijvoorbeeld buitenlandse schadevoertuigen en historische voertuigen. Zonder Deel I wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. Is er wel een Deel I, maar geen Deel II? Dan kan het voertuig alleen worden geregistreerd als de autoriteiten van de lidstaat, waar het voertuig vandaan komt, uitdrukkelijk toestemming verlenen. De afhandeling kan hierdoor wel langer gaan duren.

Nieuwe regeling is aanslag op behoud mobiele erfgoed.

De FEHAC heeft met zeer grote verontrusting kennis genomen van deze nieuwe regeling waarbij het vanaf 16 augustus 2010 niet meer mogelijk zal zijn om voertuigen van binnen de EU zonder volledige documenten op Nederlands kenteken te zetten. De FEHAC, als vertegenwoordiger van de belanghebbenden, is hierover niet van te voren geïnformeerd.

Deze regeling betekent een concrete aanslag op het behoud van het mobiele erfgoed, waarvoor de FEHAC zich al 35 jaar inzet. En nog wel uit een onverwachte hoek. Het mag immers bekend worden verondersteld dat van veel oldtimer voertuigen binnen de EU (van inmiddels 27 landen!) in de loop der jaren de voertuigdocumenten verloren zijn gegaan. Deze voertuigen zijn ooit buiten gebruik gesteld en vervolgens 'vergeten' of weggezet in afwachting van een grote restauratie. Nadat de technische kant van de restauratie is voltooid en de voertuigen weer geschikt zijn voor deelname aan het verkeer, worden ze ter keuring aangeboden en na goedkeuring kan er opnieuw een kenteken worden afgegeven. Voor de eigenaar de bekroning van zijn werk!.

Zo konden de afgelopen decennia talloze historische auto's, motorfietsen en andere voertuigen op kenteken worden gezet. Het gaat om een relatief kleine groep voertuigen ten opzichte van voertuigen die wel voorzien zijn van de juiste documenten. Maar het gaat vaak wel om heel bijzondere voertuigen, die het juist waard zijn behouden te blijven. Deze RDW-maatregel betekent een klap in het gezicht voor mensen die inmiddels veel geld en tijd hebben geïnvesteerd voor de restauratie van een 'schuurvondst', in het gerechtvaardigde vertrouwen dat het voertuig ook zonder originele documenten op kenteken zou kunnen worden gezet, met medewerking van de RDW. In het beste geval kan men het voertuig nog voor verkoop naar het buitenland aanbieden. Waarschijnlijk voor veel minder geld dan er in geïnvesteerd is. Om over de gederfde levensvreugde nog te zwijgen.

In dit licht bezien is de onzorgvuldige werkwijze van de RDW een grote teleurstelling voor de FEHAC en de ruim 60.000 leden die via hun club zijn aangesloten bij de FEHAC.

De FEHAC heeft een gesprek gehad met de RDW en heeft ook argumenten aangedragen waarom deze maatregel niet doorgevoerd had hoeven te worden. De FEHAC vertrouwt er op dat de maatregel ongedaan wordt gemaakt ten aanzien van historische voertuigen en dat het ook in de toekomst mogelijk blijft om oldtimers zonder alle officiële bescheiden vanuit andere EU-landen in Nederland op kenteken te zetten.

Waar de FEHAC sinds 1976 voor staat: kunnen blijven rijden met klassiekers en betaalbaar

bezit

Al 34 jaar strijdt de FEHAC succesvol voor het behoud van historische voertuigen (klassiekers) in Nederland, liefst in zo origineel mogelijke staat. Maar wat heb je aan een klassieker, als je er niet meer mee zou mogen rijden? En zullen historische voertuigen nog bewaard mogen blijven, wanneer het bezit veel te duur wordt? Dit zijn de twee belangrijkste bedreigingen waarop de FEHAC alert is. Stel dat bepaalde veiligheidsvoorzieningen ook voor klassiekers gaan gelden, stel dat voertuigen die niet aan bepaalde milieueisen voldoen niet meer de weg op mogen. Er zijn landen in de wereld, waar deze realiteit is. Landen waarin geen organisatie als de FEHAC bestaat! Wel kunnen rijden, maar te hoge vaste lasten, dat is de tweede bedreiging. En zeker in Nederland met zijn hoge wegenbelasting is die misschien wel reëler dan de dreiging van milieu- of veiligheidswetgeving, die het rijden praktisch onmogelijk zou maken.

Niet meer mogen rijden door verandering wetgeving

Veel mensen koesteren hun klassieker en rijden er maar weinig in en stallen hun voertuig in een garage. Maar misschien mag in de toekomst een historisch voertuig wel helemaal nooit meer de garage uitkomen. Dit kan voor iedere eigenaar van een klassiek voertuig werkelijkheid worden als helemaal niet meer met klassiekers gereden zou mogen worden. Als veiligheidsbepalingen van nu met terugwerkende kracht voor klassiekers gaan gelden; als huidige uitlaat emissie-eisen ook voor klassiekers worden ingevoerd: dan kan het zomaar gaan gebeuren dat u verboden wordt met uw klassieker de weg op te gaan.

Rijdend geen stilstaand museum

De FEHAC heeft altijd als belangrijkste doel gehad om ervoor te zorgen dat iedereen in zijn klassiek voertuig kan blijven rijden. Dat kunnen blijven gebruiken van een historisch voertuig waar het voor bedoeld is staat centraal: het streven is en blijft een rijdend museum van historische voertuigen in stand te houden en geen stilstaand museum. Daarnaast wil de FEHAC ervoor zorgen dat ook de randvoorwaarden voor het rijden in klassiekers en het bezit ervan gunstig blijven. Het gaat er om dat “tussen de oren” van wetgever en politici moet zitten dat er klassiekers zijn en dat maatregelen, die betrekking hebben op het alledaagse verkeer, niet altijd ook op klassiekers kunnen worden toegepast. Waarom? Omdat klassiekers per definitie niet aan de hedendaagse veiligheid- en milieueisen kunnen voldoen en omdat klassiekers gemiddeld maar zeer weinig kilometers maken en niet in de file worden gebruikt. Het moet in dit verband worden gezegd, dat de kleine groep mensen, die hun klassieker wel dagelijks gebruikt en er dan ook nog eens veel kilometers mee maakt, de FEHAC en onze achterban geen goede dienst bewijst. Met name niet bij de belangenbehartiging rond de belastingvrijstelling

Soms heeft regelgeving onbedoelde neveneffecten

In het verleden zijn er vaak door de overheid vaak regels bedacht, die als neveneffect hadden dat er in bepaalde categorieën historische auto's helemaal niet meer gereden mocht worden. Zo werd een minimum profieldiepte voor banden vastgesteld. Prima vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, maar vergeten werd dat er historische voertuigen zijn op massieve banden. Zonder een uitzondering voor deze categorie zouden ze niet meer de weg op mogen. Nog een voorbeeld: veiligheidsgordels verplicht in alle auto's, maar veel oude auto's hebben niet eens bevestigingspunten voor gordels en bovendien tasten gordels de originaliteit aan. De meeste recente voorbeelden zijn de milieuzones in een aantal grote steden: nu nog voor alleen vrachtauto's, maar straks gaan ze misschien ook voor bestelauto's gelden. Als je een klassiek bestelwagentje hebt bij huis in een stad met een milieuzone, lukt het niet meer om weg te komen uit je woonplaats.

Klassiekertoets bij alle nieuwe regelgeving

Meestal is het effect in nieuwe regelgeving voor klassieke voertuigen onbedoeld en weet de FEHAC toch weer uitzondering te bepleiten, maar dat is een tijdrovend en vaak ingewikkeld karwei. Dat beoordelen van het effect voor klassiekers kan beter vóóraf dan achteraf gebeuren. Daarom heeft de FEHAC bepleit om een 'klassiekertoets' in te voeren voor alle regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer. Een dergelijke toets houdt in: kijk van te voren even of de regelgeving die op stapel staat geen onbedoelde effecten heeft voor voertuigen van 25 jaar en ouder.

Klassiekerhobby is vaak een kostbare hobby

Een hobby kost geld; de klassiekerhobby dus ook. Dan gaat het niet over de dagelijkse rijder, die een net 25 jaar oude auto van een paar duizend euro rijdt vanwege de vrijstelling wegenbelasting. Een groep, die het ons en de echte liefhebbers soms knap lastig maakt! Nee, het gaat om de overgrote meerderheid van voertuighobbyisten die gemiddeld hooguit 2000 km per jaar rijdt, het voertuig altijd binnen stalt en die zijn best doet om het historisch voertuig in originele topconditie te brengen en te houden. Op zich zijn die paar duizend gereden kilometers afgezet tegen de vaste kosten ook altijd hele dure kilometers. Reken maar even mee hoe duur u het zelf kunt maken: kosten van een restauratie, kostbare onderdelen kopen (als ze nog verkrijgbaar zijn) en de stalling. Natuurlijk is er ook veel waarbij een klassiekerliefhebber het zelf in de hand heeft om de hobby zo duur te maken als hij wil: een kostbare body-off restauratie (en niet zelf, maar laten doen), een uitgebreide motorrevisie, alleen tevreden zijn met nieuw chromen achterlichten, - sierlijsten en - bumpers; u kunt zelf vast wel nog meer voorbeelden bedenken. Dat maakt een voertuig erg duur: geld wat er vaak nooit meer helemaal uitkomt bij verkoop. U kent vast de advertenties wel: aantoonbaar voor € 40.000 aan restauratienota's, vraagprijs nu € 19.500, -.

Het bezit en behoud kost ook geld

Maar er is ook een deel van de uitgaven voor een klassieker, waar weinig invloed op uit te oefenen is; wat gewoon betaald moet worden. Allereerst is dat het verzekeren. Een kale WA-verzekering is inderdaad goedkoop, maar een cascoverzekering is afhankelijk van de waarde van een auto. Dat kunt u niet zelf: daarvoor komt een taxateur bij u langs. Dat bezoek kost al gauw € 100, - voor het taxatierapport en auto met een taxatiewaarde van € 30.000 kost minimaal € 300, - aan casco premie. APK, de volgende verplichting als bezitter van een motorvoertuig, valt eigenlijk wel weer mee: rond de vijf tientjes kost dat jaarlijks en hoe ouder hoe minder vaak het voertuig naar de APK hoeft. Maar de vrijstelling wegenbelasting voor 25+ voertuigen staat wat op losse schroeven. In een onbewaakt ogenblik heeft de Tweede Kamer ingestemd met het niet meer vrijstellen van voertuigen die na 1-1-2012 25 jaar ouder worden; het rekeningrijden zou er immers in 2012 aan komen en weinig rijden betekende dan ook weinig betalen. Ook zijn wel eens stemmen opgegaan om de vrijstelling niet bij 25, maar bij 30 jaar oud in te laten in gaan. Klap op de vuurpijl is wel het idee om, gezien de belabberde toestand van 's Rijks schatkist, de vrijstelling wegenbelasting voor oldtimers maar helemaal af te schaffen. Als dat ooit zou gebeuren zal dat leiden tot een enorm aanbod van te koop staande klassiekers, want het bezit van een zeker een collectie klassieke voertuigen wordt dan absoluut onbetaalbaar. Voertuigen hebben vanaf een bepaalde ouderdom altijd een gunstig tarief wegenbelasting gekend, eerst met de 60-dagen kaart en in 1994 gevolgd door de vrijstelling wegenbelasting voor 25+ voertuigen. Het zou onrechtvaardig zijn als klassiekers nu ineens het volle pond aan wegenbelasting moeten gaan betalen.

Tiplijst:

Transfers	Pelders	Drunen	0316-320390
Verchromen	Galviron	Vaassen	0578-571244
Accu,s/laders/bougies /engels	Bram	Zoetermeer	079-3239950
BMW /STEIB boxer	Eric Albers	's-Gravenzande	0174-417528
Solexrevisie	Heemskerk	Alphen ad rij	0172-424950
Lederwerk,bekleden	Palmen	Landgraaf	045-5318509
BMW mono R25/R27			070-3851662
Schilderen van biezen			0183-403170
Accu,s/uitlaten			024-6776682

Ik weet niet in hoeverre de tiplijst nog aktueel is, graag uw reactie als u verwijderd of geplaatst wil worden.



FEHAC
Rijksstraatweg 269-V
3956 CP Leersum
T 0343-46 99 55
F 0343-46 99 56
E secretariaat@fehac.nl
W www.fehac.nl

Leersum, 8 september 2010

Geacht club bestuur,

Op 17 augustus hebben wij u via een persbericht geïnformeerd over een door de RDW doorgevoerde maatregel ten aanzien van het invoeren van historische voertuigen zonder de originele registratiepapieren (de z.g. Deel I en II).
De FEHAC heeft bij de RDW fel geprotesteerd tegen deze onverwacht doorgevoerde maatregel. Zie ook bijgaand persbericht.

Om de RDW ervan te overtuigen hoe desastreus deze maatregel is voor vele oldtimer bezitters, die wellicht nog bezig zijn met de restauratie van hun ingevoerde voertuig, willen wij de situatie in kaart brengen.

Daarom hebben wij het vriendelijke verzoek aan u om via e-mail of publicatie in uw clubblad aan uw leden het volgende te vragen:

Als u één of meer voertuigen (van 25 jaar of ouder) geïmporteerd heeft zonder de officiële (originele) registratiepapieren en nog geen Nederlands kenteken bij het voertuig heeft, wilt u dan onderstaande vragen beantwoorden en retourneren aan de FEHAC.

- | | |
|---|---------------|
| 1. Wanneer hebt u het voertuig geïmporteerd. | Datum+jaartal |
| 2. Uit welk land is het voertuig afkomstig ? | Land:..... |
| 3. Wat is de taxatiewaarde van het voertuig | Bedrag:..... |
| 4. Wanneer bent u van plan een Nederlands kentekenbewijs bij de RDW aan te vragen ? | Datum+jaartal |
| 5. Bent u het voertuig aan het restaureren? | Ja / neen |
| Zo ja, dan graag de onderstaande vragen beantwoorden: | |
| 6. Voert u de restauratie zelf uit of laat u het door een specialist doen ? Zelf / Specialist | |
| 6. Hoeveel uren zijn al aan de restauratie besteed? | Maanden:..... |
| 7. Hoe lang denkt u nog nodig te hebben om het voertuig volledig te hebben gerestaureerd? | Maanden:..... |
| 8. Hoeveel geld heeft u al in de restauratie geïnvesteerd? | Bedrag:..... |
| 9. Hoeveel geld denkt u nog in het restauratieproject te moeten investeren ? | Bedrag:..... |

Opmerkingen:

(Heeft u meerdere voertuigen, dan graag per voertuig de vragen beantwoorden en aan de FEHAC doorgeven)

Bovenvermelde informatie zal strikt vertrouwelijk worden behandeld. Gelieve ook geen namen en/of adressen te noemen.

De antwoorden graag

- faxen naar de FEHAC, faxnummer 0343-469956 of
- mailen naar de FEHAC: secretariaat@fehac.nl

Wij danken u hartelijk voor uw medewerking.
Met vriendelijke groeten,

FEHAC

Tweewielers op benzine kennen we als onze broekzak.

In de jaren dertig was, en sinds heel kort is, elektra als energiebron weer in voor rijwielen met hulpmotor en bromscooters.

Ook diesel is bij een fabrikant van motorfietsen bekend.

Stoom was ook bekend, alleen wat onpraktisch in het gebruik.

Stoom blijft fascineren, stoomschepen en -walsen spreken tot de verbeelding net als modellen op wat kleinere schaal.

Stoom fascineert ook al heel lang de heer Geoff Hudspith, die sinds 1972 het idee had opgevat om een motorfiets met stoomtractie te construeren.

Hij moest eerst werktuigkunde gaan studeren, daarna het voertuig ontwerpen en het gereedschap zien te bemachtigen om het idee te verwezenlijken.

De belangrijkste beperking is de beschikbare ruimte. Alles is thuis in een huurflat van de gemeente gemaakt.

Het moeilijkste onderdeel was het ontwerp en het beproeven van de ketel.

De fiets bestond al, het is een Velosolex, bouwjaar plm 1950. Reden om voor dit frame te kiezen is mn de constructie van de voorvork. Daar kon het hele aggregaat gemakkelijk aan gebouwd worden.

In het jaar 2000, dus 28 jaar na het ontstaan van het idee om een stoomfiets te bouwen, was de stoomfiets gereed.

De kruissnelheid bedraagt 12 km/h, de topsnelheid 32 km/h. Voorwiel aandrijving dmv ketting en een Sturmey Archer

drieversnellingsnaaf.

Klimvermogen 1:7. Het uitlaatgeluid heeft wat weg van een heuse Solex, maar alleen wat zachter.

De maker heeft toestemming van de plaatselijke politie om in de directe omgeving te rijden, ondanks dat er geen

kenteken op zit. Het voertuig loopt niet op benzine of op diesel.

De plaatselijke politie knijpt een oogje dicht, "We beschouwen als een elektrische fiets, maar maak er alsjeblieft geen ongelukken mee".

Deze stoomfiets hebben mijn broer en ik op 14 augustus bewonderd bij het Stoomfestival in Singleton, West Sussex, Engeland.

Op het stoomfestival in Purmerend op 4 september aanstaande is deze stoomfiets opnieuw te bewonderen.

De uitvinder-maker van dit wonderlijke voertuig heeft inmiddels ook een grammofoon met stoomaandrijving gemaakt. Deze heeft een zeer constante draaisnelheid en heeft daardoor ook een sublieme geluidskwaliteit zo is mij verzekerd.



Michael van Asten

MIJN EERSTE MOTORFIETS.

Zonder wielen maar met een geldig kentekenbewijs, die mijn broer met de bakfiets zonder verlichting ophaalde voor fl. 10,--. Het gebeurde op een avond en het was van een zoon van een duivenvriend van vader en hij moest naar de Waaiersluis bij Gouda. Het was van mijn eigen spaargeld en de carrierwielen kwamen een jaar later bij een fietsenmaker vandaan voor fl. 5,--. De motor- en bromfietsinteresse van zoon Piet waren niet onopgemerkt gebleven, toen 12 jaar oud, heb ik me 3 jaar hiermee bezig gehouden. Het liep nog, maar was totaal verziekt.. Het is weer verkocht voor fl. 15,--, toen.

Er is hier al vaker over geschreven in div. clubbladen maar bij het alleraardigste clubbijeen-komstje in Gouda bij een andere sluis werd duidelijk van: toe Piet, doe iets voor het Eysink clubblad! Dat werkt altijd en na ruim 25 jaar van hobby schrijverij voor motorclubs en Het Motorrijwiel (begrijp nog niet dat er oldtimer liefhebbers zijn die niet hierop geabonneerd zijn, de nostalgie druipt er af) kostte het wel enige moeite met iets nieuws te komen. Ik probeer!

Op de beurs in Barneveld was een langwerpige beschadigd open carterdeel en daarop de rotte cylinder met kegelvormige klepveren van een Wanderer (Dl.) uit ca. 1920 te zien. Een 250 of 350cc z.k. en de cylinder, waarvan een aantal koelribben ontbraken, was met een vaste cylinderkop. Kortom, een gehavend zootje oude troep. Zeg maar: 30 of meer jaren onder een oud ijzerberg gelegen en nu weer opgegraven, die indruk wekte het op. Maar wat betekende het voor mij! Het was net een schilderij met dieptewerking, het had iets. Het carter was nu gegridstraald en de cylinder zwart geverfd. Ik zag het een jaar eerder al liggen en nu wordt er geld geboden. Waarom? Op de technische school, afdeling automobiel herstellen heb ik onder leiding van de strenge leraar aan de restauratie van zo'n motorfiets mogen helpen. Toen was ik 15 jaar, nu 65, en het bod van € 50,-- was te laag en is dit geen nostalgie bedrijven? Of beleven?

Zo lag eens op het rommelmarktje (maar 1x dat dit spul er lag) o.a. een Villiers 125cc, 3A blokje in een bestelbus, zodanig dat ik nog net de cylinderkop zag! Het waren een paar tientjes in ruil daarvoor en het ging achterop de fiets mee naar huis. Alleen was de versnellingsbak eraf gezaagd en de koppeling-deksels had ik al van de Eysink en Sparta racemannen Bert Bergman en Ton v.d. Valk gekregen. Van deze mensen en zeker ook de nestor van de 125cc racerij Frans Visbach zijn twee kruiwagens vol met oud motormateriaal voor kunstwerkjes binnengereden. Dank daarvoor en het zgn. marktvondstje, net niet vastgeroest, wel met spruitstukken en carburateur, maar géén vonken te toveren, helaas. En voor kleingeld is er wel eens een los 3 of 4 versnellingsbakje gezien, dat bijna wel of niet vastgeroest zit. Daarvoor mag je géén geld geven. Er wordt toch niet mee gereden en zo iets kopen en er achter plaatsen, nu, zover ga ik niet maar 't komt er dichtbij. Er is hier spul genoeg dat nostalgische gevoelens oproept naar een tijd, dat we nog sprankelend jong en fris waren. En er nog mee rijden. Motoren. Ja, net zo leuk, maar het wordt wel een stuk minder heftig. En het moet een beetje Eysinkachtig zijn wat er nog komen gaat. Dat allemaal uitgetikt door de redacteur van dit blad.

Kort Eysink verhaaltje.

Een Eysink met (J.L.O.) en telescoop vóór en plunjer achter. Die heb ik enkele malen op het trottoir zien staan in oud Gouda tijdens mijn lagere schooltijd. Dit tijdens het pakjes en tijdschriften bezorgen voor een boekhandel. En als ca. 13 jarig ventje schooierde ik vanwege geldgebrek, en kreeg het zomaar te leen mee, een ca. Gillet 130cc? 2t blokje met magneetontsteking dat niet wilde vonken. En later werd dit weer bezorgd bij de stomverbaasde oude man in Haastrecht; dat hij het weer terug zag; hij wist niet eens waar ik woonde en had ook niets aan het schoongemaakte en weer rond draaiende motorblokje uit 1932. Maar wat stond hier jarenlang in de schuur? Jawel, een Eysink met plunjervering achter en welhaast zeker was het dezelfde als die in Gouda. P.s. het Gillet motortje had de prijs van fl. 7,50.

Piet Kramer alias Motorpiet

Op 2 juli waren we als trotse ouders in Damascus, Syrië aanwezig bij de bruiloft van onze zoon Michiel en zijn bruid Rouba.

Daarbij wordt volgens lokaal gebruik de hele ouderlijke woning van de bruid versierd met bloemen, die vervolgens meereizen naar de kerk en het restaurant waar flink gefeest wordt tot de haan begint te kraaien.

Zelfs de fiets van de benedenbuurman mocht delen in de feestvreugde. Het betreft een Chinese fiets naar Engels model, voorzien van een ingenieus kinderzitje.



Dit plaatje wil ik onze lezers dan ook niet onthouden.

De motor is er weliswaar een dmv van biologische beenaandrijving.

Behalve eten en frisdrank bestaat de brandstof ook uit bier, arak en whisky.

Met vriendelijke groeten, Michael van Asten.

TE KOOP OLDTIMER CARAVAN:



Constructam Condor 4, bouwjaar 1967

Eerste model met "twee schoorstenen" in plaats van twee dakluiken.

Nette bekleding, luifel, reservewiel, complete inboedel jaren '60 w.o.

mooi campingservies, pannen, bestek, thermisch beveiligd gascomfoor,

ingebouwde gaskachel, extra gascomfoor met gaspatronen (ongebruikt),

220 volt/12 volt-installatie, luifelverlichting

3 ongebruikte strandstoelen uit oude voorraad, windscherm met houten stokken,

verchroomde caravanspiegels.

Lengte opbouw 3,25 M Lengte over alles 4,35 M

laadvermogen 250 kilogram Totaalgewicht inclusief lading minder dan 750 kilogram.

De caravan is in 2008 nog naar Frankrijk geweest. Prijs: 650 euro

Leuke complete oldtimer caravan met zeer veel extra's voor een redelijke prijs.

Maarten Verkleij de Hoeve 20 3471 DE Kamerik 06-21551767.

Met vriendelijke groet, Maarten

*Heeft u hem al
Nieuw Oud Maar Sterk T-shirts
in de kleur lichtgrijs.
met een full color opdruk zoals op het front
van het clubblad*



deze opdruk in full color hier ge-showd door Hans Bos

*in de maten S, M, L, XL, en XXL
te bestellen bij de penningmeester incl
verzenden, maak 13 euro over op giro
4404820 tnv Oud Maar Sterk te
Zwammerdam onder vermelding van lidnr en
maat*

Ook de bekende regenjacks zijn hier te bestellen.

Ook dit jaar weer de uitsmijter daarom op de laatste pagina zodat u dit als laatste op het netvlies heeft voor u het boekje sluit

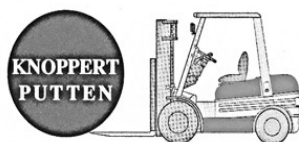
16 Oktober snertrit Putten

Wanneer?

Zaterdag 16 Oktober 2009

Waar?

Knoppert Heftrucks van Geenstraat 86 Putten



van Geenstraat 86
3882 BJ Putten
Telefoon 0341 35 17 56
Telefax 0341 36 06 25
www.knoppert-heftrucks.nl
E-mail: info@knoppert-heftrucks.nl

VERHUUR HEFTRUCKS

Officieel dealer van Toyota vorkheftrucks.

Ook dit jaar wordt de
snertrit weer
gesponsort door
Knoppert

Vanaf Amersfoort A28 afslag 9 richting Putten = N 798 net voor Putten bij
Autohandel POL rechtsaf richting Voorthuizen / Garderen (= v. Geenstraat)

Vanaf Zwolle A 28 afslag 12 richting Ermelo/ Putten = N 303

Net voor Putten bij Texaco / stoplichten rechtdoor rijden = N978 richting
Nijkerk blijven volgen, 2x rotonde oversteken dan 1^e weg links richting
Voorthuizen / Garderen dit is de "v. Geenstraat"

Bij rotonde rechtdoor en dan links het terrein van de Fa Knoppert oprijden.

Vanuit Voorthuizen N303 richting Putten bij 1^e rotonde in Putten linksaf, dit is de v. Geenstraat,
volgende rotonde oversteken en na 300 mtr vind je rechts
Knoppert Heftrucks.

Motoren en Bromfietsen

Inschrijven: Van 09.00 tot
10.30 uur

Starttijd: 10.45 uur

Informatie:

C. Koopman 0341-353502 of
06-20248468

tussen 19.00 uur en 22.00
uur

Beslist tijdig aanmelden
i.v.m.

bestelling van snert en
lunchpakketjes.

Dit jaar alleen voor leden

