

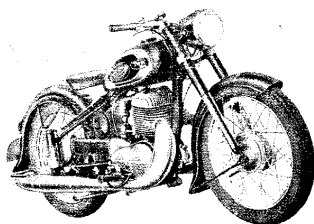


Jaargang 23

Welk jaar was dit?

SENSATIONELE PRIJSVERLAGING

TWN



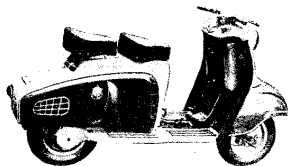
De „BOSS”, de ongeëvenaard mooie tweetakt-dubbelzuiger motorrijwielen

THANS

Model BDG 125 L	125 cc.	2-takt dubbelzuiger	f. 1395,—
Model Cornet	200 cc.	2-takt dubbelzuiger	f. 1695,—
Model BDG 250 L	250 cc.	2-takt dubbelzuiger	f. 1995,—
Model Boss	350 cc.	2-takt dubbelzuiger	f. 2295,—

Natuurlijk heeft ook U op de R.A.I. bewonderd die zelfzaam mooie TWN scooter, de

CONTESSA



Uitgerust met de vermaarde 200 cc. dubbelzuiger-tweetakt-motor; schommelarmvering met hydr. demping vóór; zweef-armvering achter; elektrische starter; 4 versnellingen met voetschakeling en automatische vrijstandsachkeling; benzine-tanks en accu's gemonteerd in de voorbepaling dus... een goede gewichtsverdeling met een daaraan gepaard gaande fantastische weg'ligging.

Prijs Fl. 2050.—

Gefillustreerde TWN-prospectus wordt U op aanvraag gaarne toegezonden

Importeurs:

HET MOTORPALEIS, Statenweg 184, ROTTERDAM, tel. 82950
v. de prov. N-Holland, Z-Holland, Utrecht, Zeeland.

GRON. MOTOR-IMPORT A. de BOER, W. Barentzstr. 1
GRONINGEN, tel. 29084

v. de prov. Friesland, Groningen, Drente, Overijssel.
FA. RIEMERSMA (R.A.M.O.), Gr. Berg 30, EINDHOVEN,
tel. 3014

v. de prov. Limburg, Noord-Brabant, Gelderland.

Inhoudsopgave	pag. 1
Wie wat waar in OMS	pag. 2
Van de voorzitter	pag. 3
Motorrijbewijs, toch weer geslaagd	pag. 4
vervolg	pag. 5
Fietsen verzamelbeurs Berlicum	pag. 6
OMS weekend in Duitsland	pag. 7
vervolg	pag. 8
In Beeld	pag. 9
Bromfietsen in Valkenswaard, verslag	pag. 10
vervolg	pag. 11
Aanvulling Motoren in Montfoort	pag. 12
vervolg	pag. 13
Follow-up systeem	pag. 14
vervolg	pag. 15
Brommer op Zee	pag. 16
vervolg	pag. 17
vervolg	pag. 18
Voor de ECHTE kerels	pag. 19
Gereedschap zelf maken, deel 1	pag. 20
vervolg	pag. 21
vervolg	pag. 22
Motor Piet vertelt	pag. 23
vervolg	pag. 24
FEHAC nieuws	pag. 25
Toer agenda	pag. 26
vervolg	pag. 27
Snuffelhoek	pag. 28

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr. 138 januari

13 december 2011

Bulletin Nr. 139 maart

14 februari 2012

Bulletin Nr. 140 mei

11 april 2012

Foto's gevraagd voor de website van Oud Maar Sterk.

Nu bijna alle ritten achter de rug zijn, is hier een vraag van de webmaster. Heeft u foto's die u wilt tonen via de website, stuur ze onverkleind naar de redactie met vermelding van het evenement en eventueel aanvullende informatie.



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 v.d. 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
Algemeen bestuurslid	Hans Bos	0341-559561	

Medewerkers:

Redactie Clubblad	Jan v.d. Poel	071-3313913	redactie@oudmaarsterk.nl
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 via: www.oudmaarsterk.nl

Redactie en Advertenties:

OMS redactie p.a. J. v.d. Poel, Brederolaan 6, 2371 HC Roelofarendsveen.

Ingezonden brieven en mededelingen worden alleen geplaatst als ze voorzien zijn van naam adres en eventueel lidnummer. De redactie is niet verantwoordelijk voor de juistheid van de inhoud van ingezonden en/ of overgenomen stukken. 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 2471 PK Zwammerdam e-mail

Ledenadministratie@oudmaarsterk.nl

Print en verspreiding:

Copy-it Nederland www.copyit.nl

Ontwerp omslag:

Eric Albers www.synthesys.nl

Contributie 2011 bij auto incasso	€ 20,00
Gezinsleden (ontvangen geen blad)	€ 5,00
eenmalige inschrijving	€ 3,00
Girorekening OMS	4404820



Van de Voorzitter

Beste veteraanvrienden,

Dit is alweer het laatste bulletin van 2011.

Zo overdenk je het voorwoord aan het begin van het toerseizoen zo moet ik melden dat het toerseizoen alweer bijna voorbij is. De tijd glijdt als fijn zand door je vingers. Hoe stijf je de vingers ook tegen elkaar houdt het sijpelt er als water doorheen.

We hebben weer een aantal grote gebeurtenissen achter de rug. Allereerst was daar Vehikel op de Vechtse banen. Ik noem Vehikel omdat ik daar ooit met een muziekstandaard met informatie materiaal erop ben begonnen om een clubje op te richten genaamd "Oud Maar Sterk". Het heeft dus een speciaal plekje in mijn hart. Ook Vehikel is ingehaald door de tijd. De Veemarkthallen moeten wijken voor de geldhonger van gemeente en projectontwikkelaars. Gelukkig is er nu (door de instortende woningmarkt) uitstel van executie en mag Frits nog een halfjaartje de markthallen gebruiken. De locatie in de Vechtse banen is best grappig maar inhoudelijk leek het meer op een gereedschapsbeurs dan op een oldtimerbeurs. Weinig oldtimers en veel lege plekken.

De tijd tikt door, de oude garde valt om en de jongeren Iphone en Ipad. Ze kennen het merk Norton wel maar dan alleen als computerprogramma. Ik had met Frits een afspraak voor een interview maar helaas moest hij op het afgesproken moment weg om een calamiteit bij de Veemarkthallen op te lossen. Dat interview hebben we dus nog tegoe. Ik ben benieuwd hoe hij tegen de toekomstige ontwikkelingen aankijkt.

Nee, dan was het Nationaal Veteraan Treffen weer van een heel ander kaliber. Dankzij het mooie weer misschien wel het drukst bezochte NVT ooit. DUIZENDEN klassieke voertuigen en hun liefhebbers bezochten het Exercitieveld in Woerden. Het terrein was zo vol dat vele hun brommers en motoren buiten het veld moesten parkeren. Wederom hulde voor alle medewerkers. Rietje Neuteboom, het is altijd weer een feest om door jou begroet te mogen worden op de jouw bekende wijze.

Tja, en dan onze eigen ritten. Als dit clubblad in de bus valt is de snertrit alweer gereden. Hans en Co zullen er ongetwijfeld weer een fraai spektakel van hebben gemaakt. De allerlaatste rit "Voor de echte kerels" wordt in Breda georganiseerd door Ronald Kalwei, voor motoren op 30 oktober a.s..

Ik wens iedereen een goed vervolg van 2011 en dank Nico, Ben, Peter, Hennie, Wim, Michael, Paul, Manuel, Arnold, Ep, Gerard, Arie, Stan, Frans, Gerard, Kees H., Kees K., Co, Hans en Ronald voor de organisatie van de ritten van dit toerseizoen.

Anton van der Wilt





In De Hooiberg Gevonden !?

Het motorrijbewijs

Allereerst mijn autorijbewijs gehaald. Dat ging vlot en gelijk daarna maar het motorrijbewijs.

Ik weet nog dat ik op 18 jarige leeftijd examen deed voor het motorrijbewijs. Dat was op een handgeschakelde 3-versnellings Vespa scooter.

De rijsschoolhouder vroeg me of ik op een handgeschakelde bromfiets reed. Ik kon dat gelukkig positief beantwoorden. Eén les was voldoende en dat kon een uur voor het examen plaatsvinden.

Na die les gelijk maar examen doen. Dat was in Gouda. De examiner vertelde mij dat hij achter me zou blijven rijden en dat ik op hem moest wachten in de Prins Hendrikstraat voor de woning nummer - zeg maar - 75. Nummer weet ik niet meer maar dat maakt niet uit.

Ik dat gedaan maar daar was ook een bushalte. Kreeg toen de discussie

dat ik niet bij een bushalte mocht parkeren. Hij had het zelf gezegd maar na een discussie was ik toch geslaagd.

Gelukkig ben ik later wel in de gelegenheid geweest om aan verdere rijopleidingen en zelfs voortgezette rijopleidingen voor de motor deel te nemen.

Vóór mijn rijbewijs had ik al een motorfiets(je), dat was een Honda 50cc. Kentekenplaat er af en toen een poosje als brom-fiets gebruikt.



Op een avond reed ik over het fietspad naar huis, natuurlijk volgas en wel 75 tot 80 km. Een politieauto kwam naast me rijden en de agent wees me naar de kant. Dat was ik niet van plan en doorscheuren maar. Verderop een fietstunnel onderdoor en de

politieauto moest even een andere weg kiezen. Ik weer teruggeden en bij een boer achter de hooiberg gedoken. Een kwartier liggen wachten en dan volgas naar huis. Gelukkig niet



gepakt en dat kon allemaal nog in het jaar 1965.

Met een motorrijbewijs moest er ook een motor komen. Dat was een Matchless 350. Liep niet verkeerd maar wel altijd olie lekken. De motor stond thuis in de bijkeuken en daar waren mijn ouders niet blij mee.

Weg dat ding. Toen een Vespa scooter, daarna 2 x een Heinkel. Dan een Jawa 350. Kon je ongeveer 20 km mee rijden en dan stopte hij ermee. Was iets met de bobine, die werd dan te heet en maakte vervolgens inwendig sluiting. Na afkoeling kon ik weer verder.

Ook nog een DKW RT 98, maar dat

was toch te licht. Toen weer een Jawa. Daarna veel Honda's. Eerst een nieuwe Honda dream 250cc gekocht. Die heb ik best een aantal jaren gehad. Ook nog een DKW RT 50 en nog heel wat andere fietsen, vooral Honda's.

Eén motor wil ik nog even noemen, de Suzuki 750 cc 2-takt 3-cilinder. Of was het een 500 cc. Ik weet het niet meer. Maar wat liep dat ding hard. Hij luste ook wel een slokje benzine. Ik geloof 1 op 6. Je had toen nog geen snelheidsbeperking en kon dus lekker doorrijden.

Ook heb ik jaren een Honda CB seven fifty gehad. Dat was echt een fijne motorfiets.



Nu heb ik alleen nog maar een Honda CB550 four van 1978 en een DKW RT50 van 1969,

Kees Wolswijk



Zondag 25 maart 2012

Antiek tot Custom Bike

- * Antieke fietsen
- * Klassieke fietsen
- * Fietsen met hulpmotor
- * Oude racefietsen
- * Militaire fietsen
- * Transportfietsen
- * Chopperfietsen
- * Bakfietsen
- * Fixies
- * Custom Bikes

Behalve de echte collectorsfietsen is er een uitgebreid aanbod van onderdelen, gebruikt en New Old Stock. Daarnaast een groot aanbod van Curiosa als trapauto's, foto's, boeken, posters etc.

Beurskosten:

Bezoekers: € 5,-.

Kinderen t/m 12 jr gratis

Deelnemer:

-Kraam 3 meter € 20,-

-Iedere extra kraam € 10,-

Per kraam één gratis introductie.

Iedere derde of meer introductie's per kraam € 4,-.

Banknummer: 65.53.28.440 ten name van Bikes To Remember te 's-Hertogenbosch.

Deelnemers aanmeldstrook. Verzenden aan:

Fietsen Verzamel Beurs, Hinthamereinde 54, 5211PN 's-Hertogenbosch.

Of mailen: deelnemer@fietsenverzamelbeurs.nl

GROTE FIETSEN VERZAMELBEURS IN BERLICUM

Eerste echte verzamelbeurs voor fietsen.

In Nederland, het land van de fietsen, is een verzamelbeurs voor fietsen helemaal op z'n plaats.

Op veilingssites als Marktplaats en Speurders wordt het aanbod alsmär groter als het gaat om transportfietsen, antieke fietsen, fixies, racefietsen en meer. Ook het aanbod aan aanverwante materialen als onderdelen, boeken, posters, transfers enz. neemt toe. De toenemende belangstelling voor het erfgoed en de zelfgebouwde specials zijn wellicht te verklaren. Er is een groep echte verzamelaars van originele oude fietsen. Daarnaast ontstaat er een steeds grotere groep jongeren tot 40 jaar die zich wil onderscheiden middels een bijzondere fiets met klassieke allures.



Ook foto's, posters en boeken horen bij een verzameling.



Amerikaanse fietsen, maar ook fixies, BMX en chopperfietsen van begin '70.

Locatie:

Manege de Schutskooi

Laar 6, 5258TJ Berlicum (Noord-Brabant)

Gratis parkeren, horeca aanwezig.

Informatie: 06-12228671

Naam deelnemer: _____ Aantal tafels: _____
 Adres: _____ Aantal deelnemers: _____
 Postcode: _____ Aard van uw aanbod: _____
 Woonplaats: _____
 Email adres: _____

Uiterlijk 1 week voor aanvang van de beurs ontvangt u een bevestiging van uw locatie op de beurs.



Gezellig weekend in Duitsland

OMS weekend 2011 in Zwillbrock.

Vrijdag 20 juli naar Zwillbrock gere-
den met ons mini campertje om het
Oud Maar Sterk kampeer weekend
met ritten in Duitsland bij te wonen.

Toen we aankwamen stonden Nico
met Ria, Manuel en Griet, Wim en
Nanette al op het veldje achter het
Mowenparadise hotel.

Lekker aan de borrel met wat
hotelgasten, Leo met Joke, Frans
Brand, Frans met Betsy.

Nadat de trafic was neergezet en de
luifel gespannen, aangeschoven voor
wat gezellige kletspraat.

Om zes uur hadden
Gert en zijn vrouw een
prima diner gemaakt dat
we met 16 mensen goed
hebben laten smaken.

Zoals gewoonlijk was
het teveel. s'Avonds met
zijn allen koffie ge-
dronken en daarna wat
sterkers, heel gezellig.

Zaterdagochtend met
zijn allen ontbeten en de brommers
klaar gezet voor een ritje. We werden
nog aangevuld door Gerrit uit
Zutphen, en Wim en Annie Polhout uit
Emmer-Compascuum.

Met 15 brommers vertrokken, zoals
gewoonlijk 2 Kreidlers, 3 Zundapps, 2
Honda's, Berini, DKW, 3 Eysinks, 2
Sparta's, 1 Yamaha. 14 mannen en 3
vrouwen.

Eerst naar Lieveelde waar we het

Crashmuseum bezochten, dit museum
wil eer bewijzen aan de vele
geallieerde vliegtuigbemanningen die
daar in de omgeving omkwamen op
hun missie naar het Ruhrgebied.

Eerst werd er een zeer onder-
houdende film vertoond waarin men-
sen uit de omgeving hun verhaal over
de oorlog vertelden.

Daarna koffie en een rondleiding
door de expositie. Zeer de moeite
waard.

Hierna via Winterswijk naar Aalten



waar we een lunchstop maakten.
Wegens drukte duurde die wat langer
dan gepland en ook het museum-
bezoek had wat langer geduurd. Dus
Manuel besloot de rit wat aan te
passen, bij het hotel zaten 4 vrouwen
die niet meereden te wachten.

Tijdens de lunch viel er wat regen,
maar we zaten niet op de brommers
dus bleven droog, bij deze regen is
het zaterdag gebleven.



Na nog wat omzwervingen in de omgeving terug via Meddo naar Zwilbrock, de 4 vrouwen hadden zich prima vermaakt.

gegeten, het was ook zo lekker.

s'Avonds weer gezellig met zijn allen naar de bar, die eigenlijk te klein was voor het aantal mensen, maar uitwijken naar de eetzaal was minder gezellig, dus we bleven in de bar.

Zondagmorgen druilerig weer, volgens de weerberichten zou dit de hele dag gaan duren en alleen maar erger worden. Jammer voor de 3 rijders die zich tijdens het ontbijt kwamen melden, wel dapper dat ze gekomen waren, maar ze hadden zich beter aan kunnen melden, dan hadden we ze af kunnen bellen, of ze hadden zelf even gebeld of het nog allemaal doorging.

Wij wilden de gezellige 2 dagen die we al gehad hadden niet laten verprutsen door een dag in de regen te gaan rijden dus besloot iedereen naar huis te gaan.

De meesten wilden toch al na de rit



Even sanitaire stop en opfrissen, waarna er op de camping even nagebabbelde werd met een verfrissing en een borrelhapje.

Om 6 uur weer aan tafel, nu met 13 mannen en 7 vrouwen, weer teveel

direct naar huis.

Manuel en Griet, bedankt dat ze het weer wilden organiseren, ook Nico en Ria bedankt, namens alle deelnemers.

Joop en Riet Kok



in beeld



De Kwakel rit



NVT Woerden



De Kwakel rit



NVT Woerden



De Kwakel rit



NVT Woerden



Koffieklots voor Bromfietsen te Valkenswaard

ritverslag 31 juli 2011

Nu heb ik een bromfiets, dus moet er ook een bromfietsrit worden mee gereden. De eerste mogelijkheid was de OMS rit in Valkenswaard van Geràrd Waterschoot.

Bij aankomst in Dommelen zaten er al een aantal bekende gezichten op het terras.

Héé Nico, jij ook hier? Dat zijn we niet gewend, Nico op een brommer, maar ja alles went!

Nadat Geràrd nog even de veer van de standaard van de Kreidler van Manuel had gerepareerd, vertrokken we stipt op tijd met een groep van 11 bromfietsen + 1 passagier.

In een gezapig tempo waar ik als fervent motorrijder toch wel even aan moest wennen, reden we via enkele mooie weggetjes al snel België binnen.

Via het jaagpad (Jachtweg) langs het Kanaal Neerpelt en vele bruggen en een tussenstop bij de sluis in Lozen verder zijn we beland bij een Belgische eettent.

De naam van de plaats en de tent ben ik even kwijt, maar het was een belevenis apart.

Het restaurantje was gevestigd in het oude gemeentehuis dat door samengaan met een andere gemeente overbodig is geworden.

Het geheel is echt mooi verbouwd

tot wat het nu is, hypermodern en rolstoel toegankelijk, maar de portretten van de laatste 3 burgemeesters hangen nog boven de trap.

Toen de dienstdoende stakker onze bestellingen kwam opnemen, vermeldde hij er al gelijk bij dat er geen spek was, dus ook geen spek-pannenkoeken of andere gerechten waar spek bij te pas kwam.

Ook de eieren waren schaars en mensen die een uitsmijter wilden moesten hem even uitleggen hoe dat gemaakt moest worden.

Je neemt (althans volgens Hans) 2 sneden brood, doe daar een plak ham of kaas op en daaroverheen de gebakken eieren, ook nog wat garnering erbij en de uitsmijter is klaar.

Dat heb ik met enige scepsis aan-gehoord en dus bestelde ik maar een Croque Monsieur, dat is een typisch Belgisch gerecht en staat eigenlijk gewoon voor een Tosti, maar dan anders.

Toen dan eindelijk de gerechten werden geserveerd bleken de uitsmijters geheel volgens de opdracht te zijn samengesteld.

Een dubbele boterham met voor zover ik kon zien niks ertussen, daarop een plakje ham en vervolgens 1 ei.

Et voila, bon appetit.

Manuel deed het anders, die be-



stelde spaghetti en tot zijn verbazing zat er ook nog een soort rode saus bij. Hierdoor leek het op Spaghetti Bolognese.

Helaas, hij had het nog niet half op of er was een vlieg zo brutaal om erover heen te lopen. Die vlieg mocht het verder helemaal opeten.

Ook Manuel had vandaag dus de buik niet echt vol.

Ook waren er mensen aan tafel die het al van te voren voorspelde, let op, ik ben de laatste die wat krijgt en zowaar hij was inderdaad de laatste en dat voor een pannenkoek plein met suiker @\$*#&#

Vervolgens werd de terugweg aanvaard. Na ca. 100 meter stopte de meerrijdende NSU Quickly ermee.

Hij startte wel goed, hij reed ermee weg en hij stopte, om vervolgens met geen gruwelijk geweld meer aan de gang te komen.

Alles geprobeerd, 8x de bougie vervangen, de benzinetoevoer gecontroleerd enz., maar de NSU gaf geen krimp.

Vonken deed hij ook, maar volgens alle geleerden die erbij stonden waren die vonken te zwak.

Omdat er geen bezemwagen of telefoonnummer beschikbaar was, hebben we nogal wat tijd verloren, aler werd besloten om die NSU bij dat leuke restaurantje achter te laten en de berijder als passagier op een andere brommer mee te laten rijden.

Vanwege het tijd verlies besloot Geràrd om de kortste weg terug te

nemen en daardoor kwamen we rond half vijf terug bij ons uitgangspunt.

Wel hebben we een mooi stuk van dit gebied hierdoor gemist, omdat deze korte weg bijna uitsluitend uit provinciale weg bestond.

Pas weer terug over de grens werd er weer toeristisch gereden en dat was echt de moeite waard.

Samenvattend moet ik zeggen dat ik het ondanks de tegenslag toch een erg mooie rit vond.

Het tempo was goed te volgen en mijn eerdere commentaar over onge disciplineerde brommer rijders trek ik hiermee in.

Geràrd, bedankt voor het organiseren van deze rit en alle moeite die jij hebt gedaan om er een succes van te maken.

IJs en weder dienende ben ik er volgend jaar ook weer bij.

Nico Middelkoop

Note;

Het volgende moet ik toch wel even kwijt en ik denk dat Grietje ervan zal genieten.

Manuel en Grietje waren al een paar dagen in de streek om Geràrd te assisteren bij het uitzetten van de rit.

Op een gegeven moment komen ze op een weg waar alleen ontheffing houders mogen rijden.

Meestal gaat dat goed, de politie heeft niet overal mensen op de weg, maar nu wel.



Gevolg; Manuel werd op de bon geslingerd, tot groot vermaak van Grietje want die vertelde dat hij op deze zelfde weg voor hetzelfde feit een bekeuring kreeg toen hij 16 jaar

was.

Nu is hij 60 en hij kreeg op dezelfde plek weer een bon (zelfde juut?) hij heeft kennelijk nog niks bij geleerd.



Motoren in Montfoort

Reactie/aanvulling op: Motoren in Montfoort

Geachte redactie,

Graag wil ik reageren op het ritverslag van de koffieklets in Montfoort in het Bulletin nummer 136 van september 2011.

Jan Steinfort met zijn vrouw en ik (Pim) kwamen rond 10:30 uur aan op onze BMW's, een witte R60/2 span en een zwarte R50/2.

Helaas was de uitspanning nog niet open, maar ach het is een koffieklets, dus lekker rondlopen, de aanwezige motoren bekijken en een beetje kletsen.

Na een door het bestuur aangeboden kopje koffie vertrokken wij om 11:30 uur maar ach het is zondag, we hebben geen haast en verder geen afspraken dus

Na een leuke rit over dijken, moest er worden getankt. Dat gaf voor de rokers onder ons de tijd om op een veilige plek een peukie te doen.

Na de lunch in Vianen werd er richting Oudewater gereden, waar Jan en ik nog een lekker kopje koffie en een soepje namen. Groot was mijn verbazing toen wij buiten kwamen en nog net de laatste rijder zagen wegrijden.

Dat wij niet als clubleden herkenbaar waren verbaasde mij. We reden toch al vanaf het begin mee???

Ik (Jan) ben overigens al heel lang lid van OudMaarSterk maar heb niet zo vaak meegereden. Het is dus best begrijpelijk dat men ons niet zo goed kende. Hoewel, we waren wel heel herkenbaar gekleed, alleen zaten we op het moment van vertrek waarschijnlijk nog in het eetcafé, aan onze soep.

Uiteindelijk hebben we de rit met zijn drieën vervolgd. En hebben verder wel zeer genoten van de rit en de gezellige contacten. Ik wil bij deze dan ook de organisatoren



complimenteren voor hun inzet. Fijn dat er toch altijd weer mensen zijn die hun nek uitsteken en de organisatie voor dit soort zaken op zich nemen. Jammer van de afloop dit keer, maar we rijden zeker nog een keer mee.

Een overweging voor de volgende keer: Het is een koffieklets dus geen haast, we hoeven niet op tijd op ons werk te zijn. Laat weten bij de pauze's hoe laat er ongeveer weer wordt gereden.

Geef van te voren aan dat er bij een eventuele splitsing van de groep, bijvoorbeeld door verkeerslichten, gewacht wordt tot de groep weer compleet is en geef als rijder/deelnemer aan, wanneer je er tussenuit gaat.

Tot een volgend evenement

Vriendelijke groet,
Pim Lindemans, lid 1089
Jan Steinfort, lid 316



BMW R60/2 uit 1969 met een Steib TR500 zijspan, eigenaar: Jan Steinfort



Follow-up systeem

Hoe werkt het Follow-up systeem.

Heel simpel.

- Er is een voorrijder en een achterrijder beide met een hesje aan. Achter de achterrijder rijdt dan de bezemwagen (als deze aanwezig is).
- Bij een wegverandering (kruising en/of splitsing) wijst de voorrijder aan waar er iemand gaat staan. Dit is dus de rijder direct achter de voorrijder, deze rijder gaat zodanig, in de rijrichting, staan dat hij goed zichtbaar is maar het ander verkeer niet hindert
- Zodra de achterrijder een teken geeft sluit de wachtende rijder zich achter aan bij de groep.
- De achterrijder heeft ook als taak om de bezemwagen in de gaten te houden.

Als men niet mee wil doen aan het Follow-up systeem is dit heel simpel, zorg dat u niet direct achter de voorrijder rijdt.

Dit systeem werkt vlekkeloos zelfs met groepen van meer dan 80 motorfietsen (praktijk ervaring).

Er zit echter 1 maar aan verbonden u moet blijven wachten tot de achterrijder een teken geeft.

Gaat u voor die tijd rijden omdat u bang bent dat u de groep kwijt raakt bedenk dan dat het gehele systeem in de war gegooid wordt.

Zeg nou eerlijk, hoe zou u het zelf vinden: u heeft pech en moet opgeladen worden en dan is de hele groep weg.

Als de voorrijder vindt dat de groep te ver uit elkaar valt kan er alsnog ergens op een veilige plek gestopt worden.

Het Follow-up systeem is geen uitvinding van mijzelf, maar wordt bij veel toertochten toegepast. Uiteraard werkt dit ook prima voor de bromfietsen. Ritten die ik zelf organiseer zijn altijd via het Follow-up systeem, uiteraard kan ik niet bepalen hoe andere het doen, en zal mij daar dus ook niet tegenaan bemoeien, maar neem het a.u.b. in overweging, want echt het rijdt een stuk rustiger en veiliger, zeker in het huidige drukke verkeer. Via het Follow-up systeem hebben we zonder problemen zelfs grote steden doorkruist.

Dit systeem werkt echt perfect juist bij grotere groepen. De voordelen zijn:

- Je raakt elkaar nooit kwijt.
- Het overige verkeer wordt niet gehinderd.
- Je hoeft niet door rode verkeerslichten te jagen.



- Er hoeft niet gestopt te worden door de voorrijder, op plaatsen waar het eigenlijk niet kan.
- Doordat het overige verkeer niet gehinderd wordt hebben we kans dat de overheid niet gaat zeuren over dit soort tochten.

Bedenk wel dat iets wat wij erg leuk vinden voor een ander knap vervelend kan zijn.

U heeft dit allemaal wel een keer meegemaakt.

Een verkeersdeelnemer die op zijn voorrang staat, of gewoon het geduld niet heeft om even te wachten. Hierdoor kunnen levensgevaarlijke situaties ontstaan.

Als laatste punt nog even het volgende:

Als u een rit en/of koffieklets wilt organiseren geef dit dan a.u.b. zo snel mogelijk door aan de toercommissie, zodat de toeragenda voor dit seizoen weer lekker gevuld kan worden.

Uw (toenmalige voorzitter, februari 2006) Henk Scholten.

Bovenstaand artikel vond ik in het Bulletin van bijna 6 jaar geleden en daar ik dit jaar wat vaker aan een rit deelnam, ging ik me toch afvragen of ik het wel begreep. En de reactie/aanvulling op Motoren in Montfoort, bracht me op het idee om het hier te plaatsen.

De laatste alinea mag natuurlijk gelezen worden voor het komend seizoen 2012.

Redactie,
Jan van der Poel

FOLLOW-UP
FOLLOW-UP



Brommer op Zee

Een korte film

Vast wel eens gehoord van een filmpje gemaakt door de studenten van de HKU, b.v. bij het TV kennisspel "2 voor 12" of "per seconde wijzer".

Een van die studenten zocht en vond de vereniging "Oud Maar Sterk" via het internet en richtte een vraag aan de voorzitter. Daarop zette deze de oproep via e-mail binnen de vereniging uit met het verzoek of iemand een klassieke bromfiets ter beschikking wilde stellen.

De afstudeerfilm "Brommer op zee" speelt zich af begin jaren tachtig en is gebaseerd op het gelijknamige verhaal van J.M.A. Biesheuvel. In februari was het script en concept rond en werd begonnen met de voorbereiding voor de opnamen in april.



Omdat in de oproep o.a. een Puch was afgebeeld, kwam bij mij het idee op om mijn bromfiets daarvoor te

laten gebruiken. Eerst een foto sturen om te zien of die wel geschikt zou zijn, dat was dik in orde.

Daarna volgde een afspraak om een geschikte filmdatum vast te kunnen stellen, dat werd uiteindelijk 12 mei.

De bedoeling was om de brommer voor een groen scherm te zetten met de acteur erop. De brommer hoefde niet echt te rijden, dit werd namelijk opgelost met de computer.

Met een bijzonder werkstuk zou een spoor getrokken worden in het water wat ook op film werd vastgelegd.

Door digitaal te manipuleren zou het lijken alsof de brommer over het water rijdt.

De dag dat het moest gebeuren kwam eraan en wij gingen eerst nog wat boodschappen doen. We draaiden terug de parkeerplaats weer op en het was zonnig weer met heel veel wind. En daar zaten al drie jonge lieden met rugzak, op de rand van het trottoir, voor ons geen bekenden uit het dorp.

We sjouwden de boodschappen naar binnen en kort daarna ging de voordeurbel en ja hoor, die drie jongelui. Het bleken de acteur, een technische man en de fotografe te zijn, even later kwamen de cameraman en de regisseur erbij.

Eerst even voorstellen onder een bakje koffie en dan maar eens kijken hoe die brommer er in het echt uitziet. Naar mijn schuurtje in de



achtertuin, deur open en voila naar buiten en in de zon met die Puch. Ja, schitterend dat wel, maar de cameraman zag direct problemen met al dat chroom. Filmen is het punt niet, maar de nabewerking wel, door het chroom word het groene doek overall weerspiegeld in de bromfiets en als dan later het groen vervangen moet worden door een ander beeld, krijg je rare plekken in het bromfietsbeeld.

Maar als Oud-Maar-Sterker laat je natuurlijk ook graag even je andere bromfietsen zien en daarbij is er eentje die veel minder chroom draagt en wat er aanzit is niet echt glanzend.

Zo kwam de Kreidler Florett in beeld en hiervan werden ze helemaal lyrisch. Snel de Puch de schuur in en de Kreidler werd het. De acteur wilde er graag even echt op rijden als dat mocht, dat kon gebeuren na een korte instructie (die jonge gasten zijn geen schakelbrommer gewend).

Daarna begonnen ze met het opstellen van het groene scherm, een aardige klus met die harde wind. Verder kwam er nog een groen doek op de straat en daarvoor kon ik wat straatstenen uit mijn voorraad in de tuin gebruiken voor het verankeren.

Nu kon de bromfiets opgesteld worden en de acteur nam plaats op de buddyzit. Vervolgens stelde de

cameraman zijn apparatuur op en werd deze aangesloten met de opname computer. Die deed het niet direct maar na wat kabel wisselingen kwam er schot in het gebeuren.

Nadat de eerste opnamen gemaakt waren, volgde een controle om te zien of het bruikbaar zou kunnen zijn!

Toen nog maar eens over doen, het doek zat niet goed, of de zon was net te fel, graag een wolk voor de duur van een Take. Jeetje, en weer een



keer over maar dan nu met een jerrycan achterop de bromfiets, dat waren ze even vergeten.

Na deze sessie werd een andere lokatie opgezocht om het spoor in het water te maken en op te nemen.



Na deze sessie werd een andere lokatie opgezocht om het spoor in het water te maken en op te nemen. Hiervoor kwamen we aan de rand van het Braassemmermeer terecht, aan de Galgekade. Wel frappant, want de constructie hiervoor deed aan een galg denken waardoor een touw getrokken werd met hieraan een half verzwaard gedeelte dat het spoor moest vormen. Net even eerder voer er een bootje langs dat een prachtig spoor trok, maar ja, dan moet wel je camera e.d. al opgesteld hebben staan. Er werd nog stil gehoopt dat het bootje nog een keer langs zou komen, maar mooi niet dus. De regisseur vond dat niet erg omdat hij het toch zo niet bedacht had.

Daarna verkastte we naar nog een ander plekje, er moesten nu opnamen met de bromfiets gemaakt worden, passend in het zojuist daarvoor gemaakte waterspoor.

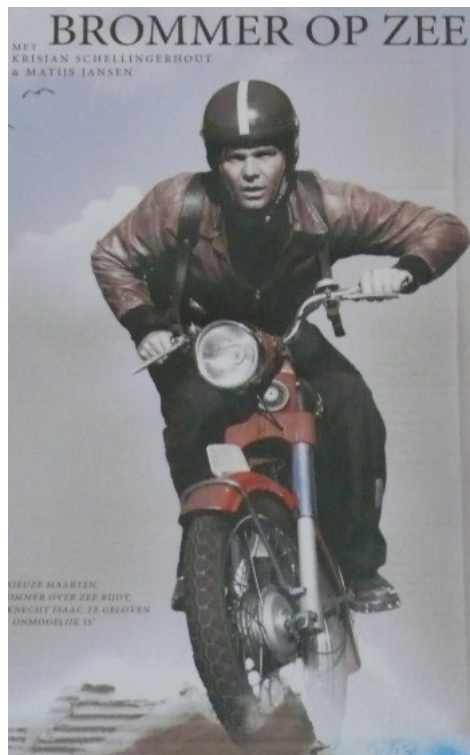
Dit gebeurde in de achtertuin van kennissen van de acteur, die toevallig ontdekte dat ze daar vlakbij wonen.

En zo werd het tegen zessen 's avonds. Een vraag aan de regisseur maakte duidelijk dat ze zo ongeveer wel genoeg materiaal hadden om uit te werken. De film in totaal zou ongeveer 7 à 8 minuten gaan duren.

Mijn vrouw en ik werden bedankt voor de gastvrijheid met de daarbij aangeboden hulp en t.z.t. konden we een dvd verwachten.

Tegen eind augustus kregen we een uitnodiging om de première van de film bij te wonen. We gingen er heen en buiten viel er een heus buitje, goed voor de film dachten we zo.

Het was op zondag 18 september in Studio K in Amsterdam. Naast "Brommer op Zee" gingen ook, "De Rode Schoentjes", een verfilming van



het gelijknamige sprookje en "Vals Plat" een film over een leven na de topsport, in première. "Brommer op Zee" en "Vals Plat" waren ook te zien op het Nederlands Film Festival.

Alle drie de korte films hebben we gezien en je staat zodoende aan de wieg van nieuw talent, toch wel leuk om zoiets mee te maken.

Van Diede van Vree, de regisseur, ontvingen we de dvd en een mooie poster van de film.

Jan van der Poel



Voor de echte heren, Klei en Zand

- Wanneer: Zondag 30 oktober 2011.
- Waar: Sprundelsebaan 111, Breda.
- Route: Vanaf de A16 afslag A58, Roosendaal. Gelijk weer van de weg af richting Breda. Na 200 m bij de stoplichten rechts (links is de P&R plaats). Dan gelijk weer links. Daarna moet je bij het afgesloten viaduct rechts de Sprundelsebaan op. De weg volgen. Na ongeveer 1,5 km krijg je rechts een weg. De Liesstraat. Links is de Sprundelsebaan 111.
- Voor wie: Motoren.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 10:00 uur en vertrek om 11:00 uur.
- Ritomschrijving: De rit gaat over het westen van Brabant. Voor een flink gedeelte daar waar de watersnood in '53 de zaak heeft blank gezet. Na de middag gaan wij over het zand. Daar, voor een flink deel tussen de bomen, is het goed toeven.
- Informatie: Kortom het wordt weer een ouderwetse dag.
Ronald Kalwij, telefoon 076-5650409 of 06-20301192
Bellen op de normale tijden
- En graag even laten weten dat je komt.

Eens, toen de boten nog van hout waren en de mannen staal, toen werden onze motoren gebouwd. Weer of geen weer, wij gingen er op los. Zelf kan ik mij nog goed herinneren hoe ik 's morgens met mijn Puch 250 SG over de beijzelde dijk reed en er steeds voor moest zorgen dat het achterwiel niet het voorwiel ging inhalen. Of hoe de sneeuw centimeters dik op je buik lag als je thuis kwam. Maar ook wind en regen moesten het afleggen tegen onze kracht. In het boekje van Shell dat ik heb staat beschreven hoe je de motor moet starten als de temperatuur onder de -20 is. En wij weten het nog, extra vlotteren zodat de benzine overal uitkomt, flink doortrappen om de olie wat los te maken en dan brrrrmm.

Dat waren nog eens tijden. Helaas komen die niet terug. De kans op wind en regen is er, maar sneeuw en ijzel verwacht ik helaas niet. Toch hoop ik dat de bikkels komen, ondanks dat het wat slapjes is.

PS. Het zou mij niet verbazen als er meer vrouwen dan mannen komen.



Zelf maken van gereedschap

koppelingsplaten en pistonpen hulpje

In het laatst uitgekomen blad "het Motorrijwiel" stond een leuk verhaal over het maken van gereedschap. Het gaf bij mij gelijk een herkenning van mijn eigen gemaakte gereedschap.

Waarom zou je het zelf maken? Als je het niet kan kopen of het is te duur. Of te duur omdat je het maar een enkele keer gebruikt. Een aantal dingen is nu wel te koop maar mijn gereedschap heb ik wel ongeveer 30 jaar geleden gemaakt. Toen was er minder te koop op beurzen.

Bij het monteren van koppelingsplaten moet je soms wel 4 handen hebben. Gelukkig heb ik die niet maar dan moet je een andere weg zoeken. Soms is het

lastig om de koppelingsplaten te monteren vanwege de veerdruk. Je moet de platen vast houden, soms ook een drukplaatje, vervolgens de veerhoedjes en ook de veren. Dan ook nog de moertjes er op draaien.

Kan makkelijker met een eenvoudig hulpstuk. Gewoon van hechthout met een dikte van 12 mm. Dus voor een ieder te maken. Dit is een mal voor een motorblok van een Berini M21. Uiteraard is dat te maken voor elk ander motorblok.

De omtrek van een carterpakking een ook de carterboutgaatjes overgenomen op een plaatje hechthout. Met een decoupeerzaag uitgezaagd maar wel een centimeter groter en vervolgens de gaatjes in het hout geboord voor de carterboutjes. Een rond gat in het midden als uitsparing voor de montage van de moertjes.

Daarna een ring uitgezaagd, deze ter grootte van de koppelingsplaat.





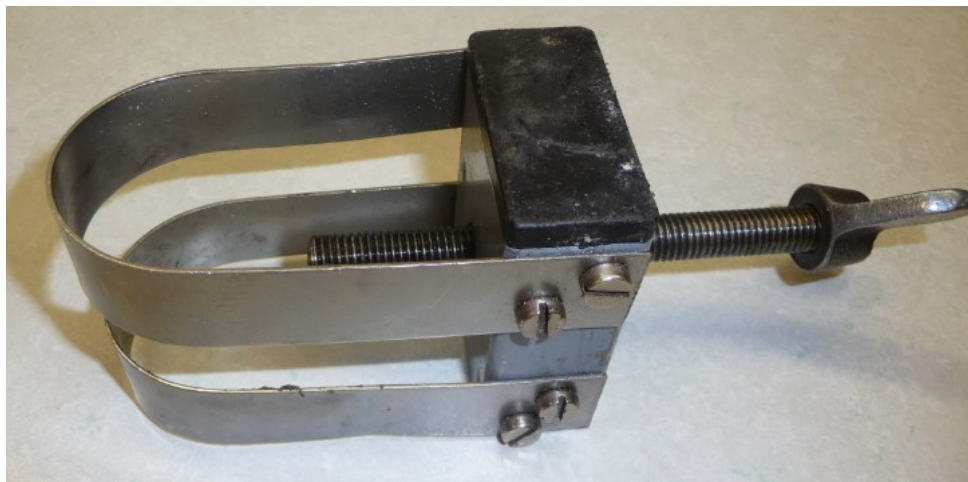
Bij het monteren van de koppeling leg je de kleine ring op de drukplaat, dan de grote ring erop en vervolgens met de boutjes aantrekken. De boutjes worden geschroefd in het carter. Dus niet in het carter extra gaten boren maar gebruik maken van de bestaande.



Door het aandraaien worden de drukplaat en koppelingsplaten ingedrukt en zo is het makkelijk om de veerhoedjes en veren te plaatsen en de moertjes erop te draaien.

Bij het **verwijderen van een pistonpen of zuigerpen** heb je ook weer handen tekort. Een hand voor het vasthouden van de zuiger, de andere hand voor een passend pijpje en dan eigenlijk nog een hand om voorzichtig op het pijpje te slaan om de pistonpen er uit te tikken.

Je moet ook nog een keer oppassen dat je de drijfstang niet krom slaat.





Dan is een pistonpenuitdrukker – weet ik veel hoe je een dergelijk ding moet noemen – wel erg makkelijk. Dus zelf een maken. Wat heb je dan nodig? Een stukje ijzeren koker van 40 mm bij 20 mm en 60 mm lang, 120 mm draadeind M10, een moer en een vleugelmoer M10, 8 boutjes M5 van 10 mm lengte en 2 ijzeren strippen van 20 mm breed en 1 mm dik. Lengte ongeveer 22 cm.

In het midden van de koker boor je een gat van 11 mm. Aan één kant las je daar de M10 moer op. Op het stukje draadeind las je de vleugelmoer. Verf of spuit de koker met een kleurtje.

In de strippen boor je aan elk uiteinde 2 gaten van 5,2 mm. De strippen leg je op de smalle kant van de koker en dan de gaatjes aftekenen. Wil je tappen dan $5\text{ mm} \times 0,8 = 4\text{ mm}$ boren. Tap daar schroefdraad M5 in. Anders grotere gaatjes boren en moertjes gebruiken.

Buig de strippen, neem daarvoor een stukje pijp met een diameter gelijk aan die van de zuiger of anders een oude zuiger. Bevestig dan de strippen aan de koker. Voor de strippen heb ik RVS genomen, dus het is niet nodig om dit nog een keer te behandelen.

Alles wel netjes afbramen. Draai dan het draadeind in de moer van de koker en de pistonpenuitdrukker is klaar voor gebruik. Wil je het netjes afmaken dan de beide uiteinden van de koker voorzien van een kunststof dop. Vind je het teveel werk voor een exemplaar, dan heb ik een tip voor je. Maak er dan meerdere en geef ze aan je vrienden. Zij zijn er echt blij mee.

Ik denk dat veel leden van OMS ook dit soort gereedschap hebben gemaakt. Schrijf er een verhaaltje over en deel je creativiteit met andere leden.



Met groeten,
Kees Wolwijk.



Vervolg Demorace belevenissen

Pinksteren 2007 en het laatste meisje.

Dat was weer eens een ouderwets weekend met een vleugje benzine-damp en om te beginnen, een indoor kart festijn op de vrijdagavond, hiervoor met 11 deelnemers van de zaak.

En je kent de deskundigheid van de medestrijders niet en leuk dat het was! Een toppertje zagezegd met tal van gele vlag toestanden en enkele keren werd bij mijn kart (die met het vierkante voorbandje, bij geringe snelheid klapte het stuurtje in mijn handen), zelfs op afstand de elektronica uitgeschakeld bleek na afloop.

Ik schreeuwde van "een pareltje in de bougie" en niemand luisterde, we reden als gekken zei de organisatie (loodvrije benzine). Iemand had gezegd, hij is motorcoureur geweest en je wordt extra in de gaten gehouden.

Vier- en tweewiel sporters hebben weinig met elkaar. Een ander stapte in het verkeerde wagentje en denkt nog steeds dat ie vierde is geworden. Daarbij was ik echt de snelste niet, wel met hetzelfde aantal ronden gefinisht en de dag hierna als vlagger bij de motorcross in Gouda MCC Holland een begrip in de regio.

En op 1^e Pinksterdag avond werd ik opgehaald door een motorvriend met een vrachtwagentje en caravan om naar Tubbergen te gaan. HMV demo races daar voor de 5^e keer. Hij reed solo en zal als goede bakkenist fungeren. Daar om ongeveer 23:30

uur aangekomen en het was zelfs nog aangenaam weer. En gitaarmuziek en zang en leuke dames met bier en kaarslicht.

Blijf je thuis dan beleef je dit niet. Dankzij onze goede vrouwen mogen we af en toe er op uit als we ons gedragen.

Dat deden we(ik) niet in Rockanje en we kwamen op z'n kop met het zijspan over het hek en de stropakken aan de andere zijde terecht en ik zat klem daaronder. Auw, dat deed veel pijn. En hierna de hele nacht van regenval weer voor het eerst de baan op om een rustige training te doen in de regen en verkenning. Ik wist nog niets van het bochtenrijke fraaie circuit. Vroeger deed ik altijd met auto of geleende bromfiets al enkele verkenningsronden, nu niet meer.

En regen? Met het zijspan geeft dat niet als je rechtop blijft zitten, rustig en beheerst dan wordt het een krampachtige langzaam voortgaan met resultaat? Het gaat niet meer, weg flair en plezier en even dacht ik, stoppen met die zooi, zo halen we het eind van het demo seizoen niet eens. Maar toen kwam de eerste natte demo.

Ondanks mijn bekendmaking van, we gaan altijd achteraan staan, pakten we de pole position en reden een wereld race. De tweede start zelfs één rondje als eerste doorgekomen en



nu op een droge baan met veel publiek erbij.

Jongens, dat was kicken, wat waren we blij! Mijn racevriend reed zelfs de training en Demo's uit met zijn oude Eijsink. Dit was dank zij de inspanningen van Frans Vos. Van de ongeveer 25 starters had hij er nog een 9 tal achter zich, er zit dus progressie in.



Het kart spektakel was geweldig, de cross goed en deze demoraces weer het allerbeste. De laatste is de beste en ligt vers in het geheugen. Zo ook een aardig meisje op zaterdagavond bij kaarslicht en bij het afscheid uit het Twente land waren er weer dames met het kenmerkende streektaaltje die lachten en spraken

ons toe en dan zijn dit weer de leukste dingen om aan te denken bij het naar huis rijden.

Tubbergen, je was geweldig en 41 jaar geleden was ik al hier om te kijken naar de races. En nu was ik er met een BSA zijspancombi waarmee we voor het eerst in 1987 naar het circuit van Zandvoort gingen. Al was ik zijspancrosser geweest en wegcoureur, een beetje angst of onzekerheid bracht het toen wel met zich mee.

Zo ook nu, na een harde val of klap die je beleeft en veel grote blauwe plekken op arm en been, dat loopt slecht. Zo heb ik 's nachts last van een z.g. R.S.I. Arm (weet een beetje wat het is en het komt door overmatige overbelasting jaren lang). Dat is bij anderen ook, maar ik ben erg linkshandig en die pijn was verdwenen hoor. De andere arm werd wel zo dik als een dijbeen, ongeveer. Dat deed meer zeer en mijn rugpijn was ook over!

Het leek wel een wonderbaarlijke genezing en ik kreeg er iets voor terug. Het linkerbeen deed zoveel pijn, dat het lopen strompelen werd.



De ene pijn verdringt de andere, maar géén hartzeer, dat is weer iets anders.

Twee weken duurde het ongerief en na Pinksteren 2007 werd alles weer normaal, de Rockanje val is verwerkt en het laatste evenement is vaak het leukste. Misschien tot volgend jaar en dan weer naar het

Twente land en om de 6 – 7 jaar kletter ik wel ergens tegen de keien, ach, met die hoeveelheid aan motoruitstapjes dan ben ik al bijna 70 jaar! Nou, ja, tot slot heb ik liever een gekneusde arm dan een gebroken krukas.

Motor Piet.

FEHAC Nieuws

Maandagochtend 10 oktober op Vliegveld Valkenburg

N.a.v. de aankondiging in het vorige Bulletin, even een kijkje genomen en dat was de moeite waard. Mooi waardevol klassiek materiaal, hier enkele opnamen.





Toer - en Evenementenkalender 2012

<i>Wanneer</i>	<i>Wat</i>	<i>Waar</i>	<i>Wie*</i>	<i>Info bij</i>	<i>Telefoon</i>	<i>Info in</i>
03-03-12	AlgemeneLeden vergadering	Vianen	Allen	Komt in het bulletin		
09-04-12	Paasrit		M B	Nico Middelkoop Ben Teuben	06-22036358 0299-641105	Nr
05-05-12	Bevrijdingsrit	Achterhoek	M+B	Nico Middelkoop Wim Oosterbroek	06-22036358	Nr
27-05-12	Pinksterrit		B M			Nr
	NationaalVete- raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren		Nr
	Snertrit		B M			Nr

In de wintertijd is het bij OMS komkommertijd.

Vanaf eind oktober zijn er tot aan de algemene ledenvergadering geen activiteiten meer.

Wij beraden ons nog over het organiseren van middagen of avonden van technische of toeristische aard. Heeft iemand een voorstel? Dan graag melden bij een van de bestuursleden.

Bovenstaand is een aanzetje voor de toerkalender van 2012. De genoemde ritten gaan zeker door, locatie en organisatie volgen z.s.m.

Begin november gaan de uitnodigingen voor het uitzetten van een rit in 2012 de deur uit. Deze uitnodigingen gaan naar de mensen die al eens eerder een rit hebben uitgezet en naar diegenen die hebben aangegeven dat ze dat ook wel eens willen.

Als u dat ook wel eens zou willen doen, aarzel dan niet en geef het door aan de Toercoördinator, u wordt dan waar nodig begeleid. Alle overige datums in de kalender staan nog open.

Dit jaar hebben we enkele mooie nieuwe ritten kunnen rijden, waarbij verfrissende ideeën naar boven zijn gekomen. Ik hoop dat dit vuurtje bij de betreffende uitzetters blijft branden (hebben we weer gebakken eieren!)

Al sinds enkele jaren vinden de toerritten steeds weer plaats vanaf dezelfde locaties en worden ze ook georganiseerd door dezelfde mensen. Deze mensen zullen ook nu weer worden benaderd met het verzoek de rit weer te organiseren.

Is er iemand die daar eens op in wil springen, dan hoor ik dat graag.

Nico Middelkoop



Toer - en Evenementenkalender 2012

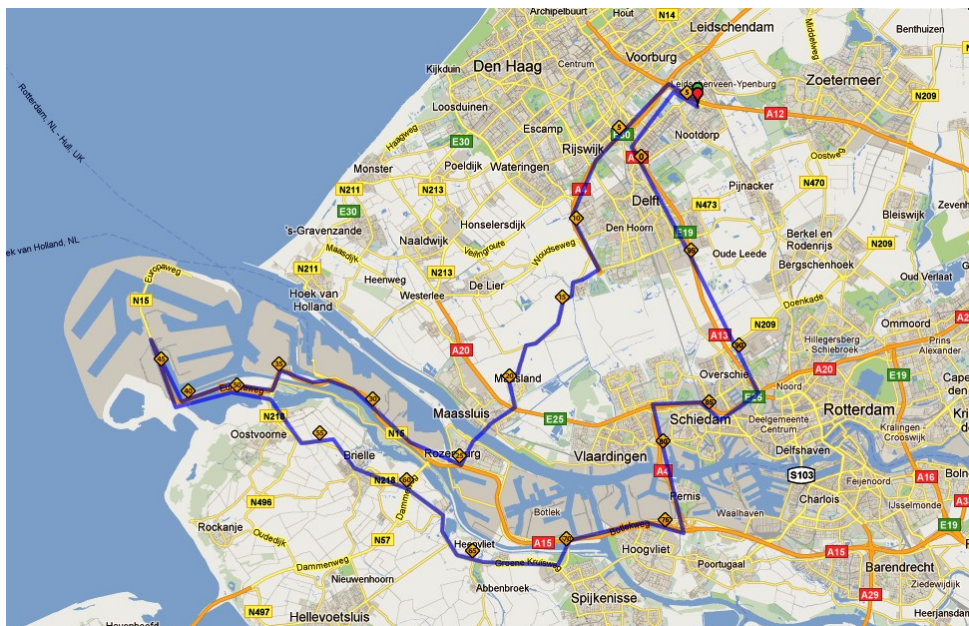
Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
<i>Andere Evenementen</i>						
11-02-12 12-02-12	Moto Retro	Wieze België	Allen	Bema bvba	+32(0)2381 0887	*1
15-04-12	Nationale 2t dag	Moergestel	Allen	Door Hoskens	013-5282784	Nr
12-08-12	AA- Beeckrit	Beek-Bree België				
15-09-12	Oldtimerdag	Appelscha	Allen	Reymond Bronts	0516-432300	*2

* M=Rit voor Motoren; B=Rit voor Bromfietsen; M+B= Rit voor Motoren en Bromfietsen

*1 www.motoretrowieze.be

*2 info@bomba.nl

Om een route uit te zetten bestaan er vele hulpmiddelen en met de hulp van ervaren rijders zijn de mogelijkheden onbeperkt om te variëren. Zorg dat Nico het druk krijgt met het uitleggen van hoe en wat.





Snuffelhoek

Te koop aangeboden:

Wie wil er iets kwijt uit zijn schuurtje?

Bied het hier aan.

Gevraagd of gezocht:

U hoeft niet altijd naar een beurs te gaan om iets te zoeken, voor de gezelligheid kan dat prima.

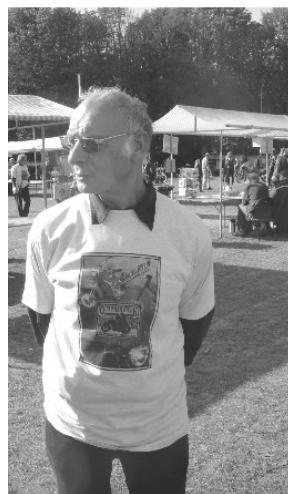
Voor vragen aan de veteraan bezitter is dit een goede plek.



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 bulletin in de maten: S, M, L,
XL, en XXL*

Te bestellen bij de penning-
meester inclusief verzenden
maak 13 euro over op
giro 4404820 tnv OMS
te Zwammerdam onder
vermelding van lidnr en maat.



**WIE HEEFT ER GOEDE ADVIEZEN OM JE
VOERTUIG GOED DE WINTER DOOR TE LATEN
KOMEN, STUUR ZE NAAR DE REDACTIE, LEES
HET IN DE VOLGENDE UITGAVE.**

**MM
MAILBOX LOOPT NOG NIET OVER ...**