



Jaargang 23

Website-links,



een keuze uit de bestaande.

Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Toeroverzicht 2011	pag.4
vervolg	pag.5
vervolg	pag.6
Verzamelbeurs in Berlicum	pag.7
Duitslandrit en Pinksterrit	pag.8
Website nieuws	pag.9
vervolg	pag.10
Wat kost ie ?	pag.11
Van HMW naar HONDA,	pag.12
ofwel, mijn brommers deel 1	pag.13
vervolg	pag.14
vervolg	pag.15
Geplaatst in 2011	pag.16
vervolg	pag.17
Gereedschap zelf maken, deel 2	pag.18
vervolg	pag.19
vervolg	pag.20
Kreidler Florett	pag.21
vervolg	pag.22
Ritverslag Snertrit in Putten	pag.23
Motor Piet vertelt	pag.24
vervolg	pag.25
FEHAC nieuws	pag.26
Toer agenda	pag.27
vervolg	pag.28
Snuffelhoek	pag.28

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.139 maart	7 februari 2012
Bulletin Nr.140 mei	11 april 2012
Bulletin Nr.141 juli	12 juni 2012

De redactie wenst alle lezers veel genoegen bij het kennisnemen van de inhoud in 2012, met de bedoeling, vele kilometers genietend door te brengen op de twee- of driewielers. Tot ziens tijdens ritten en/ of evenementen,
Gepke Oosterbroek en Jan van der Poel



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 Jan v.d. Poel		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/ lidmaatschap:

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

Druk en verspreiding:

Drukkerij Bakker & zn. Bv www.drukkerij-bakker.nl

Ontwerp omslag:

Eric Albers www.synthesys.nl

Contributie 2012 bij auto incasso € 20,00

Gezinsleden (ontvangen geen blad) € 5,00

eenmalige inschrijving € 3,00

Girorekening OMS 4404820

(Bij machtiging voor automatische incasso, is geen inschrijfgeld verschuldigd).



Van de Voorzitter

Beste veteraanvrienden,

Ik schrijf dit voorwoord op de regenachtige avond van 15 december 2011. Morgen is er weer een Vehikel in de Veemarkthallen te Utrecht. In de vorige bulletins heb ik al eerder geschreven over Frits de Graaf en Vehikel. Voor mij is Vehikel altijd een graadmeter van het wel en wee van het oldtimergebeuren. Ik ben benieuwd hoe deze beurs zal zijn. Wederom een uitgebreide gereedschapsbeurs met spul uit Polen of komt er weer iets terug van de glamour van weleer.

Ach, wat maakt het uit. Weer een heerlijk broodje bal eten of een stevige erwtensoep. En er zijn altijd wel oude bekenden voor een praatje over al dat fraais van onze hobby.

Het bestuur van OMS heeft inmiddels weer als vanouds vergaderd bij onze gastheer Michael.

De toerkalender voor 2012 begint al weer stevig vorm te krijgen en eigenlijk zijn we weer helemaal klaar voor het nieuwe toerseizoen. Ook de datum van de ledenvergadering/ traditionele bingo met fraaie prijzen is weer ingepland. In het volgende bulletin meer nieuws hierover.

Wel, nu is het zaak om de kilootjes olieballen en hapjes er weer af te trainen. Met een slank lijf op onze motor en brommer kunnen wij ook een bijdrage leveren aan de vermindering van de CO₂ uitstoot. Zo doet ook OMS in 2012 veel goeds voor een duurzame samenleving.

BESTUUR WENST ALLE LEDEN EEN FRAAI
EN GEZOND TOERSEIZOEN 2012 TOE !!!!!!!

Anton van der Wilt





Toeroverzicht 2011

In het afgelopen jaar hebben we 21 ritten van OMS op de kalender gehad.

3 toerritten, te weten de Paasrit, de Pinksterrit en de Snertrit.

2 gecombineerde ritten voor bromfietsen en motoren.

1 weekend in Zwillbrock.

6 bromfietsritten.

6 motorritten.

Ook hadden we nog het onvolprezen NVT.

1 rit werd afgelast vanwege de weersomstandigheden en 1 rit werd afgelast vanwege privé aangelegenheden.

Aan 13 van die 21 ritten heb ik zelf deelgenomen.

Over het algemeen hebben we best wel mooi weer gehad, een enkele regenbui daargelaten.

Ook dit jaar hebben we weer, voor zover mij bekend, schadevrij weten door te komen, een enkel schrammetje daargelaten.

Vooraf bij de inschrijvingen van de toerritten is het voor mij wel eens erg hectisch.

Ik heb dan zelf geen tijd om eens lekker rond te kijken en links of rechts een praatje te maken.

Daarna moet ik me nog geweldig haasten om de boel op te ruimen, nog

even snel de kleren aan te trekken en de motor te starten.

Een hele verademing was het daarom bij de snertrit waar Couzijn de regie hiervan volledig onder controle had.

De deelname aan de ritten is in een stijgende tendens.

De bromfietsritten mogen zich verheugen in een mooie opkomst van deelnemers.

Maar ook de motorrit uitzetters mogen zich verheugen met een duidelijk stijgend aantal deelnemers. Waren er bijvoorbeeld op de Montfoortrit van 2010 slechts 2 deelnemers en op de Bredarit zelfs maar 1.

In 2011 waren dat er respectievelijk 20 en 12.

Alles bij elkaar mogen we dus terugkijken op een mooi toerjaar.

Vooruitzichten Toeren 2012.

In november zijn 16 uitnodigingen voor het uitzetten van een rit verstuurd, terwijl ik er nog ca. 10 achter de hand heb om hiaten in de kalender op te vullen.

Direct na het uitkomen van Bulletin 137 kreeg ik al 3 spontane aanmeldingen, terwijl de bevrijdingsrit al heel lang op de plank ligt.



Nu al hebben we een probleem, de maand mei zit gewoon vol.

Niet alleen met OMS bijeenkomsten maar ook met feestdagen waarop met andere evenementen, al dan niet in de familiekring, rekening moet worden gehouden.

Zie ook de toerkalender.

Die spontane aanmeldingen maken het voor mij als toercoördinator wel gemakkelijker om deze taak elk jaar weer uit te voeren en dat geeft mij dan weer de moed om daarmee door te gaan.

Wel denk ik er steeds meer over om het stokje maar eens door te geven. Inmiddels doe ik dit werk al weer 7 jaren.

Dus wie zich geroepen voelt, STA OP!

Enkele Feiten.

Omdat er enig commentaar is gerezen op het feit dat bij sommige ritten veel mensen komen die graag meerijden, maar geen lid zijn en daarbij toch profiteren van de faciliteiten van de club, zal ook op enkele koffiekletsen inschrijvingen gaan plaatsvinden.

Welke ritten dat zullen zijn valt nog te bezien.

Voor de leden is dat geen enkel probleem, terwijl niet leden een bijdrage zullen moeten gaan betalen, afhankelijk van de kosten die met deze rit gemoeid zijn.

Ook krijg ik regelmatig het verzoek om iets te doen aan de zogenoemde scheurders.

Met name de bromfietsritten hebben met dit fenomeen te maken.

Brommers mogen officieel niet harder kunnen dan 45 km/uur.

Veel bromfietsen, met name de Kreidlers en de Zundapps, zijn opgevoerd en de berijders daarvan laten dan ook graag zien hoe hard ze wel kunnen.

Als er één mee begint heeft hij in zijn kielzog al gauw meerdere van die scheurders, waardoor er een zeer onrustig beeld ontstaat en dat is nou juist niet de bedoeling van de rituitzetter.

Die rituitzetter baalt daar vervolgens van en zet volgend jaar niet weer een rit uit of gaat eisen stellen qua merk en snelheid.

Het toer reglement voorziet in deze materie, houd u zich daar dan aan! Tegen hardnekkige overtreders zullen sancties worden ingesteld.

(Noot van de redactie: u speelt gevaarlijk spel, lees uw verzekeringsvoorwaarden).

Het follow-up systeem.

Hoewel we het aardig onder de knie gaan krijgen, wordt er toch steeds weer door rijders anders over gedacht.

Het is voorgekomen dat een rijder op een hoek stond geposteerd en na een paar minuten gewoon opstapte en doorreed.



Bij de vraag waarom hij dat deed werd er geantwoord dat hij geen zin had om daar te blijven staan en daarom maar doorreed.

Gevolg daarvan was dat alle mensen die daar nog achteraan kwamen volledig de weg kwijt waren en op eigen gelegenheid de basis weer moesten opzoeken.

Dit soort gedrag noem ik egoïstisch en hufterig.

Als je daar dan echt geen zin in hebt, zorg dan dat je niet achter die voorrijder zit, dan kom je ook nooit aan de beurt. Blijf anders thuis!

We moeten er op kunnen rekenen dat, ook binnen onze club, goede afspraken tussen volwassen mensen worden opgevolgd.

Omdat het weekend in Zwillbrock behalve door de vaste deelnemers niet echt goed werd bezocht, is de animo van de uitzetter om dat weer te doen op een erg laag pitje komen te staan.

Omdat er bijna traditioneel een buitenlandrit (Zwillbrock is 10 km over de grens) wordt georganiseerd, probeer ik hierbij toch nog mensen er

toe over te halen om iets dergelijks te organiseren.

Kom maar op met je voorstel.

Deelname aan de ritten.

Voor het komende jaar hebben we een bijzondere rit, namelijk de bevrijdingsrit.

Vooralsnog zal deze rit eenmalig worden verreden.

De rit kan worden gemaakt met bromfietsen en motoren, maar ook met auto's.

Meer info hierover vind u in het volgende blad.

Tenslotte nog een herhaald verzoek.

Als u van plan bent om aan een rit deel te nemen, meldt het dan even aan de uitzetter.

Het is een kleine moeite om even een belletje een sms'je of een e-mailtje te plegen en de uitzetter weet dan waar hij aan toe is.

Tenslotte wens ik u allen nog Prettige Feestdagen en een voorspoedig en gezond 2012.

Met heel veel rijplezier bij OMS.

De toercoördinator,
Nico Middelkoop





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.



Aankondiging (warmlopen voor) Duitslandrit en Pinksterrit

Beste toervrienden, de laatste rit ligt alweer een tijdje achter ons en de winterstop is weer in volle gang. Nu is het in mijn bevindingen zo weer voorjaar en kunnen we de eerste rit alweer rijden, een paar maanden wat is dat nou maar, die zijn voorbij voor je het weet.

Ik hoop dat er weer flink wat ritten georganiseerd worden, zodat we weer lekker met z'n allen er tegenaan kunnen.

Zelf ga ik er weer voor zorgen dat er weer een weekendje in Zwillbrock kan worden getoerd.

Dat vergt wel heel wat heen en weer gerij, maar dat doe ik met plezier en als de opkomst goed is dan kan mijn weekend niet meer stuk.

De twee ritten worden op zaterdag en zondag gereden en zijn niet van te voren uitgezet, het is puur natuur. We starten en gaan zomaar een kant op, natuurlijk weet ik wel een heel klein beetje waar we heen gaan hoor. Maar het komt goed.

Zo is het de vorige keer ook gegaan en dat is prima gegaan, we

hebben met alle aanwezigen genoten van een mooie rit.

Helaas werd de zondagrit niet gereden, want de regen kwam met bakken de lucht uit, we hebben toen maar besloten de rit niet te rijden.

Maar laten we hopen dat we nu beter weer hebben, daar ga ik wel van uit. Jongens en meiden, bereid je maar vast voor op een mooi weekeinde in Duitsland.

De exacte datum komt binnenkort in het clubblad en dan mogen allen die mee willen zich aanmelden.

Niet vergeten, want dit mogen jullie niet missen, wie dit eenmaal mee heeft gemaakt gaat vaker en dat is dan ook de bedoeling van dit alles.

In ieder geval ga ik er binnenkort al mee aan de gang, maar eerst moet ik er voor zorgen dat er weer een pinksterrit gereden gaat worden.

Ook deze rit belooft weer heel mooi te worden, dus komt dat zien, komt dat zien. Voor de rest wens ik jullie allen een hele fijne en gezellige winterstop.



Vele groeten van Manuel en Griet



Website nieuws

Er zijn een aantal zaken gewijzigd t.b.v. de leden en andere bezoekers van de Oud Maar Sterk website.

In volgorde van de tabbladen volgt hieronder uitleg:

Home

De bromfiets op de achtergrond is vervangen door een Puch MS 50 uit de midden jaren vijftig.

Clubblad

Door op de clubblad-afbeelding te klikken, opent een oud bulletin (voor leden geen verrassing, voor niet leden als voorbeeld van wat daar zoal in staat).

Lid worden?

Hier worden de actuele bedragen getoond.

Een aanmeldformulier kan hier worden geopend, dit is af te drukken om na invulling bij de ledenadministratie in te leveren. Het is ook af te drukken om aan geïnteresseerden te geven tijdens een treffen.

Als je overweegt om het de penningmeester gemakkelijker te maken, kan je hier een machtiging voor automatische incasso openen, afdrukken en invullen en daarna naar de penningmeester versturen.

Rit verslagen

Hierin vind je filmpjes van diverse liefhebbers van gemotoriseerde tweewieler evenementen met het kenmerk "Oud Maar Sterk". De beschrijving is overgenomen van de plek waar het filmpje is aangetroffen.

Foto's

Deze pagina wordt gevoed vanuit een Google-Picasa account. Door op de foto te klikken, opent het foto-album in het OMS venster. Door op de album-beschrijving te klikken, opent het foto-album in een nieuwe internet-pagina. Hierna kan je volledige schermweergave krijgen door de F11 toets van je toetsenbord in te drukken, naar normale weergave teruggaan door nogmaals de F11 toets in te drukken.

Heb je foto's van evenementen die je hier wilt tonen, stuur ze aan: redactie@oudmaarsterk.nl

Het liefst onverkleind t.b.v. uitsnijden en kwaliteit, vermeld ook de naam van de fotograaf en eventueel bij te plaatsen teksten.



Toer kalender

Deze pagina wordt gevoed vanuit een Google-Agenda account. Hierin worden de OMS activiteiten op datum getoond. Door op de tekst te klikken komt de beschrijving in beeld, zoals deze ook in het bulletin staat of komt. (Aanvullend kan je klikken op **(kaart)** waardoor je in een nieuw scherm de locatie te zien krijgt, vanuit hier kan je dan nog weer een **Routebeschrijving** maken).

De beschrijving afdrukken is mogelijk door onderaan de beschrijving op **meer informatie>>** te klikken, een nieuwe pagina opent waarna je deze kunt afdrukken. Als alleen de dag en datum getoond worden, is aanvullende informatie nog niet beschikbaar.

Andere evenementen die de toercommissie in de Toer en Evenementen kalender wil tonen vind je ook in deze agenda, de tekst wordt dan niet voorafgegaan door **OMS**. In de beschrijving vind je dan een link naar verdere informatie b.v. **Link naar AA-Beeckrit**

De Nederlandse Feestdagen worden ook in deze agenda getoond.

Mochten er zich problemen voordoen bij het openen of de weergave, geef het door aan de redactie, dan kan de webmaster daar actie op nemen.

Jan van der Poel

OUD MAAR STERK - VETERANEN TOERCLUB

[Home](#)
[Colofon](#)
[Clubblad](#)
[Lid worden ?](#)

[Rit verslagen](#)
[Foto's](#)
[Toer kalender](#)
[Snuffelhoek](#)
[Internet Links](#)



De contributie bedraagt slechts 20,00 euro per jaar.
 U ontvangt dan tevens 6x per jaar het clubblad, boordevol nuttige informatie en gratis advertentiemogelijkheid.

Twijfelt u nog omdat uw klassieke voertuig in 'n slechte of niet geheel originele staat is? Geeft niets, zo zijn wij immers allemaal begonnen en we helpen u graag op weg om uw bezit, weer in een goede conditie te krijgen.

Deze site wordt het best bekeken met de beeldschermresolutie 1024 x 768

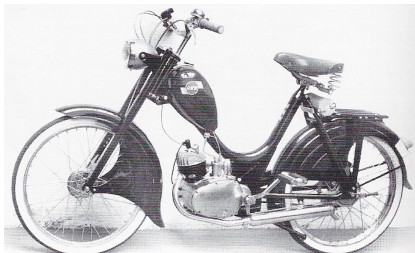
Het logo en het gebruik daarvan is voor behouden aan de vereniging Oud Maar Sterk.
 Het logo en het gebruik daarvan is gedeponeerd bij het Benelux Merkenbureau.
 Gebruik van het logo, in welke vorm of wijze dan ook is niet toegestaan.

Bent u de trotse eigenaar van een klassieke gemotoriseerde tweewieler?
 Word dan lid van veteranen toerclub "**Oud Maar Sterk**"
 Oud Maar Sterk is geen merkenclub, maar maakt zich sterk voor alle merken.
 Juist deze verscheidenheid aan voertuigen maakt "Oud Maar Sterk" tot een unieke toerclub met een speciale sfeer en veel activiteiten.
 Hoofddoel is het organiseren van toerritten, het uitwisselen van kennis, ervaring, onderdelen, etc.
 Dit alles in een gezellige sfeer waarbij respect voor elkaars voertuig(en) voorop staat, ongeacht merk of staat van onderhoud.
 Een aantal keer per jaar organiseert "Oud Maar Sterk" toerritten, verspreid over geheel Nederland.
 Daarnaast vinden er zgn. "koffiekletsen" plaats, eveneens door heel het land.





Van HMW naar Honda ofwel, mijn brommers deel 1



1962 mijn eerste brommer een HMW

In mijn jeugd had ik, zoals de meeste 16 jarigen, een brommer; bij ons thuis was het niet breed, maar ik kreeg voor mijn 16e verjaardag een *HMW*, 4 of 5e hands, met handkoppeling en 1 versnelling. Kon je toch met slippende koppeling zonder bijtrappen weggrijden, maar er zat geen achtervering op.

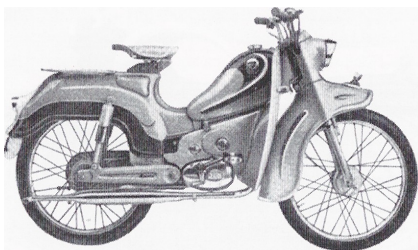
Toen ik een paar maanden later ging werken als elektricien, deed ik burgerwerk en reed de hele dag op die brommer door Den Haag. Al gauw stikte ik van de rugpijn.



1963 mijn 2e brommer Avada/HMW

Van onze kruidenier kon ik een *Vesting* overnemen met dubbele achtervering en een *HMW* 2 versnellingsblok. Deze was met een grote mand achterop gebruikt om bestellingen te bezorgen. Mijn vader zag ook wel wat in die *Vesting*, zodat hij hem overnam en ik zijn *Avada/HMW* 2 versnelling met achtervering kreeg.

Op één van mijn klussen werkte een schilder met een *Batavus bilonet*, die ik voor 20 gulden overnam.



1964 mijn 3e brommer, een Batavus

Op mijn kamer deze uit elkaar gehaald en met de kwast van nieuwe verf voorzien, een ruilcilinder en wat poetswerk en toen ik er weer mee op het werk verscheen, wilde dezelfde schilder er 120 gulden voor geven. Dat was ruim 2 weeklonen winst, maar ik hield hem zelf. Het plaatstuur verving ik door een hoog penstuur en ik fabriceerde er voetversnelling op, à la Puch, ik woonde tenslotte in Den Haag.



1965 de 4e een Berini F71

De Puch rijders baalden wel na een stoplicht, want mijn *ILO* blok liep harder in zijn 1 dan hun Puchblok, 55km/h maar in zijn 2 zakte hij af naar 45km/h.



Het gekke is dat ik totaal niet weet waar mijn brommers gebleven zijn, of hoe ik er van af gekomen ben.

Behalve, de voorlopig laatste, een *Berini F71 supersport* 3 versnelling, deze heb ik het langste gehad, mee op vakantie geweest naar Luxemburg, met mijn meisje naar Breda en Antwerpen. En toen ik in dienst lag in Utrecht, ging ik zomers vaak met de brommer heen en weer.

Toen ik uit dienst kwam stond mijn eerste autootje, een *Fiat 600* al te wachten tot ik mijn rijbewijs had gehaald, dat lukte wonderwel in 1 keer, ondanks dat de examinerator het nodig vond een ingreep te plegen, waar ik het niet mee eens was en de controleur die achterin meereed schijnbaar ook niet.

Zodra ik auto mocht rijden, bleef de *Berini* voor de deur staan, waar de jeugd hem alras begon te slopen.

Mijn buurjongen kreeg een baantje en had een brommer nodig om naar zijn werk te gaan, ik verkocht hem de *F71* voor 5 gulden.

En dat was het einde van mijn 1e brommer tijdperk.



1970 5e brommer Honda P50

In 1970 verliet ik het installatiewerk en werd elektronisch onderhoudsmonteur bij de *Haagse Courant*. Daar ben ik 35 jaar gebleven tot ik met vervroegde uittreding weg kon.

De krant resideerde in de binnenstad, dus je kon er nergens parkeren, zodat ik met de fiets ging.

Eén van mijn nieuwe collega's had thuis een *Honda P50* staan, misschien pas 2 jaar oud in 1970.

Die liep niet meer en ik mocht hem gratis komen halen. Thuis dat mechaniek eens bekeken en de klepjes ingeslepen, en jawel het motortje liep weer. Een tijdje gebruikt tot een meisje uit mijn vriendenclubje een brommertje nodig had voor haar werk: hier neem deze maar mee.

Einde 2e brommer periode.

In 1972 ben ik met Rietje getrouwd en in 1987 verhuisd naar een eengezinswoning in Zoetermeer met een schuurtje, dus er was weer een plekje voor een brommertje. (Ik ben nu eenmaal van die generatie).

In 1988 een *Tomos* snorfietsje gekocht, je kon daar in de omgeving mooi toeren; maar dat ding liep echt maar 25, de cilinder eraf en wat bleek, het inlaat kanaal was voorzien van een hardstalen busje met misschien maar 6 mm doorlaat, boormachine erop, nou vergeet het maar, echt hardstaal.



1988 6e brommer Tomos snor

Cilinder meegenomen naar de werkplaats van de krant en in de kolomboor, extra geharde boor erin, maar er gebeurde niets, er was niet in te boren. Uiteindelijk maar uitgeslepen naar 10 mm.

En nu wilde hij 35 lopen en als hij een duwtje van de wind kreeg wel 45.

Een monteur op de zaak zag mij bezig en vertelde, ik heb nog wel wat brommerspul liggen, wil je het hebben? En hij bracht een Hondablok mee, helemaal uit elkaar.

Het bleek een C50 blok te zijn met 3 versnellingen en halfautomaat.

Toen ik na een hartinfarct thuis zat en iets te doen wou hebben, ben ik gaan puzzelen met dat blok. Ik had niets, gebruikte gewoon wat technisch inzicht en met veel geduld heb ik het blok in elkaar gepuzzeld.

Toen besloot ik op zoek te gaan naar de rest, want ik wou wel weer een echte brommer.

De handel voorzag mij van een frame, tank, voorvork, achtersvork, maar dat blok paste helemaal niet in dat frame, dat was, weet ik nu, een C320 frame. Verkeerde start; ik had al gauw door dat dit een kapitaal zou gaan kosten, je moet een zo compleet mogelijke basis hebben.

Maar ik wilde toch een brommer en dacht aan de P50 die ik ooit weggeven had. In een advertentieblaadje werd er één aangeboden, na een proefritje gekocht en thuis opgepoetst.

Mijn vader overleed en in zijn spullen vond ik een Honda sleuteltje. "Mijn vader had nooit een Honda gehad". Ik nam het sleuteltje mee en niet alleen paste het op mijn P50, het had ook hetzelfde nummer, waarschijnlijk heb ik mijn eigen P50 gekocht, die ik ooit weggeven had.



1990 6e brommer Honda SS50

Ik wilde nu ook een versnelling Honda maar de verzekering was zo duur, bij de AH werd er een SS50 aangeboden voor 800 gulden met verzekering, maar dat vond ik iets te gortig; na 2 maanden werd het 450 gulden en heb ik hem met nog een half jaar verzekering gekocht, mede omdat ik met mijn motor-rijbewijs bezig was en de SS50 als een legaal oefen-object zag.

Deze SS50 na het behalen (in 1 keer) van het motorrijbewijs weer verkocht, samen met het C50 blok en het niet passende frame met toebehoren om mijn eerste motor aan te schaffen.



1992 Honda PC50

Op een dag stond bij buiten bij de AH een Honda automaat brommertje, nu weet ik dat het een PC 50 was, ik heb een briefje erop gedaan, dat ik er interesse in had; na een half jaar hing er een briefje op het advertentiebord: of de meneer die interesse had contact wilde opnemen.

Hij bleek van een meisje te zijn die hem van opa had gekregen om naar school te gaan, nu ging ze studeren in Utrecht en had de brommer niet meer nodig en hij deed het ook niet meer.

Voor 100 gulden werd ik de nieuwe eigenaar.

Ondertussen was ik lid geworden van de Honda club.

Die stuurde af en toe een clubblaadje. Op een dag werd er gebeld en mijn dochter deed open. Er stond iemand die vroeg of er een Honda liefhebber woonde, zijn vader had nog een Honda. Maar verder niets, geen naam of telefoonnummer.

Ik nadenken wie dat geweest kon zijn. De man had tegen mijn dochter gezegd, dat hij wel eens een Hondablaadje in de bus gedaan had en ik vermoedde de postbode. Dus bevestigde ik een briefje aan de deur of het de postbode geweest was en zo ja of hij contact wilde opnemen en zo gebeurde.



1993 Honda C50

De brommer, een C50, stond bij zijn vader onder een kleedje in de bijkeuken, helemaal gaaf.

Ik vertelde de man dat ik waarschijnlijk voor niets kwam omdat deze brommer mijn budget te boven zou gaan; na een bakje koffie en wat praten, wat ik zoal deed, een bod gevraagd. Ik zei dat ik 500 gulden kon betalen, maar dat de brommer meer waard was. Voor 600 mocht ik hem meenemen, want deze man wilde wel dat de brommer naar een liefhebber ging en

niet door een klungelige snotaap gesloopt zou worden. Nou, ik was de koning te rijk, aankoop nota, boekje, garantiebewijs alles was erbij.

En zo kwam ik aan Honda's, ondertussen is dit behoorlijk uit de hand gelopen en bezit ik een aardige collectie. De foto's van de eerste 3 komen uit de grote bromfiets encyclopedie van het blad Bromfiets.

Wordt vervolgd,
Joop Kok



Wat Kost ie ?

Een veelgehoorde vraag op beurzen.

Het Duitse blad "Oldtimermarkt" heeft een aardige catalogus met merken en waardebepalingen.

Maar voor al het oud ijzer geldt natuurlijk "wat de gek ervoor geeft".

In een tijd van crisisonwikkeling is het de vraag of genoemde "superprijzen" nog wel realistisch zijn.

Een overzicht op alfabet. Lang niet compleet natuurlijk. Daarvoor moet u het blad Oldtimermarkt (Spezial Nr 11 2011) zelf maar aanschaffen.

Wordt vervolgd in een volgend bulletin.

Anton van der Wilt

Motoren: ADLER

Bijzonderheden: Duits merk uit Frankfurt. Maakte zowel motoren als auto's, goede stevige kwaliteitsmotoren, alleen tweekt, licht stijgend in waarde.

TYPE	JAAR	MOTOR	CCM	SLECHT	REDELIJK	SUPER
M100	1949-1957	1 cil. 2 takt	98	600	1800	3500
M200	1951-1953	1 cil. 2 takt	195	800	2500	4200
M250	1953-1957	1 cil. 2 takt	247	900	3200	5500
MB 250	1953-1957	2 cil. 2 takt	247	900	3200	5800

Brommers: DKW

Bijzonderheden: Duits merk uit het Saksische Zschopau. Fabrikant van o.a.

brommers, motoren en auto's. Grote fabriek met grote productieaantallen.

Relatief niet veel daarvan heeft de tijd overleefd. Het motor/auto merk voor de man van de middenklasse. Brommers waren van degelijke kwaliteit.

TYPE	JAAR	MOTOR	CCM	SLECHT	REDELIJK	SUPER
Hummel	1956-1958	1 cil. 2 takt	49	150	800	1700
Hum. lux	1956-1958	1 cil. 2 takt	49	100	800	1700
Hum. 115	1960-1966	1 cil. 2 takt	49	400	1200	2700
Hum. 155	1960-1966	1 cil. 2 takt	49	400	1500	2200
Hum. 136	1962-1966	1 cil. 2 takt	49	100	900	2800





Geplaatst in 2011

Onderwerp	door	rubriek	nr
Snertrit Putten	Nico Middelkoop	ritverslag	132
Agenda ALV	Michael van Asten	oproep	132
Van de Toercommissie	Nico Middelkoop	verhaal	132
Reviseren, gebruik internet	Joop Kok	verhaal	132
Muggenrit	Joop Kok	rit aankondiging	132
De Poes is dood	Piet Kramer	verhaal	132
Voertuig schorsen	Fehac	nieuws	132
Wintertijd-komkommertijd	Redactie	oproep	132
ALV stukken	bestuur	bestuur	133
Kedichem	Peter de Koster	oproep	133
2T dag Moergestel	M.Goossens	oproep	133
	Ben Teuben		
West Betuwe	Nico Middelkoop	rit aankondiging	133
Maartensdijk	Wim Vos	rit aankondiging	133
Het felbegeerde rijbewijs	Nico Middelkoop	verhaal	133
Hebzucht	Piet Kramer	verhaal	133
Goudse stroopwafelrit	Henny Brussee	rit aankondiging	133
Kenteken RDW	Fehac	nieuws	133
Brommen tegen kanker	t OaleKreng	rit aankondiging	133
Passie voor oud blik	M.Verkeley in het AD	verhaal	133
STECK oldtimerdag	City Kampen	oproep	133
Notulen ALV	Michael van Asten	bestuur	134
	Manuel Lutgens		
Zwillbrock Duitsland	Nico Middelkoop	rit aankondiging	134
Reactie Nico op nr 133	Nico Middelkoop	verhaal	134
Even voorstellen, redactie	Jan van der Poel	verhaal	134
Motoren in Montfoort	Michael van Asten	rit aankondiging	134
Waar laat ik mijn aanhanger	Kees Wolswijk	verhaal	134
Zuid-West Friesland	Marjo en Arie Threels	rit aankondiging	134
Herrie deel 2	Piet Kramer	verhaal	134
Zutphen	Ep ter Wee	rit aankondiging	134
Limburgrit	Paul Muller	rit aankondiging	134
	Arnold van Winden		
Pinksterrit	Manuel Lutgens	rit aankondiging	134
CMSRh	Fehac	nieuws	134



Onderwerp	door	rubriek	nr
NVT	Eric Albers	nieuws	135
Castricum	Frans Schneiders	rit aankondiging	135
Liempde	Stan van Asten	rit aankondiging	135
Het felbegeerde rijbewijs	Michael van Asten	verhaal	135
Mijn Benelli T50	Marcel Faassen	verhaal	135
Maximaalrit Rhenoy	Nico Middelkoop	rit aankondiging	135
Brederode rit 2	Gerard Hilbers	rit aankondiging	135
Toerit De Kwakel	Kees Holscher	rit aankondiging	135
Superrit	Wim Vos	rit aankondiging	135
Mannen zijn net oude bromfietsen	via Kees Wolswijk	verhaal	135
Veteranencultuur op wielen	damon.nl	advertentie	135
Valkenswaard rit	Gerard Waterschoot	rit aankondiging	135
Beste toervrienden	Nico Middelkoop	oproep	135
Bromfietsmarkt Barneveld	Kees Wolswijk	verhaal	135
Koninginnedag rit	Nico Middelkoop	ritverslag	135
Goudse stroopwafelrit	Jan van der Poel	ritverslag	135
Oldtimerdag Appelscha	R.Bronts	nieuws	135
Wim Vos rit, Maartensdijk	Jan Baars	ritverslag	135
Rudge Multi en Wanderer	Piet Kramer	verhaal	135
Autentieke dag in Vreeswijk	Kees Laagland	oproep	135
Taxatiedagen	Fehac	nieuws	135
Het felbegeerde rijbewijs	Anton van der Wilt	verhaal	136
Maximaalrit, herkansing	Nico Middelkoop	rit aankondiging	136
Weersvoorspellingen	Nico Middelkoop	verhaal	136
Hulpmotortreffen Stamproy	Naud,Huub,Joost	oproep	136
Motoren in Montfoort	Nico Middelkoop	ritverslag	136
Oldtimerdag Alphen a/d Rijn	bestuur stichting	oproep	136
Koffieklets in Paasloo	Nico Middelkoop	ritverslag	136
Plassentocht Nieuwkoop	bcdestofwolk.nl	oproep	136
Peelland rit	de Vette Bougie	oproep	136
Oproep voor 'n (rit)verslag	Jan van der Poel	verhaal	136
Motorrit in Liempde	Nico Middelkoop	ritverslag	136
Snertrit Putten	C. Koopman	rit aankondiging	136
Oldtimer en Classic beurs	Leek	oproep	136
Voor de ECHTE kerels	Ronald Kalwij	rit aankondiging	136
Nare gedachten en ware gebeurtenissen	Piet Kramer	verhaal	136



Onderwerp	door	rubriek	nr
Enquête vaardigheden	Fehac	nieuws	136
Restauratiefonds	MCN	nieuws	136
Het felbegeerde rijbewijs	Kees Wolswijk	verhaal	137
Valkenswaard koffieklets	Nico Middelkoop	ritverslag	137
Zwillingbrock wochenende	Joop en Riet Kok	ritverslag	137
Fietsenbeurs Berlicum	Fietsenverzamelbeurs	oproep	137
Brommer op zee	Jan van der Poel	verhaal	137
Demorace belevenissen	Piet Kramer	verhaal	137
Gereedschap zelf maken #1	Kees Wolswijk	verhaal	137
Follow-up systeem	Henk Scholten	oproep	137
Motoren in Montfoort, aanvulling	Pim Lindemans, Jan Steinfort	ritverslag	137
En in elk bulletin een voorwoord van onze voorzitter, Anton van der Wilt			

Hierbij wil ik iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan de inhoud van de OMS bulletins voor 2011. Voor het komend jaar zie ik weer uit naar jullie bijdragen zoals mooie verhalen, technische snufjes, interessant en belangrijk nieuws en een druk bezochte snuffelhoek en waar mogelijk of zinnig, graag met foto's.

Jan van der Poel



Zelf maken van gereedschap deel 2

Voor het verwijderen van een lager van de krukas heb je een poelietrekker nodig. Een kleine is niet zo duur maar bij een flinke gaan de prijzen ook flink omhoog. Nadeel van een grote is weer dan de grijpers en haken ook weer fors zijn. Deze forse haken krijg je weer niet tussen het lager en bijvoorbeeld de krukaswang.

In een Berini motorblok zit een krukas met de as van 115 mm lengte. Best lang en daar heb je weer een flinke poelietrekker voor nodig. Dus weer dikke haken en die krijg je dus weer niet tussen het lager en de krukaswang. Zelf maken? Dat is wel wat lastiger dan de eerste 2 stukken gereedschap in het vorige bulletin.



Benodigd zijn een stuk buis c.q. pijp met een diameter van 50 mm. Dikte materiaal 3 mm en de lengte moet – in mijn geval dan – 200 mm zijn. Verder nog 2 (oude) lagers 40 bij 16 mm. Een ijzeren strip van 70 bij 30 mm met een dikte van 5 mm. Draadeind M10 en lang 250 mm, 2 moeren M10, een stalen nagel van 5 mm dik en een ijzeren plaatje of dikke ring.

- Maak in de buis een sleufgat van 125 bij 25 mm. Beide zijden rond afwerken. Las een stukje plaatijzer van minimaal 6 mm dikte op een kant van de buis. Je maakt zo de buis aan een kant dicht. Boor in het opgelaste plaatje een gat van bijvoorbeeld 22 mm. Dit is afhankelijk van de dikte van de kruk-as. Je kunt ook een passende ring nemen. Zorg wel dat de ring ook minimaal 6 mm dik is. Alles netjes afbramen.
- Vervolgens zaag je de buis in de lengte door de midden. Dus ook het opgelaste plaatje wordt doorgezaagd. Het gemaakte sleufgat zit nu in een kant van de buis. Nu eerst zorgen dat het opgelaste plaatje aan de binnenzijde wat taps toeloopt. Zo krijg je hem straks wat makkelijker tussen de kruk-as en het kruk-aslager.
- Las de binnenring van beide lagers aan het kopeinde van de buis. Een lager aan een stuk buis en de andere aan het ander stuk buis.
- Las aan het uiteinde van het draadeind een M10 moer. Aan de andere zijde van het draadeind boor je in de kopkant een gaatje van 4,8 mm en ongeveer 10 mm diep. Neem de stalen nagel van 5 mm dik en slijp de scherpe punt wat ronder. Kort de nagel af op 15 mm en sla hem dan in het draadeind. Deze punt past straks mooi in het gaatje van de kruk-as.





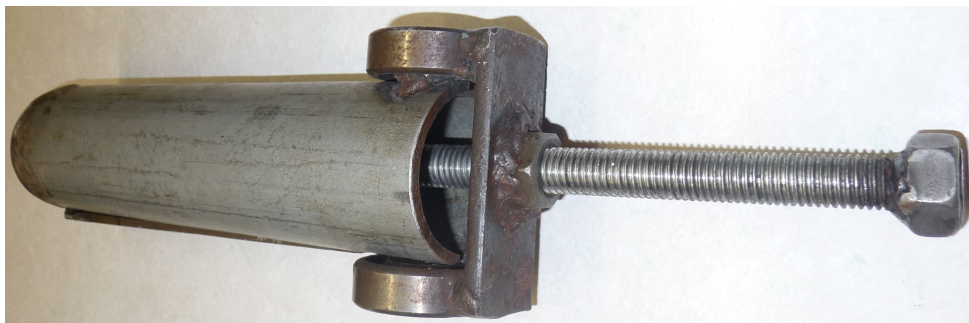
- Nu op het draadeind de andere M10 moer draaien. Draai het draadeind in de strip en zet de moer goed vast tegen de strip. Las vervolgens de moer aan de strip. Je hoeft natuurlijk geen moer te nemen maar maak dan de strip wat dikker. Bij het lostrekken van het lager is best wat kracht nodig.
- Je hebt nu 2 stukken halve buis en op elk stuk buis is een lager gelast. De buitenringen van de lagers kunnen nu nog ronddraaien. Las nu het plaatje op de buitenring van de lagers. Als je het goed gedaan hebt kun je beide helften van de buis uit elkaar klappen maar blijven toch aan elkaar vastzitten.

Pak de krukas en klap je nieuwe poelietrekker over de as en klap hem dicht achter het lager. Druk beide helften dicht in de bankschroef om ruimte te maken tussen het lager en de krukaswang. Houdt nu een poelietrekker met de hand dicht en draai aan het draadeind waardoor het lager van de as schuift.

In principe kun je beide helften met de hand dichthouden. Vraagt dat toch te veel kracht dan een zware slangenklem om de buis schuiven.

Ik kan je verzekeren dat het prima werkt. Ik zal hem meenemen naar de ledenvergadering.

Bekijken zegt tenslotte meer dan 1000 woorden. Of mail gewoon even en dan neem ik hem wel een keer mee naar een toerit.





De poelietrekker heeft mij misschien maar een paar gulden gekost, was nog ruim in het guldentijdperk. Een paar oude lagers heeft iedereen wel. Een stukje pijp kost ook niet al te veel. Alleen kost het best wat tijd om zo'n ding te maken.

Vliegwielpoelietrekkers zijn makkelijk te maken. Neem een rechte koppeling, zo een die ze gebruiken bij de centrale verwarming. De moeren en afdichtringen kunnen weg. De schroefdraad moet natuurlijk wel gelijk zijn aan de binnenschroefdraad van het vliegwiel. Tap draad in de binnenzijde van de koppeling. Neem een passende bout en boor in de kopkant een gat van 4,8 mm. Neem een stalen nagel. Precies zoals bij de buispoelietrekker.

Zo heb ik verschillende vliegwieltrekkers gemaakt. Nu zijn ze op beurzen voor niet al te veel te koop en dan ga je toch niet lopen knoeien. Of je moet het leuk vinden en mogelijk heb je het materiaal toch al.

Een motorbloksteun werkt ook makkelijk. Gewoon een paar stukken ijzer en dan kom je al een heel eind. Bij montage en afstellen is het wel makkelijk werken als je het motorblok in een steun kan ophangen. De steun weer in de workmate. Zo wordt het motorblok niet beschadigd.

Zelf gemaakt gereedschap, schrijf er een verhaaltje over en deel je creativiteit met andere leden.

Met groeten,
Kees Wolswijk



Kreidler Florett

uit het Leidsch Dagblad van vrijdag 2 december 2011

Met zo'n Kreidler kon je lekker scheuren

DOOR PETER LODEWIJKS

Sommigen kennen het beeld van vroeger

nog wel. Vetkuiven of langharig tuig dat straten onveilig maakte op scheurende



brommers met knetterende uitlaten. De Puchs en de snelle brommers, zoals Zündapp en Kreidler. En de politie joeg (op Kreidlers met zwaailicht) achter de zondaars aan.

Die merken van vroeger hebben nog altijd een aanzienlijke schare liefhebbers die de oude machines rijdend houden en koesteren alsof het kristal betreft. En zo komt het ook dat er met enige regelmaat boeken verschijnen waarin de geliefde brommers in vol ornaat worden vastgelegd voor het nageslacht.

Kreidler in beeld

De jongste uitgave gaat over Kreidler. Het mooie Duitse merk krijgt in een fraai vormgegeven boek de eer die het toekomt. De geschiedenis wordt nauwgezet uit de doeken gedaan en de vele illustraties doen de rest. Veel verhalen en anekdotes komen van fervente Kreidler-liefhebbers, -verzamelaars en -eigenaren.

Kreidler startte lang geleden, in 1889, als een fabriekje dat kabels en draden maakte en zich later ook bezighield met staalproductie. Na de Tweede Wereldoorlog was er een grote behoefte aan goedkope vormen van gemotoriseerd vervoer. Alfred Kreidler wilde altijd al graag motorfabrikant worden en sprong dankbaar in dit gat. In 1951 werd de eerste Kreidler voorgesteld aan pers en publiek. Dat was nog een lichte motorfiets, maar al gauw sloegen ze bij de firma het pad van de brommers in,

voor mannen en voor vrouwen.

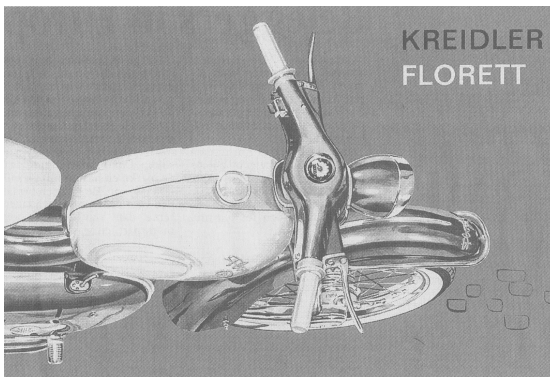
Een groot succes werd de Kreidler Florett. Ook als lichte motorfiets ontworpen en daardoor een robuust model met een sterk motorblok en grote krachtreserves. Prima dus om op te voeren en aan wedstrijden deel te nemen. Met zo'n Kreidler was je stoer en kon je lekker scheuren! Er zijn zelfs enkele sigaarvormige recordmachines gebouwd die op de zoutvlakte van Bonneville in de Amerikaanse staat Utah dik 200 kilometer per uur klokten.

Achter in de jaren '70 rolde de miljoenste Florett van de band. Maar de concurrentie had niet stil gezeten en pikte steeds meer marktaandeel weg bij Kreidler en Zündapp. De Japanse producten van onder andere Honda en Yamaha waren technisch geavanceerd, zagen er vlot en slank uit en waren een stuk goedkoper. Vanaf 1980 maakte Kreidler geen winst meer met als resultaat dat het in 1982 was gedaan met de voormalige Stuttgarter Telegraphen- und Kabelfabrik A. Kreidler.

Veel deskundigheid

De belangstelling voor brommers van vroeger is nog altijd groot. Er is een levendige handel in tweedehands Kreidlers waarvan vele nog in uitstekende staat verkeren of goed zijn te restaureren. Voor

onderhoud, onderdelen, advies of restauratie zijn er in Nederland heel veel deskundige liefhebbers.



Kreidler in Nederland, door Martin Koelemeij



Snertrit voor Bromfietsen en Motoren in Putten

ritverslag 15 oktober 2011

Om 8:45 uur de Eysink uit de schuur gehaald en naar de zaak (Knoppert Heftrucks) om de spullen klaar te zetten voor de snerttrit. Tegen 9 uur komen de eerste deelnemers al binnen en dat loopt zo door tot half elf. Jammer dat de motorfietsen het een beetje laten afweten, maar het aantal bromfietsen daarentegen was geweldig. In totaal ruim 90 deelnemers, waarvan 4 tot 5 motoren, en bijna alle deelnemers zijn lid van OMS. Geweldig toch?

Tegen kwart voor elf gaan we starten met de brommerrit, het zonnetje was er al lekker bij. Door de Veluwe bossen richting Emst, waar we een korte stop hadden met een bakkie koffie, toen verder via Wenum naar Apeldoorn waar ze ons bij Solid Center al op stonden te wachten met broodjes en snert.

De middagrit ging door de Apeldoornse bossen via Uddel waar we weer een korte stop hadden, (met dat mooie weer smaakt een pilsje of een ijsje altijd wel) verder via Staverden, Ermelo weer naar Putten.

Hier hebben we vele bedankjes gekregen van de deelnemers en dat doet je als organisator van de rit toch goed.

Alle deelnemers aan de snerttrit wil ik heel hartelijk bedanken dat jullie er waren en er een mooie dag van hebben gemaakt, ook wil ik namens alle deelnemers Theo Knoppert bedanken voor de sponsoring en het beschikbaar stellen van de locatie.

En bij gezondheid hoop ik volgend jaar weer de snerttrit te organiseren.

Alvast een heel goed en gezond 2012 toegewenst en hopelijk weer een mooi toerseizoen.

Groetjes van het snerttritteam,

Couzijn Koopman lid nr: 114
Henk v.d. Heuvel lid nr: 408
Gerrie Koopman
Hennie Koopman
John Koopman
Aartje v. Beek





7 LEVENS

De zeven levens van Motor Piet

Een kat heeft 7 levens, kent u dat gezegde? En sommige mensen beleven ook wat en we zijn zomaar nog niet dood. Ziekten enz. even niet meegerekend.

Een herinnering van mijn eerste bijna dood ervaring, is net niet verpletterd te worden onder een brugdek. Bij de boer aan de overzijde was de ophaalbrug geopend om hier steenkool te storten in een zogenaamde bok (= zware schouw), van een tuinder. En ik viste nog wat uit de sloot wat er naast gevallen was. Totdat twee meelrijders die moesten wachten met de vrachtwagen op het erf, op het steile brugdek klauterden en dit naar beneden lieten suizen.

Het scheelde maar niets of ik was echt doodgedrukt op 12 jarige leeftijd.

Nu de volgende, twee dagen vóór mijn militaire dienst tijdens een mini motocrossje in de polder raakte ik het spoor bijster na een reuzensprong met de loodzware Norton ES2 crosser. Zakte door het nog dunne ijs en kwam onder de motor onder water vast te zitten. En werd net op tijd bevrijd door mijn broers en we zijn er nog niet.

Met de twee cross motoren en één mijner broers in de voorwiel aangedreven bestelbus. Ik was 22 jaar en moest al wijzer zijn. Maar repareerde/blokkeerde een afgebro-

ken kruiskoppeling om zo met de één wiel aangedreven rijdende "grafkist" thuis te komen. En toen blokkeerde het voorwiel om ongeveer 22:00 uur op de brug bij Vianen, die nog uit één enkele rijstrook bestond, met veel tegemoet komend verkeer. Het was echt op 45 graden met 2 wielen en de cross motor geheel los en slingerend enz.

Of de bliksem insloeg! Maar je bent zomaar nog niet dood. Wat nu?

De 4^e herinnering. Bij het laden van de vrachtwagen met langwerpige en hoekconstructies van staal met onwillige collega's waarvan er een al naar huis was gegaan het volgende:

Dit alles met een heftruck en kar op een brug in de stad. Daarbij werd het al donker, regenachtig en met druk verkeer. En een hoogachtig geval dat eerst nog tegen een bakklep ruste viel om, toen een ander dit weer geopend had. Toen het ± 2 meter hoge deel later omklapte en op straat kletterde, kwam het net naast een goedwillende Marokkaan en mij in.

Bedrijfsongevalletje, er was géén samenwerking en ik moest bijna overgeven.

En weer gaan we door. Dan krijgen we als 5^e herinnering de 2 keer deelname bij de 24 uren van Oss.



In 1970 reed ik bijna dubbel op, zonder warm eten op een snelle Guzzi met slechte remmen.

Hiervan brak nog de voorremkabel en kwam nog dwars door een vrachtwagenlading stropakken in een bleekveldje achter een woonhuis tot stilstand.

En dan toch nog doorgaan na aanzienlijke vertraging. Later ging het bijna op de automatische piloot, op deze warme dag, de bijna volgas bochten door. En er is nog het een en ander gebeurd daar in Oss. Het jaar hierna vielen we uit en weer deugde het "nieuwe" materiaal echt niet. (Triumph 3 cyl.special). En 's nachts was er wéér een dodelijk ongeval met tal van zwaar gewonden.

Nu zijn we bij nummer 6 aangeland en denk ik aan alle valpartijen (eigen schuld en gewone wedstrijd ongevallen) in cross en race, zowel als solo als zijspan na ± 40 tot bijna 50 jaar hobby motorsporten. Op het totaal aantal evenementen valt het nog mee, maar het kunnen er goed 20-30 geweest zijn, waarvan er een drietal met een beetje erg en veel geluk ondanks alles.

Piet Kramer

Nu tot slot, de zevende en weer ervoer ik het als een bijna doodgaan.

Het gebeurde zo'n 20 jaar geleden op een leuk feest waar we allemaal vrolijk waren. En hier werd me in het urinoir de keel dicht geknepen wat ik eerst nog als een spelletje ervoer. De man naast mij zei nog: "goeie jongen" en verdween; daarna werd de greep wel zo hevig dat het mij totaal verlamde, waarna ik krachteloos en versuft in elkaar zakte. Het was géén spelletje en normaal zal ik onmiddellijk gaan kronkelen als een aal en op de grond vallen om zo aan de greep te ontkomen. Daar was nu geen aanleiding voor om zo te reageren. Toen ik later weer opgekrabbeld was, begaf ik mij (spiedend) weer in het feestgedruis of er niets was gebeurd.

Je bent zomaar nog niet dood, al had ik mij al overgegeven. Glimlachend van dit was het dus, zo vrolijk was ik en reed om middernacht met de motorfiets weer naar huis.



**FEHAC**

Persbericht

Bunnik, 18 november 2011

Nieuwe wetgeving belastingvrijstelling klassiekers

Groot nieuws voor klassiekerliefhebbers en het behoud van het mobiele erfgoed. 17 November 2011 heeft de Tweede Kamer het Amendement Van Vliet aangenomen. De bevrozing van de MRB Vrijstelling voor klassiekers is weer ontdooid.

Al sinds destijds – volgens velen nogal overhaast – het ‘Amendement Cramer’ is aangenomen, waarbij de vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor klassiekers ouder dan 25 jaar per 1 januari 2012 bevroren zou worden, was de FEHAC daar met het oog op de toekomst van het mobiele erfgoed zeer ongelukkig mee. Het Amendement Cramer (CU) was gekoppeld aan het invoeren van de kilometerheffing.

De kilometerheffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB bevrozing voor klassiekers was daarbij even ‘vergeten’. Sindsdien heeft de FEHAC zijn inspanningen nog verder opgevoerd, inclusief een aanhoudend pleidooi bij de volksvertegenwoordigers - die ons immers allemaal vertegenwoordigen - om het mobiele erfgoed een toekomst te geven. Tweede Kamerlid Van Vliet (PVV) heeft deze handschoen overtuigend en met succes opgepakt. Gisteren is het Amendement Van Vliet door de Tweede Kamer aangenomen en heeft daarmee kracht van wet verkregen. Met het aannemen van dit amendement is ‘Cramer’ effectief ongedaan gemaakt.

Ingaande per 1 januari 2012 geldt een nieuwe regeling voor MRB vrijstelling voor klassiekers. Waarbij er een overgangsfase geldt en geleidelijk de vrijstellingsgrens wordt opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, gerekend vanaf de datum eerste toelating. Voor de voertuigen die op 31 december 2011 al ouder dan 25 jaar zijn verandert er niets. Voor de generaties daarna geldt een geleidelijke leeftijdsopbouw, en bovendien geldt de vrijstelling uitsluitend voor basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten, de brandstoftoeslagen voor diesel en LPG moeten voor wel betaald worden.

De heer Van Vliet heeft laten weten zich met verve in te zullen blijven zetten voor het mobiele erfgoed, waar wij hem zeer erkentelijk voor zijn.

Deze nieuwe vrijstellingsregeling is een zeer belangrijke stap om de duizenden liefhebbers van klassiekers in staat te stellen het mobiele erfgoed daadwerkelijk een toekomst te geven.

Meer informatie is te vinden op de FEHAC website.

Zoals eventuele uitzonderingen, de details van de overgangsregeling en de daarbij behorende leeftijdsopbouw, die de omvang en strekking van dit persbericht te boven gaan.



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 bulletin		Nr 139
09-04-12	Paasrit Openingsrit	Beesd	M B	Nico Middelkoop Ben Teuben	06-22036358 06-23631399	Nr 139
21-04-12	Friesland Zuid-oost	Paasloo	M	Arie Threels	0561-450886	Nr 139 Nr 140
30-04-12	Koninginnedag-rit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	0183-563758	Nr 139
05-05-12	Bevrijdingsrit	Achterhoek	M+B	Nico Middelkoop Wim Oosterbroek	06-22036358 0571-262555	Nr 139 Nr 140
06-05-12	Koffieklets	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr 140
27-05-12	Pinksterrit	Nieuw-Vennep	B M	Manuel Lutgens	06-54614783	Nr 140
03-06-12	Beemster- en Waterlandrit	Purmerend	B	Ben Teuben	06-23631399	Nr 140
09-06-12	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Nr 140
24-06-12	Koffieklets	Luyksgestel	M	Stan van Asten	06-13316295	Nr 140
16-09-12	Superrit	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr 141 Nr 142
22-09-12	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren		Nr 141 Nr 142
20-10-12	Snertrit	Putten	B M	Couzijn Koopman Hans Bos	06-20248468 0341-559561	Nr 142



Snertrit, foto G.Koopman



Snertrit, foto G.Koopman



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	013-5092564	Nr 139
29-04-12	MZ clubrit/ weekend	Kedichem	Allen	Simon Wensveen	0183-563733	Nr 139
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

Snuffelhoeck

Te koop aangeboden:

CASAL K190:

Tank, voorvork, zijkastjes, voornaaf, achternaaf, kettingkast, schokdempers, achterbrug, achterspatbord

ZUNDAPP tank Type 529

ZUNDAPP FAMEL tank Type 517

TOMOS tankje Type A.P.N 6

Alles T.E.A.B. bij dhr B. Sonneveld, tel.: 015 3695991

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.

