



Jaargang 24



Inhoudsopgave	pag. 1
Wie wat waar in OMS	pag. 2
Van de voorzitter	pag. 3 en 4
Jubileum in zicht en het NVT	pag. 5
Koffieklots Reeuwijk	pag. 6
ritverslag	pag. 7
Superrit voor bromfietsen Utrecht	pag. 8
Koffieklots Utrecht ritverslag	pag. 8 t/m 11
Tandje groter of kleiner	pag. 11 t/m 14
Koffieklots Beemster en Waterlandrit ...	pag. 15/16
ritverslag	pag. 17/18
Snertrit in Putten, met aanmelden	pag. 19
Koffieklots Montfoort ritverslag	pag. 20 t/m 23
Uit de Boekenkast NSU S23	pag. 24
Koffieklots Motorrit Boxtel/ Liempde	pag. 25
ritverslag	pag. 26 t/m 28
Onthaastingscursus Boxtel	pag. 29
ritverslag	pag. 30 t/m 33
FEHAC nieuws	pag. 33 t/m 35
Toer agenda	pag. 36
en andere evenementen	pag. 37/38
Snuffelhoek	pag. 38/39
Clubartikelen	pag. 40

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr. 148 dec. jan.'14	5 november 2013
Bulletin Nr. 149 feb. mrt.'14	21 januari 2014



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	06-24286102	voorzitter@oudmaarsterk.nl
Secretaris	Kees Wolswijk	06-81130604	secretaris@oudmaarsterk.nl
Penningmeester	Peter Snellens	06-20287574	penningmeester@oudmaarsterk.nl
Ledenadministratie	Peter Snellens	06-20287574	ledenadministratie@oudmaarsterk.nl
Toercoördinator	Nico Middelkoop	06-22036358	toer@oudmaarsterk.nl
Algemeen bestuurslid	Jan v.d. Poel	071-3313913	

Medewerkers:

Redactie Clubblad	Jan v.d. Poel	071-3313913	redactie@oudmaarsterk.nl
Webmaster	Jan v.d. Poel	071-3313913	webmaster@oudmaarsterk.nl
Toercoördinator	Ben Teuben	0299-641105	toer@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 4 weken voor het einde van het contributiejaar bij de ledenadministratie.

P.a. Hannie Schaftstraat 4 1183 BV Amstelveen e-mail Ledenadministratie@oudmaarsterk.nl

Druk en verspreiding:

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

Ontwerp omslag:

Eric Albers www.synthesys.nl

Contributie 2013 bij automatische incasso of

bij vooruitbetaling vóór 10 januari	€ 22,50
Zonder automatische incasso	€ 24,00
Gezinsleden (ontvangen geen blad)	€ 5,00
eenmalige inschrijving	€ 5,00
Girorekening OMS	4404820

Oud Maar Sterk is lid van de FEHAC, Federatie Historische Automobiel- en Motorfiets Clubs.

De FEHAC is overlegpartner met de overheid, over regelgeving onzer hobby aangaande.



Van de Voorzitter

OUDE MANNEN MET BAARDEN

Beste veteranenvrienden,

Vorige week bladerde ik wat rond in het huis-aan-huis blad "Elburg en omstreken". Pagina 5 trok mijn aandacht door de kleurenfoto met 3 mannen van middelbare leeftijd (of ouder) met baarden. Stoer poseerden de grote buikige mannen achter de in verhouding kleine 2 fraai gerestaureerde rode Kreidlers en een groene Zundapp. De titel van het artikel luidde "Olde brommers kiek'n met Oldtimerbromfietsclub Elburg en Omstreken (OBCEO)".

Waarom toch weer die oude kerels met baarden? Waar blijft de frisse jonge jeugd met liefde voor het oude erfgoed. Helaas, dat zal nog wel even duren denk ik, of is voorgoed verleden tijd.

Tijdens de recente zomervakantie werd ik mij daar nog eens goed van bewust. Toen wij 50 jaar geleden met vader/moeder en 6 kinderen in de Peugeot 404 familie (die had namelijk 2 achterbanken) over de 3-baans wegen met een caravan naar de Middellandse zee reden was dit een tocht vol gevaar en avontuur. Het enige wat je als kind kon doen was naar buiten kijken en een indruk opdoen van al die schattige dorpjes en de vele oude auto's zoals Tractions etc. die langs de wegen stonden te verpauperen. Die Fransen gooiden klaarblijkelijk nooit iets weg. Nu is dat allemaal anders.

Op de Route Nationale probeer ik wanhopig iets fraais de ontdekken waar ik mijn kinderen op kan attenderen zodat zij even opkijken uit hun smart- of tablet-apparatuur. Soms komt er van achteren een verzoek "Pap, kan de airco wat kouder?" Het enige (leed)vermaak zijn de tolpoortjes waar pa weer uit zijn dak gaat vanwege de hoge toltarieven. En de rondweg Parijs? Pap, sufferd! we zeiden toch **niet** doen, nu staan we al uren in de file.

Stom, ik had het ook niet moeten doen maar dacht dat een blik op de Eiffeltoren de jeugd achterin wel in vervoering zou brengen. Helaas..... ook hier worden de flats in de buitenwijken steeds hoger en is die hele Eiffeltoren nauwelijks meer te zien.

Oude mannen met oude voertuigen... even verder lezen. Hé, ze bestaan pas 2 jaar en hebben al meer dan 50 leden. Klaarblijkelijk voorzien dergelijke clubs in een behoefte want 50 leden in 2 jaar is tegenwoordig best veel. Maar als we om ons heen kijken zien we dat veel regionale clubs het best goed doen. Met de huidige crisis, snelheidsmetingen etc. is het soms een lastige keuze om wel of niet een verre rit te pakken. En na een aantal keren zo'n rit gereden te hebben is de spanning er ook wel een beetje af. Dan ga je met name voor de sociale contacten. Soms is dat lastig als ritten van meer dan 100 km worden gereden met een beperkt aantal stops. Op 18 augustus is de rit naar Nieuw-Vennep. Mijn BSA is in restauratie, dat gaat niet lukken maar er staat nog een Mobylette. Naar het startpunt rijden is 125 km en duurt anderhalf uur (en met een aanhanger wel langer). Half 11 wegrijden dus uiterlijk om 10 uur daar. Dat betekent rond 8 uur wegrijden en dan ook



weer rond 7 uur thuis. Geschatte kosten: brandstof auto/brommer 25 euro, hapje/drankje 10 euro, dus 35 euro totaal. De weersverwachtingen zijn nogal wisselend en het verslag van Nico van de vorige keer zit nog goed in mijn geheugen gegrift. Ik weet het nog niet. De tijd dat ik met bevroren vingers en snor een toerist reed liggen al weer wat jaartjes achter mij.

Ik lees verder over de oude mannen. Hé, het lidmaatschap is gratis. Mmmmm, dat zal ongetwijfeld een prettige bijkomstigheid zijn om lid te worden. Een goede formule dus. Dat roept bij mij een vraag op.

Hoe wil Oud Maar Sterk zich profileren in deze veranderende samenleving en behoeften? Volgend jaar bestaan wij 25 jaar.

Naast het verzoek in het vorige clubblad om te komen met leuke voorstellen voor een viering moet toch ook kritisch worden nagedacht over de toekomst van onze club. Zeker nu de oude mannen van het bestuur na 2014 het fort zullen verlaten.

Misschien aardige gesprekstof als wij allen elkaar ontmoeten op het Nationaal Veteraan Treffen te Woerden op 21 september a.s. Want het is toch elke keer weer een feest daar te mogen zijn. Een feest van internationale allure. Het geesteskind van Oud Maar Sterk dat toen en nu nog steeds in een groeiende behoefte voorziet. Oud Maar Sterk over 14 maanden 25 jaar oud.

Vieren en nadenken over de toekomst van onze club. Wie het weet mag het zeggen.



Tot ziens op het NVT.

Anton van der Wilt



Jubileum in zicht

In 2014 bereikt Oud Maar Sterk de leeftijd van 25 jaar.

Een goede reden om er wat moois van te maken.

Nu is het bestuur niet de enige waarvoor dit opgaat en daarom een vraag aan de leden: WIE heeft er een goed idee of een geweldige suggestie voor een bijzondere dag met elkaar, de motor- en bromfietsliefhebbers? Laat het weten aan het bestuur.





Koffiekleets Reeuwijk

ritverslag 5 mei 2013

Meedoen aan een rit van Oud Maar Sterk, dat doe ik met enige regelmaat, hoewel niet erg vaak. Maar twee maal per jaar is ook regelmaat. Omdat Reeuwijk niet al te ver van huis is en ik nogal eens op de racefiets zit, ben ik maar een tochtje gaan rijden. En dan zie je meteen dat het een mooi polderlandschap is waar je gaat starten, midden tussen drukke autowegen liggend. Met bijna 50 km op de teller, uit-en-thuis, moet dat op de Puch ook goed te doen zijn, dat weten we dus alvast.



De bewuste dag naderde en de weersverwachting was zeker niet ongunstig.

Maar een te late avond vooraf deed me toch maar besluiten om de bromfiets in de Kangoo te laden, ten slotte moet je daar ook handigheid in houden.

Op naar AC Bodegraven/Reeuwijk, parkeergelegenheid zat. En dat terrein werd ook door anderen gebruikt en dat alles bij elkaar geeft een flinke rij bij de koffie-uitgifte. Hiervoor konden we terecht bij de gele "M", je had wel

moed nodig om lang genoeg in de rij te staan, nou weet ik ook wel dat we geen haast hebben, maar we zijn het meestal anders gewend, laat ik het daar maar op houden. Maar een verzameling OudMaarSterkers trekt ook altijd anderen aan met een oud voertuig, je wilt er toch mee gezien worden, ik had zo'n ding nooit eerder gezien. Een wiel met motor, gekoppeld aan een fiets "The Wall Auto-Wheel".

Jan Baars kwam naar me toe en gaf me een routebeschrijving, ik herkende wel enkele plaatsen van een rit die ik eerder had meegedaan.

Via Driebruggen en Woerden



kwamen we in Oudewater voor onze koffiestop, hoewel niet iedereen perse aan de koffie gaat, het mooie weer geeft ook andere trek! Zelfs een uitsmijter ging er hier en daar al in, de bedienig loopt daar echt heel plezierig.



Weer op weg via karakteristieke polderwegen, door Polsbroekerdam, Cabauw en Zevender naar Schoonhoven voor de lunch pauze.

Op de parkeerplaats was nog een groep gemotoriseerde tweewielers aanwezig, met heel dure motoren en van die dikke banden, ze werden begeleid door een flink cordon geuniformeerde dienders in zware uitrusting.

Zodoende stonden onze voertuigen ook onder extra toezicht en konden we met een gerust hart volop genieten van een patatje met of zoiets, met een lekker ijsje toe. Na het veerpont menigmaal zijn

overzetje te hebben zien doen, vertrokken we uit Schoonhoven, richting Bergambacht. Maar een pechgeval leverde wat oponthoud en voor de rokers een extra gelegenheid voor een pafje. Het duurde wel even voor we weer opweg waren.

Via Stolwijk en Gouda reden we door naar Waddinxveen waar een korte stop werd ingelast om nog wat te kunnen kletsen.

Het laatste deel van de rit ging over Boskoop richting Bodegraven. Nog wat napraten en de brommers werden in- of opgeladen en voor de rest was het doorrijden naar huis.

Het was een rit die niet te snel, maar ook niet te langzaam gereden werd. Het

kiezen van de juiste wegen, geschikt voor een groep, is daarbij van belang.



Jan, een pluim voor deze rit.

Jan van der Poel.



Superrit voor bromfietsen

- Wanneer: Zondag 15 september 2013.
- Waar: "Iveco Schouten"
Proostwetering 121, 3543 AD Utrecht.
Auto's met aanhangers kunnen binnen het hek parkeren.
- Route: Te bereiken vanaf de A2 ri. Utrecht afslag 6 bovenaan stoplichten rechtsaf en gelijk weer rechtsaf.
Onderaan weer rechtsaf, onder viaduct door langs Shell pompstation na 100 mtr Iveco Schouten.
A2 ri. Utrecht, afslag 6/7, dan afslag 6, bovenaan bij stoplichten links, na stoplichten over viaduct rechtsaf, onderaan weer rechtsaf, onder viaduct door langs Shell pompstation na 100 mtr Iveco Schouten.
- Voor wie: Bromfietsen.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 8:00 uur, vertrek om 9:00 uur.
- Ritomschrijving: Deze rit is voor de doorzetters met een extra kussentje.
Totale ritlengte is ca. 250 km.
- Informatie: Wim Vos, telefoon 030-2251817 / 06-33889486
Na 18:00 uur maar voor 22:00 uur.

Wim Vos Koffiekleets in Utrecht

ritverslag 26 mei 2013

Zo langzamerhand worden de ritten van Wim Vos echte klassiekers. Al weer wat jaren organiseert Wim een of meer ritten per jaar. Altijd perfect georganiseerd. De ontvangst begint al met koffie in de keurige kantine van de werkgever van Wim, Iveco Schouten.

De auto en aanhanger kunnen geparkeerd worden op het bedrijventerrein van Iveco Schouten. Na vertrek wordt het terrein afgesloten met een stevig hek en niemand kan er meer bij. Toch een fijn gevoel dat je spullen goed

bewaakt achterblijven. Dit keer een



koffiekleets maar toch met een bezemwagen.



Een bezemwagen geeft altijd een fijn gevoel. Wat helemaal geweldig was, dat Wim gezorgd had voor een reserve bromfiets. Onderweg brak de gaskabel van de Berini van Hans en kon niet even gauw gemaakt worden. De Berini in de bezemwagen en Hans kon verder op de reserve bromfiets. Een Tomos, maar wel een die goed doorliep.

Laat ik niet teveel vooruit lopen. Zondagmorgen, 26 mei 2013, om 7:30 uur de lucht bekeken. Zag er grijs en nat uit. Maar het was wel droog. Computer aan en buienradar bekeken. Alleen tussen 1 en 2 uur p.m. mogelijk een lichte regen. Verder zou het droog blijven. Na al die regen tijdens de rit op 2^e Pinksterdag is lichte regen geen probleem.

Hans gebeld en gemeld dat ik ga rijden. Van mijn woonplaats naar Maarssen is het 30 km. Ik ga lekker op de Hercules, dus een soort voorspel al. Goed aankleden en om half tien vertrokken. Keurig om 10:15 uur kon ik mij bij Wim Vos aanmelden.

Heel wat oude bekenden hadden ook zin in de rit. Co en Henk op de Eysink's, Manuel natuurlijk op zijn Kreidler. Onze penningmeester Peter met een mooie Batavus, Jan uit Zwammerdam met een Kreidler, Hans op de Berini, Ep op zijn Hercules en

Bernard op de Kreidler. Moet ik iedereen even noemen, nee dat ga ik niet doen. Rij zelf maar mee en dan kan je zien hoe gezellig het altijd is.

Zo rond 11:00 uur blies Wim op zijn trompet om de meute te verzamelen. Iedereen klaar en karren maar. De provincie Utrecht is dicht bebouwd en bevolkt maar toch wist Wim een aantal prachtige wegen op te zoeken.

Op gemak naar Oud Maarssenveen, door Hilversum, Bussum, Loosdrecht, Vinkeveen en dan naar Muiderberg. Vervolgens op weg naar Almere. Daar was de lunch gepland. Wim had gekozen voor een eetboulevard, een soort woonboulevard maar dan met eettentent. Voor elk wat wils.

We zagen een leuk visrestaurant en verschillende van ons, ik ook, hadden wel trek in een visje. Alleen die trek was snel over nadat de spijzenkaart



door de ober was overhandigd. 19 euro voor een visje, dacht het niet. Als één man stond een groep van 4 man op en verruilde het visrestaurant voor de burens. Daar waren de prijzen heel wat beschaafder. Je had alleen die ober moeten zien kijken, met de



menukaarten in zijn hand en met de mond open keek hij ons na.

dan heb je de tijd om de andere bromfietsen wat beter te bekijken.



Redelijk vlot werd iedereen voorzien van zijn bestelde etenswaren, alleen Jan uit Zwammerdam moest wel erg lang wachten. Toen moesten wij weer wachten op Jan. Met een eigenlijk te vol gevoel weer op de bromfiets. Almere is best een grote plaats en met een hele mooie omgeving.

In Almere had Wim weer een jonge-gasten-weg uitgezocht. Helaas, de jonge gasten wilden niet uit die bejaarde lijven komen. Zou ook kunnen dat ze een beetje bang geworden zijn voor die snelle Hercules. Volgende keer beter.

Onderweg weer een kleine pauze en

In totaal heb ik 17 deelnemers geteld. 5 met een Kreidler, 2 op Zundapp, 1 met een Honda, 1 Piaggio, 2 op een Batavus, 2 met een Eysink en 2 man op een Hercules.

Helaas wel enkele storingen onderweg. Zijn die te voorkomen? Sommige wel en andere weer niet. De Kreidler van Bernard met een verstopte sproeier en van de Zundapp van Ronald vloog de binnendemper uit de uitlaat. Bij een Batavus was de bougie kennelijk niet goed aangedraaid, die werd onderweg verloren. Van de Berini brak



de gaskabel. Dat was het wel zo'n beetje.

Een Kreidler of een Zundapp met pech? Echt niet, nooit. Dus het bewijs moest van een foto komen. De foto



kon ik nemen met een klein beetje dwang. Ronald moest een boutje M6 hebben en die had hij niet, ik wel. Dus.... alleen tegen een foto krijg jij je boutje. Onzin natuurlijk.

Tegenwoordig heb ik niet alleen gereedschap bij me, ook diverse soorten boutjes en moertjes, een stukje koperdraad en wat ander klein spul. Afgekeken van Joop Kok. Van de uitlaat van mijn Berini was een boutje losgetrild en dankzij Joop kon ik toen verder rijden.

Hoe laat waren we weer terug? Ik

weet het niet meer. Wat ik wel weet dat het een fijne rit was met slechts een klein beetje regen. Mooie omgeving en rustige wegen. Die Wim heeft echt zijn best gedaan en je krijgt een 10 met een griffel voor je rit.

Na afloop op gemak een kopje koffie en een praatje. Dan is het tijd om naar huis te gaan.

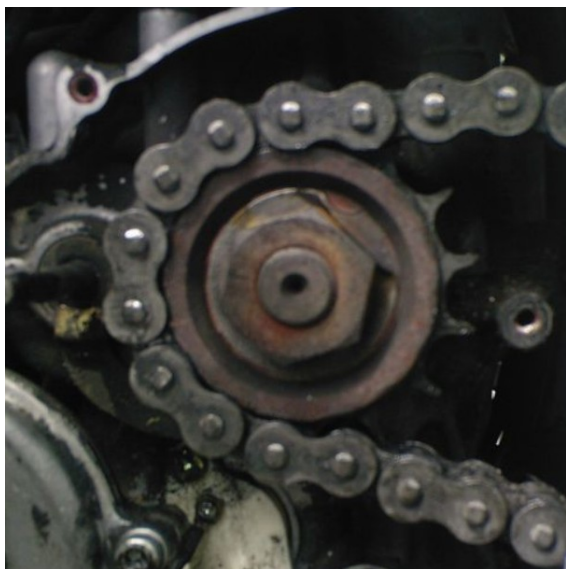
Wim bedankt voor alles en wil jij je werkgever bedanken voor zijn gastvrijheid?

Kees Wolswijk

Tandje groter of kleiner

Let wel, dit is een theoretisch verhaal. Er is geen rekening gehouden met de aerodynamica, het weer, de weg en het postuur van de rijder.

Het weer, staat er veel of weinig wind, heb je voor- of tegenwind. Is het een vlakke weg of moet je een leuke heuvel op. Dan nog je postuur. Maatje 36 van een vrouw of maaaaat 60 van de man, 50 kilo of 100, dat scheelt 8 slokken op een borrel.



Wat is er aan de hand?

Je bromfiets loopt erg lekker maar je hebt toch het gevoel dat de motor wat



teveel toeren maakt. We hebben het hier dus niet over een slippende koppeling.

Uiteraard kun je de tandwielverhoudingen aanpassen maar de motor moet wel het benodigde vermogen kunnen leveren. Eigenlijk zou je dat willen veranderen maar moet je nu "voor" een tandje meer of minder? Hoe zit het dan met het achtertandwiel.

En waarom maakt de motor dan te veel toeren? Simpel, je hebt hem een beetje gekieteld.

Indien je het voortandwiel vervangt door een groter tandwiel dan zal de bromfiets harder lopen. Bij een kleiner tandwiel dus wat langzamer maar de brommer wordt wel sterker.

Bij het achtertandwiel is het precies andersom. Een groter tandwiel, dus meer tanden, zal de bromfiets langzamer rijden maar wordt wel sterker en bij het vervangen van het tandwiel door een met minder tanden zal de brommer harder lopen.

Let wel op, dit kan je niet ongestraft doen. Het motorblok moet wel het gevraagde vermogen kunnen leveren. Heb je het voortandwiel van bijvoorbeeld 11 tanden vervangen door een met 13 tanden, dan ga je voor de wind als een speer. Tegenwind wordt het balen. Er zit geen fut meer in.

Het is wel aardig indien je bij benadering kan zeggen hoeveel snelheid je aanpassing nu oplevert. Daartoe moet je de diameter van je achterwiel opmeten en het aantal tanden van het voor- en achtertandwiel tellen. Ik ga er van uit dat het aantal tanden van de gemonteerde tandwielen de standaarduitvoering is. Ik vergeet voor het gemak maar even de invloed van de lucht op je snelheid. Ik heb dat al aangehaald bij het begin van mijn story. Hoe sneller je rijdt hoe meer lucht je opzij moeten duwen en dat vraagt steeds meer vermogen. De aerodynamica noemen ze dat, geloof ik.

Zet de bromfiets op een harde ondergrond en meet de diameter van het achterwiel, wel inclusief een goed opgepompte achterband. Om het visueel te maken neem ik als voorbeeld mijn eigen Berini Sport. De diameter is 60,5 cm. Om naar de omtrek te komen de gemeten diameter vermenigvuldigen met 3,14. Dit getal noemen ze Pi. Dat wordt dan $60,5 \times 3,14 = 189,97$ cm. Zeg maar 190 cm oftewel 1,9 meter.



Hoeveel keer moet het achterwiel rond gaan om 40 km per uur te rijden. 40 km is 40.000 meter. $40.000 \text{ delen door } 1,9 = 21.052,63$. Het wiel gaat dus ruim 21 duizend keer per uur rond. Per minuut is dan 350,88 keer. Best veel hoor.

De berekeningen gaan terug naar de omwentelingen per minuut omdat het toerental ook weergegeven wordt per minuut.

Het achtertandwiel gaat dus ook 350 keer per minuut rond. Het achtertandwiel van mijn Berini telt 44 tanden en voor 13. Nu wil ik weten hoeveel het voortandwiel bij 40 km per uur rond gaat. Dat is dan $350,88 \times 44 = 15.438,72$. Dat weer delen door het aantal tanden voor en dat wordt dan $15.438,72 : 13 = 1187,6$. Zoveel keer draait het voortandwiel rond bij een snelheid van 40 km per uur.

Even nu alles keihard onder elkaar zetten. De omtrek bereken je een keer. De eerste keer bereken je alles met de standaard tandwielen en daarna kun je variëren.

De omtrek van je wiel heb je berekend en teruggebracht naar het aantal omwentelingen per minuut. Die uitkomst blijf je gebruiken.

De berekening van



44 tanden achter en 13 voor is dan: $350,88 \times 44$ en delen door 13 = 1187,6

De as van het voortandwiel draait dus bij 40 km per uur 1.187,6 keer per



minuut rond. Hier gaan we mee verder. Het achterwiel draait dan $1.187,6 \times 13$ tanden voor en dat delen door 44 tanden achter en dat is dan 350,89. De omtrek was 1,9 m en per minuut en de bromfiets heeft dan 666,69 meter afgelegd. Per uur is dat dan $40.001,46$ meter en dat is dan 40 km per uur.

Tandje groter voor? Dan $1.187,6 \times 14$ tanden en dat delen door 44 tanden = 377,87. De omtrek was 1,9 m en per minuut en de bromfiets heeft dan $377,87 \times 1,9 \text{ m} = 717,95$ meter afgelegd. Per uur is dat dan $717,95 \times 60 = 43.077$ meter en dat is dan 43,07 km per uur.

Tanden voor	Tanden achter	Meter per minuut	Meters per uur naar km
13	44	$1.187,6 \times 13 : 44 \times 1,9 = 666,68$	$666,68 \times 60 : 1000 = 40 \text{ km}$
14	44	$1.187,6 \times 14 : 44 \times 1,9 = 717,96$	$717,96 \times 60 : 1000 = 43,08$
13	38	$1.187,6 \times 13 : 38 \times 1,9 = 771,94$	$771,94 \times 60 : 1000 = 46,32$
14	38	$1.187,6 \times 14 : 38 \times 1,9 = 831,32$	$831,32 \times 60 : 1000 = 49,88$
11	33	$1.187,6 \times 11 : 33 \times 1,9 = 752,15$	$752,15 \times 60 : 1000 = 45,13$
12	33	$1.187,6 \times 12 : 33 \times 1,9 = 820,52$	$820,52 \times 60 : 1000 = 49,23$
13	33	$1.187,6 \times 13 : 33 \times 1,9 = 888,90$	$888,90 \times 60 : 1000 = 53,33$
14	33	$1.187,6 \times 14 : 33 \times 1,9 = 957,28$	$957,28 \times 60 : 1000 = 57,44$
11	35	$1.187,6 \times 11 : 35 \times 1,9 = 709,17$	$709,17 \times 60 : 1000 = 52,55$
12	35	$1.187,6 \times 12 : 35 \times 1,9 = 773,64$	$773,64 \times 60 : 1000 = 46,42$
13	35	$1.187,6 \times 13 : 35 \times 1,9 = 838,11$	$838,11 \times 60 : 1000 = 50,29$
14	35	$1.187,6 \times 14 : 35 \times 1,9 = 902,58$	$902,58 \times 60 : 1000 = 54,15$

Denk nu niet van even wat tandwielen aanpassen en de snelheid wordt zomaar 10 tot 15 km hoger. Zo werkt het helaas niet. Er moet ook voldoende vermogen aanwezig zijn om het toerental van 1.187,6 toeren per minuut te kunnen leveren en wat nog belangrijker is, "het kunnen blijven leveren".

Kees Wolswijk



Koffiekleets Beemster en Waterlandrit in Purmerend

ritverslag 2 juni 2013

Dit is de achtste rit van Oud Maar Sterk dit jaar.

Behalve de rit op 5 mei in Reeuwijk, werden alle ritten met te koud en te nat weer verreden.

Mijn kleren die met de Pinksterrit verschrikkelijk nat zijn geregend waren nog maar net droog en ik hield angstvallig de weersverwachting in de gaten.

Vorige week is de rit van Wim Vos in Utrecht verreden, toen was het ook nog te koud en dat weerspiegelde zich in het aantal deelnemers.

13 man had hij toen en dat is voor een rit van Wim niet echt veel.

Als er dan nog een paar pech onderweg krijgen, dan kan je er gerust van uit gaan dat het materieel het ook niet zo zag zitten.

Vandaag echter zag het er goed uit, niet echt warm weer, maar in ieder geval droog.

Na vannacht behoorlijke darmkrampen te hebben gehad, (zeker iets gegeten waar ik niet tegen kan) en vanmorgen uitgebreid te hebben getoiletteerd, vertrok ik rond 09:00 uur richting Purmerend.

Om even voor 10:00 uur kwam ik het terrein van Dila in Purmerend opgereden.

Hoewel de ontvangst van de deelnemers gepland stond vanaf

10:00 uur, was ik echt niet de eerste. De belangstelling was groot, niet alleen van clubleden, maar ook van streekgenoten die de informatie van de website of van de lokale media hadden.

De ontvangst was zoals we van Ben gewend zijn weer allerhartelijkst. Koffie en koek en een praatje.

Dat 1^e uurtje voor vertrek was eigenlijk te kort, want als ik Ben er niet op had gewezen dat het tijd was om te vertrekken, stonden we daar nu nog te ouweh..ren.

In een mooie lange colonne (ik telde er ongeveer 50) vertrokken we langs vele smalle fietspaden en dijkjes richting Ilpendam.

Ik had voor de rit van Ben een routebeschrijving gekregen en hoewel ik daar heg noch steg ken, fungeerde ik als achterrijder.

Ik had dus een mooi overzicht en als je die hele club, waarvan er vele een OMS jack droegen dan voor je ziet rijden, is dat echt genieten.

Ook de discipline van de deelnemers waarover ik over het algemeen best wel wat te zeiken heb was gewoon goed te noemen.

Jammer alleen dat er altijd deelnemers zijn die na een stop op



hun dooie gemak zichzelf weer in het zadel gaan zetten om dan als allerlaatste in de colonne aan te sluiten, in de wetenschap dat ze met hun snelle opgevoerde bromfietsen die colonne toch wel weer inhalen. Dan kom ik als door mijn rode hesje herkenbare achterrijder daar achteraan met mijn Zundappie, die toch echt wel 60 km/uur kan halen maar ik moet alles uit de kan halen om dat zootje voor me weer bij te kunnen benen.

Dat is niet prettig, ik rijd namelijk ook voor mijn plezier en dat doe ik niet als ik plankgas moet.

Dan zie je niks van de omgeving.

Sluit dus aan mensen, houdt wel de nodige afstand maar laat niet onnodig grote gaten vallen, de discipline van het follow-up systeem krijgen we er bij die bromfietsen toch niet ingeramd en voordat je het weet ben je de groep kwijt.

Voor een volgende rit waar we om een achterrijder verlegen zitten zal ik dan ook eerst navragen of er mensen bij zijn die uit de streek komen en een snelle brommer hebben.

Die kunnen dan die taak als achterrijder overnemen, op voorwaarde dat ze ook de hele rit mee uitrijden.

Dat was ook een van de opmerkelijke zaken.

Veel mensen en dan waren dat voornamelijk de zogenaamde niet-leden, haakten onderweg af zonder zich af te melden, een enkeling uitgezonderd.

Wij reden dan verder en ik als achterrijder had dan het verontruste gevoel dat we niet compleet waren en dus moesten wachten op de rest die dan nooit meer kwam opdagen.

Ik vind het gewoon een goed gebruik en een teken van beschaving als je jezelf even afmeldt voor je de groep verlaat, je kan dan gelijk de organisator van de rit bedanken voor hetgeen je werd geboden.

De toer door de streek was prachtig, net als de zon die bijna de hele dag heeft geschinen bij een temperatuurtje van ongeveer 16 graden.

Van Ilpendam reden we onder een hoop bekijks verder richting Broek in Waterland en na een rondje om de kerk in Keerngouw stopten we bij het grootste vervuilde, maar inmiddels gesaneerde en tot recreatieterrein omgeturnd gebied in Nederland "de Volgermeerpolder" voor een rokertje.





Na de stop en het onvermijdelijke plankgas daarna reden we door via Zunderdorp en Ransdorp, richting Durgerdam, waar we op de Durgerdammerdijk weer een koffiestop hadden bij de Oude Taveerne.

Ondanks goede afspraken welke Ben nog daags van te voren aldaar had gemaakt ten aanzien van de prijzen en de bedieningssnelheid, had het toch heel wat voeten in aarde al eer de vigerende bediening daar ook mee uit de voeten kon.

Hoewel het eigenlijk alleen een koffiestop was, is dat niet bij iedereen zo doorgekomen en enkelen dachten dat dit dan ook gelijk de lunchstop was.

Wij hebben bij Jan Altena en zijn vrouw het eten van hun bord af zitten te kijken, want we wilden weer verder.

Gelukkig was het een mooie stopplek en we verveelden ons niet.

Het uitzicht was prima en het weer ook, hetgeen zich weer liet zien door al die mooie ranke benen die voorbijkwamen lopen of fietsen.

Maar goed, we reden weer verder, racen kon nu niet omdat we in allerlei bebouwde kommen zaten en met verkeer in beide richtingen lukt dat niet zo.

Toen van de inmiddels 40 deelnemers er 35 waren gepasseerd, was een VW golfrijder het kennelijk zo zat dat hij zijn auto ertussen wierp, kennelijk in de hoop om die 35 allemaal voor Monnickendam in te halen.

Dat lukte hem dus bij nog niet 1, integendeel, hij werd telkens weer gepasseerd door een van de 5 daarachter rijdende brommers en na ca 10 km gaf hij het maar op en ging een paar minuten aan de kant staan. Dat bracht de groep weer bij elkaar. Aangekomen in Monnikendam bleek dat er de Gouwzeefestiviteiten waren uitgebroken.

De route was volledig afgesloten en we hebben na enige aarzeling ons er toch ingestort en gebruikten de brommers daarbij met uitgezette motoren als loopfiets.

Dat was toch nog wel een heel eindje en manoeuvrerend tussen al die flanerende mensen bereikten we zonder veel problemen de plek waar we zouden parkeren om vandaar op eigen gelegenheid een plekkie te zoeken om iets te eten, die plekkies waren er genoeg.

Na de lunch, onder het toeziend oog van een politiedame, weer al loopfietsend het terrein via een bruggetje met heel veel wandelaars erop verlatend, waarna we de boel weer konden starten en verder rijden. Gelukkig waren daar enkele ervaren leden van Oud Maar Sterk (o.a. Joop Kok en Wim Vos) die de voorrijder en de overige starters lieten weten dat nog niet iedereen al op zijn moped zat.

Als achterrijder concludeerde ik op zeker moment dat er niemand meer was achtergebleven en konden we verder.

Via Katwoude reden we naar



Volendam Haven, waar we nog even stopten voor een ijsje en om al die toeristen (en dat waren er velen) van onze brommers te laten genieten. Gelijktijdig nam een charmante dame de kans waar om een zootje ongeregeld als die ouwe knarren van Oud Maar Sterk die massaal aan een ijsje zaten te likken, op film vast te leggen.

Zoals zij vertelde was ze bezig om een film te maken voor een kinderprogramma waarin ijs en het maken, verkopen en eten daarvan een hoofdmoot vormde. Algemene hilariteit natuurlijk, want wie moesten we nou aanwijzen als "Kind"? Bijna had ik mijn hand opgestoken, want een ijsje eten met gammele darmen is vragen om moeilijkheden.

Na het ijsje weer verder en via Edam en Middelie kwamen we uiteindelijk weer terug bij Dila, alwaar we weer werden uitgenodigd voor de koffie. Ik heb daar in verband met mijn darmtoestand geen gebruik van gemaakt en hoopte op een voorspoedige reis terug naar huis, zodat ik de boel daar tot rust kon laten komen.

Dat is maar ten dele gelukt, want onderweg was toiletbezoek bij een

pompstation beslist noodzakelijk en een hele verademing.

Ik wil hiermee Ben Teuben en de mensen van Dila Brommers en Scooters bedanken voor het organiseren van deze prachtige dag en gooi bij deze alvast een visje uit voor de organisatie van weer zo'n rit in 2014.

Een speciaal compliment gaat hiermee



dan ook naar Dirk, Inge, Nick en Mike voor de opgeruimde machine-werkplaats en de klaargelegde cylinders en krukassen en de technische uitleg daarover, waarvoor veel belangstelling was (Dila = Dirk Langenberg - ex Kreidler monteur voor Jan de Vries en jaren actief in de motorsport).

Nico Middelkoop, Toercoordinator van OMS en achterrijder van deze rit.



Snertrit Putten

- Wanneer: Zaterdag 19 oktober 2013.
- Waar: Knoppert Heftrucks
Van Geenstraat 86, Putten.
- Route: **Vanuit Amersfoort:** A28 afslag 9 richting Putten = N789. Op de 2^e rotonde over de spoorlijn rechtsaf richting Voorthuizen / Garderen (= van Geenstraat)! **Vanuit Zwolle:** A28 afslag 12 richting Ermelo / Putten = N303. Voor Putten bij Texaco / stoplichten rechtdoor = N978. Richting Nijkerk blijven volgen, 2x rotonde rechtdoor en op 3^e rotonde links richting Voorthuizen / Garderen. Dit is de van Geenstraat, rotonde oversteken en na 30 mtr links ben je bij Knoppert Heftrucks. **Vanuit Voorthuizen:** N303 richting Putten, 1^e rotonde in Putten linksaf, dit is de van Geenstraat, volgende rotonde rechtdoor en na 300 mtr rechts ben je bij Knoppert Heftrucks.
- Voor wie: Motoren en bromfietsen.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 09:15 uur en vertrek om 10:45 uur.
- Ritomschrijving: Schitterende rit over de Veluwe en ook in 2013 weer deels gesponsord door Knoppert Heftrucks.
- Kosten: Leden en genodigden € 5,- per deelnemer, te betalen 's morgens bij het inschrijven.
- Informatie en aanmelden: De afdeling Motoren wordt verzorgd door Hans Bos.
De Bromfietsen en algehele organisatie door:
C. Koopman, telefoon 06-20248468 tussen 18:15 uur en 21:30 uur, of e-mail couzijnkoopman@gmail.com
Inschrijven kan t/m 12 oktober. Dit i.v.m. het bestellen van de snert en de lunchpakketjes.
Ook dit jaar worden er polsbandjes uitgereikt bij de inschrijving, tegen de zwartrijders.
De koffie staat 19 oktober om 9:15 uur weer klaar.

Aanmelden via dit formulier of per e-mail met

naam :
woonplaats :
lidnummer :
e-mail :
telefoon :



Koffiekleets in Montfoort

ritverslag 8 juni 2013

De ritten zijn meestal op zondag maar ik kan begrijpen dat niet iedereen op zondag wil rijden. Maar helaas, op deze zaterdag bedroevend weinig deelnemers. Meestal maak ik er wat van, bijvoorbeeld dat zoveel cilinders of wielen de rit hebben gereden.

Maar serieus, er waren slechts 4 mensen op komen draven om de rit te rijden. Met Michael, de uitzetter, erbij dan toch nog slechts 5 deelnemers. Binnen Oud Maar Sterk zijn best een behoorlijk aantal leden met een oldtimer motor, denk ik. Waar zijn die dan? Je hebt dat ding toch om te rijden en voor een motorrijder mag de afstand van huis naar de start geen probleem zijn.

Je hoeft de motor niet op een aanhangwagen te zetten, dus het gemis van een aanhanger kan het niet zijn. De motorritten van Michael zijn altijd leuk en erg gezellig, dus dat kan ook geen reden zijn. De kosten dan. Lijkt mij ook niet.

Wat kost een dergelijk dag dan? De rit was ongeveer 80 km. Stel dat je nog 50 km moet rijden om met de rit mee te doen. Bij elkaar wordt het dan $2 \times 50 + 80 \text{ km} = 180 \text{ km}$. Bij 1 op 15 gebruikt je motor 12 liter benzine en dat maal $\text{€ } 1,70 = \text{€ } 20,40$. De koffie 's morgens was voor OMS en dan blijft alleen de lunch over. Die kan je zo gek maken als je wilt. De lunch met

wat drinken kostte mij $\text{€ } 7,40$.

Onderweg nog een keer een kopje koffie en dat kostte $\text{€ } 1,50$. De gehele dag kost dan $\text{€ } 29,30$. Dat valt toch wel mee en zeker gelet op het feit dat je niet dagelijks of wekelijks die kosten hebt.

Mensen, je leeft maar 1 keer. Geniet er toch van en geniet ook van je motor. Voor je het weet is je leven voorbij of kan je het lichamelijk niet meer. In mijn familie is recentelijk mijn zwager en korte tijd later zijn broer overleden. Dat zet je echt aan het denken.



Straks zit je in het bejaardenhuis en waar moet je dan over praten. Geen leuke en sterke verhalen over je gereden toerritten. Achter de geraniums zitten is er echt niet bij. Dat is allang wegbezuinigd. Misschien een paar van plastic. Goed, je moet het zelf maar weten.



Verzamelen was om 10:30 uur en vertrek om 11:15 uur. Michael is van de gezellige en dan is precies op tijd starten geen optie. Na een paar kopjes koffie en wat gesprekje is het toch tijd om te gaan rijden.

We werden uitgezwaaid door ons erelid Piet Kramer, of te wel Motor Piet. Hij was op zijn mooie Matchless aan komen denderen. Met Piet aan tafel, ja dan vliegt de tijd en wat een mooie verhalen heeft die vent. Die verhalen komen wel doordat Piet niet thuis is blijven zitten maar lekker is gaan rijden en racen. Pracht vent.



Leeftijd is voor Piet niet belangrijk. Rijden op een motor is dat wel en dat doet hij dan nog steeds. Uitgezwaaid door Piet gaan we op weg. Michael op zijn Ariel van 1933, dan een Honda CB400f van 1974, een Honda CB550f van 1978, een Honda CB250 en een CZ van 1968. Via allerlei fijne

polderwegen naar Harmelen, langs kasteel Haarzuilens op weg naar Maarsseveen. Lekker weer, niet te druk onderweg en dus prima motorweer. Ondanks dat het een drukke omgeving is rond Utrecht wist Michael ons over vele mooie en rustige wegen te leiden.

Voor je het weet is het al tijd voor de lunch. Ook weer een bijzondere eetgelegenheid. Midden in de stad Utrecht maar toch verrassend rustig. De naam van het restaurant/café is Harbour, gevestigd Veilinghavenkade 177 te Utrecht. Op een al behoorlijk druk terras een plekje gezocht. Het zonnetje deed zijn best en dat had de kok ook gedaan. Een broodje gezond was mijn keuze. In eerste instantie leek het wat aan de dure kant, 5 euro. Maar het was die prijs dubbel en dwars waard. Zowel in kwaliteit als kwantiteit.

Aan al het goede komt een eind dus ook aan deze lunch. Door Utrecht leidde Michael ons langs een prachtige witte villa. Dat is toch niet zo bijzonder, er zijn veel witte villa's zou je zeggen. Dat is wel zo maar deze sprak je gewoon aan. Je zag gelijk dat het een bijzonder gebouw was. Alles paste en het was zo harmonisch. Het was de villa van de familie Jongerius. Gebouwd in de jaren '30 door de ondernemer Jongerius. Het is nu een rijksmonument en niet meer in gebruik als woonhuis.



Wel zijn we gestopt bij een historische scheepswerf. Er was van alles te zien. Een ambachtelijke kijk op de jaren voor ons. Een scheepshelling waar de schepen dwars te water werden gelaten. Vroeger had je een scheepswerf met een dergelijk helling bij mij in de buurt. Alleen waren de schepen heel wat groter. Als jonge jongen ging ik altijd kijken. Bij het te water laten klotste het water over de oever aan de overzijde. En dat was niet zo'n beetje water. De mollenvanger stond ook al klaar. Wat wil je, als je huis overstroomt dan wil je er wel uit. De mollen dus ook. Alleen de afloop voor die beesten was niet prettig.

Het was op die historische werf een terugblik in de tijd, oude schepen, motoren, huisvesting en gereedschappen. Wij hebben het nu

wel erg gemakkelijk met al dat elektrisch gereedschap. Vroeger maakte je een houten mast met een handschaaf, boren met de hand en gaten uitsteken met een beitel. Het schip werd in elkaar gezet met klinknagels. Wat een pokkeherrie moet dat zijn geweest. Gehoorbeschermers? Nee hoor. Daarom zie je nu veel ouderen met gehoorproblemen. Wat een vakmensen waren dat.

Tegen een zeer redelijke prijs werd een kopje koffie geserveerd. Uiteraard was een frisje ook mogelijk. Een aardige wat oudere excentrieke vrouw had veel belangstelling voor onze motoren. Zij vertelde ons dat zij hier op de werf schilderde. We begrepen natuurlijk wel wat ze bedoelde maar een grapje is nooit weg.

Ik voelde aan het verfwerk op het kozijn achter me en zei tegen haar: "prima gedaan hoor, het ziet er gelikt uit". Behoorlijk in haar wiek geschoten reageerde ze fel: "dat bedoel ik niet, ik maak schilderijen". We lagen nog niet onder tafel van het lachen maar we vonden het wel erg leuk.

Even laten bekeken we haar schilderijen. Ze hingen in het café tegen het raam. Aan de buitenzijde kon je de achterzijde van de schilderijen zien. Een van ons wenkte de schilderes, wees naar de achterzijde van de schilderijen en zei tegen haar: "mevrouw, die schilderijen zijn allemaal hetzelfde, zo kan ik ook schilderen".

Nou, toen hadden we het gedaan.



Ze keek ons aan en je zag haar denken: "----- laat ik dat hier maar niet neerschrijven -----". Fel antwoordde ze: "dat is de achterkant, je moet ze binnen bekijken". Toen hadden we echt veel lol. Ach, later kon ze er ook wel om lachen. Ze begreep wel dat ze een beetje in het ootje was genomen.

Na een gezellig praatje met haar en andere vrijwilligers van de werf was het tijd om verder te gaan. Michael

loodste ons door het mooiste gedeelte van de provincie Utrecht weer naar het vertrekpunt.

Het was een leuke rit, best wel aardig weer en hebben veel gezien en genoten. Deze rit is voor herhaling vatbaar.

Michael bedankt en hopelijk tot een volgende keer.

Kees Wolswijk





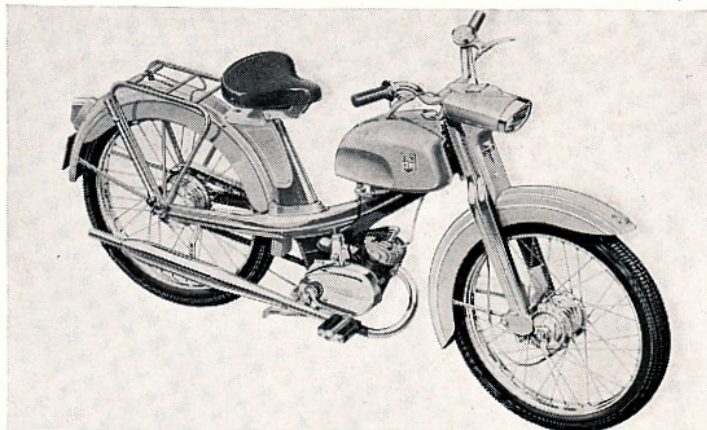
Vit de Boekenkast

NSU

Duitsland

S 23

f 569,—



De NSU Motorenwerke AG in Neckarsulm, waar deze bromfiets vandaan komt, treden in de laatste jaren vooral ook als automobielfabrikanten naar voren en hebben daarbij naam gemaakt met de toepassing van de revolutionaire „Wankel-motor”.

MOTOR:

NSU - tweetakt - Cilinderinhoud 49 cc - Boring 40 mm - slag 39 mm - Twee versnellingen met handschakeling - Achterwielaandrijving door middel van een ketting - Primaire transmissie met tandwielen - Mengverhouding brandstof 1 : 25 - Staande start.

RIJWIELGEDEELTE:

Geperst stalen frame - Tankinhoud 6,6 liter - Schommelarm voorvering - Vaste achtervork - Volnaaf trommelremmen in voor- en achterwiel - Zweefzadel - Bagagedrager - Gewicht bromfiets 54 kg - Uitrusting: Met km-teller, en stuurslot - Leverbaar met beenschilden (f 65.—).

ANDERE NSU MODELLEN:

NSU-F - Drie versnellingen met handschakeling - Scharnierende achtervork met hydraulische demping - Uitgerust met buddyseat - Prijs f 725.— inclusief km-teller.

IMPORTEUR: G. Joh. Bruinsma N.V. te Amsterdam.

Mocht je aanvullende informatie hebben over deze bromfiets, of heb je er een in je bezit gehad, vertel erover.

Bij deze staat geen bouwjaar vermeldt, wie het weet mag het graag doorgeven aan de redactie. Kan het in het volgend bulletin bekend worden.

Koffieklots Siempde,



wat toch Boxtel werd

ritverslag 21 juli 2013

Verslag van de motorrit in Liempde wat toch nog Boxtel werd. Omdat het wegrestaurant "de Liempdse Barriere" door omstandigheden gesloten was, (is failliet sinds 9 januari 2013. red.) heeft Stan van Asten op het laatste moment nog moeten kiezen voor een andere startlokatie. Dat werd "De Oude Ketting" in Boxtel.



Schitterend weer vandaag! Toch de Honda maar op de aanhanger gehesen om daar naar toe te rijden, ondanks dat het niet zo ver weg is. Ria gaat achterop en die is het na de rit zat, slecht zitvlees zullen we maar zeggen. Dat is ook de reden dat ik vandaag voor de Honda koos, in plaats van de DKW. En als ik de hele dag rondgetoerd heb met alsmaar op- en neer schakelen, dan krijg ik altijd last van kramp in de bovenbenen. Daarvoor heb ik het schakel pedaal al vervangen door een hak/teen pedaal dat ikzelf in elkaar heb geknutseld,

dat idee kreeg ik op Koninginnedag aangereikt van Gerard Hilbers, dat zit nl. standaard op alle Horexten.

Ook op mijn Moto Guzzi had ik dat en het is werkelijk ideaal.

De eerste 45 km en de laatste 45 km hebben we er dus met de auto op zitten en de rest nemen we voor lief om uiteindelijk toch weer comfortabel terug te kunnen reizen.

Lekker op tijd kwamen we aan op de startlokatie waar we Peter Snellens troffen, die net zijn Kreidler aan het afladen was.

Hij had een strategisch plekje gekozen om zijn auto te parkeren.

Na de zon en de sterren te hebben bestudeerd had hij zijn auto zodanig geparkeerd dat deze het grootste gedeelte van de dag in de schaduw zou staan.

Op zijn advies hebben we onze combinatie daar naast gezet en hoewel de auto toch in de zon stond toen wij terugkwamen, kon je toch wel voelen dat hij het grootste gedeelte van de dag niet zo heet was geweest.

Langzaam maar zeker arriveerden er meer deelnemers en toen we na de heerlijke koffie met appeltaart van start gingen waren we met 15 voertuigen en 3 passagiers.

Ik telde onder andere de merken Sparta, MZ, BMW, BSA, Honda, Mobylette, DKW en Kreidler.



lunchtijd de tafeltjes redelijk bezet zijn, en ik had een groep op mijn terras zitten waarvan je weet dat ze na de lunch niet al te lang meer blijven zitten, dan zou ik die groep zo snel mogelijk bedienen. Dan komen je tafeltjes weer vrij en dan kunnen er nieuwe klanten plaats nemen, waar je dan weer lekker aan kan verdienen. Dat geldt trouwens voor alle gasten,

In deze groep reden ook 2 bromfietsen mee die de motoren met gemak bij konden houden! Wij reden door Esch, Helvoirt, Waalwijk, Drunen en Vriezekoop naar Heusden waar Stan tafeltjes had gereserveerd voor de lunch. Dat was maar goed ook, want het was daar weer overvol.

We arriveerden echter wel wat vroeger dan afgesproken, zodat we even moesten wachten.

Enkelen namen de gelegenheid te baat om even door Heusden heen te wandelen, maar al snel konden we dan toch plaatsnemen.

Nou ben ik maar een doodgewone voormalige bouwvakker, dus van de horeca heb ik niet de ballen verstand, maar als ik zo'n tent zou runnen, waar de hele dag door en zeker tegen

maar een groep neemt nou eenmaal veel kostbare plek.

Men was redelijk snel met het opnemen van de drankjes, maar voor de keuken duurde dat veel te lang, enkelen hadden al gegeten, terwijl het gros nog niet de kans had gehad om te bestellen.

Uiteindelijk na daar ruim anderhalf uur te hebben gezeten, was iedereen gevoed en gelaafd en konden we weer verder.

De zon scheen onafgebroken.

Wij kwamen al snel bij het pontveer bij Well en toen wij overstaken begon er een 4" standpijp van een blusinrichting water over het dek uit te spuwen en al gauw stond er een flinke plas water.



groep en de laatste 3 rijders van die groep. Nergens enige ruimte om in te halen, op een smalle weg met bermen, uitgevoerd in een semi verharding. Als er een tegenligger kwam moest die auto uitwijken naar de berm, met het gevolg dat de motorrijders daarachter in een

Eerst dacht ik, als dat zo doorgaat zijn we gezonken voordat we de overkant halen (een klein beetje overdrijven mag toch wel!?).

De bedoeling was echter om het dek wat af te koelen, door de brandende zon was dat best heet geworden.

Heelhuids en droog zijn we toch aan de overkant aangekomen en reden we verder, Ammerzoden, Hedel, Kerkdriel, waar we bij Alem nogmaals een overtocht per pontveer hadden, reden we door.

Onderweg, toen het grootste gedeelte van onze groep er al door was vond een mede weggebruiker dat hij van zijn recht op voorrang gebruik moest maken en zette zijn auto tussen de

grote stofwolk terecht kwamen en dat gebeurde diverse keren.



Ik hoopte erop dat die auto ergens zou afhaken, maar kennelijk was hij ook toeristisch aan het sukkelen, wat



later ook bleek, want die auto trof ik ook vooraan op de pont.

Inmiddels was er ook een club van snelle motorjongens achter ons aangekomen die wel ons drieën inhaalden, maar vervolgens ook achter die auto bleven steken. Het eerste gedeelte van onze groep kon zonder dit obstakel lekker doorrijden, maar die auto had daar bij versmallingen en tegenliggers toch wat moeite mee.

Hierdoor waren wij de groep bijna kwijt geraakt en ik verweet mijzelf dat ik er niet op had gestaan dat we ondanks de kleine groep niet hadden vastgehouden aan het Follow-up systeem.

Gelukkig was aan iedere deelnemer de route uitgereikt, dus we komen er altijd.

Nadat we met behulp van Peter Snellens die toch even op een afslag wachtte, de groep weer hadden ingehaald, reden we weer verder langs Rosmalen, Berlicum en den Dungen, waar we nog een stop maakten voor de thee of een ijsje. Moedertje wat was het warm daar, alle stoelen werden in de schaduw van het gebouw gesleept en zo zat daar de elite van OMS aan hun ijsjes te likken.

Daarna weer verder naar St. Michielsgestel en terug naar

Boxtel, waar we rond half 5 na ca 95 km weer aankwamen.

Een prachtige rit op een prachtige dag.

Daarom, Stan, heel erg veel dank voor het organiseren van deze mooie dag, van een enthousiaste deelnemer en zijn coördinatrice.



Van deze rit zijn door Kees mooie foto's en een stukje film gemaakt, aangevuld met foto's van ondergetekende, die inmiddels al op de website staan, dus kijken!

Nico Middelkoop.



Onthaastingscursus, Boxtel

ritverslag 21 juli 2013

Onthaastingscursus Boxtel

Was het u bekend dat Oud Maar Sterk deze cursus verzorgde? Ik wel hoor. Ik heb het natuurlijk niet over een cursus maar over de rit van Stan van Asten in Boxtel, op zondag 21 juli 2013. Eerlijk is eerlijk, de gebroeders Van Asten zijn meesters in het onthaasten.

Het begint al bij het inschrijven. Stan heet je op zijn eigen wijze hartelijk welkom. Er komt dan gelijk een soort serene rust over je. Natuurlijk hielp het mooie weer wel een handje mee. Goed, laat ik niet te veel vooruit lopen.



Inschrijven vanaf 10:00 uur en vertrek om 11:00 uur. Vanaf mijn stekje is het ongeveer 90 km naar Boxtel, dus een kippewipje. Ik heb al eerder gemeld dat ik afstanden tot 1.000 km gewoon met de motor doe. Je moet de rit naar de start maar beschouwen als een soort voorspel. Wordt zo'n rit gelijk ook een stuk leuker.

Het oliepeil van de motor al op de avond voor de rit gecontroleerd. Doe ik trouwens altijd, ook na de rit doe ik die controle. Verder nog even een vlugge algehele inspectie en de motor is klaar voor de rit.

Mijn kleding alvast klaargelegd. Wel de wintervoering uit mijn motorjas gehaald, ik wil niet gebraden worden. Kentekenbewijs in de binnenzak en klaar is Kees, bij mij ook wel letterlijk en figuurlijk. Bij een politiecontrole onderweg wil ik geen problemen hebben.

Ik kan mij best ergeren aan mensen die zeuren dat ze een bekeuring hebben gehad. Dat is toch bijna altijd je eigen schuld. Je weet nu eenmaal dat je je rijbewijs en kentekenbewijs bij je moet hebben. Zorg daar gewoon voor en zorg er ook voor dat je spullen in orde zijn. Tegenwoordig heb je een bekeuring zo te pakken, er moeten nu eenmaal puntjes worden gescoord. Werk dan niet mee aan het op deze wijze financieren van het begrotingstekort.

Zaterdagavond was ik nog even bij C-1000. Er is daar voldoende parkeergelegenheid binnen een blauwe zone. Toch zie je dan mensen hun auto buiten de vakken parkeren. En dan maar janken als er een bon op zit.



Dan krijgt de parkeerwachter de schuld. Nee, het is gewoon je eigen schuld. Paar weken geleden nog een bon gehad voor te hard rijden, 55 km waar je 50 mag. Het was op een rustige weg en nog buiten de bebouwde kom ook. Ik was met Hans op weg om wat onderdelen te halen en dan zit je meer te kletsen dan op te letten. Natuurlijk is het balen maar het is wel mijn eigen schuld.

Weet je, een bekeuring staat gelijk aan een bootje vouwen van een biljet van 50 euro. Dat dure bootje te water laten en weg is je bootje. Dan is het goed balen en dat heb ik ook bij het krijgen van een bekeuring. Dus, gewoon zorgen dat je er geen krijgt.

Mensen, ik dwaal weer eens een keer af. Ik wil om 10:30 uur in Boxtel zijn. Het is een klein uurtje rijden dus rond 9:30 uur weg. Spullen in de tanktas en ook een paar flesjes water. Het was niet al te druk onderweg en om 10:30 uur kon ik de overige deelnemers daar al begroeten. Het begon al goed, Stan trakteerde ons op koffie en gebak. En zelfs nog een tweede kopje koffie. Stan, alvast namens alle deelnemers bedankt. Het was beregezellig op dat terras en dan vliegt de tijd. Je ziet weer bekenden en ook onbekenden. Je hebt dan fijne gesprekken en soms kan je er wat

van opsteken.

Al is het nog zo gezellig, we komen wel om te rijden. Precies op de afgesproken Stans-tijd – ergens tussen 11 en half 12 gaan we op weg. 15 deelnemers en nog wat passagiers telde ik. Een behoorlijke verscheidenheid aan motoren. De lichtste motor was een 50 cc en de zwaarste meer dan 1000. Wel een verschil maar voor de rit maakt het niet uit. Het tempo ligt niet zo hoog, je komt om te genieten en wat van de omgeving te zien.



Wat reed er zoal mee. Naast de motoren reden er ook nog 2 snelle bromfietsen mee. Ik ben daar geen voorstander van maar je kunt die mensen ook niet wegsturen. Eerst de 2 bromfietsen dan maar. Een Motobekane (Mobylette) SP 98 van 50 cc. Verder een Honda maar daar weet ik het type niet meer van. Dan de motoren. Een Sparta FM 120 van 1938, 125 cc 1 cilinder tweetakt. Een



Kreidler Florett TM, 50 cc van 1970, een Moto Guzzi California 1100 injectie van 1996, een hele mooie BSA 500 cc 2 cilinder van 1956 en nog een Sparta maar dan een D10 198 cc 1 cilinder van 1952. Een Honda CB 400f 4 cilinder van 1980 en een BMW R80RT 798 cc 2 cilinder van 1990.



Dan nog een DKW 159 TS 50 cc 1 cilinder 2-takt van 1971. Deze DKW is al meer dan 20 jaar in het bezit van de huidige eigenaar. Een MZ heb ik gezien. Type ES175/1G 172 cc 1 cilinder 2-takt van 1964 en nog een BMW K75 740 cc, 3 cilinder lijnmotor van 1991.

Het was warm onderweg. Heel veel fietsers maar gelukkig zaten die bijna allemaal op een of ander terras. Het was ook te warm om te fietsen. Op een gegeven ogenblik haakte een wielrenner aan. Meestal een beetje gas geven en weg is de man. Ik wilde nu even kijken waartoe hij in staat was. Langzaam voerde ik de snelheid

op naar rond 55 km per uur. Toch een aantal kilometers bleef hij in mijn zuiging hangen. Een goede prestatie. Op een gegeven ogenblik sloeg de man af en met een armzwaai werd ik bedankt. Uiteraard een groet terug. Vanuit Boxtel naar Esch, toen naar Helvoirt, Waalwijk/Drunen en dan

Vriezekoop en vervolgens was de lunchstop in Heusden. In het centrum was uitgebreid de gelegenheid om wat te eten. Alleen.... alle terrassen zaten vol. Maar laat het organiseren maar aan Stan over. Hij had een grote tafel gereserveerd en daar was plaats voor ons allen. Vlot werden we geholpen en met een drankje en een lekker broodje

kunnen je gedachten afdwalen naar de geschiedenis van het stadje Heusden. Het is een echte stad hoor daar ze eind 13^e of begin 14^e eeuw stadrechten kregen. Heusden is ook een oude stad, de eerste vermelding dateert al van het jaar 722. Maar dat is niet zeker. Meer zeker is dat Heusden bestaat sinds de 12^e eeuw. De inwoners van de stad hebben wel wat te verduren gekregen. Eerst hielden de Spanjaarden er goed huis, ook nog meerdere keren werd de bevolking getroffen door de pest, dan in 1572 een grote brand, in 1680 sloeg de bliksem in de kruittoren en het kasteel en veel omliggende huizen



werden daardoor met de grond gelijk gemaakt. Ook in de 2^e wereldoorlog werd de bevolking zwaar getroffen. Dat is allemaal geen leuk nieuws en dan dit alles te bedenken op zo'n prachtige dag.



Tjonge, tjonge, wat zaten we toch lekker op dat terras. Maar ja, je kunt niet eeuwig blijven zitten en we willen wel rijden. Iedereen afrekenen en dan is het jammer dat kennelijk niet alles afgerekend wordt. Vergeten?

Ik weet niet meer wanneer we aan het tweede gedeelte van de rit begonnen. Ik was zo onthaast dat ik daar niet aan gedacht heb. Mooi toch. De rit voerde ons naar Well, dan naar Ammerzoden, Hedel, Kerkdriel, Alem, Den Dongen en via St. Michielsgestel weer terug naar Boxtel. Onderweg nog 2-maal met de pont de Maas

over. Op de tweede pont was een heel aardige kapitein. Ik wilde een mooie foto maken en vroeg de man of hij de pont in het midden van de rivier bij wilde draaien. Dan is de foto leuker met de rivier op de achtergrond. De

man keek me aan en je zag hem denken: "die spoort niet helemaal". Zeg nu zelf, dat was toch een heel normale en redelijk vraag. Helaas ging dat niet door maar ter compensatie liet hij het dek wel vol water lopen. Goede koeling voor de banden.

Ik wilde nog een mooie foto van Ortwin maken en vroeg hem op het dek te gaan zitten. Wilde dat ook al niet. Een beetje een natte kont is met het warme weer toch lekker fris? Onderweg kwamen we nog langs een

dakpannenmuseum. Was gelukkig dicht. Ik heb weleens gehoord dat er mensen zijn die dakpannen sparen. Ik spaar ze niet maar heb er toch een heleboel. Gewoon netjes op het dak.

Hoe laat waren we weer terug? Mensen, ik weet het echt niet meer. Ja, wacht even. Ik heb daar getankt en volgens de bon was het 16:37 uur. Mooi toch dat dat helemaal niet belangrijk was. Na Stan heel hartelijk bedankt te hebben en de overige deelnemers gegroet te hebben kon de rit naar huis beginnen.



Stan, nogmaals bedankt. Je rit was super en hopelijk tot de volgende keer.

Kees Wolswijk



FEHAC Nieuws

Losse eindjes nieuwe vrijstelling

De opwindning over de nieuwe vrijstelling wegenbelasting is inmiddels weer wat gezakt en iedereen in het klassiekerwereldje gaat nu kijken en vooral rekenen wat dit straks in 2014 voor hem persoonlijk gaat betekenen. De laatste strohalm die LPG- en dieselrijders nog hadden is hen ook uit handen geslagen: de moties van SP-er Bashir om ook deze categorieën onder de overgangsregeling van € 120 per jaar te laten vallen werd op 14 mei jl. door een meerderheid van VVD, PvdA en D66 verworpen.



De regeling per 1 januari 2014 wordt dus: vrijstelling pas bij 40 jaar.

Voor voertuigen, die nu vrijstelling hebben maar nog geen 40 jaar oud zijn, is er een overgangsregeling. Dit zijn de voertuigen met Datum Eerste Toelating (DET) in 1987 of eerder.

De overgangsregeling betekent dat je per jaar een kwarttarief MRB moet betalen met een maximum van € 120 met een rijverbod in de wintermaanden (december, januari en februari).

Deze overgangsregeling geldt echter niet voor personenauto's en bestelwagens op LPG of diesel.

Maar zoals bij veel regelingen bepalen de details pas werkelijk hoeveel jij met jouw specifieke voertuig(en) er zelf last van hebt. Als je alleen maar een schuur vol 40+ auto's hebt staan haal je je schouders op over de nieuwe regeling, maar als je een mooie Peugeot 604 diesel uit 1977 hebt moet je er weer de volle mep aan wegenbelasting gaan betalen.

Ook komen nu de vragen los. Bijvoorbeeld over wat als leeftijd van een voertuig geldt. De overheid rekent niet met bouwjaar of productie- of importdatum. Bepalend is de Datum Eerste Toelating: de datum waarop een voertuig in Nederland of ergens in het buitenland voor het eerst op kenteken is gezet.

De overgangsregeling met winterstop is ook niet iedereen duidelijk; die is inderdaad ingewikkeld. Allereerst: dit is een regeling voor de (bestel)auto's op benzine, vrachtwagens en motorfietsen met een DET tot/met 1987. Een voertuig van 1988 of jonger zal nooit dus onder de overgangsregeling vallen. Over 14 jaar - als deze vrijstellingsregeling het zolang uithoudt- is de overgangsregeling helemaal verdwenen.

Dan de winterstop: dat is geen schorsing die zelf aangevraagd moet worden maar een rij- en parkeerverbod op de openbare weg voor de maanden december, januari en februari in Nederland. Heeft u een leuk evenement in de Ardennen in februari: geen probleem want rijden in het buitenland mag wel, maar tot de grens moet het voertuig mee op een auto-ambulance. Of zou de FEHAC-evenementenregeling daarvoor uitkomst kunnen bieden? De toekomst moet het leren.

Tot slot schorsen, vooral interessant voor diesel en LPG rijders. Dat blijft voor 15-plus voertuigen € 23,- per schorsing per jaar en vanaf 6 voertuigen of meer is het gratis. Bij het kwarttarief stopt schorsen de verplichting om wegenbelasting te betalen niet; wel kan schorsen in die categorie nodig zijn om de APK uit te kunnen stellen.

En wat te denken van de kampeerwagens? Voor hen is het nog onduidelijk wat het gaat worden: Overgangsregeling met maximaal 120,- of het kwarttarief van



1000,- of meer ? Ongetwijfeld zullen de komende maanden nog veel meer van dit soort uitvoeringsvragen komen: de FEHAC zal proberen deze zo goed en praktisch mogelijk voor oldtimerbezitters uit te werken.

Veel mensen zijn teleurgesteld over deze regeling: ineens is er weer een aanslag op de portemonnee waar helemaal niet op gerekend was.

Laat het duidelijk zijn: de gelegenheids-alliantie (BOVAG, KNAC/ANWB, RAI, FOCWA en de FEHAC) staat zeker niet achter alle maatregelen die nu gaan komen. Wel is dit nu het best haalbare, gegeven de omstandigheid dat de overheid op een opbrengst van € 155 miljoen heeft gerekend. Den Haag is tot op heden doof voor argumenten als verwaarloosbare aanslag op het milieu, het de nek omdraaien van een bedrijfstak en het missen van inkomsten BTW en accijnzen. Meer wegenbelastinggeld bij de oldtimers binnen te harken was het enige doel van Financiën.

Het bovenstaande is de situatie zoals hij nu is. In de politiek is natuurlijk niets zeker voor dat het in de wet vastligt. En zelfs dan vaak nog niet. Blijkens de vele MRB wijzigingen die elkaar in heel korte tijd hebben opgevolgd. De inkt van de vorige 'definitieve' was nog maar net droog toen we verrast werden met het regeerakkoord.

Dat betekent ook dat er misschien toch nog ergens een gaatje is om iets te repareren. Want ook al is de huidige uitkomst werkbaar en acceptabel voor een groot deel van de FEHAC achterban, het is zijn helaas wel zo dat er bepaalde groepen tussen wal en schip vallen. Zo zijn er best 'echte' liefhebbers met een lpg- of diesel auto.

Natuurlijk zijn wij – noodzakelijkerwijs buiten beeld – wel de mogelijkheden daarvoor aan het onderzoeken en hebben daarvoor ook al voorstellen gedaan.

Naast het brede samenwerkingsverband van 'de alliantie' is er recent nog een ander initiatief dat heel nadrukkelijk de media opzoekt met als doel om alle klassiekers MRB vrij te houden, ook voor dagelijks gebruik.

Dat lijkt ons niet haalbaar in de huidige realiteit. Tevens is het zo dat dagelijks gebruik van een klassieker niet valt onder de doelstellingen van de FEHAC. We zien er ook een risico in. Bijvoorbeeld de orde grootte van dagelijks gebruik die zich aan het ontwikkelen was, zet de deur open naar milieuzones en andere ontwikkelingen die ook de liefhebber zullen treffen.

Het staat iedereen natuurlijk vrij om eigen initiatieven te ontplooiën.

We zijn vanzelfsprekend ook met deze partij in contact en volgen de ontwikkelingen op de voet.



Toer – en Evenementenkalender 2013

<i>Wanneer</i>	<i>Wat</i>	<i>Waar</i>	<i>Wie*</i>	<i>Info bij</i>	<i>Telefoon</i>	<i>Info in</i>
10-03-13	Winterrit	Breda	M	Ronald Kalwij	06-20301192	Nr.144
16-03-13	AlgemeneLeden vergadering	Vianen	Allen	het bestuur		Nr.144
01-04-13	Paasrit Openingsrit	Beesd	M B	Nico Middelkoop Ben Teuben	06-22036358 06-23631399	Nr.144
28-04-13	Koffieklets	Zutphen	B	Bernard Harms	06-21631066	Nr.144
30-04-13	Koninginnedag- rit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	0183-563758	Nr.144 Nr.145
05-05-13	Bevrijdingsrit	Reeuwijk	B	Jan Baars	06-43139972	Nr.144
20-05-13	Pinksterrit	Nieuw- Vennep	B M	Manuel Lutgens Kees Wolswijk	06-54614783 06-81103064	Nr.145
26-05-13	Koffieklets	Utrecht	B	Wim Vos	06-33889468	Nr.145
02-06-13	Beemster- en Waterlandrit	Purmerend	B	Ben Teuben	06-23631399	Nr.145
08-06-13	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Nr.145
16-06-13	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Nr.145
21-07-13	Koffieklets	Liempde	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr.146
11-08-13	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	Nr.146
18-08-13	Zomerdagrit	Nieuw- Vennep	B M	Manuel Lutgens Kees Wolswijk	06-54614783 06-81103064	Nr.146
25-08-13	Maximaalrit	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr.146
15-09-13	Superrit	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr.147
21-09-13	NationaalVete- raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren	06-44444302	Nr.146 Nr.147
19-10-13	Snertrit	Putten	B M	Co Koopman Hans Bos	06-20248468 0341-559561	Nr.146 Nr.147

Andere Evenementen

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

1 september 2013 26ste internationaal bromfietsstreffen te Wellen- België



Toer - en Evenementenkalender 2013

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
---------	-----	------	------	----------	----------	---------

Grote onderdelenbeurs in openlucht met meer dan 120 standhouders....

2 rondritten door de mooie Haspengouwse natuur

Voor meer inlichtingen, Erik Steyls 00 32 12 74 40 74

btrwellen@hotmail.com www.bromfietstreffenwellen.tk

7 september 2013 4^{de} Authentieke Dag Vreeswijk

uitgebreide info in Bulletin 146.

7e Oldtimerdag Appelscha op zaterdag 21 september 2013

"De mooiste dag van het jaar"

Ook is er weer een toertocht, eventueel onder begeleiding, van 20 tot 60 kilometer voor alle rijdende voertuigen door de mooiste stukjes van de gemeente Ooststellingwerf.

Moto Retro Wieze op 21 en 22 september: 50 Jaar Honda in België - 50cc vs 1000cc

Moto Retro Wieze toont tijdens het weekend van 21 & 22 september de bromfietsen waarmee Honda vanuit België het verschil zou maken. De C310 (4-takt 50cc), de eerste Honda scooterette die in Europa geproduceerd wordt en zijn evolutie naar de befaamde SS50. Dan de Z50 serie, beter gekend als de 'Monkey' modellen, de ST50 serie, ofte de legendarische 'Dax' lijn en binnen de lichtgewichtklasse last but not least de evolutie van de damesmodellen zoals de P50 lijn waaruit de Camino, Amigo en Novio zouden voortkomen.



33e Oldtimer Motorbeurs op 23 en 24 nov. 2013 gehouden in de recreatiezaal van Camping de Zwartebergen, Zwartebergendreef 1, 5575 XP, te Luyksgestel.

Beide dagen open van 09.30 tot 17.00 uur. Inkom €3

Motoren, onderdelen, bromfietsen, documentatie, gereedschappen, kleding ed.



Toer - en Evenementenkalender 2013

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
---------	-----	------	------	----------	----------	---------

Info: www.vmcdestoomfiets.nl

MOTO RETRO LEUVEN

Zon/Din
27 oktober
2013

BRABANTHAL LEUVEN
E40 Haasrode • afrit/sortie 23
TEL +32(0)475 58 08 87 FAX +32(0)381 08 87
bema.bvba@telenet.be • www.motoretroleuven.be

MEPPERLER OLDTIMERBEURS voor bromfietsen

met unieke
bromfietsshow



Bromfietsclub *Meppel e.o.*
"De Brommende Mug"

Zaterdag 2 november 2013

SETHEWEG 45 – 7942 LA MEPPEL
Industrieterrein Oevers D

Entree: € 5,- (Kinderen onder de 10 jaar gratis)

Openingstijd: 09.00 - 16.00 uur

Info en verhuur van standplaatsen: Tel. 06-19607356

Snuffelhoeck

Te koop aangeboden:

2 zwarte lederen motoroveralls, 1 dames en 1 herenoverall maat 40 (voor 1,68 lang) en 50 (1,78 lang). Zijn ruim 40 jaar geleden op maat gemaakt en zijn in goede staat, ik vraag er 50 euro per stuk voor.

Jan Roubos, Nieuw-Vennep, tel. 06-13230950

Gevraagd:

Wie wil mij een handje helpen?

Ik ben in het bezit van 2 vintage Kreidlers, volledig gerestaureerd, en deze staan 12 jaar stil. Jammer maar door geldgebrek (het kost nogal wat..) en .. de



verkoop ligt te laag! Ik zou deze willen gaan berijden en R.D.W. goedgekeurd krijgen. Is er iemand in de buurt van BAARN die ook deze hobby wil doen, rijden en onderhouden?

Info: Willem van de Meeberg. Mail of bel.. de tijd komt eraan! Alleen moet ik alles nog in orde maken om te kunnen rijden. Telefoon 035-5421578 (antwoordapparaat) of e-mail willemv.dmeeberg@live.nl

Gevraagd:**Wie helpt mij te vinden?**

Ik ben bezig een Gazelle motor van 1952 samen te stellen met J.L.O.-blok 125 cc, 2 poorts. Vele hoofdzaken zijn reeds aanwezig, maar ik zoek nog: een kettingkast, voor- en achterspatbord, standaard en 2 stuurstroppen 22 mm. De lengte van het voorspatbord is 900 mm, van het achterspatbord 1200 mm en een breedte van 105 mm.

Heeft u iets liggen, een adres van een sloper, een tip, een oude rijwielhandel of motoradres, een verzamelaar?

Of passend van een ander merk, geen bezwaar. Zoekt u mee? Bedankt.

Info: Dhr. H. Voets, tel. 0164-233740 of e-mail: harvoe@home.nl





Clubartikelen



Uw bestelling wordt direct verwerkt

- **Petten**
- **Pennen**
- **Stickers**
- **T – shirts**
- **Applicaties**
- **Regenjacks**
- **Stoffen embleem**
- **Polo met lange mouw wit**
- **Polo met lange mouw zwart**

Clubartikelen,
zijn te bestellen via de website of
per telefoon (0341-559561), maar
u kunt ze ook direct bekomen
tijdens de ritten.

Maak hiervoor een praatje met
Hans Bos, hij heeft altijd van alles
bij zich.

