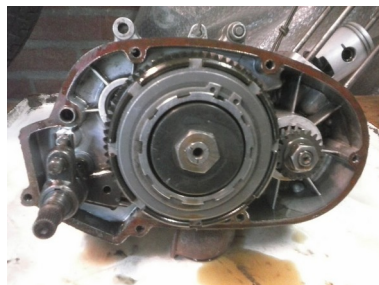




Jaargang 26



Pagina 5



Pagina 12



Pagina 13

Foto's van de verreden ritten staan op de website. Uw foto's er ook bij, stuur ze aan de redactie.

Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
In memoriam en het leven neemt zijn loop ..	pag.4
Contributie 2016	pag.5
Verslag motorrit Stolwijk	pag.6-7
Van Toer-Nico	pag.8
Techniek, ontstekingsafsteller	pag.9-11
Technische avond	pag.12
Verslag Superrit, Utrecht	pag.13-15
OMS op het 25 jarig NVT	pag.16
Verslag Maximaalrit, Rhenoy	pag.17-21
Naar onze zuiderburen	pag.22
Verslag snertrit in Liempde (1)	pag.23-26
Freemachine	pag.27-28
Verslag snertrit in Liempde (2)	pag.29-32
Uit de oude doos, Puch Skybolt	pag.33
Fehac nieuws	pag.34-36
Toer agenda e.a. evenementen	pag.37-38
Snuffelhoek	pag.39
Clubartikelen	pag.40

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.159 feb-mrt	26 januari 2016
Bulletin Nr.160 apr-mei-juni	29 maart 2016
Bulletin Nr.161 juli-aug	7 juni 2016
Bulletin Nr.162 sep-okt-nov	9 augustus 2016
Bulletin Nr.163 dec-jan-feb	8 november 2016



Groeten en tot ziens in het nieuwe jaar



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	Ronald Kalwij	06-20301192	voorzitter@oudmaarsterk.nl
Secretaris	Stan van Asten	06-57373182	secretaris@oudmaarsterk.nl
Penningmeester	Peter Snellens	06-20287574	penningmeester@oudmaarsterk.nl
Ledenadministratie	Peter Snellens	06-20287574	ledenadministratie@oudmaarsterk.nl
Toer coördinator	Peter de Koster	06-12946129	toer@oudmaarsterk.nl
Algemeen bestuurslid	Nico Middelkoop	06-22036358	
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
Toer coördinator	Nico Middelkoop	06-22036358	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.

Betalen/ lidmaatschap:

Het inschrijf- en lidmaatschapsgebed 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

Contributie 2016 bij automatische incasso of bij vooruitbetaling vóór 10 januari

€ 25,00

Zonder automatische incasso

€ 27,50

Gezinsleden (ontvangen geen blad)

€ 6,00

eenmalige inschrijving

€ 5,00

Girorekening OMS

NL63INGB0004404820

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

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



Van de voorzitter

Beste OMS'ers.

Wat is het toch slecht weer!

Op dit moment ben ik net terug van een paar daagjes Ardennen. Zo goed en zo kwaad als het ging gewandeld. Je mist de brommer of motor dan wel. Het was mooi, zo door de gevallen bladeren lopen. Een zonnetje en 's avonds lekker eten. Het leven kan toch goed zijn. Mijn vriend waarmee ik liep, hield goed rekening met het feit dat mijn hart vroeger een drie cilinder was en nu op één poot loopt. Maar ach, kalm aan kom je een eind. Het is net als met onze brommers en motoren. Als je kalm aandoet kom je overal. In het blaadje van IG-JLO dat ik krijg omdat ik een JLO twin in de Sparta heb, stond weer een verhaal van iemand die met zijn motor toch in een lang weekend rit meer dan 1000 km had gereden. Dat lukt in Duitsland natuurlijk makkelijker dan in Nederland. Maar het toont aan dat wij ons niets hoeven te ontzeggen.

Alleen het weer, dat werkt niet mee. Het is veel te slecht. Je zit op de brommer of motor en rijdt van hot naar her en geniet van het ding. Maar het moet stormen en regenen zodat je je kan terugtrekken in de werkplaats om het nodige onderhoud te doen. Ik loop al sterk achter. Dit is lastig omdat zoals altijd de plannen groter zijn dan de mogelijkheden.

Ik heb een Gazelle Comet gekocht en daarvan zijn de wielen bijna rond. Dus daaraan ga ik iets doen. Ze zijn niet zo onrond dat ik door de Ardennen kan rijden en de uitstulping in de dalen valt en de insnoering bij de toppen. Dat zou handig zijn, want dan hoef je niet bergop te rijden.

Ook de Bultaco vraagt een beetje aandacht en de Terrot moet dit jaar weer een beetje verder gerestaureerd worden. Het stuur verchromen en nog wat van die dingen en natuurlijk de stoute schoenen aantrekken en de tank uit elkaar halen om uit te deuken. Ook zijn we druk doende met de jaarvergadering. Ik hoop niet dat alle leden komen, want zo groot is de zaal ook niet, maar de helft daar reken ik toch op. Omdat normaal altijd ongeveer de helft andere verplichtingen heeft, moet dus iedereen komen. TOT 12 MAART.

Ook komt er een verhaal door de heer Poot. Dit is een technische informatie bijeenkomst. Deze is op 12 februari. Dus dan hoeft u zich de wintermaanden niet te vervelen. Het leuke van de bijeenkomst is dat de heer Poot veel ervaring heeft en deze lezingen en discussies ook doet voor andere verenigingen. Dus als je alle simpele dingen al gedaan hebt en nu staat aan te kijken tegen een deel dat je nog niet ziet zitten, kom en stel de vragen en ga gesterkt weer aan de slag. In het voorjaar zien wij het resultaat op de ritten voorbij rijden.

PS Neem je vrouw mee naar de technische bijeenkomst. 2 zien altijd meer dan 1.

Met vriendelijke groet en tot ziens, Ronald Kalwij



In Memoriam

Na een werkzaam leven en vele kilometers op de motor is

Jan Ostermeijer

op 21 september overleden in de leeftijd van 80 jaar.

Jan's gezondheid was al enige tijd tanende.

Jan beschikte over heel veel kennis en heeft deze door zijn activiteiten bij de Fehac ten dienste gesteld voor de belangenbehartiging van historische motorclubs, waaronder Oud Maar Sterk.

We zijn Jan bijzonder erkentelijk.



12 februari
Technische avond

12 maart
ledenvergadering



Contributie 2016

Van de penningmeester

Beste leden,

Op de algemene ledenvergadering in maart, hebben de aanwezige leden ingestemd met het voorstel van het bestuur om met ingang van 2016 de contributie te verhogen. Dit is helaas noodzakelijk vanwege aan de ene kant hogere kosten en aan de andere kant minder inkomsten door een afnemend ledenaantal.

Als voorbeeld van hogere kosten kan ik de porto voor een gewone brief noemen: op 1 januari 2012 was dit 50 cent en op 1 januari 2016 zal dit 73 cent zijn. Een verhoging derhalve van in totaal 46%! Verder belastingverhogingen die de afgelopen jaren zijn ingevoerd zoals BTW van 19 naar 21% en Assurantiebelasting van 9,7 naar 21%. Ook de banktarieven zullen verder stijgen. Eigenlijk is het best een prestatie dat wij als vereniging in staat zijn geweest om de contributie de afgelopen 3 jaar gelijk te houden. Ons ben zuinig. Dit ook dankzij de vrijwilligers die veel uit eigen zak betalen.

Voor 2016 gelden de onderstaande contributiebedragen:

Gewoon lid = € 27,50 per jaar

Gezinslid = € 6,00 per jaar

Gewone leden die hun contributie betalen via een incasso, of spontaan betalen vóór 10 januari, krijgen een korting van € 2,50 en betalen derhalve € 25,00.

Inschrijfgeld nieuw lid = € 5,00 (ongewijzigd).

De acceptgiro's en de incasso-opdrachten zullen medio januari 2016 verstuurd worden. De contributie voor gezinsleden is samengevoegd met het contributiebedrag van het hoofdlid. Er komt dus maar 1 incasso of acceptgiro en dus niet voor ieder lid afzonderlijk.

Het Oud Maar Sterk bankrekeningnummer voor de leden die spontaan vóór 10 januari willen betalen is: NL63 INGB 0004 4048 20.

Svp met vermelding van contributiejaar en lidnummer. Het lidnummer staat op het adreslabel van het Bulletin.

Leden, die alsnog gebruik willen maken van het gemak van de automatische incasso en de bijbehorende contributiekorting, kunnen het machtigingsformulier vinden op de Oud Maar Sterk website onder "Meedoen".



Koffiekleets in Stolwijk

ritverslag 23 augustus 2015

Mooie opkomst, ik denk zeker 50 vooral oudere (Engelse) motoren. Om 12.00 uur gaf Motor Piet het startsein. Een route beschrijving was er niet maar Piet gaf op zijn eigen manier een uitleg hoe en waarheen we zouden rijden.



Piet:

"De route is heel simpel. We gaan alsmaar rechtdoor en nog eens rechtdoor. Niet letten op zijwegen en dergelijk. Bij een T-splitsing of 4 wegkruising zal ik stoppen en wachten tot iedereen weer bij elkaar is. Vervolgens rij ik verder en we gaan weer alsmaar rechtdoor en nog eens rechtdoor. Niet letten op zijwegen en dergelijk. Bij een T-splitsing of 4 wegkruising zal ik weer stoppen en wachten tot iedereen weer

bij elkaar is. Zo rijden we. Na een uur of iets meer rijden stoppen we bij mijn vriend. We kunnen daar zijn oude motoren verzameling bekijken. We krijgen daar een bak koffie en een koek. Daarna rijden we via Woerden weer terug naar Stolwijk."

Na een uur werd er inderdaad gestopt bij een constructiebedrijf. Een goed kopje koffie met een plakje cake kon iedereen naar believen pakken. De verzameling oude motoren bleef beperkt tot een bromfiets en een gemotoriseerde bakfiets. Op de 1e verdieping was een 5 tal oude motoren te zien.



Na een uurtje verpozen riep Piet de deelnemers bij elkaar en vertelde dat



dit het eindpunt was van de rit. Iedereen kon op eigen gelegenheid naar huis of naar Stolwijk terug rijden.

Waarom ineens de rit afgebroken werd is mij niet duidelijk geworden. Hans had gehoord dat Piet pijn in zijn rug had gekregen.

Het Follow-up-systeem werd niet gehanteerd maar dat leverde geen problemen op. Het tempo was best wel flink, ik heb regelmatig het gas

opengedraaid tot 90 km per uur. Piet bleef in bochten staan en na de laatste man – denk ik – reed hij met hoge snelheid langs de groep of parallel rijdende langs de groep naar voren.

Het was een mooie maar helaas korte rit. Hans en ik zijn via een spontane route terug naar huis gereden. Was uit-en-thuis ongeveer 130 km.

Piet, bedankt voor de rit. Volgend jaar weer, maar dan een iets langere rit. Kees Wolswijk





Van de Toercommissie

Beste toervrienden;

Tijdens de laatste Algemene leden vergadering is met algemene stemmen Peter de Koster benoemd tot Toer coördinator van Oud Maar Sterk.

Om te voorkomen dat er hiaten in het functioneren van het toergebeuren zouden kunnen ontstaan heb ik als oud Toer coördinator de rest van dit jaar Peter met raad en daad terzijde gestaan.

Vanaf nu is Peter volledig de baas over het functioneren van de toerorganisatie van onze club.

Omdat daar toch wel heel veel werk aan vast zit, zal ik hem dit komende jaar daarbij blijven assisteren, maar stel ook die functie na 10 jaar lang de toer te hebben georganiseerd, tijdens de komende ALV beschikbaar, zodat er eens nieuwe inzichten kunnen worden ontplooid. Ter voorbereiding kunt u daarom nu al overwegen om dit baantje van mij over te nemen.

Binnenkort vallen de uitnodigingen om een rit uit te zetten weer bij de uitverkorenen in de bus.

Om een goed overzicht te houden en om de informatie bij de hand te houden zijn de uitnodigingsformulieren op geel formulier afgedrukt.

Dringend wordt verzocht om die formulieren altijd terug te sturen.

Als je geen rit wil of kan uitzetten, toch terugsturen en dat hoeft helemaal niet met opgave van reden, zet er dan maar gewoon een dik kruis doorheen.

De retourenveloppe met postzegel zit er bij.

Als je geen uitnodiging hebt ontvangen en toch een rit wil uitzetten, aarzel dan niet en contact Peter.

Als scheidend toer coördinator wil ik iedereen die een bijdrage heeft geleverd om mij in de afgelopen 10 jaren het werk van toer coördinator te vergemakkelijken daarvoor bedanken.

Ook bedank ik alle deelnemers aan al die mooie ritten en ik ben ervan overtuigd dat jullie net als ik daarvan hebben genoten.

Tot slot spreek ik de wens uit dat Peter nog heel lang met heel veel plezier toer coördinator van OMS zal blijven.

Dat kan alleen met uw hulp, dus laat Peter niet zwemmen en steun hem net zo, of liever nog meer dan jullie mij hebben gedaan.

Nico Middelkoop



Ontstekingsafsteller

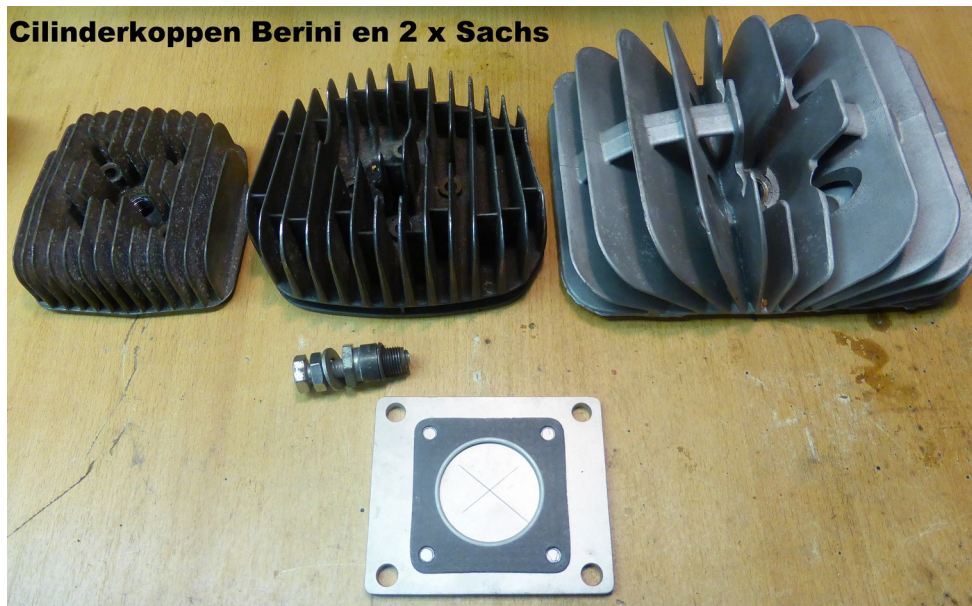
2

Bij het afstellen van de ontsteking moet de zuiger - zeg maar - 2 mm voor het b.d.p. staan. Daarna kan de grondplaat gedraaid worden tot het moment dat de contactpunten open gaan. Het bepalen van de 2 mm voor b.d.p. gaat in de praktijk meestal met een schuifmaat. Uiteraard is het met een instelpen of meetklok makkelijker. Met een instelpen kan je er voor zorgen dat de zuiger niet meer omhoog gaat. Met een schuifmaat blijft dat altijd een beetje behelpen. Soms zou het makkelijk zijn indien de mens zou beschikken over 4 armen en 4 handen.

Deze ontstekingsafsteller heb ik al beschreven in bulletin nummer 150. Lees dat nog maar even daar dit verhaal dan wat duidelijker wordt. Die afsteller is alleen te gebruiken bij motoren waarbij de bougie 100 % verticaal op de zuiger gemonteerd is. Bij de meeste motoren is dat zo maar bij een aantal ook weer niet.

Bij mijn fiets met Sachs motorblok wilde ik de ontsteking controleren. Met de eerder beschreven ontstekingsafsteller gaat dat niet. Bij de Sachs motorblokken is de bougie schuin in de cilinderkop geplaatst. Wat nu?

Cilinderkoppen Berini en 2 x Sachs





Maken we toch een andere ontstekingsafsteller. Wat hebben we nodig? Een vierkant plaatje ijzer of aluminium van ongeveer 5 mm dik, 4 koppellozen M8 en wat gereedschap.

Allereerst de afmeting van het plaatje bepalen. Pak een koppakking en leg dat op het plaatje. Maak het plaatje 20 mm groter dan de buitenmaat van de koppakking. Om het middelpunt te bepalen trek je 2 diagonale lijnen. Leg de koppakking precies op het midden van de plaat en teken de gaatjes van cilindertapeinden over.

Ik heb het plaatje gemaakt van aluminium. Dat had ik voorhanden en het is makkelijker te bewerken. Het plaatje heb ik op maat gemaakt met een haakse slijper. Kan natuurlijk ook met een ijzerzaag. Met een vijl alles netjes afgewerkt.

Dan met een centerpons markeren waar je wilt boren. Bij de tapeinden 4 gaten van 7 mm boren. Het centrale gat moet 8 mm worden. Ik wil daar een bout indraaien van 10 mm. We nemen geen nieuwe bout daar we de bout gebruiken van de eerste ontstekingsafsteller (bulletin 150).

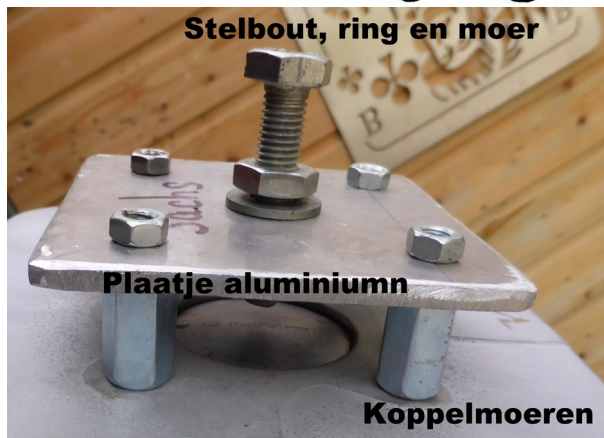
Montageplaatje is klaar voor gebruik.



Nu moeten we schroefdraad M10 in het centrale gat tappen. Eerst met een ijzerboor van 8 mm een gat boren. Waarom 8 mm? Bij tappen moet je de boutdikte altijd vermenigvuldigen met 0,8. Dus bij een M10 bout voorboren met $10 \times 0,8 = 8$ mm.

Draad getapt. Pak de M10 bout, dunne borgmoer er op draaien, dan een niet al te grote ring en vervolgens de bout in het plaatje draaien. Klaar is je ontstekingsafsteller.

Demonteer de cilinderkop van je blok. Schuif vervolgens de 4 koppellozen over de cilindertapeinden en daar bovenop de ontstekingsafsteller-2. Zet de afsteller vast met 4 M6 moertjes. Niet te vast, met de hand is al goed. Draai de M10 bout in de ontstekingsafsteller.



Beweeg de zuiger wat op en neer en draai de bout verder in de afsteller. Net zolang tot de bout de zuiger raakt. Bepaal zo het b.d.p. Meet nu met een schuifmaat de afstand bovenzijde kop bout tot op de ring onder de borgmoer. Trek nu 2 mm van de gemeten afstand af en draai de bout verder in de afsteller. Wel even de zuiger naar beneden draaien. Zet de bout op de gewenste

afstand vast door middel van de borgmoer. Dat allemaal gewoon met de hand.

Nu kan de zuiger niet meer hoger komen dan 2 mm voor het b.d.p. De 2 mm is natuurlijk geen vast gegeven. In jouw geval misschien maar 1,5 mm of nog minder. Maar het principe blijft gelijk. Vervolgens de grondplaat van de ontsteking zodanig verdraaien dat de contactpunten openen. Dat meten met een lamp. Het maken van zo'n lamp beschrijf ik wel een andere keer.

De kosten? Ik heb alleen de 4 koppelmoeren gekocht en dat kostte € 3,20. De rest had ik. Ook nu weer, gooi nooit iets weg.

Veel plezier en je hebt er weer een mooi stuk zelfgemaakt gereedschap bij.

Kees Wolswijk





Sleutelwerk

Technische avond - Technische avond - Technische avond - Technische avond

Technische avond

De heren Poot, van Poot Tweewielers, gaan voor ons een technische avond verzorgen.

Alle technische zaken van uw bromfiets worden besproken en zorgvuldig uitgelegd. Het zal een zeer leerzame avond worden, voor zowel de leek als de ervaren sleutelaar.

Uiteraard is de avond niet alleen geschikt voor de bromfietsrijders maar ook voor de motorrijders. De techniek van de bromfiets vinden we tenslotte ook terug bij de motorfiets.

Deze technische avond wordt gehouden op vrijdag, 12 februari 2016.

Uiteraard weer in het zalencentrum 't Klooster, Klooster 1, 4132 BM Vianen.

Aanvang: 20:00 uur

Zaal open vanaf: 19:30 uur

Tijdig aanmelden is verplicht. Deelname is namelijk beperkt tot een niet al te grote groep. Op deze manier kan iedereen zijn/haar vragen stellen.

Heb je specifieke vragen, geef ze alvast door aan onze secretaris.

Voor leden zijn de kosten € 5,00 per persoon. Introducees betalen € 10,00.

Bij onze secretaris kunt u zich aanmelden, per telefoon of per e-mail.

Secretaris Oud Maar Sterk

Stan van Asten

Telefoon 06 - 57373182 of via e-mail: secretaris@oudmaarsterk.nl

Wel tijdig aanmelden - Wel tijdig aanmelden - Wel tijdig aanmelden - Wel tijdig aanmelden



Superrit vanuit Utrecht

ritverslag 30 augustus 2015

Tjonge, wat hebben de deelnemers aan de Superrit dit jaar genoten. Wim Vos had alles weer tot in de puntjes geregeld, ook het weer liet zich van de goede kant zien en "last but not least" een mooie route met o.a. de dijk Enkhuizen-Lelystad en een stuk door de Flevopolder waar we met OMS nog niet eerder zijn geweest.

Net als voorgaande jaren was de start bij Iveco-Schouten in Utrecht, de werkgever van Wim. Deze stelt ook een bedrijfsbus ter beschikking als bezemwagen. Brood, koffie, frisdrank en fruit voor onderweg waren wederom door Wim en Nanette bekostigd m.m.v. de Plus-markt in Bilthoven! De bezemauto werd bemand door het inmiddels vaste team van Nico van den Ham en Rob Jastrzebski.

Ruim voor 8 uur 's ochtends melden zich al de eerste deelnemers bij Iveco. Aangezien de start om 9.00 uur zou plaats vinden geeft dat de gelegenheid om nog eerst even een "bakkie" te doen. Op dat moment was het aan het regenen, maar gelukkig zag de buienradar het positief in.

Hoewel het om 9.00 uur droog was geworden, toch maar het regenpak nog aangetrokken, immers de wegen zijn nog nat, en fris was het op dat moment ook nog. Later op de dag konden we het regenpak verwisselen voor de echte zomerkleding.

Voor de Superrit geldt vanwege de grote afstand een strak tijdschema en exact om 9.00 uur vertrokken de 26 deelnemers met in totaal 24 bromfietsen: Batavus (1x), Sparta (1x), Aprilia (1x), Honda (1x), DKW (1x), Berini (1x), Eysink (2x), Kreidler (8x) en Zundapp (8x).



Eerst naar Maarssen en vandaar langs de Vecht noordwaarts. Dit is een populaire route vanwege het landschap en de mooie landhuizen. Veel van deze landhuizen zijn tijdens de Gouden Eeuw gebouwd door rijke kooplieden uit Amsterdam die hier dan zomers de warme stad ontvluchtten. Ook kom je langs het bekende kasteel Nyenrode waarin een business universiteit is gevestigd.



Verderop komen we door Nieuwersluis, welk plaatsje vroeger vooral bij de toenmalige dienstplichtigen een slechte naam had vanwege de militaire strafgevangenis. Vanaf Nigtevecht rijden we langs het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan Weesp. Aan de rand van Weesp een eerste rustpauze om even de benen te strekken. De kop is eraf! Dan naar Diemen en over de nieuwe Uyllanderbrug (2014) naar Amsterdam-IJburg, een grote wijk aan de oostkant van Amsterdam waarvan de aanleg begonnen is in 1998. Behendig loodst Wim ons hier doorheen.

Hierna over de Schellingwoudebrug naar Amsterdam-Noord. Voor het gereedkomen van de ringweg A10-oost met daarin de Zeeburgertunnel was deze brug de enige verbinding tussen oost en noord.

Vanaf de brug vervolgen we onze weg langs het IJsselmeer. Na Durgerdam stoppen we op een parkeerplaats voor het nuttigen van koffie en broodjes uit de bezemwagen. Enige deelnemers deden hier hun best om de waterstand in het IJsselmeer te verhogen.

Dan verder langs de dijk noordwaarts: Uitdam, Monnickendam, Katwoude, Volendam, Edam. Hier hield de Honda er helaas mee op, vermoedelijk een

uitgelopen oliekeerring. Gelukkig kon Bart Brand de tocht vervolgen op een van de door Wim meegenomen reserve brommers. Bij Hoorn namen we voorlopig afscheid van het IJsselmeer en vervolgen we onze weg langs de provinciale weg (N302) naar Enkhuizen. Vlak voor deze plaats het tweede pechgeval: de band van Arnold Berkhout's Sparta delfde het onderspit tegen een kleine (maar venijnige) metalen pin. Maar handig als hij is, binnen 10 minuten was de band geplakt en kon hij weer rijden!

Lunchstop in Enkhuizen. In Billy's



Bakery aan de haven genoten we gezamenlijk (op eigen kosten) van een broodmaaltijd. Dat is wel zo handig want vanwege het tijdschema mag je niet veel tijd verliezen aan de bediening en je houdt de kudde bij elkaar.

Na Enkhuizen kwam voor menig deelnemer het mooiste stuk van de tocht, nl de Houtribdijk naar Lelystad: een 26 km lang vrijwel recht toe recht aan fietspad, dus gelegenheid om het



gas helemaal open te draaien. Tja, mijn Batavus CombiSport uit 1961 blijft dan wel wat achter, maar gelukkig bleven Manual Lutgens en Leo Neeleman bij mij in de buurt en uiteraard wordt er aan het eind van de dijk wel op je gewacht.

Na Lelystad de verrassing van de dag: de Knardijk en de Praamweg dwars door de Flevopolder. Een prachtig stuk waar we met Oud Maar Sterk nog niet eerder zijn geweest. Halverwege de Praamweg werd een korte pauze ingelast. Vanaf deze parkeerplaats is er een prachtig vergezicht op de Oostvaardersplassen, ook een kudde Konikpaarden werd gespot (<http://www.staatsbosbeheer.nl/natuurgebieden/oostvaardersplassen>). We vervolgen onze tocht door het onbekende stuk polder naar de

Stichtsebrug via welke we bij Huizen uitkomen. Door Blaricum en Laren met zijn volle terrassen naar Hilversum. Hier nog even een korte stop en dan het laatste stuk door Maartensdijk, Achttienhoven (wie telt er mee?), Westbroek en Maarssen terug naar Utrecht.

Zo rond 18.00 uur rijden we weer het Iveco terrein op, op een haar na hebben we 250 km gereden. In totaal hebben de 24 deelnemende bromfietsen dus 6000 km gereden. Een niet geringe prestatie. Wim, Nico, Rob en uiteraard de andere sponsors hartelijk bedankt voor deze fijne dag.

Peter Snellens





OMs op het NVT Woerden





Maximaalrit in Rhenoy

ritverslag 13 september 2015

Eigen verslag Maximaalrit 2015.

Als assistent toer coördinator heb je bepaalde voorrechten, zo heb je bijvoorbeeld de gelegenheid om als eerste te bepalen op welke datum jij je eigen rit wil organiseren.

Die datum had ik heel vroeg in het jaar al gepland op 23 augustus.

Toen belde mij Motor Piet met het verzoek om op diezelfde datum uit zijn naam een rit door de

Krimpenervaard op te nemen in de toerkalender.

Natuurlijk!

Piet Kramer is wijd en zijd bekend als een coryfee op motorgebied en als hij een rit wil organiseren dan wijkt alles daarvoor en verplaats ik gewoon mijn datum.

Wel was ik wat jaloers op het mooie weer van die 23e augustus, je moet maar afwachten hoe dat zal zijn op de nu geplande datum van 13 september.

Het weer van dit jaar kenmerkt zich door hoge pieken en diepe dalen en in de week voorafgaand aan 13 september was het helemaal niet zo best.

Dat beïnvloedt de opkomst van deelnemers natuurlijk enorm.

Op de zaterdag knapte het al weer aardig op en zowaar op zondag 13 september stonden we op met een zonnetje.

Enkele leden hadden dat kennelijk al

voorzien en zich reeds telefonisch of per email aangemeld.

Ook waren er die 's morgens eerst even belden om te vragen hoe het weer hier was.

Ik ben natuurlijk geen weerprofeet maar het was nu goed en buienradar vertoonde ook geen regen voor de rest van de dag en inderdaad, het is verder de hele dag droog gebleven.

De maximaalrit organiseer ik al vele jaren.

Die rit is speciaal bedoeld voor motoren en bromfietsen met een bouwjaar van vóór 1970.

Eerder was er ook een beperking van het aantal cc's maar er zijn veel oude motoren met een grote cilinderinhoud die best mee kunnen komen met de doelgroep.

De maximale cilinderinhoud heb ik daarom vanaf dit jaar laten vervallen. Hoewel er potentie zat is binnen OMS is de opkomst over het algemeen te gering om 2 groepen te maken, 1 voor motoren en 1 voor brommers, dus moeten we samen oprijden.

In vorige jaren kwamen erg veel "niet-leden" met snelle en gepimpte bromfietsen, die helemaal niet aan de criteria voldeden, op de rit af omdat die rit stond vermeld in de toeragenda's van de diverse bladen zoals o.a. "Bromfiets".



Meestal reden die gasten dan een eind mee en door hun aanwezigheid was de bedoelde nostalgische uitstraling al gelijk verzeekt en hun gedrag tijdens de rit maakte dat er al niet beter op. Dit jaar heb ik de redactie van de bladen daarom verzocht om deze rit niet meer in hun agenda's op te nemen.

Dat heeft natuurlijk consequenties voor het aantal deelnemers, maar beperkt ook de instroom van gasten die je in deze context liever niet hebt. Dat is geslaagd.

Binnen onze eigen vereniging is voldoende materiaal aanwezig om een rit expliciet voor de oudere klassieke brom- en motorfietsen te organiseren. De opkomst voor deze rit was bevredigend hoewel het door de weersomstandigheden en de verwachtingen daarvan waarschijnlijk behoorlijk is getemperd.

Eigenlijk een beetje teleurstellend! De kosten en de moeite in acht genomen overweeg ik daarom om dit initiatief te beëindigen.

Volgend jaar wil ik dat nog een keertje doen maar alleen met voorinschrijving.

Als dan blijkt dat de avond voor de rit er niet voldoende aanmelders zijn, word de rit afgeblazen.

Daarover volgend jaar meer.

De kwaliteiten en specificaties van de Maximaalrit heeft eigenlijk binnen onze vereniging ook niet veel bekendheid.

Dat komt voornamelijk door de reclames die ervoor worden gemaakt. Reclames zijn o.a. verslagen van de ritten.

Er zijn niet veel clubleden die van een rit een verslag maken, de verslagen die in het clubblad worden geplaatst zijn bijna altijd van dezelfde personen. Ik ben er daar een van.

Als een van die personen niet aan de rit heeft deelgenomen of de rit zelf organiseert, komt er ook geen verslag waardoor ook de bekendheid van de rit niet wordt versterkt.

Ik vind het jammer dat voor zowel de Maximaalrit en de Paasrit nauwelijks verslagen worden gemaakt.

Daarom nu een verslag van eigen hand met het risico dat jullie zouden kunnen denken dat ik een veer in mijn eigen reet wil steken.

Met Pasen rijden wij hier als de bloesem vaak al aan de fruitbomen zit.

De achterliggende gedachte om deze rit in dit jaargetijde te doen is om te laten zien hoe het eruit ziet als die bloesem zich ontwikkeld heeft en er mooie grote appels en peren aan die bomen hangen.

Het mooiste is het als je dat kan laten zien met een mooi zonnetje erop en dat is gelukt.





Verslag rit.

Om 09.00 uur stonden de koffie en de thee geflankeerd door de koek gereed om aangevallen te worden.

Het paviljoentje achter het huis was opgefleurd met wat geel-zwart materiaal, een inschrijftafel en wat extra stoelen, ook was er een grote zgn. hangtafel klaargezet waarop men de eventuele suiker en de melk aan de koffie kon toevoegen en dat al leunende aan die tafel kon nuttigen.



De bezemwagen was ingericht en geparkeerd bij de eventuele piloot daarvan.

Het parkeerterreintje voor het huis was opgeruimd, zodat er voldoende plek was om daar ca. 20 bromfietsen neer te zetten.

De eerste gasten kwamen aan rond half tien en plaatsten hun voertuigen zodanig op dat parkeerterreintje dat de capaciteit daarvan onmiddellijk met meer dan de helft afnam.

Enfin, onze leden weten ten aanzien hiervan over het algemeen best hun weg te vinden en ik liet dat dus maar

zo.

Ik had wel wat anders te doen.

Inschrijven dus, gelukkig zorgde Ria voor de koffie, al spoedig geassisteerd door Hennie Bos en Joke Eijpe die met hun mannen waren meegekomen en vandaag Ria gezelschap hielden.

Dames alsnog bedankt daarvoor.

Op het tijdstip van vertrek konden we met 20 voertuigen aan de rit beginnen.

Alle voertuigen voldeden aan de criteria, bouwjaar van voor 1969 of uitgesproken retro look.

Ondergetekende voorop en (ik hoefde het geeneens te vragen) Peter de Koster als achterrijder.

Ik heb deze keer geprobeerd om eens niet langs de grote rivieren te rijden, maar hier tussen de rivieren ontkom je daar gewoon niet aan.



Aan de ene kant hebben we de Rijn/Lek, aan de andere kant de Waal en daartussenin nog de Linge en de Korne, dan hebben we nog eens het



Merwedekanaal, het Amsterdam Rijnkanaal en al die weteringen en slootjes waar je zomaar in terecht kan komen en misschien wel in kan verzuipen.

Toch is het voor een groot deel gelukt om droog te rijden en ook nog eens met heel weinig stoplichten.

De stoplichten die er waren hebben sommigen niet eens opgemerkt omdat ze voor ons net op groen stonden.

Met een lekker zonnetje vertrokken wij vanuit Rhenoy en reden richting Beesd, (de Linge is er wel maar je ziet hem bijna niet) vandaar naar Rumpt en over de Dorpsdijk en de Molendijk naar Gellicum, na ca. 10 km rijden kan je aan de overkant het rode pannendak van mijn huis weer zien.



Aangekomen bij "de Remketting" (wie kent dat nog?) ging het weer richting Rumpt en vandaar binnendoor naar

Enspijk, dit weggetje is alleen voor fietsen en bromfietsen, maar die enkele motorfiets die zich aan de snelheid van de groep heeft aangepast kan daar geen enkel kwaad.

Vervolgens richting de molen van Enspijk/Deil "de Vlinder" richting Deil, Meteren en Est.

Daar hadden wij te maken met ons eerste en enige pechgeval.

Leo Neeleman reed lek en voordat ik als voorrijder dat in de gaten had en poolshoogte ging nemen, had Manuel de zaak al onder controle.

Er bleek een stukje Stanley's in de band te zitten.

Die kan je dus wel weggooien.

Met hulp van Manuel en een andere binnenband reed het circus weer, na ca. 15 minuten pauze.

Gelukkig voor de eigenaar had hij een ferm hek rond zijn boomgaard geplaatst want al wachtende lonkten die mooie dikke rode appeltjes toch wel.

Na deze gedwongen stop reden we verder via Wadenhoijen naar Kapel Avezaath waar we bij "de Tol" de lunch hadden.

Het weertje was zodanig dat wij die lunch lekker buiten hebben genoten. Na de lunch verder, Kapel Avezaath, Kerk Avezaath, Tiel, Zwarte Paard, naar Tailand.

Tailand? Zullen jullie je afvragen!

Ja Tailand! Zo zeggen ze dat hier als ze een dagje naar het Eiland van Maurik zijn geweest.

Wat heb jij gedaan dit weekend? Naja,



Ik bin vandoag noar 't ailand geweest. Aan de kop van dat eiland ligt de stuw van Amerongen met de elektriciteitscentrale.

Daarnaast ligt een vistrap, deze vistrap houdt de visstand op peil en zorgt ervoor dat de vis, ook zalm, stroomopwaarts kan zwemmen, het is overigens de langste vistrap van Europa.

De weg loopt daar dood, dus van die gelegenheid hebben we gebruik gemaakt voor een korte stop en een kleine educatieve uitleg.

Verder, Maurik, Rijswijk, Zoelmond, Beusichem, Culemborg, Zeedijk,

Beesd en weer terug in Rhenoy. Daar aangekomen was er voor de liefhebbers nog een drankje en successievelijk werd het rustiger en konden wij beginnen om de boel weer op te ruimen.

Met een groep gezellige prettige mensen en daarbij goed droog en zonnig weer is het een genot om een ritje te organiseren en te rijden. Als voorrijder en organisator van deze rit heb ik er zelf volop van genoten.

Nico Middelkoop



Oud maar Sterk



voor ieder merk!



Kortrijk **Xpo** E17 exit 2

31^e DREAMCAR INTERNATIONAL OLDTIMERBEURS

25.000 m²

wagens-om-van-te-dromen uit
een eeuw autogeschiedenis

Ruilbeurs, onderdelen, boeken, folders, miniatures,
automobilia, info voor restauratie, de oldtimerclubs

TERUG IN KORTRIJK

19-20 DECEMBER 2015

9.30 - 18.00

www.oldtimerdreamcar.com

Koop nu in voorverkoop

LE SALON DE VOITURES
ANCIENNES LE PLUS
VASTE EN BELGIQUE

Exposition, bourse d'échange, clubs,
véhicules anciens, voitures de rêve

INTERNATIONALE
OLDTIMERMESSE

Internationale Messe für
Oldtimer, Classic Cars,
Ersatzteile und automobilia

BELGIAN LARGEST
CLASSIC CAR SHOW

Classic Cars, books,
spare parts, restoration,
club displays

REDUCTIEKAART
CARTE DE REDUCTION
REDUCTION

€ 1,-

Eén per persoon - Une carte par personne - One a person

Naam - Nom - Name: _____

Adres - Adresse - Address: _____

Postcode - Code Postal: _____

Gemeente - Commune - Town: _____

E-mail: _____ Tel: _____



BELGIE'S GROOTSTE



60 JAAR PEUGEOT 403

Info:
HET BENELUXBLAD
OVER OUDE EN
KLASSIEKE AUTO'S

**OLDTIMER
DREAMCAR**
Tel: 059 70 28 14

Postbus 120 - B-8400 Oostende

B. Tel: 059 70 28 14

B. Fax: 059 70 28 34

E-mail: info@oldtimerdreamcar.com

Tel. tel. 00-32-59-70 28 14

Fax tel. 00-32-59-70 28 34



Snertrit in Liempde 1

ritverslag 17 oktober 2015

Wel even wennen. De snertrit wordt niet verreden vanuit Putten maar vanuit Liempde. Waarom weet ik niet precies maar het belangrijkste is dat hij wel verreden wordt. Ik heb mij tijdig opgegeven en ook gelijk het verschuldigde bedrag per bank betaald. Is dat ook maar geregeld.

Liempde ligt bij Boxtel en dat is ongeveer 100 km vanaf mijn woonplaats. Ik ga op de motor en die afstand is goed te rijden. De weervoorspellingen waren matig maar dat boeit me niet zo. Natuurlijk is het fijner als het mooi weer is maar in oktober weet je dat het koud en vochtig kan zijn.

Vanaf 09:45 uur is het inschrijven. Ik wil er om 10 uur zijn, dus om 08:45 uur weg. Uurtje rijden en nog tanken en wat poen halen. Motor al eerder rijklaar gemaakt en essentiële zaken gecontroleerd. Bandenspanning en olie nakijken. Vaste zaken voor elke rit. Daar hoort ook het lidmaatschap van de ANWB bij. Bij pech onderweg, het blijft toch een oudere motor, heb ik geen zorgen om thuis te komen en dat is best een paar centen waard.

Uiteraard goed aankleden, beginnen met goed ondergoed (manneliefhebbers van een string, uit dat ding), thermo lange onderbroek,

spijkerbroek en dan nog een waterdichte, gewatteerd motorbroek. Goede motorlaarzen en 2 paar sokken over elkaar heen, 2 paar dunne sokken zijn beter dan 1 paar dikke. Ook motorlaarzen vragen goed onderhoud, regelmatig schoonmaken en goed invetten met ledervet.

Onderhemd, overhemd, OMS trui (die zwarte), motorjas, regenjas en reflecterend veiligheidshesje. Oorbeschermers, goede helm en dan nog een paar goede motorhandschoenen. Ik kan bijna een rit over de Noordpool rijden.

Oorbeschermers zijn echt belangrijk. Ik heb vroeger heel veel motor gereden en dat zonder oorbeschermers. Dat was toen niet zo in. Ik heb er wel mijn gehoor mee verpest. Dus laat een paar goede aanmeten en dragen die dingen.

Rond de geplande tijd vertrokken en met een lekker gangetje op weg naar Liempde. Om 10:00 uur kon ik de motor op de standaard trekken en op





weg naar koffie met een koek. Nico en toercoördinator Peter zaten al startklaar om iedereen te ontvangen. Na een hartelijk ontvangst, ook door onze Stan, is het tijd voor de koffie en een Brabantse Broeder.

De koek smaakte bijzonder goed. Na de rit heb ik even op Google gekeken wat de historie was van de heerlijke broeder. Het bakken van de koek was in de Gilde tijd een examenstuk. Om lid of broeder van het bakkersgilde te worden moest een meesterproef worden afgelegd. Als je een goed exemplaar kon bakken dan pas werd je toegelaten tot het gilde. Het is een groot rozijnenbrood gevuld met amandelspijs.



Na heel wat gezellige gesprekken moest het maar gebeuren. Helaas was de opkomst van motorrijders niet geweldig, 7 man en dat is geen vetpot. Bij de brommers was het beter. Precies weet ik het niet maar ik hoor dat er ongeveer 40 deelnemers waren.

Voor de rit kreeg ik van Nico een

routebeschrijving met heel wat informatie. De ritlengte zou 100 km zijn maar het werden er ruim 130, dit door diverse wegafsluitingen en omleidingen. Geen probleem. De rit voerde ons door Lennisheuvel, Oirschot, Wintelre, Oerle, Veldhoven, Venbergesmolen en de lunchplaats Valkenswaard. Als middagrit stond vermeld de plaatsen Leende, Sterksel, Lierop, Mierlo, Nuenen, Gerwen, Breugel, Nijnsel, St. Oedenrode, Olland en als laatste weer Liempde.

Ook informatie, zoals alle gegevens over de lunchplaats, de namen en telefoonnummers van de voor- en achterrijders. Zelfs de naam van de bestuurder van de bezemwagen en zijn telefoonnummer. Dat was Ronald Kalwij, de voorzitter van OMS. Ronald is ernstig ziek geweest en is nu bezig aan het herstellen. Gaat zeer moeizaam, volgens Ronald.

Beste leden van OMS: stuur onze voorzitter Ronald eens een kaartje of een leuk e-mailtje met bijvoorbeeld een foto van je motor- of bromfiets. Kan naar voorzitter@oudmaarsterk.nl. Kaartje mag naar Ronald Kalwij, Sprundelsebaan 111, 4838GM Breda.

De routebeschrijving was ook voorzien van een kaart met daarop de route getekend. Stan, de maker van de routebeschrijving: het was werkelijk perfect. Het is fijn rijden met deze informatie.

Er was geen enkel merk motor



dubbel. Een DKW, een Cagiva, een BSA, een Sparta, een Honda, een BMW en een Horex. Mooi toch. 's Morgens ging de rit voorspoedig en rond 12:30 uur konden we gaan genieten van de snert en het lunchpakket. Voortreffelijk geregeld en erg gastvrij werden we ontvangen in de kantine van de visvereniging. Zo rond 13:30 uur kwamen de bromfietzers op de snertlucht af en het werd gezellig druk.

Vanwege de drukte mijn tanktas op de kast gelegd. Alleen stond er een beeldje. Niet gezien en het beeldje verloor het conflict met mijn tanktas. Het beeldje vluchtte en nam een duik naar de grond. Het kostte hem zijn kop, beide armen en benen. Van een schadevergoeding wilde de gastvrouw niet weten. Zij vertelde dat het beeldje geschonken was door hun en ons lid Peter de K. De beste visser van het jaar mocht het beeldje een jaar mee naar huis nemen maar niemand wilde dat. Ik bespeurde bij de gastvrouw een stuk van opluchting. Eindelijk dat gekke ding weg. Is het de waarheid of was het visserslatijn? Wie het weet mag het zeggen.

De komst van de bromfietzers was voor de motorrijders het signaal om aan de middagrit te beginnen. Een beetje plaats maken, zodat de dames en heren van de bromfietsen ook zittend van de snert konden genieten.

Na een uurtje rijden begon de Sparta

vervelend te doen. Andere bougie er in, geen resultaat. Nieuwe dan. Ook niet. Mogelijk geen spanning op de bougie draad. De eigenaar/bestuurder hield het blanke gedeelte van de bougiedraad bij het starten even vast. Gelet op zijn reactie prikte het behoorlijk. Heb dat helaas niet op de foto vast kunnen leggen. Mijn verzoek om voor de foto de draad nogmaals beet te pakken werd resoluut geweigerd. Conclusie: geen echte kerel.



De bougiedop verwijderd en de draad rechtstreeks aan de bougie gekoppeld. Dat werkte en rijden maar weer. Na een paar kilometer hield dat ding er weer mee op. Uiteindelijk bleek de benzinekraan verstopt en na heel wat sleutelen konden we weer verder. Die stops zijn helemaal niet vervelend, beetje kletsen en ongevraagd advies geven is ook leuk. Hoe gaat dat sleutelen te werk. Let op, goede les indien je zelf eens pech



krijgt. Ga bij je motor of bromfiets staan, zorg voor voldoende deelnemers om je heen. Trek een moeilijk gezicht en strijk een paar keer door het hoofdhaar. Heb je geen haar daar, dan maar over je hoofd wrijven. Flink zuchten helpt ook goed. Na deze comedy is er altijd wel een deelnemer die in de val trapt en je pechproblemen gaat verhelpen.

Degene die gaat sleutelen, doet dat niet alleen. De eigenaar van het voertuig gaat ook meehelpen. Zijn taak is om het voertuig vast te houden. Verder wordt er gratis en voor niets goedbedoeld commentaar geleverd door zeker 5 tot 10 andere deelnemers.

De Sparta had er weer zin in en de rit

hebben we zonder problemen uitgereden. Terug op de startplaats en nog wat nagepraat, wel onder het genot van een kopje koffie.

Rond 18:30 uur was ik weer thuis. Mooie, maar frisse dag geweest. Nagenoeg geen regen en een mooi aantal deelnemers. Een perfecte afsluiting van het toerseizoen.

Stan, Nico, Peter en anderen, jullie hebben ons een prachtige dag bezorgd met een fijne rit. Bedankt.

Thuis de motor gestald en zal hem van de week netjes schoonmaken. De dag heb ik afgesloten door met liefde ergens lekker te gaan eten.

Kees Wolswijk



Lijkt wel Kauwe Klauwe



Freesmachine

Heeft dit verhaal wat te maken met onze hobby? Jazeker. Zonder dit soort machines kunnen we niet rijden. Lees maar er oordeel zelf.

Misschien heb je mijn advertentie wel gezien op de OMS site en in het bulletin. Ik vraag daarin 2 tijdrelais 220 volt digitaal te koop. Schakeltijd tussen 0,5 en 3 seconde. Ik vertel je waarom ik die nodig had.

Een kennis - motorvakman eerste klas - heeft een freesmachine. Met die machine kan hij spiebanen frezen in tandwielen en assen. Een poosje geleden was ik daar op koffiepraatje en de kennis vertelde mij dat zijn freesmachine kapot was. Het was hem bekend dat ik wel iets van elektrotechniek afweet.

Wat was nu de klacht? Bij het draaien van de machine gingen regelmatig de zekeringen kapot. De elektromotor van de freesmachine was een 3 fase 380 volt motor. Nou, laten we maar even kijken. Schakelkast opengemaakt en je kon het al ruiken. De magneetschakelaars stonken behoorlijk.

Die dingen moeten vervangen worden en via-via 2 nagenoeg nieuwe schakelaars gekocht. Die gemonteerd en helaas, de zekeringen gingen nog steeds regelmatig kapot.

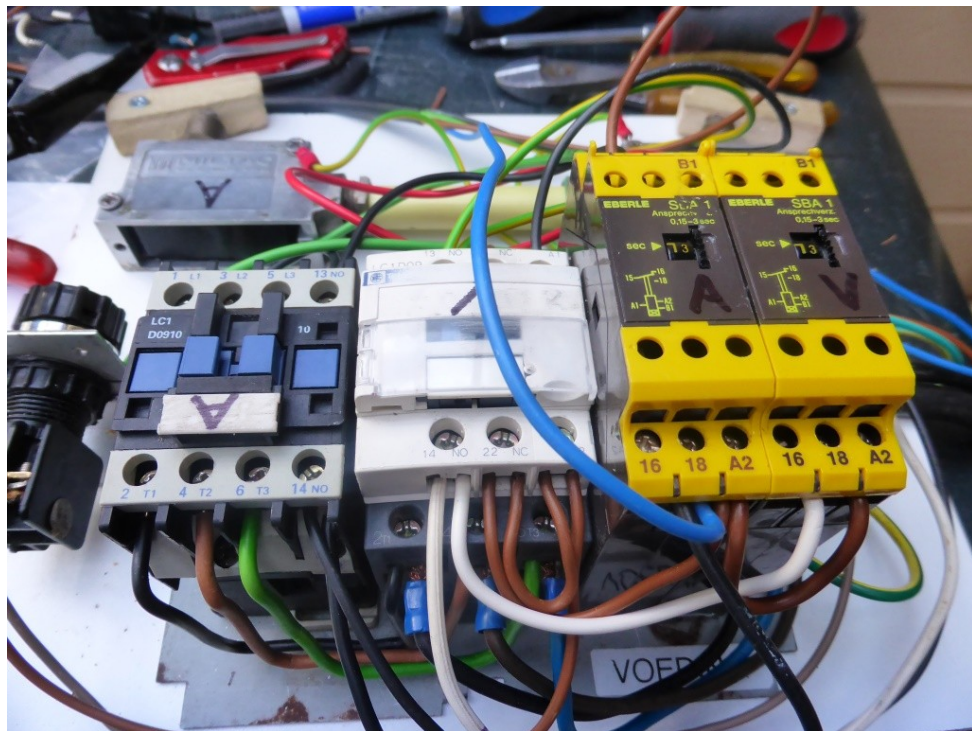
De 2 magneetschakelaars zorgen ervoor dat de elektromotor links- en rechtsom kan draaien. De frees kan daardoor naar voren en naar achteren schuiven. Het omschakelen ging te snel waardoor er kortsluiting optrad. De schakeling is eigenlijk niet goed doordacht.

De machine is van oerdegelijke kwaliteit en is inmiddels 50 jaar oud. De fabriek bestaat niet meer. Ze maakten spullen die te goed waren. Dan zelf maar wat verzinnen. Aan het einde van elke cyclus moest de magneetschakelaar niet direct ingeschakeld worden maar - bijvoorbeeld - 1 seconde wachten. Dan heb je het snelle inschakelen niet meer en ontstaat er ook geen kortsluiting.

Ook weer via-via 2 tijdrelais gekocht. Nieuw stuurstroom schema gemaakt en alles in de bestaande kast gemonteerd. Wat gebeurt er nu? De freesmachine starten en de frees beweegt zich naar achteren. Een microschakelaar zorgt ervoor dat de frees aan het achtereindpunt stopt. Het eerste tijdrelais zorgt er nu voor dat de machine pas na 1 seconde naar voren schuift. Een andere microschakelaar zorgt er weer voor dat de frees aan de voorzijde op de juiste plaats stopt. Het 2e tijdrelais laat de frees na 1 seconde



weer naar achteren gaan. Dit proces herhaalt zich zolang de freesmachine in werking is. In een uur tijd ongeveer 300 keer.



Echt leuk werk is dit en de kennis was en is er nog steeds erg blij mee. De kosten vielen wel mee. Alleen materiaal en voor de arbeid eeuwige dankbaarheid. En dat is meer waard dan wat geld.

Kees Wolswijk





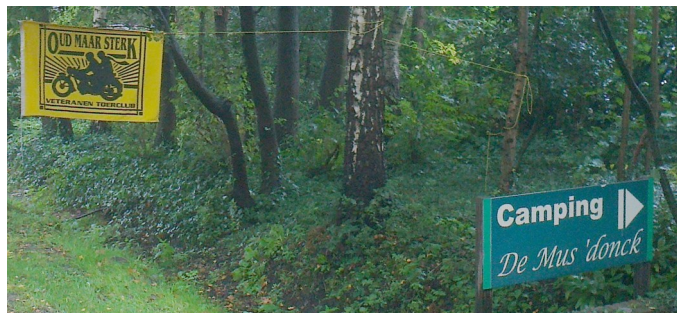
Snertrit in Siempde 2

ritverslag 17 oktober 2015

Verslag motoren Snertrit 2015

Het was me het dagje wel.

's Morgens al heel vroeg op pad om bij het vertrekpunt de gelegenheid te hebben om mijn eigen spullen klaar te zetten, de organisatie te bespreken met de campingjongens, de OMS vlag op een strategische plek op te hangen en de inschrijftafel in gereedheid te brengen.



Meestal heb je daar als (mede)organisator nauwelijks de tijd voor.

De campingeigenaar had ervoor gezorgd dat er mensen waren die het binnenkomende verkeer regelden en de koffie e.d. verzorgden.

De koffie met Brabantse Broeder smaakte uitstekend.

Om 11.00 uur precies vertrokken de motoren (7 stuks) en de bromfietsen (30 stuks) waren al aan het warm lopen.

Dank zij de invloed welke Frans en

Ingrid Brand op de weergoden hebben is het lekker droog gebleven maar wel behoorlijk fris.

Het 1e deel van de rit motoren verliep voortreffelijk, nergens een probleem. Wel vernam ik dat de afslag over de brug in Oirschot voor de mederijders maar ook voor mij als voorrijder vrij plotseling kwam, waardoor er stevig in de ankers moest worden gegaan.

Excuus daarvoor, ik ben daar ook slechts 1x eerder geweest omdat op de oorspronkelijke route uiterekend op deze zaterdag een brug was afgesloten.

Mooi op tijd kwamen wij aan bij HSV

Venbergen, waar de soep en de lunchpakketten klaar stonden.

Dat was allemaal perfect geregeld en ging erin als koek. (Koek? Die hebben we vanmorgen toch al gehad!)

Wij als geroutineerde toerrijders weten wel wat ons te wachten kan staan als je een snertrit gaat rijden. In ieder geval kan je rekenen op wat kouder weer.

De kennelijk op dat gebied onervaren piloot Geert-Jan Maas (geen lid maar wie weet komt dat nog) van de Sparta had daar geen rekening mee



gehouden en na een rit van ca 45 km met een snelheid die regelmatig de 60km/uur te boven kwam zat hij in zijn spijkerbroek letterlijk en figuurlijk te barsten van de kou.

Hij kroop bijna in de verwarmingsketel maar gaf verder geen krimp.

Gelukkig vond ik in mijn bagagekoffer nog een regenbroek die hij de verdere rit heeft gedragen, dat houdt in ieder geval de wind buiten en misschien ook wel binnen.



Het 2e gedeelte van de rit verliep in het begin ook voorspoedig totdat na ca. 30 km de Sparta stil viel. We hadden er wederom flink de gang in en Peter Toer als achterrijder had

er een hele toer aan om ons weer in te halen en loodste ons op de rotonde 360 graden terug naar het pechgeval. De eerste en logische gedachte was een ontstekingsprobleem, in de benzinetank zat nog genoeg benzine dus dat kon het niet zijn.

Na wat wisselen van bougies (Mark Nijhoff had ook nog een goed exemplaar) en aanduwen liep het spul weer en konden we verder.

1 km verderop hetzelfde euvel en wederom kregen we er met behulp van bijna iedereen in woord (mijn kleinzoon die bij mij achterop zat heeft er nog rode oortjes van) en daad de Sparta weer aan de praat. Dat duurde niet lang en vlak voor Lierop was het weer donderen.

De bezemwagen was telefonisch niet bereikbaar dus maar weer kijken of we het ter plekke konden oplossen. Eerst de ontsteking, nou dat was gauw klaar, er was een elektronische ontsteking gemonteerd en daar kan je verder helemaal niets mee. Misschien de bougiekabel of de bougiekap?

Toch een zwak vonkie, zou het dat misschien zijn?

Nee, want de heftige reactie en de kernachtige uitroep bewees dat bij het aantrappen er flink wat ampères vrij kwam waardoor Geert-Jan een flinke opdonder kreeg. Het leek wel een taser.



Nu wisten we in ieder geval zeker dat het niet de ontsteking was, dan moet het de brandstoftoevoer zijn.

De slang los, kraan open, geen benzine ook niet op de reservestand terwijl er benzine zat in de tank was. Motor op zijn kant, kraan doorblazen, Mark Nijhoff wierp zich nu vol in de strijd en zoog en blies door de benzineslang alsof met een Jaqueliëntje bezig was.

Kees vroeg zich af of er geen andere methodes waren om aan je gerief te komen.

Doorblazen, doorprikken, kraan eraf, kraan demonteren, filter eraf, niets hielp er kwam gewoon geen benzine meer uit als de kraan erop zat.

Een half litertje uit de tank van Nico erin zodat het peil weer boven de reserve uitkwam, starten en onder begeleiding van Peter Toer naar het dichtstbijzijnde pompstation, daar de tank volgegooid en het probleem was verholpen.

Gedurende de verdere rit geen problemen meer gehad.

Inmiddels waren we toch wel wat tijd verloren dus proberen we maar een stuk route af te snijden.

Als voorrijder weet ik in dit gebied ook de weg niet behalve de uitgezette rit maar dan hebben we nog heel wat voor de boeg.

Daarom maar de ANWB wegwijzers volgen Mierlo, Nuenen, St. Oedenrode en zo terug naar de Mus'donck.

Onderweg kwam ik regelmatig bekende afslagen tegen die ik zou moeten nemen als ik de officiële rit zou rijden, maar we bleven op de hoofdwegen.

Bij St. Oedenrode weer een wegafsluiting, men was aan het asfalteren.

Goede raad was niet duur want Peter Toer had een tomtom bij zich en na het intoetsen van het adres via de snelste weg bleek het nog ca. 13 minuten rijden te zijn.

Allee, vanaf dat moment was ik geen voorrijder meer, nu achter Peter aan weer helemaal terug (zo komen we wel aan de kilometers).

Jammer, die leidde ons naar de snelweg en hoewel wij dat met die motoren wel zouden kunnen toch liever niet.

Mark Nijhoff wist wel een weggetje parallel aan die snelweg naar Liempde en zo terug naar de Mus'donck.

Volgens de teller van Kees totaal 132 km afgelegd.

Ondanks dat alles hebben wij toch genoten van een fijne dag in een goede sfeer.

Stan bedankt voor al je moeite want jij hebt er heel veel werk aan gehad. Uiteraard wat mij betreft doen we het over als koffieklets, ik zal met Peter Toer in overleg met jou een datum in het volgend toerseizoen prikken.

Nico Middelkoop



Mooie Snertrit met klein beetje snertdag.....voor de pechvogels (vishaakje?)



Vit den ouden doos

PUCH**Oostenrijk****Skybolt****f 945,—**

Luxe uitvoering van een populaire bromfiets, waarbij de royale toepassing van kunststof de aandacht trekt.

MOTOR:

Puch - tweetakt - Boring 38 mm - slag 43 mm - Cilinderinhoud 49 cc - Drie versnellingen met handschakeling - Achterwielaandrijving door middel van een ketting - Primaire transmissie met tandwielen - Ventilatorcooling - Mengverhouding brandstof 1 : 25 - Staande start.

RIJWIELGEDEELTE:

Geperst doosframe in verzwaarde uitvoering - Telescopische voorvering met hydraulische damping - Scharnierende achtervork met hydraulische damping - Steekas in voor- en achterwiel - Volnaaf trommelremmen in voor- en achterwiel - Tankinhoud 11 liter - Gewicht bromfiets 62 kg - Voorspatbord, lamp- en stuurbekleding alsmede kettingkast vervaardigd van kunststof - Uitrusting: met buddyseat, stuurslot, km-teller, twee gereedschapstommels, pomp - Leverbaar met kofferrek (f 16.—), beenschilden (f 48.50).

ANDERE PUCH MODELLEN:

Scrambler Skycross 3V - Buisframe - Drie versnellingen - Prijs f 1125.
 Skyrider I - Twee versnellingen f 768.— - Drie versnellingen f 798.—
 Skyrider II - Twee versnellingen f 768.— - Drie versnellingen f 798.—

IMPORTEUR: R. S. Stokvis & Zonen N.V. te Rotterdam.

**FEHAC***nieuws*

Federatie Historische Automobielen - en Motorfietsclubs

Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

**BERICHT 4-9-2015 InterClassics Maastricht**

In januari 2016 vindt de 23ste editie van InterClassics Maastricht plaats en krijgen ook de oldtimerclubs weer de kans zich te presenteren in de Expo Foyer in MECC Maastricht.

BERICHT 14-9-2015 Motor met zijspan

Eind vorig jaar werd duidelijk dat een motor met zijspan (L4e) een andere categorie voertuig is dan een solomotor (L3e). Dat was opeens actueel omdat de RDW in opdracht van het ministerie van I&M de in de wet vermelde registratie van voertuigen ging doorvoeren. Het gevolg zou zijn dat het afkoppelen van het zijspan eerst door de RDW gekeurd zou moeten worden. Deze regeling hield er geen rekening mee dat er veel motoren zijn die door de fabrikant zijn gemaakt met een eenvoudig aan- en af te koppelen zijspan.

Op een voorstel van de FEHAC heeft de RDW het mogelijk gemaakt dat een zijspan eenvoudig zonder keuring aan- en afgekoppeld kan worden en toch correct geregistreerd kan worden. Dit is in mei van dit jaar door de FEHAC gepubliceerd.

Hoewel er sinds die publicatie vele honderden eigenaren van zijspanmotoren gebruik hebben gemaakt van de geboden mogelijkheid, lijkt de boodschap wellicht onvoldoende te zijn overgekomen. Daarom besteedt de FEHAC door deze nieuwsbrief nogmaals aandacht aan dit onderwerp.

Als uw motorfiets of scooter een afkoppelbaar zijspan heeft kunt u dit aangeven door voertuigcategorie L4e (motor met zijspan) aan te kruisen in een formulier op de website van de RDW.

Zie: <https://www.rdw.nl/Particulier/Paginas/Zijspan-van-een-motorfiets-registreren-of-verwijderen.aspx?path=Portal/Particulier/Motor/Wijzigen>

U dient dan op het tabblad 'Bijzonderheden' aan te geven: 'Deze motor wordt ook zonder zijspan bereden'. In het kentekenregister van de RDW wordt dan een vermelding opgenomen dat het gebruik zonder zijspan is toegestaan.

Bovenstaande geldt voor alle motoren met afneembaar zijspan én zonder wijziging van de constructie met een DET (datum eerste toelating) van vóór 30 april 2009.

De vermelding dat de motor ook solo bereden kan worden komt niet op het kentekenbewijs te staan. Bij een controle op de weg kan de politie het wisselend gebruik in de 'Bijzonderheden' eenvoudig nakijken. U kunt na aanmelden uw voertuiggegevens ook zelf op de website van de RDW controleren of de gegevens van uw voertuig juist zijn



vermeld. Dat kan door het kenteken op de website in te vullen. U ziet achter de letter 'J' de voertuigcategorie staan. De vermelding staat onder het tabblad 'Bijzonderheden'. FEHAC Commissie Tweewielers

BERICHT 25-9-2015 FEHAC haakt in op discussie aangaande misleidende emissie resultaten van dieselmotoren

De FEHAC is zeker géén promotor van het vervuilen van ons kostbare milieu, noch van het dagelijks gebruik van oldtimers, maar als de belangenbehartiger van het Mobiele Erfgoed gaat zij zich wel bezinnen over de te kiezen opstelling in discussies met beleidsmakers en -uitvoerders van overheden.

BERICHT 9-10-2015 Winterstop en evenementenregeling

In FEHACtiviteiten december 2014 hebben we de regeling beschreven zoals deze vorig jaar met de Belastingdienst is afgestemd.

Het ministerie van Financiën stelt zich nu op het standpunt dat schorsing tijdens de winterstop wettelijk niet mogelijk is en dus dat de evenementenregeling niet van toepassing is.

Voor ons betekent dit het niet naleven van eerdere afspraken.

Daarom heeft de FEHAC meermaals contact gehad met het Ministerie van Financiën. Inmiddels heeft men ingezien dat een oplossing noodzakelijk is. Vanuit Min Fin is ons nu aangegeven dat er medio november een oplossing komt, zodat dit toch mogelijk wordt. Nadere informatie volgt zodra we deze ontvangen.

BERICHT 19-10-2015 Ter informatie aan FEHAC leden.

Aan de leden van de Vaste 2e Kamer commissie Financiën, Allereerst bedanken wij, als FEHAC, u voor uw inzet in het debat van maandag 12 oktober 2015 in de Vaste Kamercommissie voor Financiën.

Na afloop van het debat op 12 oktober hebben wij de ingediende moties nauwlettend geanalyseerd. Daarbij constateerden wij tot ons genoegen, dat er een rode draad lijkt te zijn in de volgende uitgangspunten:

- 1) een gefaseerde stijging van de leeftijd voor de klassiekerstatus naar 30 jaar.
- 2) het instellen van een overgangsregeling voor alle voertuigtypen en brandstofsoorten tussen 30 en 40 jaar.
- 3) het invoeren van een winterstop van drie maanden per jaar tot een leeftijd van 40 jaar.
- 4) het maximeren van de MRB in die categorie tot € 120,00.
- 5) het resultaat zal zijn dat veel van de nu nog geschorste voertuigen zal worden 'ontschorst' om vervolgens weer 'mondjesmaat' (zoals dat klassieke voertuigen betaamt) te rijden.
- 6) de 'ontschorste' voertuigen zullen een positieve invloed hebben op de belastinginkomsten en zullen als mobiel erfgoed behouden blijven.

Daarnaast constateren wij, dat het overgrote merendeel van onze achterban zich kan vinden in deze uitgangspunten. En voor zoveel nog nodig, zijn wij als FEHAC graag bereid om dit resultaat met een zeer positief advies aan onze leden voor te leggen.

Wij vertrouwen er dan ook op dat dit het resultaat zal zijn van de brede Kamerdiscussie na het herfstreces op voorhand geven wij u mee dat wij deze uitkomst con amore ondersteunen en ons er sterk voor zullen maken dat ook onze achterban hierin mee gaat.



Dit e-mailbericht heeft een openbaar karakter, omdat wij het ook willen delen met de leden in onze achterban. Met vriendelijke groet, Bert de Boer, Voorzitter FEHAC

BERICHT 30-10-2015 Aanhanger achter de motor mag niet mee naar het buitenland

In de Nederlandse rijbewijswetgeving staat dat je met een motor een aanhanger mag trekken. Daar staat echter niet bij dat deze bepaling alleen voor Nederland geldt. Bij de huidige wettekst zou je kunnen verwachten dat je met een Nederlandse motor in heel Europa een aanhanger mag trekken. De Nederlandse wet gaat echter niet over wat in het buitenland wel of niet mag. Omdat het rijden met een aanhanger ook in België is geregeld is het voor iemand met een Nederlands motorrijbewijs toegestaan om ook in België met een aanhanger achter de motor rond te rijden. Maar niet in Duitsland, omdat het daar niet uitdrukkelijk is toegestaan. Goed beschouwd hebben motorrijders met een aanhanger dus zonder geldig rijbewijs rondgereden in landen waar dit niet toegestaan is, bijvoorbeeld Duitsland. Dit heeft overigens voor zover bekend nooit tot problemen geleid.

De Europese Commissie heeft Nederland op de vingers getikt dat de Europese wetgeving niet goed in de Nederlandse wet is overgenomen. Daar had moeten staan dat het rijden met een aanhanger achter de motor is toegestaan op het Nederlandse grondgebied.

De Nederlandse overheid heeft nu twee mogelijkheden:

- Het rijden met een aanhanger achter de motor helemaal verbieden, of
- De wet zodanig aanpassen dat het toestaan alleen op het Nederlandse grondgebied is geregeld.

Het Ministerie van I&M heeft laten weten de laatstgenoemde optie in het voorjaar van 2018 geregeld te willen hebben. Verder zal Nederland de wens bij de Europese Unie op tafel leggen dat motorrijders overal in Europa met een aanhanger mogen rijden. Dat zou mogelijke problemen helemaal oplossen. Commissie Tweewielers

BERICHT 9-11-2015 Moties Oldtimer-MRB weggestemd.

Op 12 oktober 2015 was het debat van de vaste kamer commissie van Financien met staatssecretaris Wiebes. Tijdens dit debat zijn 5 moties ingediend om voor de LPG en Diesel aangedreven personenauto's tussen 30 en 40 jaar oud de mogelijkheid te bekijken voor een overgangsregeling voor de MRB.

De coalitiepartijen VVD en PVDA hebben deze moties afgestemd en hiermee lijkt iedere wijziging van de oldtimer MRB binnen deze regeringsperiode verkeken.

Ondanks dat aangetoond is dat de opbrengst van de MRB zwaar tegenvalt en veel erfgoed verdwijnt zijn deze partijen niet te vermurwen.

FEHAC heeft al sinds het sluiten van het oldtimerakkoord aangedrongen op een mogelijkheid om liefhebbers met een diesel en LPG personenauto tegemoet te komen zodat ze ook sporadisch met het voertuig kunnen rijden. Maar helaas resteert op dit moment alleen de evenementenregeling (max 6 dagen per jaar) of het betalen van MRB gedurende een of meerdere maanden. En dan worden die paar kilometers wel heel erg duur.

FEHAC blijft actief om ook voor dit deel van het erfgoed de toekomst veilig te stellen.



Toer – en Evenementenkalender

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
12-02-16	Technische avond	Vianen	Allen	Stan van Asten	Zie in Colofon	Nr.158
12-03-16	AlgemeneLeden vergadering	Vianen	Allen	het bestuur	Zie in Colofon	Nr.159
28-03-16	Paasrit Toerrit	Beesd	M B	Nico Middelkoop Peter Schipper	06-22036358 0344-633884	Nr.159
	WimVosrit kk	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr.
27-04-16	KingWillemrit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	0183-563758	Nr.
	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Nr.
16-05-16	Pinksterrit	Nieuw-Vennep	B M	Manuel Lutgens Kees Wolswijk	06-54614783 06-81130604	Nr.
	Koffieklets	Purmerend	B	Ben Teuben	0299-641105	Nr.
	Koffieklets	Cabauw	B	Arie Roodhorst	0182-384758	Nr.
	Koffieklets	Waddinxveen	B	Jan Hoogeboom	0172-611896	Nr.
	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Nr.
	Koffieklets	Beek (L)	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr.
	N-Brabant kk	Boxtel	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr.
	Groene Hart	Bodegraven	M	Kees Wolswijk	06-81130604	Nr.
	Veluwe-rit kk	Ermelo	M	Hans Bos	0341-559561	Nr.
	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	Nr.
	Krimpenerwaard	Stolwijk	M	Piet Kramer	0182-362475	Nr.
	Superrit	Utrecht	B	Wim Vos	06-33889468	Nr.
	Maximaalrit '69	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr.
	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren	06-44444302	Nr.
	Snertrit	Liempde	M+B	Stan van Asten Peter de Koster	06 57373182 0183 563758	Nr.

Andere Evenementen

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



Toer – en Evenementenkalender

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

19 en 20 december
Xpo in Kortrijk
zie elders in het bulletin

Januari
InterClassics Maastricht

4 juni
Haarlemmermeerse Oldtimerdag
info: www.retro-revival-festival.nl/

OLDTIMER/EVENEMENTEN/BEURZEN

<http://www.oldtimeragenda.com>

Motorvakantie - tochten in de Pyreneeën.
Info: <http://www.moto-pyrenees.com/nl/>

Brommer-Scooter belangen vereniging.
Info: <http://www.ansv.nl/>



Leuk museum bezocht in Hoorn
"Het museum van de 20ste eeuw"



Snuffelhoek

Te koop aangeboden:

Tot op het moment van ter perse gaan, wil niemand iets kwijt.

Wil je wel iets aanbieden, dan kan dat hier in de snuffelhoek, maar ook op de website. Neem een kijkje voor de mogelijkheden.

Gevraagd:

Relais 5-8 volt AC, met minimaal een schakelcontact.

Kees Wolswijk, E-mail: caw@ziggo.nl Tel. 06-81130604



Voor leden die houden van "Wat van ver komt is lekkerder"
is hieronder een leuke uitdaging neergezet.
(blijkbaar wordt ons Bulletin ook in Amerika gezien)

Hello,

Our company specializing in finding, restoring, and building vintage Japanese
cafe racers.

If you need motorcycles to be exported from the USA please contact me.

Regards,

Douglas Snell

Fuel Well Moto

<http://www.fuelwellmoto.com/>



1976 Honda CB550

"Cobra Negro"

A beautiful cafe racer resto-mod
something that rolled off the prod
modern touches.

- New custom cafe racer seat
- New Builtwell grips
- New battery
- Carbs cleaned and synched
- Custom battery Box
- Custom Electrical
- Blacked Out Rims
- Original Speedo & Tach





Clubartikelen

- **Mutsen**
- **Pennen**
- **Stickers**
- **T – shirts**
- **Applicaties**
- **Regenjacks**
- **Sleutelhangers**
- **Stoffen embleem**
- **Polo met lange mouw grijs**

Clubartikelen,
zijn te bestellen via de website
of per telefoon via een der
bestuursleden, maar u kunt ze
ook direct bekomen tijdens de
ritten.

Hiervoor wel eerst een
afpraak maken.



NIEUW CLUBARTIKEL

Handy-pad

**(bloknote in plastic houder
met bijpassende balpen)**

met OMS logo

ongeveer tien cm hoog

voor slechts € 2,--

