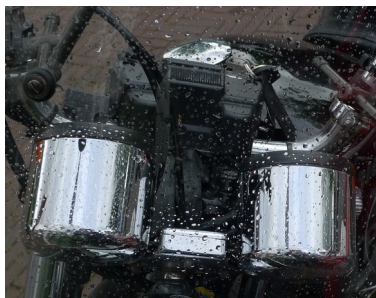




Jaargang 27

DRUPPELS KUNNEN OOK MOOI ZIJN



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Van de penningmeester:	pag.4-6
Milieuzone Bromfietsen Amsterdam	pag.7
Ritverslag, King Willemtocht, Kedichem .	pag.8-9
Ritverslag, WimVosrit, Utrecht	pag.10-12
Koffieklots Valkenswaardrit	pag.13
Koffieklots Motorrit Boxtel	pag.13
KM-telleraandrijving testtool	pag.14
Koffieklots Motoren in Stolwijk	pag.15
RDW-keuring	pag.16-20
Ritverslag Paasrit in Beesd	pag.21-23
Superrit bromfietsen in Utrecht	pag.24
Oldtimerdag Santpoort	pag.24
Koffieklots in De Kwakel	pag.25
Ritverslag Hemelrit	pag.26-28
Maximaalrit kk in Rhenoy	pag.29
Koffieklots Brommers in Wilp	pag.29
Benzine verbeteren voor de oldtimer	pag.30-32
Dalfsen en Lemelerveld	pag.33
Ritverslag	pag.34-36
Pinksterrit Nieuw-Vennep	pag.37
Verslag van de technische avond	pag.38-40
Motor Piet, Kampioenscross 1973	pag.41-42
Fehac nieuws	pag.43
Festival, Kabroemmm	pag.44
Toer agenda e.a. evenementen	pag.45-46
Snuffelhoek	pag.46-47
Clubartikelen	pag.48

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.162 sep-okt-nov	9 augustus 2016
Bulletin Nr.163 dec-jan-feb	8 november 2016

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



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 lidmaatschapsgeld 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

Heeft u dat ook wel eens?

Zo begint vaak dominee Gremdaat. Nu dat gevoel ken ik als er weer eens van de 10 schroeven één niet los wil, als de motor niet wil starten en het je zwart voor de ogen is van het trappen. Dat je niet kunt vinden wat er aan de hand is. Dat het schroefdraad van het ding net anders is. Kortom, als je baalt als een stekker. Je begint dan met het aanroepen van heiligen maar dat zijn er honderden zodat je toch nog de heilige Eligius vergeet die de beschermheilige van de werktuigbouwkundigen is. Nu is de beste man in 660 gestorven en ligt in Noyon begraven. En zo een goed geheugen hebben we ook niet. Maar omdat er ook geen toertocht heen is geweest, vergeet je hem. Gelukkig loopt het altijd goed af. Je vindt dan net dat speciale ding, dat schroefje schiet los en je ziet de kleinigheid waardoor de zaak niet wil starten. Is dit dank zij de aangeropen heiligen? Wie het weet mag het zeggen.

Dat gelukzalige gevoel dat je dan hebt, kun je vaker krijgen. Alleen zien veel van onze leden het nog niet. Laatst was ik bij een toertocht. De sfeer en de rit geven je dat ultieme gevoel. Je snapt dan ook niet dat niet meer leden meedoen. Ze moesten eens weten wat ze missen. Dus doe u zelf niet tekort en kom naar de toertochten.

Dit jaar komt het weer langzaam op gang. Zelf heb ik nog weinig gereden. Wel ben ik tot ontdekking gekomen dat door het stilstaan mijn benzinekraan van de Sparta niet meer goed sluit. Vijf liter benzine is er op de grond gelekt. Wat kan dat stinken. “Heeft u dat ook wel eens?” De Gazelle brommer had problemen met de versnellingen. Het bleek dat de borgpal voor de versnellingen krom was en daardoor niet borgde. Het huisje was stuk en de pal was waarschijnlijk krom. Via de heer Poot, een huis zonder pal kunnen krijgen en via Leertouwer de pal. Perfecte service. Wat een spullen hebben die mensen. Nu was “heeft u dat ook wel eens?” een heel positief gevoel. Het gevoel dat wij kennen als wij na jaren het tankembleem vinden of dat speciale piefje dat hoogst zeldzaam is. Je weet wel van die brommer / motor waarvan er 20 gemaakt zijn en dan nog veel met de hand.

Kijk, dat gelukzalige gevoel wens ik nu al onze leden toe. Dat ze op vakantie nu juist dat vinden waar ze naar op zoek zijn. Dat hun levensgezel zegt: “koop dat maar, die kans krijg je maar een keer.”

Daarom, tot de volgende Oud Maar Sterk na de vakantie. Ik hoop dat iedereen met een goede gezondheid weer van de partij is.

Ronald Kalwij



Bromfietsen in Amsterdam

Milieuzone voor bromfietsen in Amsterdam - Tussenstand

Zoals inmiddels algemeen bekend, publiceerde de gemeente Amsterdam begin dit jaar het maatregelenpakket “Schone lucht voor Amsterdam”, waarin o.a. het plan voor een milieuzone in de gehele stad voor brom- en snorfietsen en ingaand op 1 januari 2018. Alleen bromfietsen met een Datum Eerste Toelating (DET) vanaf 1 januari 2011 zijn dan nog welkom. Er wordt geen uitzondering gemaakt voor oldtimerbromfietsen. De media en vooral het blad Bromfiets hebben hier al veel aandacht aan besteed.

Ook het bestuur van Oud Maar Sterk heeft gebruik gemaakt van de, na publicatie, ingestelde inspraaktermijn. Zowel via de hiervoor geopende website als schriftelijk hebben wij onze bezorgheid kenbaar gemaakt over het gemis aan een uitzondering voor oldtimers. Immers onze leden in Amsterdam kunnen in het geheel niet meer rijden en leden in de regio, die op de bromfiets op weg gaan naar de startlocatie van een toerit, moeten in sommige gevallen fiks omrijden. En dat terwijl het aandeel van oldtimerbromfietsen in de luchtvervuiling in de stad minimaal is.

De op 12 april verschenen Nota van Beantwoording is echter zeer beperkt en doet geen recht aan de door vele sprekers geuite bezwaren en alternatieven. In het definitieve voorstel aan de gemeenteraad zitten er wat de bromfietsen betreft slechts 2 aanpassingen: 1) de dorpen in landelijk Noord vallen niet meer in de milieuzone en 2) 4takt bromfietsen met DET in 2008, 2009 en 2010 krijgen een ontheffing na een soort van schouwing bij een erkende BOVAG firma. Deze DET schuift wel elk jaar op. Geen verlichting of uitzondering voor oldtimers.

Hierop heeft de FEHAC, in overleg trouwens met de KNAC/ANWB, het initiatief genomen om in gesprek te gaan met de gemeente. Oud Maar Sterk werd gevraagd om hierbij aanwezig te zijn als afvaardiging namens de aangesloten bromfietsclubs. Dit gesprek op ambtelijk niveau, waarbij ik namens O.M.S. aanwezig was, vond plaats op 31 mei.



Naast de uitleg wat oldtimers zijn en hun relatie met de erfgoedwet deed de FEHAC afvaardiging enkele voorstellen voor een ontheffing. Echter dit heeft bij de verantwoordelijke wethouder, dhr A. Choho, niet geleid tot verandering van de plannen.

Op derhalve naar de volgende ronde: de mondelinge inspraak tijdens een vergadering van de commissie Infrastructuur&Duurzaamheid op 8 juni. Dat vereist wel wat voorbereiding, iedere inspreker heeft slechts 3 minuten om zijn standpunt helder en duidelijk aan de commissieleden over te brengen. Insprekers tgv de bromfietsen waren enkele particulieren, de Historische Solexrijders Amsterdam, de KNAC, de FEHAC en namens Oud Maar Sterk deed ik het woord. Na iedere inspreker hebben de commissieleden gelegenheid tot het stellen van vragen, helaas is ook hun tijd gelimiteerd. Wel bleek uit de gestelde vragen en andere opmerkingen tijdens de vergadering dat er bij diverse partijen begrip ontstaat voor onze standpunten.

Hoe nu verder? Op 22 juni 2016 wordt o.a het voorstel voor de brom- en snorfietsmilieuzone, zoals deze er nu ligt, besproken in de voltallige gemeenteraad. Op het moment dat ik dit verslag schrijf is nog niet bekend of de soms bevlogen, maar anderzijds ook professionele inspraakpleidooien gaan leiden tot een uitzonderingspositie voor onze oldtimerbromfietsen.

Mijn inspraakpleidooi van 8 juni is te vinden elders in dit blad. Een videoverslag van de commissievergadering met daarin ook de insprekers is te vinden op de website van de gemeenteraad van Amsterdam.

Peter Snellens

De link is opgenomen in de website op pagina Mededelingen;
<http://www.oudmaarsterk.nl/toerkalender/mededelingen/>
De opname is 6:28:27 lang en het Oud Maar Sterk pleidooi begint bij 3:44:30



OudMaarSterk aan het woord

Oud Maar Sterk - Inspraak bij de commissie voor Infrastructuur & Duurzaamheid op 8 juni 2016

Oud Maar Sterk is een landelijke vereniging voor oldtimer snor- en bromfietsen en motoren.

Officieel geregistreerd sedert 1989.

Doel van de vereniging:

- Ondersteunen van leden bij restauratie en behoud van hun oldtimers;
- Organiseren van toerritten door het hele land tbv leden en niet-leden.

Zwaartepunt ligt op de jaren 60 en 70 uit de vorige eeuw. Veel Hollandse merken zoals **Batavus**, **Sparta**, **Berini**, **Union** en **Eysink**. Onze bromfietsen vormen een tijdsbeeld en door er ook mee te rijden wordt dit tijdsbeeld levend gehouden en kan ook het publiek hiervan genieten.

Opkomst bij een toerrit (weersafhankelijk) 10 – 40 voertuigen. Soms doen we bij een toertocht in de regio een stukje Amsterdams grondgebied aan: Driemond, IJburg, Schellingwouderbrug, pont Zaandam, langs de Amstel. Dit is onvermijdelijk gezien de ligging en grootte van de gemeente. Het centrum wordt vermeden. Bij elke tussenstop zijn er veel positieve reacties van het publiek, veel herkenning “*Mijn vader had er ook zo één*”. Nooit afkeur.

De meeste leden zijn 55+ cq gepensioneerd. Het hebben en berijden van een oldtimerbromfiets is hun enige hobby en passie, vaak met een in tiental jaren opgebouwde collectie.

Niet voor dagelijks gebruik of woon-werkverkeer, dus weinig kilometers.

De (oldtimer) verzekering staat dat ook niet toe, bezit van een ander voertuig voor dagelijks gebruik, bv een moderne auto, is vereist.

Als vereniging hebben wij ook een sociale functie, contributie wordt bewust zo laag mogelijk gehouden (27,50 pjr). Wij ontvangen geen subsidie.



Gevolgen van de milieuzone:

- Leden in Amsterdam kunnen in zijn geheel niet meer rijden, bij het verlaten van de schuur is men straks al strafbaar. Kunnen vanaf hun woning niet eens meer de stad uitrijden of een proefrondje maken. Moeten hun hobby opgeven, bromfiets(en) van de hand doen. En wat dan?
- Leden uit de regio, die nu via Amsterdam rijden om de startplaats van een rit te bereiken, haken af vanwege de te grote omweg.
- Organiseren van toerritten in de regio wordt lastiger en eenzijdiger.
- Verlies van leden in en buiten Amsterdam.

De testen, die TNO heeft uitgevoerd op 2 of 3 scooters, zijn niet representatief voor het moderne brom- en snorfietspark, dus al helemaal niet voor oldtimers.

Moderne scooter = gewicht ca 100 kilo, vermogen met vario meer dan 3 pk.

Klassieke bromfiets = ca 50 kilo en 1,5 pk. Solex rond de 0,5 pk en verbruik 1 ltr op 60 km.

Wij kunnen ons niet voorstellen dat het weren van enkele oldtimerbromfietsen het verschil gaat maken in de luchtkwaliteit binnen Amsterdam na 1 januari 2018.



Wij pleiten dan ook met klem voor een algehele ontheffing voor oldtimer brom- en snorfietsen.

Niet alleen voor onze leden, maar voor iedere bezitter van deze voertuigen.

Peter Snellens
Bestuurslid Oud Maar Sterk



King Willem tocht in Kedichem

ritverslag 27 april 2016

Op woensdag 27 april was het dan eindelijk zo ver: mijn eerste toertocht met Oud Maar Sterk van 2016! En meteen nog wel een Koninklijke ook!

De weken voorafgaand aan deze rit had ik met een pijnlijke precisie de



weersvoorspellingen op Buienradar.nl gevolgd; want de vooruitzichten

waren niet zo mooi.

De verwachtingen stonden op koud en regenachtig; en dat is eigenlijk geen weer voor onze gekoesterde oldtimers.

Omdat ik nog geen 12 kilometer van de start te Kedichem woon, was deze toertocht eigenlijk een soort van 'thuiswedstrijd' die ik natuurlijk niet graag wilde missen. Dus speciaal voor de King Willemtocht toch maar weer de wintervoering in het motorpak geritst en dat bleek geen overbodige luxe te zijn.

Ondanks het slechte weer verschenen er toch een twintigtal enthousiaste veteranen met een stuk of 15 prachtige voertuigen aan de start. Gelukkig was er warme koffie en een droog onderkomen, zodat we weer even bij konden komen van -wat achteraf- de koudste Koninklijke feestdag was sinds Koninginnedag 1985!

Met een temperatuur onder de negen graden werd de start een kwartier uitgesteld, tengevolge van de aanhoudende heftige buien. Dit was -samen met de koffie- ongeveer het enige terugkerende 'hot' item van deze dag. Hoewel; de onderlinge



saamhorigheid tijdens de 'pech-onderweg' sessies was ook telkens weer hartverwarmend.



Kort voor de start van deze rit werd toerorganisator van Oud Maar Sterk Peter de Koster kort geïnterviewd door een enthousiaste presentator van de Kedichemse Oranje festiviteiten.

Nadat we door het verzamelde Oranje Comité en de Kedichemse feestgangers waren uitgezwaaid ging



onze tocht over de Lingedijk via Oosterhout naar Leerdam alwaar wij onze eerste serie 'pech-onderweg' ondergingen. Gelukkig viel het

allemaal mee, maar 1 dorpje later hadden we een wat meer serieuze showstopper; een lekke band. Dus de

oldtimer Honda achterop de Oud Maar Sterk Tuktuk en de door pech getroffen veteraan bij mij achterop de Zündapp. Aldus vervolgden wij onze toer langs Gellicum en Herwijnen naar het veerpont van Brakel. Tussen Aalst en Nederhemert was het genieten van de betoverende Betuwe bloesems. Uiteindelijk kwamen wij aan bij de nostalgische Speeltuin Nederhemert: <http://www.speeltuinnederhemert.nl/>

Hier genoten wij van een welverdiende warme hap en hadden we de gelegenheid om eens bij te babbelen over onze club, toertochten en oldtimers. Ook werd de lekke band geplakt, zodat de Honda verder zelfstandig onze toer kon volbrengen.

Na deze versterking van de inwendige mens togen wij wederom op onze historische stalen rossen op deze memorabele King Willem tocht om onze weg te vervolgen middels het mini-veerpontje van Nederhemert, om via Poederooien, Rijswijk en Woudrichem in Sleewijk aan te komen. Aldaar werd de Merwedebroeg geslecht en kwamen wij aan in Schelluinen. Door de weilanden ging de tocht langs Gorinchem, naar Arkel en daarna weer over de dijkwegen terug naar Kedichem waar we nog even van de festiviteiten en een welverdiend drankje konden genieten.

Met vriendelijke groeten,
Richard Braam



Wim Vosrit in Utrecht

ritverslag 1 mei 2016

Zondag 1 mei 7.00 uur 's ochtends. De buitenthermometer wijst (min) -2° Celcius aan en er ligt ijs op het dak van de schuur. Brrr, best koud voor een bromfietsrit. Maar na alle regen van de dagen hiervoor belooft het wel een zonnige dag te worden en dat is wat we willen hebben bij een toerrit. Eerst maar ontbijten en daarna de brommer opladen. Om half negen staat alles klaar en inmiddels wijst de thermometer + 6 aan. Tjonge, dat gaat snel omhoog! Op naar Utrecht.

De laatste jaren kunnen we bij de door Wim Vos georganiseerde ritten gebruik maken van de locatie van Iveco-Schouten, de werkgever van Wim. Niet alleen ligt deze locatie centraal voor zo'n beetje iedereen die uit noord, oost, zuid of west moet komen via de A2 of A12, maar er is ook de kantine voor koffie of thee of gewoon wat bijkletsen. Verder fungeert een bedrijfsbus als bezemwagen. Namens de deelnemers hartelijk dank hiervoor!

Ook dit jaar heeft Wim weer een gezamenlijke lunch geregeld.

Uiteraard is deelname hieraan vrijwillig. Zoals al aangekondigd tijdens de ALV in maart j.l. vragen we nu aan de liefhebbers om het lunchgeld vooraf te betalen.



Afrekenen met de uitbater kan dan veel sneller en voorkomt vergissingen. Omdat ik als penningmeester ook mee doe aan de rit, belast ik me met het innen van de bijdrage van 10 Euro. Daar krijgen de deelnemers straks een kop soep, een broodje kroket, een broodje kaas en koffie of thee voor. Wanneer je deze consumpties apart zou bestellen dan ben je beslist duurder uit. Heeft Wim toch weer een goede deal gemaakt. Enkele leden keken wel vreemd op toen ze hoorden dat de lunchlocatie in



Zwammerdam zou zijn, immers daar kwamen ze net vandaan. Best wel grappig eigenlijk.



Bij de start van de rit staan er 41 bromfietsen te ronken. Opvallend was dit keer het aandeel Hollandse merken: RAP (1x), Berini (2x), Union (1x), Sparta (1x), Batavus (3x) en Eysink (1x).

Daaronder een prachtig gerestaureerde rode Batavus Whippet. Verder een fervente Zundapprijder op een ook schitterend gerestaureerde rode Honda.

Het eerste stuk leidt ons door het dorpje Haarzuilens, niet alleen bekend door het kasteel De Haar, maar ook vanwege het feit dat alle huizen in de dorpskern rood-wit geschilderde luiken hebben. Het schijnt dat het hebben en onderhouden van die luiken een verplichting is in de koopaktes.

Dan volgen de buurtschappen Gieltjesdorp, Zuideinde, Portengen, Portengense Brug en Noordeinde.

Voor mij allemaal onbekend terrein, het lijkt wel een ontdekkingsreis.

Via de Gagelweg steken we de N212

over (loopt van Wilnis zuidwaarts). De N212 is berucht, er zitten enkele stukken in waar je opeens maar 60 km/uur mag plus camera's om overtredingen te registreren.

Via de Molenweg, Westerlandweg en Oude Spoorbaan

komen we bij de N231 en Nieuwveen.

Dan door Noordeinde (een andere, blijkbaar heeft deze streek meer dan 4 kompasstreken), Zevenhoven (is ook de naam van een clublid) en Nieuwkoop. In Aarlanderveen rijden we door een straat die Noordeinde heet. Kan iemand hier nog een touw aan vastknopen? Verderop komen we langs een bekend autobedrijf voor klassieke mini's. Volgende plaats: Ter Aar. Vanaf hier volgen we zuidwaarts het Aarkanaal en vervolgens langs de Oude Rijn naar Zwammerdam voor de lunch in dorpskroeg "Het Gezwam" (geen grapje).

Zwammerdam is trouwens niet zomaar een plaatsje. Het eerste ontstaan gaat terug naar de Romeinse tijd. Hier aan de Oude Rijn bevond zich het Romeinse fort "Nigrum Pullum" (zwarte grond) met vlootfaciliteiten. Iets recentere geschiedenis is het (ramp)jaar 1672 waarin de plaats werd geplunderd



door een Franse troepenmacht. Tegenwoordige bekendheid komt door het Jostiband Orkest.

geloosd via het overlopen van de carburateur. Aangezien we toch niet meer zo ver hoefden te rijden maakte



Co dankbaar gebruik van de bezemwagen die trouwens ook nu weer bemand werd door het vaste team van Nico van den Ham en Rob Jastrzebski. Later hoorde ik van Co dat de vlotter lek bleek te zijn en daardoor de toevoer niet meer afsloot.

Na de lunchpauze rijden we naar Bodegraven en via de Noordzijde naar Nieuwerbrug. Onderweg zien we aan de overkant van de Oude Rijn het fort Wierickerschans liggen waar we in 2014 ons 25-jarig jubileum hebben gevierd. Vanaf Nieuwerbrug volgen we dezelfde route terug naar Utrecht als toen in 2014 dus via Woerden en Vleuten.

De enige pechvogel van de dag was Couzijn Koopman. Even na Woerden besloot zijn Batavus dat er nog te veel benzine in de tank zat en werd deze

Zo rond 16.00 uur zijn we terug bij Iveco. Na het opladen nog even napraten in de kantine en daarna weer huiswaarts. Wim, Nico en Rob bedankt weer voor deze mooie rit door het Groene Hart.

Peter Snellens





Koffiekleets Valkenswaardruit

- Wanneer: Zondag 26 juni 2016.
- Waar: Café Dommelstroom
Bergstraat 114
Dommelen.
- Route: Vanaf de A2 afslag 33. Door Waalre en Valkenswaard centrum richting Dommelen. Het café ligt tegenover de kerk.
- Voor wie: Bromfietsen.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 10:00 uur en vertrek om 11:00 uur.
- Kosten: Voor leden is deelname gratis.
Voor niet leden €5,00.
- Informatie
aankomsten: Gérard Waterschoot 06-11281574.
In de nette uurtjes.

Koffiekleets Motorruit Boxtel

- Wanneer: Zondag 3 juli 2016.
- Waar: Café Restaurant de Oude Ketting
Bosscheweg 74, 5283 WB Boxtel (0411-673030)
- Route: Vanuit 's-Hertogenbosch, A2 richting Eindhoven, afslag 25 nemen en Boxtel volgen.
Vanuit Eindhoven, A2 richting 's-Hertogenbosch naar het noorden, ook afslag 25 nemen en Boxtel volgen
U komt dan op de Bosscheweg.
De Oude Ketting ligt na 1,5 km aan de linkerkant van de Bosscheweg.
- Voor wie: Motoren.
Het Follow-up systeem zal worden toegepast.
- Tijden: Welkom vanaf 10:00 uur en vertrek om 11:00 uur,
terug tussen 16:00 en 17:00 uur.
- Ritomschrijving: Het is voor mij ook altijd een verrassing hoe en waar we uitkomen, maar het is altijd genieten.
- Informatie: Stan van Asten, telefoon 06-57373182.
- Verplichting: Mij op zaterdagavond te bellen tussen 19:00 en 21:00 uur (eventuele veranderingen).
De goede prui opzetten en mooi weer meebrengen.



KM telleraandrijving test tooltje

Dit eenvoudige test tooltje brengt je snel naar de oorzaak en voorkomt heel wat mis aankopen.

Onder het rijden met mijn oldtimer bemerkte ik dat ik géén teller naald aanduiding meer had (kabel kapot?).

Thuis gekomen andere tellerkabel gehaald, gemonteerd maar nog géén naald beweging?.

Kabel er weer af, maar wat kan het zijn, Teller zelf en/of teller aandrijving.

Maar hoe controleer ik nu eenvoudig welke defect is, want je kunt het bij beide heel moeilijk zien.

Naar de schuur, spijkerbak tevoorschijn gehaald en de punt van een spijker met de slijpmachine 4-kanten vlak gemaakt zodat hij in mijn teller aandrijving (strak) past.

Daarna de kop van de spijker (haaks) omgetikt op ~1cm. van de kop.

Daarna deze in de teller aandrijving geduwd en nu komt het; wat ik ook draaide

Geén beweging in de spijker te krijgen, TELLER aandrijving stuk??



Op de eerstvolgende beurs gekeken en gevonden, één teller aandrijving, maar NOOIT op de ingeslagen cijfers gelet (ik was al blij dat ik er één had).

De andere dag deze gemonteerd, maar wat bleek, de naald wees veel minder kilometers aan dan dat ik snel ging.

De teller aandrijving er weer af: En nu weer mijn TEST tooltje erin gestoken en wat bleek, dat hij bij één omwenteling van mijn wielaandrijving 1 $\frac{3}{4}$ x rond draaide (met nummer aanduiding: 21) i.p.v. het nummer wat ik moest hebben 2x (met nummer aanduiding: 4), maar daar kwam ik later pas achter!.

Dus hieruit bleek dat ik daardoor veel kilometers miste.



Weer later met mijn zelf gemaakte test tool naar de beurs en daar in de bakken met aandrijvingen gezocht (en mijn tooltje, div. keren gebruikt) en de goede gevonden met 2 x de omwentelingen.

Eén kromme spijker in je zak mee naar de beurs om de correcte aandrijving te zoeken voorkomt later veel narigheid.

Jan van Soelen (Een SPARTA Villiers 200cc. / Jamathi) rijder.



Koffiekleets Stolwijk

- Wanneer: Zondag 10 juli 2016.
- Waar: Café Het Wapen van Stolwijk
Dorpsplein 4 Stolwijk
Tel. 0182-342671
- Route: Te vinden tussen Schoonhoven en Gouda.
- Voor wie: Motoren.
- Starttijd: Ontvangst vanaf 11:00 uur, vertrek 12:00 uur
- Ritomschrijving: Een mooie rit over de smalle weggetjes in oostelijk Zuid-Holland.
- Kosten: Leden gratis.
Consumpties wel voor eigen rekening.
- Informatie en aanmelden: In de nette uurtjes; Piet Kramer 0182-362475



RDW Keuring

Laatst hoorde ik dat iemand het motorblok van zijn bromfiets had vervangen door een pseudo Honda motorblok. Van een 2-takt blok naar een 4-takt blok. Keuring was niet nodig en het zo ombouwen was legaal, dat was het verhaal er bij.

Is dat allemaal wel zo?

Toch eens even bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) wat navraag gedaan. En wat meldt de RDW daarover?

Als er een wijziging aan de motor van een bromfiets is aangebracht, dan moeten het kentekenbewijs en het kentekenregister worden gewijzigd. Hiervoor moet u het voertuig voor een keuring aanbieden bij één van de keuringsstations van de RDW.

Het gaat om de volgende wijzigingen:

1. het aanbrengen van een motor met een andere motorcode of van een ander motortype
2. het wijzigen van de cilinderinhoud
3. het wijzigen van het vermogen van de motor, waardoor deze meer dan 20% afwijkt van de oorspronkelijke waarde
4. het wijzigen van de brandstofsoort



**In gebruik genomen voor 1 juli 1999:**

Als het voertuig in gebruik is genomen voor 1 juli 1999 moet het voertuig na het aanbrengen van een wijziging aan de motor voldoen aan de permanente eisen. De permanente eisen zijn de eisen voor de APK, aangevuld met onder andere eisen ten aanzien de geluidsproductie.

In gebruik genomen na 30 juni 1999:

Als het voertuig in gebruik is genomen na 30 juni 1999 moet het voertuig voldoen aan zowel de permanente eisen als de toelatingseisen. Bij verhoging van de maximum constructiesnelheid kan daarnaast een uitgebreide test van de reminrichting nodig zijn. Deze testen worden uitgevoerd op het RDW testcentrum in Lelystad.

Als de gehele motorconfiguratie (motor, ontstekingsinrichting, brandstofsysteem, in- en uitlaatsysteem en het systeem ter beperking van de verontreiniging) overeenkomt met een typ goedgekeurde "motorconfiguratie" van hetzelfde type voertuig, kunnen deze testen achterwege blijven.

Herkomst motor:

In alle gevallen moet u bij de keuring de herkomst van het motorblok aantonen. Als het voertuig aan de gestelde eisen voldoet worden de gegevens op het kentekenbewijs en in het kentekenregister aangepast en wordt er een gewijzigd kentekenbewijs verstrekt.

Kosten:

De kosten kunnen variëren van € 27,00 tot € 82,00. Dit is afhankelijk van het aantal wijzigingen.

Als de bromfiets in gebruik is genomen na 30 juni 1999 worden de eventuele aanvullende testen ook in rekening gebracht.

Laten we nu eens ingaan op de punten 1 t/m 4. Deze nadere uitleg is mede gebaseerd op diverse e-mailwisselingen met de RDW en een gesprek met een medewerker van deze dienst. Uiteraard kun je aan deze uitleg geen rechten verbinden.

Punt 4: Het wijzigen van de brandstofsoort:

Je verandert het blok zodanig dat je op diesel kunt rijden i.p.bv. de reguliere mengsmering. Nu is een keuring verplicht. Dat is het ook bij het ombouwen naar LPG.

Geen keuring is nodig indien je een oliepomp installeert waardoor je in het vervolg geen mengsmering meer hoeft te tanken.

**Punt 3: Het wijzigen van het vermogen van de motor:**

Er staat nog wat bij: het vermogen gaat 20% afwijken van de oorspronkelijke waarde. Niet vermeld is of dat een negatief of positief vermogen moet zijn. Stel dat je bromfiets 3 K-watt aan vermogen heeft. Je vindt dat te veel en je zorgt er voor dat het vermogen nu maar 2 K-watt bedraagt. Dat is dus meer dan 20% verschil. Keuren? Misschien volgens de letter van de wet maar je moet ook kijken of de wetgever dit zo bedoeld heeft. Niet dus. Eigenlijk wel een raar voorbeeld, niemand zal het vermogen van zijn blok gaan verminderen, denk ik zo.

Een ander voorbeeld. Je woont in Simpelveld en daar is het gebied wat heuvelachtig. Vooral bij je woning zijn de wegen abnormaal steil. Je bromfiets heeft echt moeite met die heuvels. Je gaat wat rommelen en het vermogen stijgt naar 5,5 K-watt. Om dat vermogen niet om te zetten naar een hogere snelheid pas je ook de kettingtandwielen aan. De bromfiets loopt nu netjes 45 km per uur maar is wel beresterk geworden.

Het vermogen wijkt nu meer dan 20% af van de oorspronkelijke waarde. Je moet de bromfiets dus laten keuren bij de RDW. Daarnaast zal bij controle op de rollerbank van de politie dit vermogen ook al een probleem geven. Je hebt er wel voor gezorgd dat de bromfiets niet harder loopt dan 45 km per uur. Je intentie is niet om een hogere snelheid te bereiken. Dat is bij een controle wel een plus-punt. Maar of het je zal helpen, ik weet het niet.

Bij een politiecontrole in Limburg met zijn vele heuvels zal het verhogen van het vermogen als een redelijk verhaal klinken. De politieman in het Groene Hart zal het een broodje aap verhaal vinden. Daarnaast wordt tegenwoordig niet meer gekeken naar het verhaal er achter, 5,5 K-watt is te veel, dus een bon en zeer waarschijnlijk ook een WOK-beschikking.

Mogelijk is wat gewichtsverlies een betere en gezondere optie.

Punt 2: Het wijzigen van de cilinderinhoud:

Ik denk dat het geen problemen zal geven indien de cilinderinhoud marginaal gewijzigd wordt, maar mag dan niet boven de 50 cc uitkomen. Neem nu het Sachs bromfiets-motorblok. Boring is 38mm en de slag 42 mm. De cilinderinhoud is dan $\frac{1}{4}nD^2 \times \text{slag}$. n (Pi) is 3,14. Een kwart Pi is dus $3,14 : 4 = 0,785$. De cilinderinhoud is dan $0,785 \times 38 \times 38 \times 42 = 47,6$ cc.



Nu is de cilinder niet best, een paar diepe groeven maar gelukkig heb je nog een mooie zuiger liggen met een boring van 39 mm. De cilinderinhoud wordt nu $0,785 \times 39 \times 39 \times 42 = 50,1$ cc. Nu heb je eigenlijk ineens 2 problemen. De cilinderinhoud is gewijzigd en je komt ook nog een keer boven de 50 cc. Het is nu een motorfiets geworden.

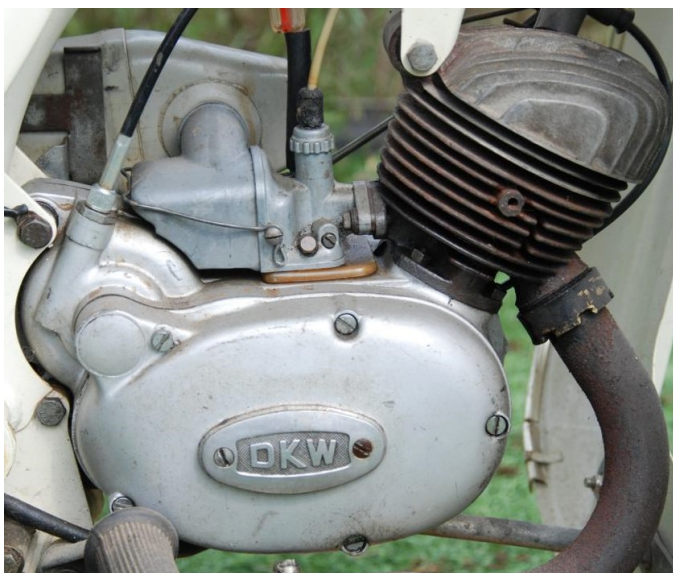
Laten we geen problemen zoeken en je hebt een zuiger met een diameter van 38,5 mm. De cilinderinhoud is nu $0,785 \times 38,5 \times 38,5 \times 42 = 48,9$ cc. De cilinderinhoud is gewijzigd en is een keuring dan noodzakelijk? Ik denk het niet, het zijn allemaal marginale cijfers.

Waar dit allemaal voor bedoeld is dat zijn de grotere wijzigingen. Van 48 cc naar 70 cc. Of een 250 cc motorfiets ombouwen naar 350 cc.

Ik wil hier alleen maar aangeven dat je erg snel aan of boven de 50 cc zit.

Punt 1: Het aanbrengen van een motor met een andere motorcode of van een ander motortype:

Hier gaat het eigenlijk om. Ik neem nu - als voorbeeld - een Batavus met een 3-versnellings Sachs blok. Dit is - zoals bekend zal zijn - een 2-taktblok. Sachsblok weg en je bouwt er een Honda 4-taktblok onder. Dat is dus duidelijk een ander blok. Daarnaast wordt er nu ook een andere brandstof getankt. Het mag duidelijk zijn dat hier een keurig verplicht is. Bij



politiecontrole zal deze creatie mogelijk een WOK-beschikking opleveren.

Een Berini/Pluvier M36 blok. 2 -takt met 2 versnellingen. Je monteert nu een Berini/Pluvier M35 blok. Ook een 2-takt maar nu met 3 versnellingen. Uiterlijk



van het blok is gelijk en het veranderen van het aantal versnellingen is geen reden voor een keuring.

Laatste voorbeeld.

Een Sparta met een Sachs 2-takt motorblok, type 50/3. Je hebt nog een prima Sachs 2-takt motorblok, type 501/4 liggen. Dat blok wil je onder je brommer hangen. Helaas mag dat niet zomaar. Het is duidelijk een ander soort blok. Een ander type, dus keuren.



Laat je dus niets wijsmaken, een behoorlijke verandering aan je brommer levert al gauw een RDW-keuring op. Dat kun je natuurlijk zelf aanvragen of de gok nemen en wachten op een WOK-beschikking van de politie.

Indien het motorblok vervangen wordt door een ander type blok, dan is keuring verplicht. Niemand zal een probleem maken indien het nieuwe blok qua uiterlijk precies lijkt op het oude blok. Het gaat natuurlijk om echt verschillende motorblokken.

Wil je je motorblok vervangen door een duidelijk ander type blok en je wilt wat duidelijkheid? Gewoon een e-mail sturen naar de RDW. Vermeldt daarin het type van het oude blok en uiteraard ook van je nieuwe motorblok. Doe er ook nog wat foto's bij. Je krijgt altijd keurig antwoord. Bij echte problemen word je ook nog teruggebeld. Goede service dus.

Kees Wolswijk



Paasrit te Beesd

ritverslag 3 april 2016

Verslag uitgestelde Paas-rit Motoren en Bromfietsen te Beesd 3 april 2016

Onze ritorganisator had alles tot in de puntjes verzorgd. Behalve het weer, daar kun je als organisator helemaal niets aan doen.

Met windvlagen van zowat 100 km/h over de dijk is volledig onverantwoord.

Vandaar dat bericht van uitstel te elfder ure verstuurd was via e-mail.

Wat is e-mail een pracht communicatiemiddel!

Goed ook om even te checken of een rit wel door gaat. Zeker als de weersvoorspelling niet best is.

Op zondagochtend 3 april, juist na het vallen van de laatste druppels van huis gegaan op de CX500. Over de A2 wilde de motor niet sneller dan 85 km/h. Dus.. maar gedurende de immer fraaie OMS-rit had ik daar geen hinder van. We doen het rustig aan, en genieten samen in het zonnetje van het prachtige landschap dat de Betuwe ons biedt.

De opkomst was heel fraai. Ongeveer 70 personen, verdeeld over plusminus 50 bromfietsen en een tiental motoren. Een snelle rekensom leert

dat dit 20% van het aantal OMS leden is. Niet gek dus.

De aanwezige merken? Aprilia, BMW, Batavus, Berini, DKW, Eysink, Jawa, Honda, Horex, Kreidler, Morini, Puch, Rap, Sparta, Yamaha en Zundapp, en wat ik misschien vergeten ben.

Vooral de variatie aan Honda's was opmerkelijk groot. Van 50 cc bromfiets met halfautomaat en stoterstangen, 500 cc watergekoelde twin a la Moto Guzzi, tot 1000 cc zescylinder met 24 kleppen.



Voor de bromfietsen kan ik niet spreken, maar volgens de routebeschrijving was die vrijwel gelijk aan de route van de



motorfietsen.

Uw verslaggever reed met de motorfietsen mee.

Even na elven vertrokken we naar Everdingen om over de Lekdijk naar Hagestein te rijden. Op de Lekdijk nabij de vistrap bij de sluizen gestopt voor een pafke.

Nou dat rokertje werd niet opgestoken, maar wel minstens 50 snelle automobielen variërend van BMW M tot Lamborgini en Mercedes AMG. Om mooie snelle auto's te zien hoef je dus niet naar de RAI, of "Het Salon" te Brussel. Het trekt allemaal, in actie notabene, aan je voorbij.

dorpsplein en de stoet van tenminste 50 grotendeels Japanse namaak-Harley's. Daar komt als je op zo'n klein pleintje tussen de gevels zit zo mogelijk nog meer herrie uit, compleet met luchthoorns en sirenes. Toen de stoet voorbij was, dacht ik, zit ik nou hier of in een windstil bos?



De lunch was goed bevallen, we vertrokken nu richting Broek en Ameide. Voorbij Ameide zaten we weer op de Lekdijk richting Noordeloos.



Alle goede dingen in drieën en zo ook v.w.b. de belevenissen. De snelheid ging eruit, stilstand volgde. "Godsammedikkie! Gaskabel gebroken". Dit was de derde belevenis, een hele beleving. God verbiedt het vloeken,

Gewoon hier, aan de Lekdijk. Na de beleving van dit spektakel verlaten we de Lekdijk, en rijden we via Hei- en Boecop naar Meerkerk de volgende beleving. De lunch op het

maar dit was slechts een spontane emotionele eruptie.

De Schepper is er voor alle mensen van goede wil, en dit werd ook vergeven. Ja, de oplossing was



dichtbij.

De oplossing lag in Kedichem, bij Peter thuis in de garage. Met nood-handgas, naar Noordeloos, en via Arkel de kortste weg naar Kedichem. Daar aangekomen werd de groep op cola getracteerd. Snel werd uit de voorraad een nieuwe gaskabel + een paar reserve getrokken, en meteen gemonteerd. Hartelijke dank Peter en Wilma.

met het prachtige weer voor het eerst sinds maanden. De wachttijd loog er niet om, minstens een kwartier!

De vierde belevenis was dat bij een van de motorrijders het ijsje helaas niet goed bevalen was.

"Beterschap als ge ziek mocht worden", zeggen ze in Brabant. Gelukkig is de arme pechvogel weer opgeknapt.



Bij de bromfietsen waren twee pechvogels, o.a. de Jawa. De Jawa heeft na herstel de rit wel uitgereden, van de ander is het bij ondergetekende niet bekend.

Nog even een vraag: Er was een club-banner opgehangen bij De Notenboom. Deze is per abuis vergeten of door iemand meegenomen. Wie oh wie hier van weet, het zou fijn zijn als deze terug komt bij de toercommissie.

Bij Spijk als ik het goed heb, zijn we de Linge overgestoken, en over de zuidelijk gelegen dijk langs de Linge onder Heukelom langs, dat dan wel, via Gellicum en Rumpt weer naar het eindpunt gereden. Wel in Beesd nog even voor aankomst bij Uitspanning de Notenboom nog even bij de ijssalon gestopt. Wat een drukte daar

Tenslotte: Beste Nico, Peter K, Peter S, deelnemers uit alle windstreken, en vele anderen: Hartelijk dank om er samen weer een mooie dag van te hebben gemaakt!

Dat was de vijfde totaal-beleving.

w.g. Michael van Asten



Superrit voor bromfietsen

- Wanneer: Zondag 31 juli 2016.
- Waar: "Iveco Schouten"
Proostwetering 121, 3543 AD Utrecht.
- Route: Te bereiken vanaf de A2 ri. Utrecht afslag 6.
A2 ri. Utrecht, afslag 6/7.
- Voor wie: Bromfietsen.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 8:00 uur, vertrek om 9:00 uur.
Let op! Tot 24 juli aanmelden.
- Ritomschrijving: U zult weer verrast worden!
Deze rit is voor de doorzetters met een extra kussentje.
Totale ritlengte is ca. 200 km.
- Kosten: Voor niet leden €5,- Voor leden gratis.
Bij deelname kun je reserveren voor de lunch, hiervoor dient
dan voorafgaand aan de rit €10,- te worden betaald.
- Informatie: Wim Vos, telefoon 030-2251817 / 06-33889486
Na 18:00 uur maar voor 22:00 uur.



6 augustus Oldtimerdag Santpoort bij ruïne van Brederode.

Voor info zie: www.stichtingoldtimerdagsantpoort.nl



Oud Maar Sterk aanwezig in 2011



Koffiekleet De Kwakel

- Wanneer: Zondag 14 augustus 2016.
- Waar: Café "Bolle Pouw"
Drechttdijk 21, De Kwakel.
- Route: Vanaf A2 richting Mijdrecht, Uithoorn, De Kwakel.
Vanaf A4 richting Aalsmeer, Uithoorn, De Kwakel.
Vanaf A12 richting Uithoorn, De Kwakel.
- Voor wie: Bromfietsen en rolaandrijvers.
- Kosten: Voor leden gratis, maar niet leden betalen € 5,--
- Starttijd: Inschrijven vanaf 10:00 uur, vertrek om 11:00 uur.
- Ritomschrijving: Verrassing!
- Informatie: Kees Hölscher, telefoon 06-16067667
tussen 18:00 en 20:00 uur.



Berini



- Brommers
- Motoren
- Oldtimers
- Onderdelen

Poot Tweewielers Merselo: Uw adres voor (klassieke) brommers, motors, oldtimers & onderdelen

Zündapp, Kreidler, Honda, Yamaha, Suzuki, Puch, Tomos, Rixe, Hercules, Vespa, Beta, Cyrus, Berini, Sparta, JLO, Sachs, Kawasaki, Peugeot, Görricke, Miele, Simson, DKW en Garelli

Nieuw, Gebruikt, Origineel en Imitatie

P. Poot Tweewielers
Grootdorp 47
5815 AC Merselo (bij Venray)

e-mail: info@poot-tweewielers.nl
tel: +31 (0)478-546482
fax: +31 (0)478-546254
website: www.poot-tweewielers.nl



Hemelrit

ritverslag 5 mei 2016

Deze rit wordt al vele jaren verreden en altijd op Hemelvaartsdag. Nu voor de 22e keer. De rit is begonnen als een **Oud Maar Sterk** rit. Bij de organisatoren ontstond al snel de behoefte om meer zelfstandigheid en ook te organiseren met (veel) plaatselijke vrijwilligers.

Alweer vele jaren wordt de rit dan ook georganiseerd onder eigen verantwoordelijkheid van de huidige organisatoren. Zonder meer kan ik melden dat het perfect gedaan wordt. Voor Oud Maar Sterk is zo'n grote en perfecte organisatie nu helaas niet meer mogelijk. Bij OMS is het al bijna onmogelijk iemand te vinden voor het organiseren van een ritje of zelfs een paar uur voor deelname in de kascommissie.

Mijn complimenten dus voor de organisatoren en de vele vrijwilligers.

Ik heb al diverse malen meegereden maar de laatste keer is al weer wat jaren geleden. Dus tijd voor een hernieuwde kennismaking.

Alleen, in je eentje dus, er naar toe rijden is niet leuk en de afstand van huis naar Kronenberg is gauw 165 km. Hans maar gevraagd en die had er ook wel zin in. Samen rijden is veel leuker en de kosten kunnen gedeeld

worden. We willen er om half 10 zijn, het is met auto en aanhanger een kleine 2 uur rijden. Dat is inclusief een kleine koffiepauze onderweg.

Verzamelpunt wordt het parkeerterrein van het AC restaurant in De Meern. Om half-8 in De Meern. Daar mijn motorfiets Batavus Starflite 50 cc op de aanhanger van Hans, broederlijk naast zijn 50cc motorfiets. Op weg dus naar Kronenberg. Ik weet het zo wel te vinden, voor de zekerheid toch maar de TomTom meegenomen.

Op mijn Starflite heb ik een aansluiting voor de TomTom. Ben je tijdens de rit de weg of de groep kwijt, dan biedt de TomTom uitkomst. Ik had dat ding gewoon thuis kunnen laten, de organisatie was perfect, dus verdwalen of groep kwijt raken was nagenoeg niet mogelijk.

De reis ging vlot en we konden al om 09:30 uur inschrijven. Voor € 7,- per persoon was het geregeld. Daarna op gemak de motoren en bromfietsen bekijken. Later hoorde ik dat er 80 motoren hebben meegereden. Van de bromfietsen heb ik geen aantallen maar ik schat meer dan 300.



Eerst waren we van plan om met de bromfietsen mee te rijden. Dat kan met een 50cc makkelijk. Veel aanwezige bromfietsen hadden dan wel geen motorkenteken maar hadden duidelijk meer porrie dan onze



fietsen. Verkapte motorfietsen zeg ik maar. Van de bromfietsen was zeker 80 % een Kreidler of Zundapp. Perfecte bromfietsen hoor maar bijzonder ben je niet.

Laatstelijk hoorde ik iemand klagen overeen recente aankoop van een Honda bromfiets. Was helemaal origineel, volgens de verkoper. Later bleek dat alleen het frame origineel was, de rest was van Chinese

afkomst. Dat probleem heb je ook wel met de Kreidler en Zundapp. Een

frame van de jaren 60 of 70 en de rest nieuw gekocht. Heel veel onderdelen worden nu nagemaakt en dan is het eigenlijk geen oldtimer meer. Of toch wel?

Zo rond 11:00 uur of zo iets vertrokken de bromfiets. Wat een stoet, er kwam geen eind aan. Helaas ook een waar rookgordijn. De arme solexberijders reden direct achter de stoet. Spontaan besloten we om met de motoren mee te rijden.

Ik weet best dat wat rook uit de uitlaat niet te voorkomen is. Zelf smeer ik 1 op 50 met goede olie. Technisch is het motorblok perfect en toch krijg ik hem niet echt rookarm. Op de technische avond van OMS vertelde iemand dat smeren met speciale olie 1 op 100 ook kan. Dat durf ik nog niet goed.

Even later was het de beurt van de motoren. Limburg is gezegend met een prachtig landschap. De globale route zal ik je geven. Van Kronenberg



naar Hegelsom, Sevenum, Wielder, Venlo, Tegelen, Steyl, Reuver, Bresel,



Baarlo Maasbree en via America weer terug naar Kronenberg.

Onderweg een keurig verzorgde pauze in Tegelen, met koffie en cake. Na een 70 km konden we de benen weer even strekken en gebruik maken van de lunch. Langs de rivier de Maas had een organisatie een grote doorlooptent neergezet. Voor € 3,50 kon je een broodje hamburger, broodje worst of een broodje met iets onduidelijks kopen. Blikje fris voor € 1,50 en je had voor 5 euro een complete lunch. Met genoeg vrijwilligers ging de verstrekking als een speer. Bij de kassa van een willekeurige supermarkt sta je langer in de rij.

Na de bromfietsen, waaronder een Puch Maxi zonder uitlaatdemper (onderweg kwijt geraakt, denk ik) te hebben uitgezwaaid was het de beurt van de motoren. Het rijden ging perfect. De organisatie had namelijk een ploeg bevoegde verkeersregelaars ingehuurd. Geweldig begeleidt konden we overal doorrijden. Alleen bij de

pont over de Maas moesten we een half uurtje wachten. Dat kan ook niet anders met meer dan 400 2-wielers. Met een ijsje is het wachten zo voorbij.

Zonder pech of problemen konden we in Kronenberg het anker weer uitwerpen. Na een praatje hier en een praatje daar was het weer tijd voor de terugreis. In De Meern afscheid van Hans genomen en de rest van de reis op de Starflite.

Volgend jaar weer naar Kronenberg? Weet ik nog niet. Wel ga ik met het 25-jarige jubileum. Ben je er nooit geweest, beslist een keer doen. Kronenberg staat voor een geweldige rit, perfecte organisatie en heel veel rijplezier. De kosten? Valt wel mee. Voor € 16,50 heb ik een geweldige dag gehad. Oké, ook nog een beetje benzine voor de Starflite en de auto. Een zaterdag in de voetbalkantine kost meer.

Kees Wolswijk





Koffiehlets maximaal 1969-rit Rhenoy

WEGENS ENORM SUCCES VAN DE VORIGE EDITIES, ORGANISEERT NICO WEDEROM DEZE KLETS

- Wanneer: Zondag 28 augustus 2016.
- Waar: Vanaf de Dorpsstraat 4 in Rhenoy.
- Route: Vanaf de A2 te bereiken door afslag 15.
- Voor wie: Bromfietsen en Motoren niet jonger dan **bouwjaar 1969**.
Geen rolaandrijvers.
Let op, deze keer worden voertuigen jonger dan bouwjaar 1969 niet toegestaan aan de rit deel te nemen.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 9:30 uur en vertrek om 11:00 uur.
De koffie met koek staat klaar.
- Ritomschrijving: Prachtige rit door de streek. Gewoon Nico achterna rijden.
Het Follow-up systeem zal worden toegepast.
- Kosten: Gratis voor leden.
Niet leden wordt een bijdrage gevraagd van 5 euro.
- Informatie en
aanmelden: Nico Middelkoop 06-22036358 of 0345-683321. Elke dag tot
21:30 uur. E-mail: nwam69@gmail.com
- Bel of mail even van te voren, dan kan ik rekening houden
met de catering.*

Koffiehlets in Wilp

- Wanneer: Zondag 4 september 2016.
- Waar: Museum café "DE KRIBBE"
Weerdse weg 6a 7384 CJ Wilp
Tel. 0571262522
- Route: Vanaf de A1 te bereiken via afslag 21.
- Voor wie: Bromfietsen.
- Starttijd: Ontvangst vanaf 10:00 uur en vertrek om 11:00 uur.
- Ritomschrijving: Wilpse klei / Oost Veluwe.
- Kosten: Gratis voor leden.
- Informatie en
aanmelden: Wim Oosterbroek
E-mail: w.g.oosterbroek@gmail.com



Benzine Ethanolvrij maken

Ethanolvrije benzine kopen, of zelf ethanolvrij maken?

Onze oude maar sterke tweewielers lopen op benzine, al of niet met daaraan toegevoegd tweetaktolie. Over die benzine gaat het hieronder.

De aanleiding is de ervaring van velen onder wie de schrijver van dit stukje met viezigheid en roestvorming in de tank, carburatie, en artikelen in andere bladen die ik onlangs gelezen heb.

Om milieuredenen wordt de laatste jaren ethylalcohol, kortweg ethanol aan benzine toegevoegd.

Het is dezelfde alcohol als die in bier, wijn, jenever et cetera zit.

Met name bij euro 95 benzine. In Nederland wordt 5% toegevoegd, en in Frankrijk zelfs 10%.

Maar inmiddels is bij sommige tankstations alhier de E10 benzine ook verkrijgbaar.

Moderne auto's doen het daar goed op, ze zijn er helemaal op afgestemd.

Het probleem met deze benzine is, of beter gezegd de toegevoegde ethanol, dat deze hygroscopisch is, dat wil zeggen waterdamp uit de lucht aantrekt, een zekere mate van verzuring ontstaat. Op zijn beurt zorgt dit voor roestvorming in de tank en het brandstofsysteem, sludge en dergelijke.



Keus genoeg in Santpoort

Foto J. van der Poel 2011

Onze tweewielers houden daar niet van. Er wordt relatief weinig mee gereden, en met name in de winter. Dus de verversing van de brandstof is navenant. Ideale omstandigheden voor veroudering van de brandstof, lees de kansen voor het roestduiveltje om toe te slaan. Vooral als de tank niet elke keer wordt afgetapt, met name aan het begin van de winter.



Er zijn globaal 4 mogelijkheden om hiermee om te gaan bij het tanken:

A: Gewoon op euro 95 blijven rijden, en doen alsof er niets aan de hand is. Bij zeer frequent gebruik zal dat wel meevallen.

B: Shell V Power 95, of vergelijkbare benzine van andere merken tanken. MLV benzine, of 98ROZ/RON benzine kunnen ook. Daar zit weinig tot geen ethanol in. Zegt men.

Maar daarover straks meer bij D.

C: Zogenaemde alkylaat benzine kopen. Merken zijn Aspen en Ecomaxx. Er zit geen enkel spoortje ethanol in. Deze benzines zijn stukken milieuvriendelijker omdat een aantal zeer schadelijke kankerverwekkende stoffen ontbreekt. Een uitstekend alternatief.

De veroudering verloopt uiterst traag, na 3 jaar is daar nog niets van te merken. Er is geen enkele noodzaak om de tank in de winter af te tappen. Vooral heel oude veteraanmotoren lopen er prima op, en hebben meer vermogen met deze brandstoffen.

De verbranding kan bij jongere machines soms wat schraal zijn, en een enkele keer moet de krachtbron dan opnieuw afgesteld worden.

De verkoop vindt plaats via bos-, park- en tuinmachinebedrijven. De verpakking is d.m.v. jerrycans.

Welkoop verkoopt deze benzines ook, en tijdens VIP dagen zit er een aardige korting op.

Dat mag ook wel want de prijs bedraagt ruim het dubbele van benzine aan de pomp.

Voor meer info zie: www.aspen-benelux.nl/nl-nl/gebruik/oldtimers en www.ecomaxxfuels.nl.

D: Zelf benzine ethanolvrij maken; Kan dat? Ja, dat kan. Heel eenvoudig zelfs!

Benzine en water hebben een hekel aan elkaar. Schiften zelfs als ze met elkaar in contact komen.

Ethanol en water houden heel erg van elkaar, denk aan uw drankje. Ethanol is hygroscopisch, en mengt dus uitstekend met water.

Van deze twee gegevens wordt gebruik gemaakt bij het verwijderen van ethanol uit benzine.

Hoe dat in zijn werk gaat, staat hieronder.

Vooraf: Werk veilig, en met gezond verstand.

Kies een goed geventileerde ruimte, bij voorkeur buiten.



Zorg dat in de nabijheid geen open vuur is, en dat niet gerookt wordt;

- 1: Neem een kan met ruim voldoende inhoud. De kan heeft een vuldop, en of met een aftapkraantje in de hoek. Neem één liter water, en negen liter benzine, bijvoorbeeld euro 95.
- 2: Vul de kan met één liter water;
- 3: Vul de kan met drie liter benzine, en schudt de kan gedurende enkele minuten zeer hevig. De aanwezige ethanol lost op in het water, en onttrekt zich aan de benzine;
- 4: Doe net als bij 3 opnieuw 3 liter in de kan, en herhaal opnieuw gedurende enkele minuten het hevige schudden;
- 5: Doe nogmaals 3 liter benzine in de kan, en schudt opnieuw flink. Er zit nu 1 liter water + 9 liter benzine in de kan;
- 6: Na het flink schudden gedurende enkele minuten, zet men de kan op een vlakke ondergrond met het aftapkraantje onderaan;
- 7: Laat de kan minimaal 60 a 90 minuten staan. In deze tijd zakt het water naar onderen met de daarin opgeloste ethanol;
- 8: Laat nu zachtjes het water met de daarin opgeloste ethanol uit de kan lopen, tot de eerste benzine uit de kan stroomt.

Één tot anderhalve liter water-ethanolmengsel is uit de kan weg gestroomd. Dit restant kan men naar het chemisch depot van de gemeentewerf brengen, of zelf verbranden in een geschikte oven.

Afhankelijk van de hoeveelheid verwijderde ethanol blijft ongeveer acht tot acht-en-een-halve liter ethanolvrije benzine over.

Voor meer info zie: <http://www.ethanil.co.uk> .

Deze buitengewoon informatieve Britse website toont een tabel met in de praktijk gevonden percentages ethanol in de verschillende benzines in de verschillende graafschappen bij het ethanolvrij maken van benzine.

Gebleken is, dat benzines waarvan algemeen wordt aangenomen, dat deze hooguit 1 tot 2% ethanol bevatten, in werkelijkheid soms wel 5% ethanol kunnen bevatten. In het laatste geval betreft het een merk, dat in Nederland ook heel populair is. Hoezo geen ethanol in V Power.

Vraag aan de lezers: Als u zelf benzine ethanolvrij gaat maken, noteer dan svp de meetwaarden, en resultaten. Uw medeleden nemen hier graag kennis van.



Disclaimer: Het onveilig, onoordeelkundig en onwettig omgaan met benzine is gevaarlijk.

Om deze reden aanvaarden redactie en auteur geen enkele verantwoordelijkheid op welke wijze dan ook.

Geraadpleegde bronnen:

- clubbladen Veteraan Motoren Club maart en april 2016
- clubblad Nederlandse Ariel Club april 2016
- websites van Aspen, Ecomaxx, en Ethanil als vermeld in dit artikel
- mondelinge bronnen

Michael van Asten

Tel: 030-6034853 / 06-36055156 E mjjmvanasten@hotmail.com





**KLASSIEKE
BROMMER & Solex**
SUKERBIETENTOCHT
6 augustus 2016 10:00 uur
LEMELERVELD

www.FEESTWEEKLEMELERVELD.nl



Pinksterrit in Nieuw-Vennep

ritverslag 16 mei 2016

Inschrijving en
Afdeling motoren.

Laten we dit verslag maar eens beginnen met het relaas over de inschrijving en met even te zeuren over het weer.

De verwachtingen zijn "De koudste Pinksterdagen in 80 jaar"

En uitgerekend nu gaan wij rijden.

Met Pasen was het ook al knudde, we wachten maar af hoe het vandaag wordt.

In ieder geval geen code geel, maar het zal beslist invloed hebben op het aantal deelnemers.

Vertrektijd zoals gewoonlijk in Nieuw-Vennep is 10.30 uur (Dat vergeet ik niet meer).

Inschrijving vanaf 09.30 uur.

Dat betekent voor mij als inschrijver wel op tijd aanwezig zijn en omdat ik ook nog de motor op de aanhanger had en tijd nodig heb om dat ding eraf te halen en om mijzelf in mijn motorkleding te hijsen, moest ik toch wel om 09.00 aanwezig zijn.

Het is 5 kwartier rijden, dus uiterlijk om kwart voor acht de deur uit.

De spullen had ik gisteren al in de auto en op de aanhanger geladen, anders had ik al om 05.00 uur naast mijn bed moeten staan.

Zo zie je maar dat het leven van de toercommissie niet over rozen gaat.

Zonder problemen was ik inderdaad vlak voor 09.00 uur bij "De Rustende Jager"

Ik was de 1e en ik gaf mijzelf daarvoor een schouderklopje, vorig jaar was ik de laatste.

Peter de Koster kwam ook rond 09.00 uur aan en had er vanuit Kekum al een hele trip opzitten met zijn BMW R80 en Wilma achterop.



Welk plekje zoeken we om in te schrijven?

Het liefst buiten want dan heb je zelf ook een beetje overzicht en kan ik ook genieten van al het moois dat er ongetwijfeld toch gaat komen.

Buiten waren alle tafels nat van de regen die er eerder was gevallen, dus



eerst maar iemand opgezocht die dat even droog kon maken.

Dat liep vlot ondanks dat men bij de receptie nogal druk was met het uit checken van een bus vol Franse toeristen.

Die hebben zich overigens niet verveeld want ik zag veel van hen foto's maken van al die blinkende bromfietsen en motoren.

De inschrijving verliep vlot en wij mochten 2 nieuwe leden en 1 potentieel nieuw lid verwelkomen. Peter Snellens was ook vroeg van de partij en hielp bij de inschrijving. Met zijn 3en is dat goed te behappen, jammer dat het toch weer ging regenen en wij met onze papierwinkel naar binnen moesten vluchten. Uiteindelijk waren er bij vertrek officieel 31 bromfietsen met 3 passagiers en 7 motoren met 1 passagier ingeschreven. Er waren behoudens de reeds

Het contingent motoren was wel aan de kleine kant.

Om ca 10.45 uur werd er gestart. Eerst vertrokken de bromfietsen en even later in tegenover gestelde richting de motoren.



Kees Wolswijk als voorrijder en uitzetter en Peter de Koster als achterrijder.



genoemde nieuwe leden nog 2 betalende niet-leden. Voor de Pinksterrit niet om over te juichen, maar gezien het weer toch ook niet slecht.

Afgesproken was om het Follow-up systeem te hanteren, maar met zo'n kleine groep was dat alleen nodig als er b.v. een deel van de groep voor een stoplicht moest wachten.

Na het verlaten van Nieuw-Vennep hadden wij er al snel flink het tempo in en met een gangetje van tussen de 60 en 70 km/u reden wij via Lisse naar de Kaag en via Leimuiden aan de zuidkant van



de Westeinderplassen naar de Kwakel en Amstelhoek en via allerlei kronkeldijkjes naar Baambrugge en Vinkeveen en vandaar naar Breukelen. Onderweg passeerden wij het restaurant waar de groep motoren vorig jaar heerlijk hebben geluncht, maar waar dat vanwege de aanwezigheid van slechts 1 kok met kennelijk de beschikking over maar 1 pan, de groep bromfietsen er toen maar bekaaid afkwam.



Dat restaurant hebben wij dus maar links laten liggen en wij hebben geluncht bij Mc Donalds in Breukelen. Wij hadden inmiddels ca 70 km afgelegd.

Nou kan je bij Mc Donalds met een grote groep mensen in zeer korte tijd eten, maar de entourage in deze etablissementen nodigt nou ook weer niet uit om even na te tafelen. Daarom bestegen wij ca 3 kwartier na aankomst onze motoren maar weer en vervolgden de rit.

Een van de motoren, 'n Ducati Indiana 650 waarvan er slechts 4 in Nederland zijn geregistreerd en die een tankinhoud heeft van 4 en nog een klein beetje gallon, zou als er niet werd getankt mogelijk zonder benzine komen te staan.

Nadat was gemeld dat hij misschien nog een uur zou kunnen rijden zonder te tanken, had Kees de oplossing direct voorhanden.

“Als we maar hard genoeg rijden dan zijn we net misschien wel binnen een uur terug.”

Tsja Kees, zo lust ik er nog wel een paar.

Het 2e deel van de rit reden wij via Portengen richting

Woerdense

Verlaat via Kanis

en Kamerik naar Woerden.

In dat deel was de weg afgesloten i.v.m. een wielerronde en werden wij genooddaakt om over een fietspad te rijden.

Na Woerden, Zegveld, Meije en Noorden, daar namen we een lang en smal houten bruggetje met een ophaaldeel erin.

Dat deel was net open geweest, waardoor er verkeer van beide kanten kwam.

Het ging maar net.

Daarna Amstelhoek en de Kwakel en nu aan de noordkant van de



Westeinderplassen terug naar Nieuw-Vennep waar wij om ca 15.30 weer aankwamen na een rit van 135 km. Het weer was niet van dien aard om onderweg even te stoppen voor een ijsje ofzo, maar het zou wel fijn zijn geweest om af en toe even de benen te strekken, een extra stop was welkom geweest.

De route voerde ons langs al die mooie kronkeldijkjes die daar volop te berijden zijn, we reden langs de wateren van de Westeinderplassen, de Vinkeveense plassen en de Woerdense Verlaat, maar ook langs de Waver, de Winkel en de Kromme Mijdrecht.

De deelnemende motorfietsen waren; 1 Honda CB750 (1978), 1 BSA A7 (1954), 1 Ducati Indiana 650 (1989), 1 BMW R80 (1990), 1 Honda CB350 (1979), 1 Zundapp DB284 (1955) en 1 DKW 175 VS (1958).

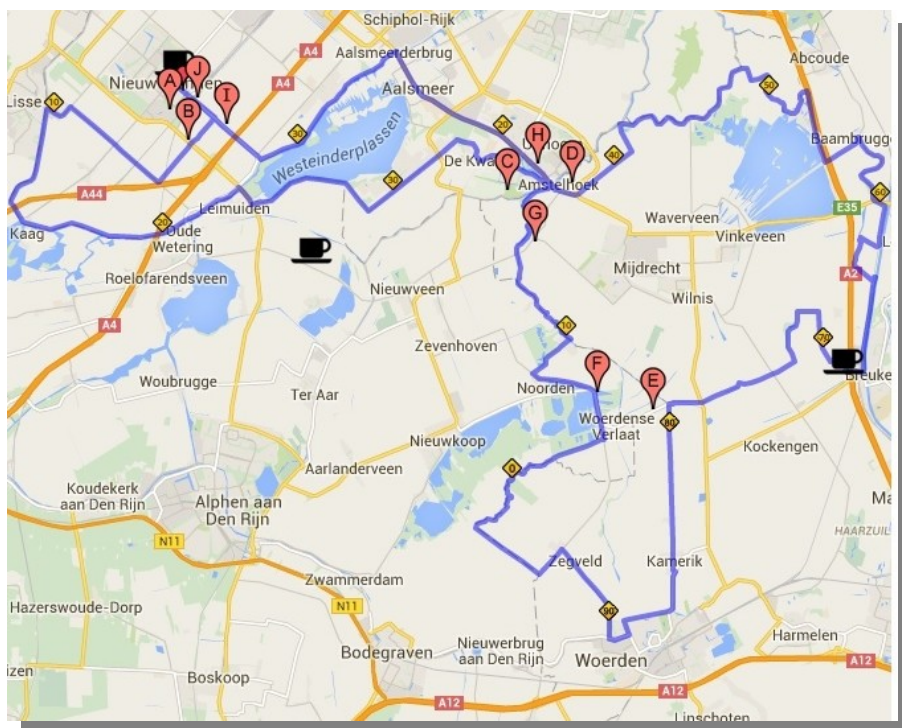
Ik heb er weer van genoten.

De route was voortreffelijk uitgezet en de route info was duidelijk en compleet.

Er waren geen pech gevallen.

Kees, bedankt weer voor de goede voorbereidingen en de mooie rit.

Nico Middelkoop





Technische avond

Best alweer een poosje geleden dat we aan de technische avond hebben mogen deelnemen. Door drukte is het verhaal blijven liggen. Toch was de avond interessant genoeg om er een paar woorden aan te wijden.

In het clubbulletin was er voldoende aandacht aan besteed en de leden werden opgeroepen om de kennis te laten vergroten op de technische avond. Uiteraard staat het je vrij om te denken dat je genoeg kennis in huis hebt. Is dat een overschatting?

OMS had de heren Poot van Poot Tweewielers bereid gevonden om de avond voor ons te verzorgen. Op vrijdag, 12 februari 2016, was het zover. Ongeveer 25 leden hadden de moeite genomen om deel te nemen en zij hebben daar geen spijt van gehad.



Het bestuur van OMS had het makkelijk die avond. Alles werd verzorgd door de heren Poot. Een Power Point presentatie werd zichtbaar gemaakt via een beamer op een groot scherm. Een zeer groot scherm mag je wel zeggen.

Wat hebben de heren Poot behandeld. De onderwerpen waren:

- ** Ontstekingen
- ** Koeling
- ** Kabels
- ** Zuigers en zuigerveren
- ** Elektronica
- ** Carburateur
- ** 2-Takt principe
- ** Uitlaat
- ** Praktijk
- ** Rondvraag



Je ziet het, best bijzonder interessante onderwerpen. Vlot en met grote kennis en wat humor werden de onderwerpen behandeld. Helaas kan ik niet echt ingaan op de onderwerpen. Dat zou wel tekst opleveren voor de komende 3 bulletins. Jan, de redacteur, zou er wel blij mee zijn.

Ik pak er maar een paar kleine dingen uit. Bijvoorbeeld de kabels. Wat is daar nu zo bijzonder aan, zou je denken. Ik haal er één tip uit. De kabel loopt van je voorrem naar het stuurhandel. Aan het stuurhandel zit een stelmogelijkheid. Door het uit te draaien kan de binnenkabel wat strakker gesteld worden. In die stelmogelijkheid zit een gleufje. Zorg er wel voor dat het gleufje aan de onderzijde zit en daarmee voorkom je dat regenwater je buitenkabel in kruipt. Dus minder roestvorming.



Neem eens de elektronica. Veel storingen zijn te wijten aan slechte verbindingen en vooral slechte massa-verbindingen. Advies van de heren Poot: zorg voor een massedraad vanaf je motorblok, dus vanaf de ontsteking, naar alle gebruikers. Bij hun werk als bromfietsmonteur komen de

heren Poot veelvuldig storingen tegen die veroorzaakt worden door gebrek aan massa.

Laten we eerlijk zijn. Bromfiets mooi gespoten en montage is het leukste werk. Spatbord voorzichtig aan het frame monteren en vervolgens een achterlicht op het spatbord. Maak je dan je frame en spatbord een beetje kaal voor een goed massaverbinding?

Alle elektrische gebruikers op mijn bromfietsen en motoren voorzie ik altijd van een aparte massedraad. Deze werkwijze volg ik al jaren. Naar het achterlicht leg ik altijd een 3-aderig rond snoer. 1 voor de voeding van het achterlicht, een massadraad en 1 draad voor eventueel een remlicht. Geen remlicht? Toch gebruik ik altijd 3 aderig snoer.

Wat echt bere-interessant was? De informatie over de uitlaat. Zie hiervoor het overzicht van problemen en mogelijke oorzaken op de volgende bladzijde.

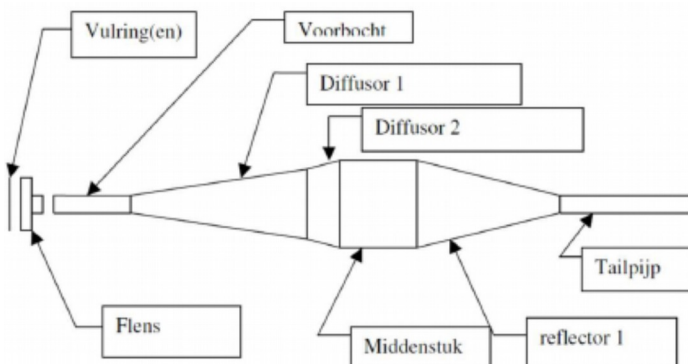


De heer Poot gaf als laatste de tip mee: werk bij storingen systematisch. Sluit het ene uit voordat je aan een ander begint. Ik noem maar iets. Geen verlichting bijvoorbeeld. Begin bij de bron. Levert de lichtspool wel de spanning en stroom die je nodig hebt. Daarna de schakelaar en vervolgens de overige gebruikers. Denk om de massa.

Ik vond het een geweldige avond. Zeer leerzaam. Ben je niet geweest? Je hebt echt wat gemist.

Heren Poot: bedankt voor de leerzame avond en hopelijk op naar een verdieping van de technische avond. Uiteraard ook het bestuur van OMS bedankt voor al het voorbereidende werk.

Kees Wolswijk



Probleem

Koppel en tpm te laag
 Koppel en tpm te hoog
 Vermogen is te zwak
 Vermogen komt te hard in
 Powerband te smal
 Powerband te breed
 Topvermogen is te soft
 Vermogen is te abrupt
 Gebrek aan vermogen
 Gebrek aan midrange vermogen
 Gebrek aan top en bottom end
 Een flat-spot voordat het vermogen inkomt

Oorzaak

Totale pijplengte te lang
 Totale pijplengte te kort
 Headerpijp te lang
 Diffusor of headerpijp is te kort
 Diffusor en poort te kort
 Diffusorconus en poort te lang
 Diffusor lengte fout
 Reflectorhoek te steil
 Reflectorhoek te flauw
 Max. diameter te klein
 Max. diameter te groot
 Reflector of positie middensectie fout

(Bedankt Kees voor dit relaas, ik maak ruimte voor het vervolg. Redactie-Jan)

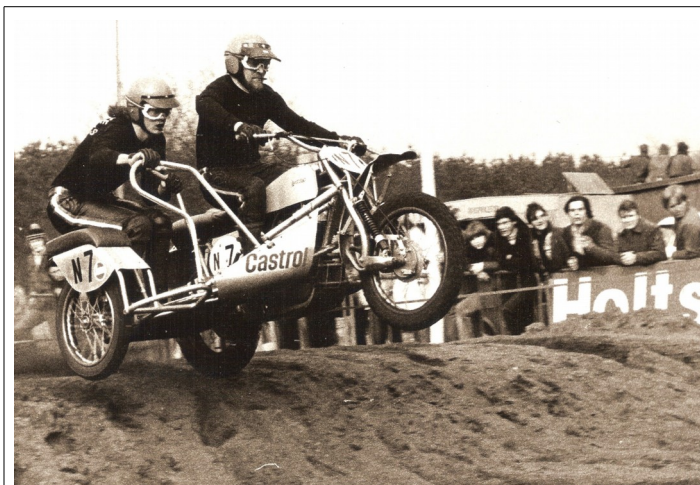


Motor Piet

Met drie broers bij de kampioenscross zijspannen 1973

Eind van de zomer, met nieuwe tanden in mijn mond die verschrikkelijke pijn deden, ging ineens de telefoon rinkelen. Het was mijn broer Walter. Hij vroeg of ik mee wilde naar België voor de laatste beslissende kampioenschapswedstrijd. Europees, dát wel! Met Cock Baas als rijder had hij een sterk IMBA-seizoen gereden in de zijspancross en nu dit jaar met nieuwe spullen, Norton Wasp.

Bakkenist Walter kwam mij ophalen met een goede auto en ik nam een thermosfles met havermoutse pap mee. Na een snelle rit kwamen we bij het circuit aan. Broer Paul was er ook met z'n goede motorvrouw en in het rennerskwartier droop het van de spanning. Twee manches te rijden en er waren nog drie kandidaten voor de titel – waarvan één er dan wel heel veel geluk moest hebben, maar je weet nooit hoe het zich zal ontwikkelen. Kanshebbers uit Oostenrijk, uit Engeland en uit Nederland het duo Cock Baas/Walter Kramer. De eerste manche ging nog wel en veranderde niets aan



Walter Kramer en Cock Baas tijdens de motorcross te Aalst, maart 1973. (Ter beschikking gesteld door Piet Kramer, fotograaf niet bekend).

de stand. Toen brak er een wolkbreuk los en alles werd een modderpoel. Bij een stuk bergopwaarts was er geen doorkomen meer aan. Cock kreeg twijfels over zijn motor en na overleg met de heer Sutherland (Maastricht??) kreeg hij diens 'verse' Norton ter beschikking. Broer

Paul kwam alvast met het idee om met een touw en haak bovenop de berg klaar te gaan staan. Dan kon hij naar boven sleuren wat vastliep in de slappe zand-, blubber- zoi- en slijktroep.



Drie kanshebbers op de titel.

De solomotoren hier? Dat ging nog wel, maar nu kwam het erop aan. Nog steeds drie kanshebbers. Tijdens de eerste manche hadden we nog een zogenaamde stapel-op-elkaar-confrontatie meegemaakt, maar het merendeel kon weer dóór. Nu was de snelheid er wel vanaf en meerdere keren liep het bergopwaarts vast. Inderdaad, er stonden fans klaar met aan elkaar gebonden sleepkabels en aan het eind daarvan een soort haak! Iedereen werd geholpen, maar Cock en Walter het eerst!

Het was heel chaotisch en ongewis bleef het wie na de zware cross gewonnen had. Na afloop waren de kampioenschapspunten zowaar nog niet opgeteld. Later nog meer daarover. Uiteindelijk ging er een deur open en NMB-bestuurder Jos van Gompel gaf na het lange wachten in het natte veld een knipoog. Hoera!

Op het kampioensfeest in Moordrecht (zie foto in het boek Adel in het Zadel, deel 1, bladzijde 58) met de heer van Bockhoven, bondsvoorzitter van de NMB op de schouders, zei Cock Baas: "Als die mensen er niet hadden gestaan en dienstbaar waren geweest met de touwen, dan wist ik het nog niet of het gelukt zou zijn!"

Cock Baas en Walter Kramer, Europese kampioenen zijspancross 1973... Mijn broers zijn intussen overleden. Op de NMB-crossreünie, 24 januari in Uden, droeg ik het kampioenstricot van Walter, als postuum eerbetoon.



Piet Kramer met zijn Norton. Overasselt 2011.

Piet Kramer



FEHAC

nieuws

Federatie Historische Automobielen - en Motorfietsclubs

Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

FEHAC Nieuwsbrief 11-4-2016

"Historische auto's zijn niet alleen 'oude' auto's" zegt FIVA bij het pleiten voor eenduidigheid in de milieuzone-bepalingen.

Naarmate het aantal 'milieuzones' in heel Europa blijft toenemen betoogt FIVA (de Internationale Federatie voor

historische voertuigen) dat er een duidelijk onderscheid bestaat tussen 'oude' en 'historisch' voertuigen, en dat er een consistent, Europa-breed beleid moet komen voor vrijstelling van historische voertuigen.

FIVA begrijpt de noodzaak van milieuzones, omdat steden moeten voldoen aan de doelen gesteld in de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit en dat steden willen voldoen aan de zorgen over de gezondheid geuit door WHO (World Health Organisation).. 'Het is begrijpelijk dat waar 'oude' voertuigen de naam hebben meer te vervuilen dan modernere voertuigen, milieuzones meestal gericht zijn op het weren van 'oude' voertuigen. Daarbij pleit FIVA er voor dat de fundamentele verschillen in gebruik tussen 'oude' en 'historische' voertuigen ook bij het inrichten van milieuzones moeten worden erkend.'

FIVA-president Patrick Rollet legt uit: "Met 'historisch voertuig', bedoelen we een mechanisch aangedreven wegvoertuig van ten minste 30 jaar oud, bewaard en onderhouden in een historisch correcte toestand en dat niet gebruikt wordt als dagelijkse transportmiddel. Deze voertuigen zijn onderdeel van ons technisch en cultureel erfgoed en mogen bij het beschouwen van problemen van stedelijke luchtvervuiling door dagelijks vervoer naar onze mening niet op één hoop worden gegooit met oude, slecht onderhouden voertuigen."

FIVA stelt dat er vele goede redenen waarom de bijdrage van historische voertuigen aan de luchtverontreiniging in de steden verwaarloosbaar is.*)

1. Historische voertuigen - of het nu auto's, motoren of utilitaire voertuigen zijn - maken slechts een onbeduidend klein deel uit van het aantal wegvoertuigen en een nog kleiner deel van het wegverkeer. Daarom is hun bijdrage aan de luchtvervuiling verhoudingsgewijs te verwaarlozen. Omdat ze over het algemeen uitsluitend worden gebruikt voor het plezierrijden worden ze zelden gebruikt in stedelijke gebieden tijdens de piekuren. De emissies van deze cultureel belangrijke voertuigen zijn daarom statistisch gezien niet relevant.

2. Historische voertuigen zijn goed onderhouden, waardoor hun impact op het milieu ook om die reden minder is. Eigenaren besteden gemiddeld enkele duizenden euro's per jaar aan herstel, aankoop van onderdelen en accessoires, en aan onderhoud en reparaties.



3. Historische voertuigen worden zorgvuldig behandeld, zoals blijkt uit hun zeer lage verzekeringspremies.

4. Er zijn heel weinig historische voertuigen met een dieselmotor (een van de belangrijkste doelgroepen van de vele milieuzones).

Patrick Rollet vervolgt: "Eigenaren van historische voertuig eigenaren koesteren het rijdend erfgoed en bieden het publiek een gratis museum van onze mobiele geschiedenis en cultuur door het gebruik van hun voertuigen op de openbare weg."

"Het zou een grote schande zijn als dit belangrijke deel van ons cultureel erfgoed verloren zou gaan. Daarnaast zou een verbod of beperking van het gebruik van historische voertuigen niet alleen onbillijk voor eigenaren zijn, maar zal ook gevolgen hebben voor de duizenden kleine bedrijven die afhankelijk zijn van het rijdbaar houden van historische voertuigen.

"Veel landen in de EU hebben al besloten dat historische voertuigen moeten zijn vrijgesteld van beperkingen van milieuzones, zoals Duitsland, Italië, Hongarije, Tsjechië, Denemarken, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Helaas verschillen niet alleen de regels tussen lidstaten van de Europese Unie, maar in sommige gevallen verschillen de regels zelfs bij het reizen van stad naar stad in hetzelfde land. Dit is uiterst verwarrend voor eigenaars van historische voertuigen.

"Kortom, we proberen de EU-politici van drie dingen te overtuigen. In de eerste plaats hoort er een duidelijke definitie te zijn van 'historische voertuigen, om duidelijk te maken wat het verschil is met gewone 'oude' auto's. In de tweede plaats moeten historische voertuigen worden vrijgesteld van beperkingen in milieuzones. En ten derde moeten uitzonderingsmaatregelen consequent worden toegepast, niet alleen in elk land, maar in de EU als geheel.

*) Statistieken over het eigendom van historische voertuig in Europa zijn overgenomen uit het onderzoek van de FIVA in 2014, uitgevoerd in 15 EU-lidstaten, onder 20.000 eigenaars, 1.500 clubs en 1000 bedrijven.

FIVA is de enige wereldwijde organisatie in zijn soort gericht op het aanmoedigen en het veilig gebruik op de wegen van gemotoriseerde voertuigen van meer dan 30 jaar oud, en is gericht op het behoud en de bevordering van de cultuur van het rijden met oldtimers.

KABROEMMM

**ZONDAG 4 SEPTEMBER
VAN 10:00 TOT 20:00**

Kabroemmm is sponsor van: Vrienden Beatrix Kinderziekenhuis

- ✓ KLASIEKE AUTO'S, MOTOREN, TRACTOREN, BROMMERS EN ANDERE LIEKE VOERTUIGEN
- ✓ VOLOP KINDERVERMAAK
- ✓ MARKT / BRADERIE
- ✓ KLASIEKE 50 CC GRASBAANRACE INCL. LOKALE KLASSES
- ✓ KLEPPENKSEL RACE
- ✓ DIVERSE DEMONSTRATIES
- ✓ EN NOG VEEL MEER...

NABIJ HEMELUM
ENTREE 5,- (TOT 12 JAAR 2,-)

MEER INFO EN OP GAVE ZIE WWW. KABROEMMM.NL



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
03-04-16	Paasrit Toerit	Beesd	M B	Nico Middelkoop Peter Schipper	06-22036358 0344-633884	Nr.159
27-04-16	KingWillemrit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	06-12946129	Nr.159
01-05-16	WimVosrit kk	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr.159
16-05-16	Pinksterrit	Nieuw-Vennep	B M	Manuel Lutgens Kees Wolswijk	06-54614783 06-81130604	Nr.160
11-06-16	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Nr.160
26 06-16	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Nr.160
03-07-16	Koffieklets	Boxtel	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr.160
10-07-16	Krimpenervaard	Stolwijk	M	Piet Kramer	0182-362475	Nr.161
31-07-16	Superrit	Utrecht	B	Wim Vos	06-33889468	Nr.161
14-08-16	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	Nr.161
28-08-16	Maximaalrit '69	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr.161
04-09-16	Wilpse klei kk	Wilp	B	Wim Oosterbroek	E-mail	Nr.161
24-09-16	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren	06-44444302	Nr.162
23-10-16	Snertrit		M+B			Nr.162

Andere Evenementen

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

26 juni, Turnhout
Oldtimer brommerbeurs
Info: johnny.evers@skynet.be

9 juli, Dalfsen
de Rock 'n Rollin' Gearhead Ride. Een Charity Ride voor zowel classic bikes & American classic cars. De Gearhead Ride In wordt georganiseerd door het Stone Rock Festival in samenwerking met Vetera Oldtimerverzekeringen. Met de Gearhead Ride In wordt er geld opgehaald voor de Stichting Het Vergeten Kind.
Inschrijven kan op: www.gearheadride.nl Meer info op: www.stonerock.nl



Toer - en Evenementenkalender

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

6 augustus, Lemelerveld

Klassieke Brommer Sukerbietentocht welke wordt verreden tijdens de feestweek.

Vanaf ongeveer 9:00 bent u welkom met uw klassieke brommer of Solex op het evenemententerrein met een kopje koffie.

Er is een mooie route uitgestippeld van ongeveer 70 kilometer die rond 10:00 start en welke u langs de mooiste plekjes van Lemelerveld en omgeving brengt.

Voor de solexen zijn aparte voorrijders en aangepaste route geregeld.

(deelname op eigen risico) Onderweg is de lunch verzorgd.

6 augustus, Santpoort

Oldtimerdag Santpoort bij ruïne van Brederode.

Voor info zie: www.stichtingoldtimerdagsantpoort.nl

21 augustus, Eerbeek

een schitterende ontmoetingsplaats voor veteranen en klassieke motoren. Tevens is er op het terrein een show van Stationaire motoren en oude / klassieke auto's van de Oldtimer club uit Eerbeek te bezichtigen. De start van de toertocht is om 11.00 uur bij

Restaurant "Grand café De Korenmolen" Kanaalweg 3, 6961 LW Eerbeek

Info en/of opgeven: m.konink8@upcmail.nl of tel.055-5062008

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/>



Snuffelhoek

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

Brammotoren heeft een nieuwe locatie
info op: <http://www.brammotoren.nl/>

Commercieel adverteren?

Per editie zonder link op de OMS-site

** A5 formaat € 65,-

** A6 formaat € 36,-

** A7 formaat € 20,-

Per jaar in alle edities met link op OMS-site

** A5 formaat € 325,-

** A6 formaat € 180,-

** A7 formaat € 100,-

Informatie: redactie@oudmaarsterk.nl



Gevraagd:

Wie heeft er voor mij een Set LAMPOREN
voor mijn JAMATHI type 2 uit 1970 (zie foto)
Laat het even weten aan: Jan van Soelen,
0345-575884 Geldermalsen



Te koop aangeboden:

Een Mobylette, inderdaad het
allereerste (Franse) type AV3 uit 1949.
TEAB. Info bij Anton van der Wilt
0651873914



Clubartikelen

- **Mutsen**
- **Pennen**
- **Zakmes**
- **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
afspraak maken.



Mooi CLUBARTIKEL

Handy-pad

(bloknote in plastic houder
met bijpassende balpen)
met OMS logo
ongeveer tien cm hoog

voor slechts € 2,--

