



Jaargang 27



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Milieuzone Bromfietsen Amsterdam	pag.4
Maximaalrit kk in Rhenoy	pag.5
Koffieklets Brommers in Wilp	pag.5
Ritverslag, Motoren in Montfoort	pag.6-9
OMS puzzel	pag.10
Herinneringen, deel 1	pag.11
door Nico Middelkoop	pag.14
Uit de oude doos, nummerplaten	pag.15
Ritverslag, motoren in Stolwijk	pag.16-17
Snertrit vanuit Utrecht, met aanmelden.....	pag.18
Ritverslag 1, Superrit Utrecht	pag.19-22
Nationaal Veteraan Treffen, Woerden	pag.23
Ritverslag 2, Superrit Utrecht	pag.24-26
Soldeerdpistool	pag.27-28
Motor Piet, Een motorcross beleving	pag.29-30
Fehac nieuws	pag.31-33
Toer agenda e.a. evenementen	pag.34-35
Snuffelhoek	pag.35
OMS sterk herkenbaar merk	pag.35
Clubartikelen	pag.36

Sluitingsdata inzenden kopij:

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 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 bestuurstafel

Beste lezers,

helaas heeft de vakantieperiode het niet toegelaten om deze rubriek op tijd gevuld te krijgen.

Mogelijk ontmoeten we elkaar tijdens een van de komende ritten, of anders wel in Woerden tijdens het NVT.

Groeten uit Valkenburg aan de Geul.

Namens het bestuur,

Jan van der Poel, redactie





Bromfietsen in Amsterdam

Milieuzone voor bromfietsen in Amsterdam – Voorlopige eindstand



Op 22 juni j.l heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met de “Schone lucht” plannen van wethouder Abdeluheh Choho. Het goede nieuws is dat tijdens deze raadsvergadering een motie is aangenomen waarin de wethouder verzocht wordt een weekendontheffing in te stellen voor oldtimerbrom- en snorfietsen met Datum Eerste Toelating van vóór 1988.

Het is aannemelijk dat de inspraak op 8 juni bij de raadscommissie en het verdere lobbywerk van FEHAC, Bromfiets, KNAC/ANWB en onze eigen Oud Maar Sterk geholpen heeft om de bijzondere positie van oldtimerbromfietsen bij de raadsleden onder de aandacht te brengen. Zie hierover ook het redactionele artikel in Bromfiets 2016-4.

Deze oldtimermotie is aangenomen met 22 stemmen voor (SP, PvdA, VVD, CDA en Partij van de Ouderen) en 21 stemmen tegen (D66, GroenLinks en Partij voor de Dieren).

Uiteraard hadden we liever een volledige vrijstelling gehad, maar gezien de politieke verhoudingen in de raad is dit voor nu het maximaal haalbare. De komende tijd zal de oldtimerregeling door het projectbureau van wethouder Choho worden uitgewerkt.

Met vriendelijke groet,
Peter Snellens



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



Motoren in Montfoort

ritverslag 11 juni 2016

Hmm, een miezerig regentje vanochtend vroeg, ik had gedacht vandaag de toertocht te gaan rijden met de mannen van "Oud Maar Sterk" met als startplaats Montfoort.

Ik kijk bewust niet naar de weersvoorspellingen en trek de oude Moto Guzzi 250 Airone 1953 uit de schuur. Zoek nog wat spullen bij elkaar waaronder een regenpak, wat ik weiger aan te trekken en vertrek voor de 10 km naar café-restaurant De Posthoorn te Montfoort, Achthoven-Oost.



Eerst nog even tanken en de Guzzi is klaar voor de komende 300 km wat er gelukkig maar 125 blijken te zijn aan het eind van de dag. Dit vanwege de, voor mijn postuur, wat benarde zithouding op de 250. Ook de olie voorraad nog even gecheckt, want daar moet ook geregeld wat bij. Geen idee waar dat spul blijft eigenlijk? Tijdens de eerste km bedenk ik

wanneer de laatste rit ook al weer was met de Guzzi? Te lang geleden alweer, en vergeten de bandenspanning te controleren vanochtend. Foutje: maar alles lijkt goed te gaan.

In Montfoort aangekomen stopt er bij het parkeren naast mij een Aprilia Moto 6.5 uit zo ongeveer 1995 in de enige juiste kleur nl. oranje/grijs. De motor is ontworpen door de Franse designer Philippe Starck die, zo ver ik weet, verder niets met motoren had en dat is naar mijn mening aan het

model ook wel te zien. Starck ontwerpt van citruspers (u weet wel, die met die 3 hoge spinnen poten) tot complete gebouwen, en is een gearriveerd en bewierookt designer. Hij bezit in elke wereldstad een luxe appartement waar overal dezelfde zeer uitgebreide garderobe aanwezig is, bestaande

uit alleen maar dezelfde zwarte maatkostuums met alleen witte overhemden, dan heeft u een beetje een idee van de man. Een echt succesverhaal werd de Aprilia evenwel niet. Zeker niet qua verkoopcijfers. Het is in mijn ogen een tijdloos ontwerp wat in de toekomst ongetwijfeld tot een cultmodel zal



uitgroeien. Zeker een klassieker dus en de prijzen echter swingen op dit moment nog niet de pan uit. Ronald vertelt mij, dat de Aprilia vanochtend tijdens de rit naar Montfoort de navigatie heeft afgeworpen. Waarschijnlijk verstoorde het zijn lijn te veel, een eigenwijs motorfietsje in alle opzichten. Toch voor mij een interessante verschijning.

We gaan vertrekken voor de toertocht. Gezien de lichte regenval worstelt iedereen zich in zijn regenkleding. Ik ben eigenwijs en doe het niet. Gelukkig: na ongeveer 15 km. wordt het droog voor de rest van de dag. We worstelen Nieuwegein door en krijgen de smaak te pakken als we in de Kromme Rijn streek zitten. Odijk, Werkhoven, fraaie kasteeltjes en Langbroek trekken aan ons voorbij.

De eerste stop is bij een rustiek eetcafé in Cothen. Hier denken we de lunch te gebruiken, wat nog enige tijd en moeite zal vergen. De iets oudere gerant noteert ijverig de bestellingen, en na geruime tijd komen sommige bestellingen wel, en andere weer niet. Maakt niet uit, vandaag hebben wij de tijd. Omdat in de keuken het overzicht er kennelijk ook niet meer is komt de eigenaresse, een vrolijke dame de bestellingen nogmaals opnemen, helemaal niet erg. Uiteindelijk heeft iedereen gekregen wat hij gewent had. Er wordt een plekje aangeboden op de lege buddyseat. Helaas wordt

dit aanbod vriendelijk afgeslagen. Ik krijg zo het vermoeden dat ons gezelschap niet overal geheel serieus wordt genomen. Ondanks dat het inmiddels droog, d.w.z. het gestopt met regenen is, vertrouwen sommigen het nog steeds niet, en hijst men zich weer in regenkleding. We vervolgen onze rit.

Die regenkleding was overigens ook nog even onderwerp van gesprek. Nadat iemand vaststelt dat zijn moderne all-weather textiel motorjas toch niet waterdicht blijkt, komen we bij de ouderwetse Belstaff wax motorjassen. Die moest je op gezette tijden waxen met bv. ottervet om ze waterdicht te houden. Wat ik niet wist is dat ze daarna een tijdje in de oven moesten. Toch gaven die jassen ook de nodige problemen hoor ik wel, en nadat een nieuwe vriendin overgehaald is om voor het eerst een stukje achterop mee te rijden, stapt ze vol walging af met de mededeling; "Ik plak helemaal aan je vast, ik rijd niet meer met je mee." Al die lege buddyseats snap ik nu ook beter. Vervolgens vertrekken we en komen we na enkele fraaie weggetjes, waar fruittelers gevestigd zijn, op de Lekdijk.





De tweede stop is de veerpont naar Culemborg. Hier moet een groepsfoto gemaakt worden van het gezelschap. Alleen: wie laat je dat doen? We vinden een fraaie dame die, in volledig racefietstenuze ook op de pont staat te wachten, bereid is dit te doen.

Als tegenprestatie wordt weer een vrije plek op een van de buddyseats aangeboden, ze heeft immers de helm al op. Maar het aanbod wordt weggelachen, jammer toch?

Op de pont parkeer ik de Guzzi naast een moderne Japanse all-Road motor. Het schakelpedaal wordt ondersteund door een forse perslucht cilinder.



Een van de mannen stelt hier een vraag over aan de eigenaar, maar die wenst hier geen uitleg over te geven. Dan maar de vraag; "Hoe oud is deze motor eigenlijk?" Nu krijgen we wel antwoord; "Nog maar 500 km gelopen, en pas van de week afgeleverd", klinkt het trots. Hierop antwoordt Nico met zijn DKW tweetakt 1958; "Nou, die van mij is wel een paar dagen eerder afgeleverd." Het ijs is nu gebroken en we vervolgen onze rit.

Na een aantal km over de dijk, gaat het in goed overleg de Viaanse brug over met een stukje A2. Ik pers nog een keer alles uit de Guzzi en tik de 90 echte km/h aan, de koek is dan wel op. Ik weet het, tegen de brug op was het krap 70.

De volgende stop is een ijssalon bij het oude sluisje te Nieuwegein Vreeswijk. Smaken kiezen blijft een zeer delicate zaak stel ik vast. Het smaakt wel allemaal voortreffelijk.



Het wordt tijd het stuur weer naar Montfoort te keren en daarvoor rijden we aan de Utrechtse zijde van de Lekdijk naar Jaarsveld, schampen Lopik, nemen we de provinciale weg naar Montfoort en rijden een binnenweggetje langs de Hollandse IJssel over Mastwijk naar het startpunt van vanochtend. Weer aangekomen in Achthoven-Oost gaat iedereen, na nog wat korte opmerkingen, weer huiswaarts.

Rest mij Michael de complimenten te maken voor het uitzetten en voorrijden van weer een voortreffelijke rit en hoop hem de volgende keer weer te mogen begroeten op de Ariel zijklepper uit

1934. Met de Honda CX is natuurlijk ook niets mis, maar ik zie liever de Engelsman. Een prachtige rit vrijwel zonder de bekende kunstmatige wegversmallingen en drempels. Ik denk wel eens: ons wegensysteem is weer teruggebracht naar het niveau van een aantal honderden jaren geleden, compleet met bijbehorende gaten, kuilen en obstakels. Zelfs de struikrovers zijn weer terug (lascamera's).

Ik dank iedereen voor de aangename zaterdag en wie weet tot volgend jaar maar weer.

Pieter Kool
Kockengen

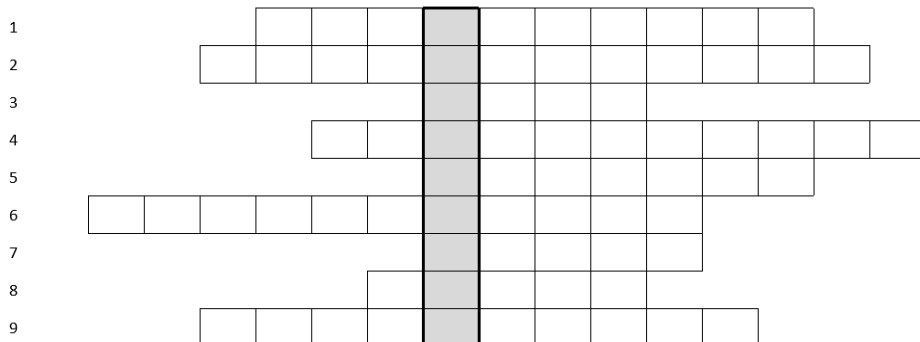




OMS puzzel

Sleutelen aan je tweewieler is vaak; hoe los ik die puzzel op?

Hier een puzzel voor iedereen, ook de niet sleutelaar.



Vul de goede antwoorden in en de oplossing is een in Nederland gemaakte 2-wieler. Niet in Nederland geleverd maar wel in Duitsland en daar was het een redelijk succes. In Nederland redelijk zeldzaam.

Van boven naar beneden lees je de oplossing in de grijze kolom.

- 1 Veel mensen vinden het maar lastig om het goed af te stellen.
- 2 Voor is altijd kleiner dan achter, maar het is geen gebit.
- 3 Meestal zwart van kleur en slechts 2 aansluitpunten.
- 4 Op de bromfiets en lichte motorfiets zit er maar 1.
Bij meer cilinders meestal ook meerdere. Bijna altijd van aluminium.
- 5 Type van een zeer gewilde bromfiets die ook onnoemelijk hard kan lopen.
- 6 Bijna altijd kapot. Zeker op de fiets.
- 7 Geen huissleutel maar eensleutel.
- 8 De beste lui staan aan wal.
- 9 Lenie Sonneveld maakt er hele mooie dingen van.

Onder de goede oplossingen wordt een OMS aardigheidje verloot.

Stuur uw oplossing via het contactformulier op de website aan de redactie met onderwerp 'OMS 162 puzzel'. Dit kan tot 16 oktober 2016.



Herinneringen

Deel 1

Met dit slechte weer ga ik soms wel eens mijn schuurtje in en knutsel wat aan mijn oldtimers.

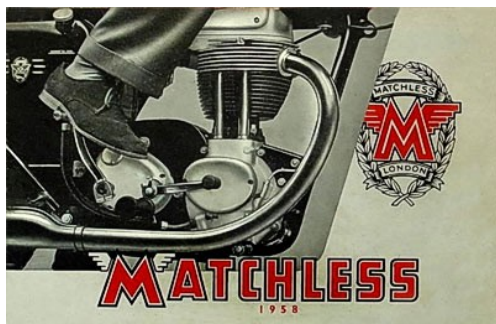
Daarbij gaan dan ook de gedachten en herinneringen terug naar al die mooie ritten die ik met die dingen gemaakt heb.

Zowel met mijn auto's als met mijn motoren en later ook bromfietsen.

Voor Oud Maar Sterk wil ik nu een opsomming maken in chronologische volgorde van al die mooie, leuke, belachelijke, vermakelijke en waanzinnige dingen die ik samen met mijn vrouw in al die jaren bij OMS heb meegemaakt.

Dat begint met mijn inschrijving als lid van OMS in 1990.

In de jaren daarvoor kwam vaak in gesprekken naar voren dat ik best wel weer eens een ouwe motorfiets zou willen hebben, bij voorkeur een Engelse motor, zo eentje waar altijd een plasje olie onder ligt, die had ik vroeger ook, ik reed op mijn 20ste een Express Twin, ingeruild voor een Matchless 350 en daarna een AJS, ook nog een hele korte tijd een Rudge gereden, maar daar mankeerde te veel aan.



Helaas heb ik toen op aandringen van mijn echtgenote afstand gedaan van die 2 wielers, er kwamen kindertjes en daarom een autootje.

Ik heb toen voor een habbekrats een DKW 175VS gekocht van een man die op dat moment al 80 jaar was.



Die DKW kwam te voorschijn uit een schuurtje dat gesloopt werd.

20 Jaar eerder had die ouwe man dat ding 2e hands gekocht met de bedoeling om er ooit zelf op te gaan rijden, maar hij had geen rijbewijs en nu was hij daar te oud voor.

De papieren had hij niet meer,



maar bij de RDW bleek het kenteken nog te bestaan en zonder veel moeite kreeg ik het originele kenteken er weer op.

Ik moest hem wel laten zien op het politiebureau, waar men de gegevens controleerde.

Meer moeite kostte het om met dat ding te gaan rijden.

In al die jaren was de benzine in de tank en de carburateur verdampt, met achterlating van een hoop ellende.

Dat klinkt waarschijnlijk voor velen van u bekend in de oren.

Dit was mijn allereerste restauratieproject en ik had er totaal geen sjoego van.

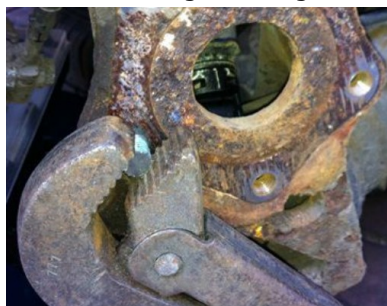
Ook in mijn beroep had ik niks met die techniek te maken, ik was uitvoerder in de bruggenbouw.

Mijn ervaringen waren gestoeld op het rijdend houden van mijn dagelijkse vervoer destijds, als dat ding (motor of auto) kuren had dan moest dat 's avonds langs de stoeprand worden opgelost omdat ik er de volgende dag weer mee naar mijn werk moest.

De hele buurt kwam dan kijken en iedereen had wel zijn op en aanmerkingen of raadgevingen.

Meestal lukte het dan wel om de boel weer aan de praat te krijgen, desnoods met behulp van verstelbare sleutels en moordenaars (de pest voor je boutkoppen).

Ik noem dat dus mijn stoeprandervaring.



Na veel gedonder en alles wat daarbij hoort, zowel fysiek als vocaal, kreeg ik het spul gangbaar, net zoals de zuiger die vast zat in de cilinder.

Ook de wielen en de aandrijving hadden dringend een druppie olie nodig.

Na ca 3 maanden ploeteren, had ik de boel zover dat ik in de veronderstelling was dat het kon rijden.

Na het plaatsen van een accu kwam het ding tot leven.

Echter produceerde die allerlei geluiden die volgens mij niet zo goed waren, ook laadde de dynamo niet en het krenk zoop nog meer dan zijn baas, om over het roken maar te zwijgen.

Na heel wat gepruts aan o.a. de mengverhouding liep het wat beter maar bleef toch heel veel herrie produceren.



In augustus 1990 was door OMS het Nationaal Veteraan Treffen georganiseerd. Vanuit Vianen, waar ik destijds woonde, ben ik toen op die DKW gestapt en binnendoor naar Woerden gereden.

Voor de zekerheid mijn vrouw in de auto in mijn kielzog.



Ondanks al de herrie die de DKW produceerde reed het wel en wij hebben een fijne dag gehad en veel nieuwe gezichten gezien.

Voor ons was dat de allereerste keer dat wij aan een dergelijke happening deelnamen en het zou zeker niet de laatste keer zijn.

Met veel geratel en nog veel meer gesputter bleef de DKW toch gaan, maar na afloop terug naar huis stopte het kring er plotseling mee.

Geen beweging meer in te krijgen !#@%#@€.

Mijn lieve vrouw reed nog steeds in mijn kielzog en we besloten dat zij de wacht zou houden, terwijl ik een aanhanger op ging halen.

Binnen een klein uurtje was ik weer terug, dat ding opgeladen en naar huis.

De volgende dag kijken wat het euvel was.

U raad het al, de accu was hartstikke leeg, dus ook geen vonk meer.

Achteraf logisch, de dynamo laadde immers niet.

Na de accu weer te hebben opgeladen heb ik de hele zomer nog diverse ritten meegereden, naar later bleek,

ongelofelijk dat het spul niet volledig in elkaar draaide.



In de winter het hele zootje uit elkaar gehaald, alle delen geschuurd en opnieuw gespoten en van witte biesjes voorzien, veel chroomwerk opnieuw laten doen, zelf de wielen opnieuw gespaakt met RVS spaken en de motor uit elkaar om te zien waar nou die herrie vandaan kwam.

Wat bleek; een krukaslager was eruit gelopen, het gruis zat in het carter en stukken van het lager zaten diep in de carterwang ingevreten.

De krukas draaide dus niet meer axiaal waarbij de wangen aanliepen tegen het carterhuis.

Een drama, een gevalletje van total loss dus.

De krukas was nu in onbalans, daardoor slingerde ook het anker dat op zijn beurt de spoel weer heeft beschadigd.

25 Jaar geleden was het niet zo moeilijk om een ander blok op de kop te tikken en na montage daarvan liep de boel weer lekker, behalve nog steeds laadproblemen.

Bij het vorige blok heb ik de spanningsregelaar laten doormeten.

Die regelaar was in orde.

Ik heb er verder niet meer naar gekeken, maar omdat ik er inmiddels al alles aan had gedaan en het toch niet voor elkaar kreeg, lag ik daar 's nachts wakker van.

Midden in de nacht ben ik opgestaan met de gedachte "Hoe werkt nou zo'n spanningsregelaar"?

Ik heb dat ding open gemaakt en het eerste wat mij opviel was een kartonnetje tussen 2 contactpunten, die hoorde daar duidelijk niet.

Vermoedelijk heeft men bij het testen dit ertussen gestopt en er niet weer uitgehaald.

Na verwijderen daarvan kon ik het niet laten om de motor te starten al was het dan midden in de nacht op een betonnen vloer in de garage van een drive in woning (mijn burens zijn nog kwaad op mij).

Ook vanwege de juichkreet die opsteeg omdat het laadstroomlampje nu netjes uitging.

Dat was een feestje waard, na afloop van het feest, enkele dagen later dus een mooie probleemloze rit gemaakt.

Volgende keer vertel ik u over het 1ste NVT en, onze reizen naar Brands Hatch en alles wat ik verder weer betreffende OMS boven water kan halen.

Nico Middelkoop



Vit de oude deors

A.58

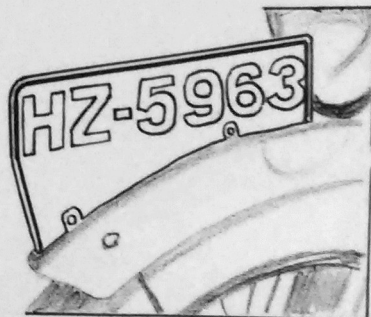
MOTORRIJWIEL-NUMMERPLATEN.

Een stel mooie nummerplaten verhoogt ontegenzeggelijk het aanzien van Uw motorrijwiel. De hierneven afgebeelde nummerplaten zijn niet alleen keurig uitgevoerd, doch zijn eveneens vervaardigd van het beste materiaal.

De provincieletter, benevens het rijksnummer worden in de plaat geponst, zodat deze altijd zichtbaar blijven. De achternummerplaat wordt desgewenst geleverd met een gat voor het achterlicht. Bij bestelling dient te worden opgegeven: provincieletter, rijksnummer, merk motorrijwiel, merk verlichting, alsmede of het achterlicht rechts dan wel links is gemonteerd. Voor het geval een ander merk achterlicht dan oorspronkelijk bij de fabrieksinstallatie geleverd werd gemonteerd, verdient het aanbeveling de diameter van het betreffende achterlicht op te geven.

Prijs per stel bruto f. 4.50

KORTING 30 %



TRANSFERS VOOR NUMMERPLATEN.

Wij onderhouden een grote voorraad transferletters en cijfers voor het aanbrengen van provincie-letter en rijbewijsnummer op nummerplaten.

Zeer eenvoudig aan te brengen; goedkoper en mooier dan schilderwerk.

Transfercijfers per stuk netto f. 0.03

Transferletters " " " f. 0.03

Alle prijzen inclusief omzet-belasting.

N.V. Handelmaatschappij R.S. Stokvis & Zonen.



Koffieklots motoren in Stolwijk

ritverslag 10 juli 2016

Een bijzondere rit door de mooie Krimpenerwaard, dat weet ik nog van verleden jaar. Die rit was kort maar wel krachtig, wat tempo betreft. Hans is met vakantie dus dan maar alleen.



Stolwijk is niet zo ver, dus op de motor er heen. Eigenlijk ga ik naar alle motorritten van OMS met de motor.

De laatste zondag van juni nog met de motor naar de TT-Assen geweest. Uit en thuis ongeveer 430 km. Onderweg viel de regen wel mee maar daar in Assen, het hoosde. Gelukkig had ik een paraplu mee-genomen en die kwam goed van pas. Gewoon die plu met een paar tiewraps vastgemaakt, langs het buddyseat. Uiteraard ook een mes – het echte OMS zakmes – meegenomen om de plu los te maken. En natuurlijk een paar tiewraps voor de terugreis.

Wat gaan die gasten hard. Zelfs met een natte baan komen ze met meer dan 150 km/h aan knallen.

Verschillende rijders gingen dan ook onderuit. Wat denk je? Gewoon opstaan en verder rijden. Ik verbaas me daar elk jaar weer over.

Weer terug naar de rit in Stolwijk. Vanaf 11:00 uur aanmelden en om 12:00 uur starten. Op tijd weg is ook op tijd aankomen. Het weer was goed dus geen regenkleding mee. Ik heb nog even getwijfeld of ik met de Honda of 50cc Starflite zou gaan. Toch maar gekozen voor de Honda. Achteraf maar goed ook. Bij de rit werd namelijk een stevig tempo aangehouden.

Rond 11:30 uur reed ik Stolwijk binnen en even later kon ik Motor Piet Kramer de hand schudden. Na wat vriendelijk woorden vroeg Piet of ik lid was van de Aermacchi club. Nee, was mijn antwoord. Dan moet je de koffie zelf betalen, aldus Piet.

Beetje vreemd, in het bulletin staat dat het een OMS rit is. Kennelijk dus niet. 2 euro kostte de koffie en hij was het waard. Zeker daar deze bezorgd werd door een vriendelijk serveerster.

Zo rond 12 uur kon ik zeker 50 tot 60 deelnemers tellen. Bijna allemaal op Engelse motoren. Slechts een paar



Honda motoren. Ook nog 2 motoren van het merk Horex. Leden van OMS waren slecht vertegenwoordigd. Alleen Gerard en July Hilbers heb ik gezien. En mijn persoon dan.



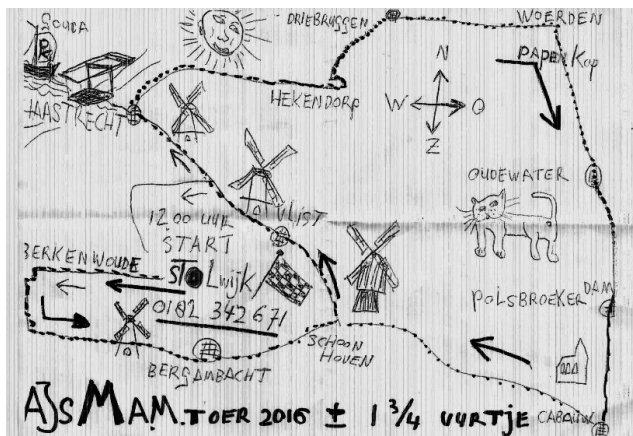
Het rijden is belangrijk maar de gesprekken met deelnemers ook. Zo een poosje gesproken met de rijder van een mooie Honda CB500 F van 1974. Mooi ding. De man vertelde dat hij nog verschillende sets uitlaten heeft hangen. Ik zoek eigenlijk nog betere voorbochten voor mijn Honda. Nee, aan verkopen deed hij niet. Om precies 12:00 uur vroeg Motor Piet het woord. Op zijn eigen wijze en vooral bijzondere manier verstrekte

Piet informatie over de rit. Volgens Piet was de rit niet zo lang en hij verwachtte om rond 2 uur weer terug te zijn.



Helaas geen follow-up systeem maar gewoon achter elkaar flink doorrijden. Piet voorop en de meute er achteraan. Met een flink tempo reden we over polderwegen door de Krimpenerwaard. Bekijk het kaartje maar, dan weet je ook waar we geweest zijn.

Kees Wolswijk

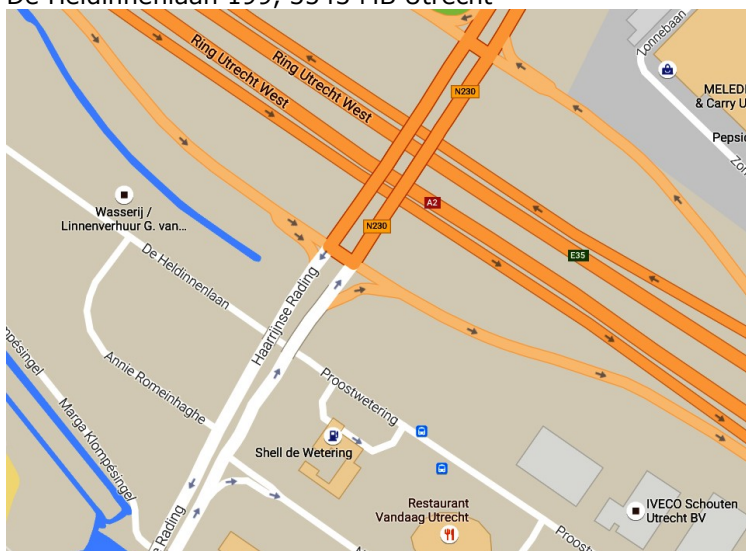




Snettrit Utrecht

Wanneer: Zondag 23 oktober 2016.

Waar: Startplaats bij IVECO Schouten, Proostwetering 121.
LET OP
PARKEREN op de parkeerplaats bij de recreatieplas,
tegenover Wasserij van der Kleij
De Heldinnenlaan 199, 3543 MB Utrecht



Voor wie: Bromfietsen en Motoren

Starttijd: Ontvangst vanaf 9:30 uur
Vertrek om 10:30 uur.

Kosten: € 10,00 per persoon.
Dit bedrag voor 30 september overmaken op de rekening
van OUD MAAR STERK ovv naam en lid nr.

Informatie en
aanmelden: Bij Wim Vos 0633889486 0302251817



Superrit vanuit Utrecht

ritverslag 31 juli 2016

De door Wim Vos georganiseerde Superrit was dit jaar wat eerder in het jaar dan voorgaande jaren. Super slaat niet alleen op de lengte van de rit, maar ook op het mooie stuk van Nederland waar we doorheen komen. Even in mijn archief duikend, blijkt dat Wim het dit jaar alweer voor de zevende keer doet waarbij ik zelf aan 6 daarvan heb meegedaan.

23 september 2007

Utrecht – Muiderberg – Lelystad – Enkhuizen – Amsterdam – Utrecht

12 september 2010

route onbekend, ik was geen deelnemer. Vanwege het slechte weer werd de rit onderweg ingekort.

30 september 2012

Utrecht – Schoonhoven – Loevestein – Rhenen – Culemborg – Utrecht

15 september 2013

Utrecht – Wageningen – Wolfheze – Hoenderloo – Lunteren – Utrecht

31 augustus 2014

Utrecht – Hoenderloo – Wolfheze – Rhenen – Wijk bij Duurstede – Utrecht

21 augustus 2015

Utrecht – Amsterdam – Enkhuizen – Lelystad – Hilversum – Utrecht

Iedere superrit, behalve die in 2010, was 210 tot 240 kilometer lang. Wim rijdt de route tenminste 1x als proef. De startlocatie was, zoals ook dit jaar, telkens bij Iveco-Schouten die ook de

bezemwagen ter beschikking stelt. Broodjes, koffie, thee, frisdrank en fruit voor in de bezemwagen worden door Wim en Nanette persoonlijk bekostigd in samenwerking met de Plus-markt in Bilthoven.

Vanwege de starttijd en de lengte van de rit zijn de vereisten voor de deelnemers met hun voertuigen: vroege vogel, goed zitvlees en een grote benzinetank.



Over het zitvlees kan ik alleen voor mijzelf oordelen, maar met de andere vereisten zat het wel snor: de eerste deelnemers meldten zich al voor achten op het Iveco terrein in Utrecht en de deelnemende voertuigen konden in elk geval genoeg brandstof bevatten: Kreidlers en Zündapps zijn bij uitstek geschikt voor lange afstanden, maar toch goed om te zien dat ook de Hollandse merken nog hun deuntje kunnen meezingen. Een totaal overzicht aan deelnemende voertuigen staat in het verslag van Kees.

Alvorens te vertrekken werd er door het assistentie team, bestaande uit Nico en Rob, nog even een groepsfoto gemaakt en even na 09.00 vertrokken we.



Gezien de afstand ligt de gemiddelde snelheid hoger dan bij de gewone ritten van Oud Maar Sterk; de fietscomputer, die ik kortgeleden op de Batavus heb gemonteerd, wees steeds 43 – 45 km/uur aan. Het eerste deel van de tocht gaat door Maarssen en daarna door het noord en oostelijke gebied rond Utrecht, door plaatsjes met namen als Westbroek, Achttienhoven, Achterwetering en Nieuwe Wetering. Dit zijn eigenlijk geen echte dorpen, maar zgn. buurtschappen, behorende bij de grotere gemeenten in deze regio. Het landschap bestaat hier grotendeels uit rechthoekige kavels weidegrond, omgeven door sloten en met hier en daar wat kleine bossages. Verderop komen we langs de piramide van Austerlitz, een plek waar we tijdens de rit in 2014 een koffiestop hielden. Nu eerst verder. Na de eerste 40 km houden we een korte stop voor koffie en broodjes uit de bezemwagen. Hier sluiten zich nog 2 nakomers aan die in Utrecht te laat waren voor de start. Verder nu door Den Dolder en Woudenberg, voor Leersum komen we op de N225 die we volgen tot aan Rhenen. De N225 is een echte toeristische route, links van ons

bossen, weiland, mooie landhuizen en rechts van ons de uiterwaarden van de Nederrijn.

In Rhenen steken we de rivier over en na Kesteren de Betuwelijn.

(De Betuwelijn is een 160 kilometer lange Nederlandse goederenspoorlijn van de Maasvlakte bij Rotterdam naar de grens met Duitsland, enkele kilometers voorbij Zevenaar. De spoorlijn is in gebruik genomen in 2007, totale aanlegkosten: €4,7 miljard.)



In Ochten komen we op de Waalbanddijk, die we oostwaarts volgen. Dit is een echt Hollands landschap: een hoge dijk, weilanden, uiterwaarden en de rivier. Net als op de grote platen die vroeger op school hingen.



Bij Dodewaard zien we de voormalige kerncentrale.

(In 1965 werd begonnen met de bouw van deze centrale en hij was in bedrijf van 1969 tot 1997. Na het verwijderen van alle splijtstof is de centrale in 2005 min of meer verzegeld (insluiting) i.v.m. de nog aanwezige radioactiviteit. Deze insluiting duurt 40 jaar en is gebaseerd op de halfwaardetijd van de isotopen. In 2045 zal het complex gesloopt worden.)

Verderop heet het de Waaldijk, op een picknickplek langs de dijk houden we een korte tweede stop om de benen te strekken. Nadat we onder de A50 zijn doorgestaan, komen we in Oosterhout en Lent, waar we via de "Oversteek" in Nijmegen zijn. Tjonge, dat is toch al een behoorlijk eind van Utrecht af.



(De oversteek is een nieuwe brug (2013) over de Waal tussen Lent en Nijmegen. De naam is een eerbetoon aan de 48 geallieerde soldaten die hier tijdens operatie Market Garden sneuvelen bij het oversteken van de rivier. De constructie is een enkelvoudige boogbrug, de aanbruggen zijn van beton en de

zijanten van de aanbruggen van metselwerk. Naar mijn mening architectonisch een mooie brug.)

We gaan nu weer westwaarts. In Ewijk stoppen we voor de lunch in 't uuleke. Helaas, ondanks dat Wim vooraf met de eigenaar afspraken heeft gemaakt, was de bediening duidelijk niet berekend op een groep van 26 personen.



De uitsmijters kwamen maar mondjesmaat de keuken uit waardoor deze stop onverwachts langer duurde dan gepland. Nu ja, dat mag de pret niet drukken, het gaat ons toch vnl. om de rit.

Na Ewijk rijden we verder over de van Heemstraweg langs Druten,

Deest, Boven-Leeuwen, Beneden-Leeuwen. Deze streek is de kersentuin van Nederland; overal boomgaarden en kraampjes.

Helaas geen tijd om wat te kopen, want wij moeten doorgaan

De weg gaat over in de N322 met nog



veel meer leuke (en voor mij onbekende) dorpjes: Wamel, Dreumel (ik verzin het echt niet), Oude Maasdijk, Heerewaarden, Rossum, en daar is Zaltbommel. Hier passeren we een rotonde met in het midden een kudde schapen. Wie wil weten of dit echte schapen zijn of "kunst" moet maar eens zelf gaan kijken.

Via de parallelweg van de A2 gaan we de Waal over. Zo zie je de A2 eens van een andere kant!

Na de brug komen we door Waardenburg en vanaf hier volgen we de N830 naar Geldermalsen. Dan via de Lingedijk naar Tricht. Hier weer echt landelijk gebied. Via Zoelmond en Beusichem komen we bij het veer over de Lek.



De veerponten over de grote rivieren zijn heel wat publieksvriendelijker dan die over het bij mij bekende Noordzeekanaal. De eerstgenoemde varen ieder moment, zelfs al staat er maar 1 fietser, de ponten over het kanaal slechts 3x per uur. En hoe je het ook pland, ze zijn altijd net weg. Bij Beusichem hoeven we dus niet lang te wachten. Aan de overkant

weer een korte pauze waarbij de meegebrachte mondvoorraad in de bezemwagen wel onuitputtelijk lijkt.

Hierna rijden we verder westwaarts, steken het Amsterdam-Rijnkanaal over en gaan richting Houten. Voor Houten buigen we af en komen op de N229, gaan onder de A12 door en dan door Bunnik.

Helaas na Bunnik het eerste en enige pechgeval van de dag: de Eysink van Antoon Legerstee pruttelt en valt stil. Gezien de tijd en het feit dat we toch al vlak bij Utrecht zijn wordt besloten om een reservebromfiets uit de bezemwagen in te zetten.

Voor de liefhebbers van verkeersdrempels is er in Utrecht nog de Gageldijk, daarna weer door Maarssen en dan zijn we ruim na 18.00 terug bij Iveco, op mijn dagteller staat dan 215 km. Na het opladen nog even napraten en dan op huis aan.

Wim, Nico, Rob en uiteraard de andere sponsors hartelijk bedankt voor deze fijne dag.

PS

Tijdens het opladen zie ik Antoon alweer rijden op de Eysink, het was gelukkig slechts een verstopte sproeier. Antoon rijdt verder trouwens probleemloos met Triboron olie als mengsmering. Zijn er nog meer leden die Triboron gebruiken? Deel uw ervaringen hiermee.

Peter Snellens



NATIONAAL VETERAAN TREFFE

• WOERDEN •

2016

26e Editie



ZATERDAG 24 SEPTEMBER

Clubstands • Onderdelenbeurs • Klassieke Race-historie
Muziek • Attracties • Eten & Drinken • En nog veel meer...

Klassiekers ouder
dan 25 jaar gratis
toegang!

9.00 / 17.00h.



Exercitieterrein
in het centrum
van Woerden.



Superrit vanuit Utrecht

ritverslag 31 juli 2016

Een uitgebreid verslag wordt het niet. Peter Snellens meldde mij dat hij ook een verslag heeft gemaakt over de rit. Mijn verslag lag klaar om verzonden te worden maar heb dat in die versie

maar niet gedaan. 2 Uitgebreide verslagen doen die de rit wel eer aan maar is voor ons clubbulletin te veel van het goede. Daarom een korte impressie.

Waarom de naam "Superrit", ik zal het je toelichten

Lengte van de rit	Rond de 225 km	Super lang
Locatie start en finish	Gewoon perfect	Super prima
Auto/aanhanger parkeren	Op afgesloten parkeerterrein	Super veilig
Ontvangst	Met gratis koffie en koek	Super lekker
De rit zelf	Over rustige wegen en paden	Super mooi
Routebeschrijving	Zeer duidelijk	Super makkelijk
Rit gegevens	Lunchgegevens en tel. nummers	Super bij problemen
Navigatie	Altijd bij me	Super overbodig
Bezemwagen	Door Iveco	Super fijn rijden
2 Reserve bromfietsen	Geregeld door Wim Vos	Super ontspannen rijden
Catering onderweg	Door Wim Vos verzorgd	Super geregeld
Catering bij lunch	Lekkere consumpties	Super langzaam
Weer tijdens de rit	Prima weer, geen regen	Super ritweer
Kosten van deelname	Leden gratis, anderen 5 euro	Super goedkoop

Totale score is **Super** vandaar de enige en juiste naam die voor deze rit dus terecht is "SUPERRIT".

Wim, je hebt een perfecte rit neergezet. Een kleine rit organiseren is niet zo veel werk. Zo'n lange rit is andere koek. Daar gaat best wat tijd en benzinekosten inzitten. Ik vind het een prestatie. Chapeau.

In overleg met mijzelf heb ik unaniem besloten om je de eretitel van "SUPER WIM" toe te kennen. Dus leden van Oud Maar Sterk, in het vervolg spreek je Wim netjes aan met SUPER WIM. Hij heeft het echt verdiend. Uiteraard ook de complimenten naar Nanette. Je weet het toch?





Achter elke succesvolle man staat een bijzondere vrouw, zijn Nanette. Ook Nico en Rob evenals de werkgever van Wim bedank ik voor alles.



Ook een woord van dank voor de plaatselijke supermarkt die gedurende

de rit een bijdrage heeft geleverd met broodjes, koffie, thee en frisdrank.



Nog even wat over de deelnemers. 24 leden en niet leden hebben meegereden.

Helaas alleen maar mannelijke deelnemers.

Welke vrouw neemt de uitdaging aan en rijdt volgend jaar de rit mee, dus zelf op een eigen bromfiets.

Welke voertuigen heb ik gezien:

Aprilia	AF1 (lijkt modern)	Is van 1990
Batavus	G50 Super Sport	
Batavus	G49 Super Sport	
Starflite	Bij Batavus gemaakt	50 cc motorfiets
Berini	Jeunesse	
Eysink	Record	Smeert 1 op 100
Honda	Hele mooie van Ronald	
Kymco	CK50Q Is ouder dan menige zogenaamde oldtimer!!	
Kreidler	K54/511	50 cc motorfiets
Kreidler	K54/41	
Kreidler	type even niet bekend	4 stuks
Yamaha	K1	
Zündapp	517.02 C50b Sport	
Zündapp	517.05	3 stuks
Zündapp	529.03	2 stuks
Zündapp	GTS50	
Zündapp	540.19	



In totaal dus 10 verschillende merken.
Dat moet beter kunnen.



Tijdens de rit reed iedereen keurig netjes. Alleen nabij de finish werd de beer losgelaten. Kan daar ook hoor. Is een rustige lange rechte weg in een verlaten gebied. Bij de finish locatie even achterom gekeken. Prachtig gezicht al die bromfietsen die uit de mist zichtbaar werden. Kan wel een keer, toch? Jammer dat ik dat niet met een foto kon vastleggen.

Na Super Wim en verder alle aanwezigen gedag te hebben gezegd maar weer op weg naar huis.

Hopelijk tot ziens op de volgende rit en natuurlijk weer bij de superrit 2017, toch?

Kees Wolswijk

PS: excuus voor het een beetje roken van mijn Starflite. Abusievelijk gesmeerd 1 op 40 i.p.v. 1 op 50. Volgende keer wordt het weer 1 op 50 of zelfs 1 op 100 indien ik het super middel Triboron gekocht heb. Is helaas zeer moeilijk verkrijgbaar.





Soldeerpistool

Gelukkig maar 2 handen en armen

Toch zou het bij het klussen weleens makkelijk zijn als je een extra hand zou hebben. Ik bedoel wel 3 handen en uiteraard 3 armen. Aan een derde hand heb je niet veel indien de derde hand haaks op de tweede zou staan.

Bij het sleutelen zit je soms verlegen om een derde hand. Ik vraag mijn vrouw weleens om hulp, zij heeft kleine en slanke handen. Maar de laatste tijd wil ze niet meer zo helpen. Ik begrijp eigenlijk niet waarom.

Misschien komt het dat bij het vasthouden van een boutje het niet helemaal goed ging. Moest wat monteren en kon het boutje niet op zijn plaats krijgen, te weinig ruimte voor mijn hand en met een punttang lukte het ook niet. Mijn vrouw gevraagd het boutje vast te houden. Ja hoor, het boutje ging vlot door het gaatje. Moertje er op en gelijk met de ratel flink vast draaien. Een kreet van pijn, haar vel zat tussen de kop van het boutje en het frame van de bromfiets. Dat alles werd niet in dank afgenomen. Helemaal niet toen ik nog de opmerking maakte van: "de bromfiets is toch niet beschadigd?".



Vooral bij solderen mis je wat hulp. Ik heb diverse soldeerbouten, een zware voor het zware werk, dat lijkt mij dan ook logisch. Een lichte voor printwerkzaamheden en een soldeerpistool, deze is sneller warm, voor het reguliere en meeste werk. Nadeel van zo'n soldeerpistool is dat er een schakelaar opzit die je constant ingedrukt moet houden. Ik heb lang een elastiekje om de schakelaar en handgreep gedaan. Nadeel daarvan is weer dat het soldeerpistool continu aan staat. Ook lastig was het dat ik dan geregeld de stekker uit het stopcontact moest halen.



Dubbelpolig geschakelde snoerschakelaar

De oplossing voor dit alles is eigenlijk heel simpel. Gewoon een snoerschakelaar in het snoer monteren. Het snoer van het soldeerpistool is zwart dus koop ook een zwarte snoerschakelaar. Moet er wel netjes uit zien.



Neem wel een dubbelpolige schakelaar. Dubbelpolig betekent dat de schakelaar beide draden schakelt. Met zo'n schakelaar weet je zeker dat bij uitschakelen ook de stroom compleet onderbroken is. De schakelaar is gewoon te koop in de bouwmarkt.

Uiteraard heb ik wel gekeken of het stroomverbruik van het soldeerpistool niet te hoog is voor de snoerschakelaar. Het soldeerpistool heeft een vermogen van 100 watt. Dat is nog geen halve ampère. Een snoerschakelaar kan dat zonder problemen schakelen. Ook de piekbelasting is geen probleem voor de schakelaar.

Op ongeveer 40 cm van het soldeerpistool knip je het snoer door. Snoer aansnijden en draadjes stukje blank maken en vertinnen. Toch makkelijk als je meerdere soldeerbouten heb. Anders maar eentje even bij de burens lenen.



Snoer zorgvuldig en netjes monteren en de schakelaar van het soldeerpistool constant ingedrukt houden door er een Tie-wrap omheen te trekken. Zo dat is weer klaar. Bij het werken met het soldeerpistool hoeft je nu niet iedere keer de stekker uit het stopcontact te

halen, gewoon de schakelaar aan of uit zetten. Op het soldeerpistool zit ook een lampje. Zo is makkelijk te controleren of je soldeerpistool aan staat, dus heet is. Uit ervaring kan ik je vertellen dat het verkeerd beetpakken van een hete soldeerbout niet prettig is.

De kosten? Hooguit een paar euro en je werkt veel makkelijker en veiliger.

Kees Wolswijk



een Motocross beleving

Woensdagavond 6 juli 2016.

Jeffrey Herlings op het crosscircuit in Gouda!

Deze 21 jarige jongeling en supertalentvol (2x WK) met 59 GP overwinningen op zijn naam, was hier voor het eerst (zeg maar een goodwill bezoeking) op z'n KTM 4T, als fabrieksrijder.



Dat is niet mis en het bracht een partij volk op de been.

En alle overige klassen waren nu weer volledig bezet, dat ook Herlings, de 3^e trainingsronde ging al net zo snel als de snelste ooit gereden op het fraaie circuit in deze hoedanigheid door nationale snelle mannen en even later zelfs 6 seconden sneller per ronde, ongeloofelijk!

En er was een goede omroeper, dat zijn gebeurtenissen of Johan Cruijff toentertijd in een dorpsclubje kwam voetballen (misschien is dat ook wel gebeurd). En bij aankomst al een grote rij auto's die in de berm langs het kanaal geparkeerd werden. Motorrijders mochten wel door en zo niet, dan had ik gezegd een verlate bochtencommissaris te zijn. Meestal is het dan van; gaat u maar meneer.

Er hing iets van een vreemde prikkeling in de lucht, er was iets en er ging iets gebeuren! Daar kwamen we voor. Toen het fenomeen rondging glunderde menigeen, dat was het op deze pracht zomeravond.

En ik heb zijn handtekening (heel groot) op mijn helm laten zetten.

Op een supporterskaart, eveneens met verse handtekening, kwam op de achterzijde nog een afscheidsverhaal voor de vrouw van een oud crossvriend die hier vertelde dat ze al 2 jaar loodzwaar kanker heeft. Dan weet je het wel. We zagen elkaar voor het eerst in 1967 en was zo onder de indruk door de



roes van verliefdheid en de betovering daarvan dat ik voor het eerst een 500 cc motorrace wist te winnen.

Dat allemaal ver van huis, m'n ouders wisten nergens van en m'n broer lag in coma in het Dijkzicht ziekenhuis. En deze dagen voelde ik me ook niet lekker fit, helemaal niet.

Maar het bezoek aan de cross met tal van kennismakingen met oud motorliefhebbers, crossers en vrienden van destijds aldaar. Echt waar, na zo'n fijne beleving kwam ik weer als genezen thuis! De 2^e manches behoefde niet eens meer gezien te worden. Dit was al voldoende met warme soep en een broodje kaas erbij. Waar motorcross al niet goed voor is. Het zien al kan een therapie zijn, waarvan akte. Met een heilzame werking of het een bedevaart naar Lourdes betreft.

Vrijdag 12 en zaterdag 13 augustus, CRT Demoraces in Veenendaal, ik ben er ook weer.

PS dit artikel is verzorgd door Jan v/d Poel,
dank – Motorpiet



Terug naar Soerendonk met de organisatoren van de wegrace die ik in 1967 (49 jaar geleden) won op zo'n zelfbouw racer met net zo'n raar spatbordje!

Een Ducati coureur heeft er in Nieuwerkerk a/d IJssel mee proef gereden en alles ging goed!



FEHAC

nieuws



Federatie Historische Automobiel - en Motorfietsclubs

Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

FEHAC Nieuwsbrief 23-6-2016

Oldtimers toegestaan in Parijse milieuzone

In Parijs heeft men het licht gezien, en in Amsterdam is gisteren een nachtlampje aangegaan. FEHAC blijft zich inzetten voor het toelaten van mobiel erfgoed in milieuzones.

Onze Franse collega's weten op het nippertje hun mobiel

erfgoed te beschermen. Franse oldtimers met een speciaal oldtimer kenteken krijgen een ontheffing in de milieuzone van de Franse hoofdstad. De milieuzone wordt op 1 juli a.s. van kracht.

Vorig jaar kondigde de stad Parijs aan dat er een rijverbod komt voor motorvoertuigen van bouwjaar 1997 en ouder. Het rijverbod is van kracht op weekdagen van 8.00 uur tot 20.00 uur. Afgelopen week heeft de Franse Fédération Française des Véhicules d'Epoque overeenstemming bereikt met het stadsbestuur van Parijs.

Carte Grise de Collection

De Franse oldtimerlobby is vorig jaar al in actie gekomen en heeft diverse keren geprotesteerd tegen de Parijse milieuzone. Dat heeft effect gehad, de FFVE heeft voor elkaar gekregen dat er voor oldtimers een uitzondering wordt gemaakt. Om precies te zijn geldt de ontheffing voor voertuigen van 30 jaar en ouder die zijn voorzien van een officiële oldtimerstatus; in Frankrijk is dat de Carte Grise de Collection (CGC). Gewone auto's hebben de Carte Grise Normale (CGN), voor hen geldt de milieuzone dus wel, ook als ze ouder dan 30 jaar zijn. De FFVE probeert de komende weken ook voor youngtimers een ontheffing te realiseren.

Voorbeeld voor anderen

Gautam Sen, bestuurslid van de Europese koepel van oldtimerclubs FIVA, is de ontheffing in Parijs een goed voorbeeld voor steden elders in de wereld. "Iedereen kijkt toch naar wat er in Parijs gebeurt", zegt hij tegen het Amerikaanse Hemmings Blog.

Oldtimer brom- en snorfietsen beperkt toegestaan in milieuzone Amsterdam

Brommers en snorfietsen die ouder zijn dan 30 jaar blijven toch welkom in Amsterdam. Althans, ze mogen vanaf 2018 alleen in het weekend in Amsterdam rijden.

Vanaf 2018 gaat de milieuzone in waarmee vervuilende voertuigen uit de stad worden geweerd. De PvdA, SP, VVD en CDA dienden gisteren gezamenlijk een voorstel in om een ontheffing te verlenen voor oldtimer brom- en snorfietsers. Verantwoordelijk wethouder Abdeluheh Choho (Duurzaamheid) raadde de motie af omdat hij problemen voorziet voor de handhaving, maar een meerderheid van de raad stemde er toch mee in. En zo kunnen oude Zundapps en Puchs op zaterdag en zondag toch nog door de stad rijden.

Vanaf 2018 mogen alleen nog scooters met een viertaktmotor die na 2008 en scooters met een tweetaktmotor die na 2011 gemaakt zijn de bebouwde kom in. Voor de handhaving worden kentekenscannende camera's ingezet.

**FEHAC Nieuwsbrief 18-7-2016****Oldtimers toestaan in milieuzones: het kan dus wel**

Belgische evenknie FEHAC meldt succes in strijd tegen milieuzones voor oldtimers.

Op 2 juni 2016 werd bekend dat Brussel vanaf 2018 een Lage Emissie Zone zal invoeren. Dat is in België de aanduiding voor een milieuzone.

De BFOV, de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen, de Belgische zusterorganisatie van FEHAC heeft over de instelling van deze Lage Emissie Zone overlegd met de Brusselse Minister voor Leefmilieu Fremault.

Onze collega's van de BFOV hebben Minister Fremault geconfronteerd met dezelfde argumenten die wij als FEHAC hier in Nederland gebruiken en konden op 12 juli vernemen dat er een uitzondering voorzien is in het voorontwerp van de wetteksten voor klassieke auto's vanaf 30 jaar.

FEHAC feliciteert de BFOV met het behaalde succes. Na Duitsland en Frankrijk is dus nu ook in België een uitzondering voor klassieke voertuigen gemaakt. Nederlandse gemeentes lijken zich met hun halsstarrige weigering om rekening te houden met klassieke voertuigen meer en meer internationaal te isoleren.

FEHAC Nieuwsbrief 25-7-2016**Hieronder een gedeelte uit FEHActiviteiten juli 2016****World Motorcycle Rally 2016 in Tsjechië**

Eind juni vond in Dvur Králové, in het rustige noorden van Tsjechië de FIVA Motorcycle Rally plaats. Deze rally is een fantastisch evenement met honderden oldtimer motorfietsen. De FIVA Rally is in Nederland nog niet bekend, maar wat de FEHAC betreft mag daar best verandering in komen.

Perfecte organisatie

De Tsjechen boden een perfect georganiseerd evenement aan, waarbij het weer gelukkig een positieve hoofdrol speelde. Oldtimerritten worden gehouden omdat vrijwel iedereen dat leuk vindt, de deelnemers natuurlijk, maar ook de toeschouwers. Er zijn op zo'n rally prachtige motorfietsen uit lang vervlogen jaren te zien. Op woensdag 22 juni kwamen de Nederlandse deelnemers aan in Dvur Králové. Er was een hotel beschikbaar en op de nabij gelegen camping waren ook goedkope huisjes. De motorfietsen konden na inschrijving in het permanent bewaakte 'Parc Fermé' geparkeerd worden.

Niets aan het toeval overgelaten

De dagelijkse ritten waren uitstekend uitgezet. De rijders waren in groepen van maximaal 10 motorfietsen ingedeeld en werden begeleid door een voorrijder en een hekkensluiter op hun eigen moderne motorfiets. Een derde begeleider kon bij pech eerste hulp kon verlenen en eventueel de technische dienst of de bezemwagen waarschuwen. Vooral de technische dienst heeft veel gestrande motorfietsen weer deskundig op weg geholpen. Verder stonden bij kruispunten vrijwilligers de weg te wijzen. Er was werkelijk niets aan het toeval overgelaten. De dagritten waren gemiddeld 150 km lang en voerden langs prachtige wegen, vol bochten en schitterende uitzichten. Met al die historische motorfietsen van het begin van de twintigste eeuw tot eind jaren zeventig leverde het een prachtig schouwspel op. Tijdens de rit werd een museum van wat we hier meccano noemen bezocht, een volledig gerestaureerde bunker uit WOII, de hoogste berg van Tsjechië en een motormuseum.



Vergadering FIVA Motorcycle Commission

Tijdens de FIVA Rally werd ook een bijeenkomst van de FIVA Motorcycle Commission gehouden. Tot voor kort was de hoofdactiviteit van deze club het organiseren van de FIVA World Motorcycle Rally.



Als het werk van de Motorcycles Commission daartoe echter beperkt blijft, is dat naar de mening van FEHAC toch wat erg mager. FEHAC vindt dat de Motorcycles Commission naar alle onderwerpen moet kijken die voor motorfietsen van belang zijn. Dat houdt niet op bij het organiseren van een World Rally, hoe mooi dat evenement op zichzelf ook is.

Daarom is Doede Bakker, voorzitter van de FEHAC Commissie Tweewielers, vorig jaar lid geworden van de Motorcycle Commission. Het

Jawa uit 1957

voorlopige resultaat van zijn inbreng is dat drie nieuwe onderwerpen op de agenda staan. De volgende werkverdeling is afgesproken:

Culturele zaken, (Jerina, SLO) het koesteren van mobiel erfgoed en de relatie met UNESCO

Evenementen, (Steers, GB) zoals de FIVA World Motorcycle Rally en de FIVA Motorcycle Week

Technische zaken, (Simek, CZ) zoals de FIVA Identity Card

Wetgeving; (Bakker, NL) samen met de FIVA-commissie voor wetgeving nauwkeurig de Europese ontwikkelingen volgen die voor historische motorfietsen belangrijk zijn en zo nodig te beïnvloeden. Al deze onderwerpen staan al op de agenda van de FIVA, maar de Motorcycle Commission volgt ze actief om te voorkomen dat de belangen van motorfietsen over het hoofd gezien worden. Daarmee kan de ambitie worden waargemaakt die FEHAC ook in Nederland nastreeft: het zorgen dat we kunnen blijven genieten van klassieke tweewielers in de oorspronkelijke staat op een legale manier tot in lengte van jaren.



Tatra en Jawa zijn twee bekende Tjechische oldtimermerken



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	Utrecht	M+B	Wim Vos	06-33889468	Nr.162

Andere Evenementen

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

27 augustus, Deurne
Peellandrit bij “De Vette Bougie” Info: www.devettebougie.nl

18 september, Drunen
Bromfiets Oldtimerbeurs Info: 06-51989247

25 september, Deurne
Oldtimer Bromfiets Beurs Info: www.devettebougie.nl

6 november, Wijchen
Zündapp onderdelen beurs Info: 024-6414787



Toer – en Evenementenkalender

<i>Wanneer</i>	<i>Wat</i>	<i>Waar</i>	<i>Wie*</i>	<i>Info bij</i>	<i>Telefoon</i>	<i>Info in</i>
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.

Oud Maar Sterk een sterk merk

Het zal je maar overkomen,
je gaat lekker een toertje rijden in Gelderland en je steekt ergens op voor een snack of iets dergelijks, prima idee.
Thuisgekomen merk je dat je iets mist.
Je Oud Maar Sterk jas.
Gelukkig is deze heel herkenbaar en
daardoor werd contact gezocht met het
bestuur van onze vereniging.
Slechts een korte e-mail actie was al
voldoende om de jas bij de rechtmatige
eigenaar terug te krijgen.
Bedankt aan de vinder.





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.



Slechts €4,-



Mooi CLUBARTIKEL

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

voor slechts € 2,--