



Jaargang 27



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Van de peningmeester	pag.4
Van de secretaris	pag.5
Oplossing OMS puzzel	pag.5
Ritverslag, Koffieklets De Kwakel	pag.6-8
Herinneringen, deel 2	pag.9
door Nico Middelkoop	pag.10-17
In memoriam	pag.18
Boutje op moeilijke plek	pag.19-20
Ritverslag, Maximaalrit, Rhenoy	pag.21-23
Diefstal van Honda SS50.....	pag.24
Uit de oude doos, Empo Special Sport	pag.25
Ritverslag, Bromfietsrit Wilp	pag.26-28
Dropping bij Ermelo	pag.29-31
Uit de krant, Scheurende motorrijders	pag.32
Ritverslag, Snertrit Utrecht	pag.33-36
Herinneren	pag.37
Motor Piet, Omgebouwde toermotoren .	pag.38-39
nieuws, snorfiets op rijbaan?	pag.40-41
Toer agenda e.a. evenementen	pag.42-43
Snuffelhoek	pag.43
Clubartikelen	pag.44

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.164 feb-mrt	31 januari 2017
Bulletin Nr.165 apr-mei-jun	21 maart 2017
Bulletin Nr.166 jul-aug	1 juni 2017
Bulletin Nr.167 sep-okt-nov	3 augustus 2017
Bulletin Nr.168 dec-jan	2 november 2017

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 2017 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

Het voorjaar komt er aan.

Het regent en waait ook door de bomen, maar de Sint moet als ik dit stukje schrijf nog komen. Ik ben eens de werkplaats ingelopen om te kijken wat ik ging doen en liep gelijk waar naar buiten. Wat kan een mens in een korte tijd een troep maken. Ik zit nu te hikken tegen het opruimen, want klusjes zijn er genoeg. Ik hoop dat velen van jullie niet zo een moeilijke start hebben van het winterseizoen. De verwarming in mijn hok werkt gelukkig nog wel. Dus het moet mogelijk zijn om volgend jaar weer fris en fruitig aan de ritten te beginnen.

Als ik terugkijk op dit jaar is het bedroevend. Bijna alle ritten heb ik gemist, of door ziekte (vroeger zei men "een lichte ongesteldheid") of door pech aan de motor. Toch heb ik nog een goed gevoel van de lange rit met de vakantie. Het kan dus nog wel.

Wat erg positief is, is de saamhorigheid in de vereniging. Men bekommert zich wel om zijn medelid. Je moet het natuurlijk wel weten en dat is vaak niet het geval. Dus als er wat is, laat het even weten. Gedeelde smart is halve smart.

Maar het voorjaar komt onherroepelijk. Zijn wij dan klaar? Hebben wij vragen die nog niet beantwoord zijn b.v. over ontstekingen of wielen of iets dergelijks. Stel de vraag en de vereniging kijkt of wij de kennis kunnen verkrijgen en weer via een avond aan jullie overdragen.

De avond van de heer Poot was ook een groot succes. Dus laat je vragen los.

Tot slot wil ik iedereen een mooie tijd wensen. Als belangrijkste succes in de persoonlijke sfeer en daarna natuurlijk succes bij het klaar maken van de tweewieler voor het komende seizoen. Een seizoen waarop ik mij verheug.

Ronald Kalwij



Bestuursbrommers te Breda



van de Penningmeester

*Bedenk het wel
Het jaar gaat snel
De zaak is deze
Dat er binnenkort weer contributie moet wezen.*

*Zeven en twintig euro plus 50 cent
Daar bent u nu toch wel aan gewend
Wacht op de acceptgiro of maak uw plan
En betaal snel voor 10 jan. (uari)
Dan is het slechts 25 euro
Dat maakt van u toch geen hobo?*

*Is er ook een gezinslid
Voor af en toe een rit
Doe er dan nog 6 euro bij
Dat maakt de penningmeester extra blij.*

*Heeft u een incassomachtiging afgegeven
Dan wordt uw contributie automatisch afgeschreven
Ook dan is er korting
Op de te betalen pingping.*

*Iedereen is vrijwillig lid
En de club verzorgt ook in 2017 weer voor een ieder een mooie rit
Dus wordt geen wanbetaler
Want dat maakt de kas alleen maar schraler.*

Voor 2017 gelden, net als voor 2016, de onderstaande contributiebedragen:

Gewoon lid is € 27,50 per jaar Gezinslid is € 6,00 per jaar

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

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

Het Oud Maar Sterk bankrekeningnummer is: NL63 INGB 0004 4048 20

A.u.b. het contributiejaar en lidnummer vermelden. Het lidnummer staat op het adreslabel van het Bulletin.

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



van de Secretaris

alvast voor uw agenda

UITNODIGING

ALV 2017

OMS

U wordt van harte uitgenodigd
aanwezig te zijn op
de Algemene Ledenvergadering
van Oud Maar Sterk

Zaterdag, 18 maart 2017
Zaal geopend vanaf 19:30 uur
Aanvang ALV 20:00 uur

Voor OMS-leden en OMS-gezinsleden

Zalencentrum 't Klooster
Klooster 1, 4132 BM Vianen

van de Redactie

De oplossing van de puzzel in Bulletin 162 is:

Starflite

onder de goede inzendingen is geloot en een prijsje is onderweg.

Alle inzenders bedankt voor de deelname.



Koffieklots De Kwakel

ritverslag 14 augustus 2016

Een rit die al jaren wordt georganiseerd door Kees Hölscher. Zijn echte naam is Klompen Kees. Je mag nu raden waarom Kees zo genoemd wordt. Ik kan het niet zeggen daar ik het echt niet weet. Kees doet het niet alleen, hij heeft geweldige medestanders.

De rit wordt altijd georganiseerd in augustus en dus ok dit jaar weer. Op zondag de 14de was het zover. Goed weer was voorspeld en dat betekent meestal een goed opkomst. Ik ben benieuwd.

Een fijne rit begint met een goede voorbereiding. De bromfiets is in goede staat maar toch even een korte check. Op zaterdagavond alles klaar gezet en dan is het vertrek op zondag een eitje.

Inschrijven is vanaf 10.00 uur. Er heen rijden – op de bromfiets – kost me een half uur. Dat betekent om half 10 weggrijden. Onderweg werd de weg versperd door een grote kudde schapen. Even wachten en na 5 minuten was de weg weer vrij. Niet schoon, het was een keutelparade geworden.

Even over 10:00 uur kon ik Klompen Kees begroeten. Even kijken waar ik moet inschrijven. Niemand te zien, dan maar niet.

Wel stond een gratis kop koffie met koek al te wachten. Heerlijk. Al jaren een aardige geste van de café-eigenaar. Bedankt.

Tegen 11 uur kon ik toch ongeveer 50 deelnemers tellen. Een prachtig koppel. Wat wil je ook, de ritten van Klompen Kees staan goed bekend en ook nog eens een prima toerweer. De ingrediënten voor een goede opkomst.



Om 11:00 uur werd door Harry, de voorrijder, gemeld dat we gingen vertrekken. Al jaren doet hij dat met zijn fluitje. Nu niet raar zitten lachen. Gewoon een los ex-politiefluitje. Een lange stoet op weg naar het strand in Noordwijk. Harry op zijn Solex voorop.



Met een gezapig tempo op weg en rijdende door Vrouwentroost. Mooie naam toch. Door Aalsmeer richting Burgerveen. Wist je dat in Aalsmeer de grootste bloemenveiling ter wereld gevestigd is. Langs de Ringvaart naar Nieuw-Vennep. Altijd weer een leuk gezicht om al die boten te zien varen. Zit kennelijk toch heel wat (zwart) geld in Nederland.



Onderweg nog even een stop. Daar werden Ronald en ik aangesproken door een oudere man. De man vroeg of wij belangstelling hadden voor Honda spullen. Ik niet maar wees naar Ronald, hij mogelijk wel. De man vertelde dat zijn 2 zoons allebei een Honda bromfiets hadden. De jongens woonden inmiddels op zichzelf maar hadden wel wat Honda-onderdelen thuis achtergelaten. Het lag hem in de weg maar zijn zoons hadden kennelijk weinig zin om de onderdelen op te halen.

De man vroeg het telefoonnummer van Ronald en zou hem bellen indien de zoons geen zin meer hadden in de onderdelen.

Ik ben benieuwd hoe het allemaal afloopt. Zoiets kan je overkomen bij een toerit. We hebben het eerder meegemaakt dat iemand een deelnemer aansprak voor een oude bromfiets en dat resulteerde wel in de aankoop van een leuke Kreidler bromfiets.



Zonder problemen bereikten we rond 1 uur de boulevard in Noordwijk. Wat een drukte daar. Klompen Kees meldde dat we weer om half 3 zouden vertrekken. Iedereen was vrij om waar dan ook te gaan lunchen. Bij de viskar, patattent of in een deftige lunchroom? Kies maar uit. Hans en mijn persoon kozen voor een visje. Hans een broodje paling en ik een bak kibbeling. Smaakte goed maar het was geen kabeljauw. Volgens mij was het pollak.





Eerst even het strand opgelopen en daarna een wandeling door de drukke winkelstraat van Noordwijk. In een lunchroom troffen we een eenzame Otto. Met een vrolijk gezicht zat hij te genieten van zijn drankje. Otto eenzaam? Echt niet. We gaan er bij zitten en dan vliegt de tijd. Rond 14:15 uur maar weer op weg naar de bromfietsen.



In Weteringbrug begaf de achterband van een Honda bromfiets het. Lek. Wat nu? De politie bracht uitkomst. Een vriendelijke politieman heeft de bromfiets met berijder netjes afgeleverd in De Kwakel. En zonder een bekeuring.

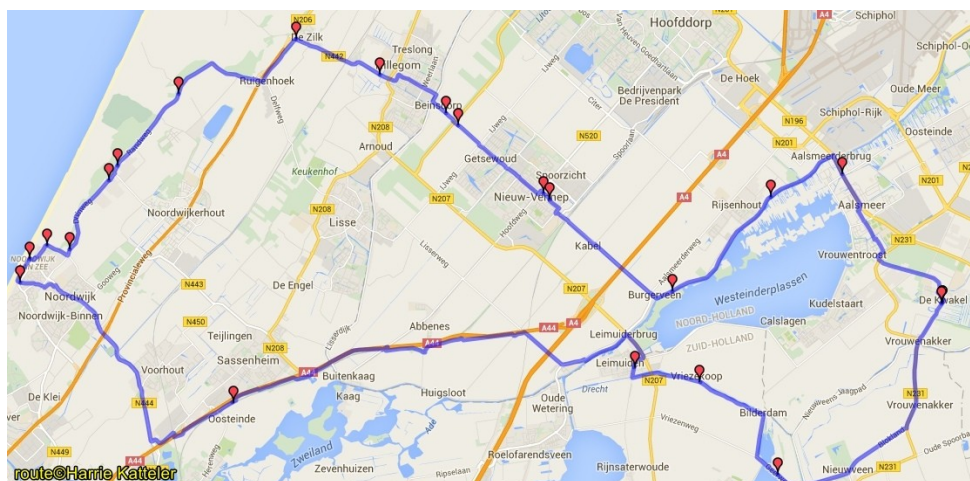
Hier was het echt: "de politie is je beste vriend".

Zonder verdere problemen konden we de helm rond 16:30 uur weer afzetten. We hebben een mooie rit gereden. Langs het water, over stille wegen, door bosachtig gebied, over duinweggetjes, wat een variatie.

Na een half uur napraten is het tijd om naar huis te

gaan. Klompen Kees en Harry, bedankt voor de rit. Jullie hebben het perfect gedaan.

Kees Wolswijk





Herinneringen

Deel 2

Zoals vorige keer al is aangegeven ben ik lid geworden in 1990. Vanaf die tijd put ik dus uit mijn geheugen.

1990

Was het jaar dat OMS voor de 1^e keer naar Brands Hatch ging. OMS ging toen met 11 man met de boot van Vlissingen naar Sheerness en vandaar rijdend op hun vehikels naar een camping vlakbij het circuit. De verhalen die zij mee terug brachten hebben mij over gehaald om dat het volgende jaar ook mee te gaan maken. Ook organiseerde OMS voor de 1^e keer het Nationaal Veteraan Treffen in Woerden.



Ik herinner mij dat het weer toen niet zo best was. Om deel te nemen kostte de inschrijving toen 2 gulden en vijftig cent. Wij stonden met een groepje deelnemers op een klein hoekje van het veld, als je het terrein opkomt, links van de ingang.



Zoals u hebt kunnen lezen in de vorige editie was ondergetekende deelnemer aan dat knalfeest.



Ik ben niet zo goed in namen, maar Guus Groenendijk met een grote nep puist op zijn gezicht geplakt en met zijn Willempies helm en zijn Dorus (Tom Manders) regenjas, met op de bagagedrager een beschimmeld brood, blijft mij altijd bij.

Ook hadden wij in dat jaar de snertrit, de start was in Zoetermeer waar ik met de DKW op de aanhanger naar toe ben gereden.

In die tijd reed ik een dikke Mercedes van de baas met aan boord een auto telefoon.

In die tijd een pure luxe, maar bar noodzakelijk voor mijn werk.

Mijn vrouw Ria, die als het effe kon mee achterop ging, zag het toch niet zitten, het regende pijpenstelen.

Zij bleef dus lekker achter in Zoetermeer, wat boodschapjes doen en om de tijd te verdrijven een beetje (nou ja, beetje veel) met vrienden en familie kletsen via die auto telefoon.

Mijn baas heeft mij nooit over de kosten daarvan aangesproken, maar als de autotelefoon ter sprake kwam dan zei hij met een bedenkelijk gezicht "Jaajaa!" Ik praatte er dan wijselijk maar niet verder over.

Die snertrit 1990 was afzien, vreselijk, wat een weer.

In de buurt van Wassenaar zijn we gestopt voor de lunch, maar toe wij verder reden kon ik met geen mogelijkheid die natte handschoenen meer aankrijgen. Dan krijg je toch behoorlijk kouwe jatten.

Sindsdien heb ik altijd een reservepaar handschoenen in de koffer.

De DKW reed nog steeds op zijn tandvlees en ik was blij dat het ding op zijn accu de hele rit kon voltooien, maar heb het wel helemaal zonder verlichting gedaan, immers het anker was nog steeds kapot en de regelaar zorgde niet voor oplading dus het vonkendoosje kon zo maar leeg zijn.



Gelukkig zat de spoel met 2 bouten goed op zijn plaats waardoor de boel tamelijk gecentreerd bleef want anders was ook de ontsteking gaan fladderen. Gelukkig heb ik dat allemaal niet geweten, anders was ik er echt mee thuis gebleven.

1991

Dit jaar stonden er 7 ritten op het programma. Fred Rust was destijds de toer coördinator en organiseerde zelfs collectief vervoer om vanuit de randstad, gezamenlijk tegen een kleine vergoeding van de kosten, naar verder weg (Vianen), georganiseerde ritten te kunnen gaan. Er werd in dat jaar ook een enquête gehouden onder de leden, waarbij een klacht naar voren kwam dat er onevenredig veel aandacht aan de motoren werd besteed.



De verhoudingen op de ritten bedroegen Bromfietsen – Motoren 50 – 50.

Die verhouding gold ook voor de in dat jaar gehouden Betuwerit vanuit Vianen, georganiseerd door o.a. Dick Pruiksma vanaf de garage Zato in Vianen, deze trok bijna 100 deelnemers (allen leden).

Dat was een geweldig feest met een BBQ aan het einde van de rit en een cd'tje met foto's van OMS als geschenk.

Het NVT dat in 1990 werd gestart als een try-out ging dit jaar voor het eerst voor het echie.

Om er bekendheid aan te geven was er een promotieteam op onze stand op vehikel.

OMS was er toen al van overtuigd dat dit het grootste openluchtevenement op dit gebied in Nederland zou worden, althans dat werd alom verkondigd.

Er waren toen ca. 350 deelnemers.

De basis is toen gelegd, met dank aan al die enthousiaste medewerkers maar vooral aan Aad v/d Burg die het geheel leidde.



En Dick Pruiksma die het technische gedeelte voor zijn rekening nam en Fred Rust die de hele dag, op zijn eigen bijzondere wijze, aan elkaar kletste. De dag begon om 10.00 uur en bestond uit;

- * Een show rit die rond het exercitieveld werd gereden waarvan de laatste ronde door de binnenstad van Woerden ging.
- * Een hindernisbaan
- * Een oriëntatierit en
- * De Solex racedemonstraties, verzorgd door Leo en Leonard Heemskerk.

Ons bereikte het bericht dat Leo Heemskerk helaas in september na een ziekbed van ca. 1 jaar is overleden, Leo was een prominent lid en wij zullen hem gaan missen.

Brands Hatch 1991 en 1992

Deze jaren was ik ook een van de deelnemers aan dit bijzondere evenement. De DKW had inmiddels een nieuw motorblok en reed voortreffelijk.

De heenreis verliep voorspoedig, maar aan de overkant aangekomen begon het wat te regenen.

Inmiddels viel de schemering en we moeten links rijden.

Al met al viel het wel mee, maar voor Gert Neuteboom was het iets lastiger omdat hij met 1 oog wat problemen had.

Aan de manier waarop hij zijn helm droeg kon je al opmaken dat hij het allemaal niet zo best zag.

Toch zijn wij heelhuids, maar zeiknat, op de camping aangekomen.

Dat was even tobben met het opzetten van het tentje maar ook dat was snel vergeten toen wij hadden gegeten en een glaasje whisky uit de meegebrachte fles hadden genuttigd.

Die fles is overigens die avond wel leeg gegaan met dank aan de medewerking van Fred Rust.

Gert Neuteboom had het iets moeilijker.

Rietje, zijn liefhebbende echtgenote had zich over zijn natte goed ontfermd en had Gert nagenoeg in zijn blote kont in hun tentje achter gelaten.

Wij, maar ook Onze Lieve Heer hoorden hem brommen.



Rietje stopte de hele boel inclusief zijn motorlaarzen in de wasdroger van de camping.

Dat veroorzaakte grote hilariteit, behalve van de campingeigenaresse die op het gebonk van de laarzen afkwam.

Voorafgegaan door Anton v/d Wilt reden we de volgende dag op eigen houtje een ritje door Kent, waarbij we op een landweggetje terecht kwamen, wat eindigde in een helling opwaarts gaande droge wadi.

De motoren konden daar redelijk goed mee overweg, maar met een Heinkel scooter was dat een stuk moeilijker, die kwam dan ook, zij het met een hele lage snelheid, ten val, waardoor hij kabel schade opliep.

Met vereende hulp kreeg hij de boel toch weer zodanig in orde dat hij ermee kon rijden, maar zijn humeur was grondig verpest.

Ook Eric Albers kreeg pech met zijn zijspan, lekke band, maar dat werd snel verholpen.



De volgende dag het circuit op.

Wat een happening, officieel heette het "Festival of Thousand bikes".

Naar mijn gevoel waren dat er veel meer.



Voor al de bijzondere Engelse motor merken waren present, vraag niet naar de merknamen, ze waren er allemaal in leeftijden variërend van 90 tot 25 jaar, en dat waren ook de leeftijden van de respectievelijke berijders.

Ik heb tandeloze opa's maar ook oma's op die ouwe dingen als ware coureurs bezig gezien.

Schitterend wat een festijn, je kwam ogen te kort.

De volle glazen Murphys (zonder schuimkraag) vloeiden rijkelijk en de Fish and Chips viel ook niet te versmaden.

Om op het circuit te mogen rijden werden wij ingedeeld in leeftijdscategorieën en in cilinderinhoud.

Voordat we de baan op konden werden alle machines door zgn. scruteniërs even door de dirkie dons gehaald, alles wat met eventuele onveiligheid te maken had werd gecontroleerd.

Zitten alle spaken vast, zijn die ook allemaal aanwezig, zit de standaard zodanig dat die er tijdens het rijden niet spontaan eruit gaat steken, kunnen er geen losgaande onderdelen een eigen leven gaan leiden, enz.

Als dat allemaal in orde was kregen we vlak voordat we de baan opgingen een stickertje waaruit bleek dat de machine door de controle was en kon de lol beginnen.



Toen mijn klasse aan de beurt was begon ik aan de rit over het circuit.

Toch wel een beetje zenuwachtig gemaakt door de verhalen van Fred Rust die het echt spannend kon brengen, viel het eigenlijk wel mee.

Natuurlijk is het een bijzondere aangelegenheid om met je motortje dat is ontworpen voor woon-werkverkeer op zo'n circuit te kunnen rond scheuren,



maar ik heb er ten volle van genoten en heb het gas waar dat naar mijn gevoel mogelijk was zover mogelijk opengedraaid.

Tijdens de rit van de lichtere klasse reed er een deelnemer met een fiets met hulpmotor en daaraan gekoppeld een zijspan over het circuit.

Zeker tegen de helling op had dat dingetje er echt moeite mee, maar de achter hem begeleidende motorrijder van de circuit assistentie liet hem toch de rit afmaken, tot grote hilariteit van de toeschouwers, maar ook van hemzelf.

Een paar anekdotes van onze belevenissen;
Wij hebben o.a. Heafer Castle in Kent bezocht, met de hele groep er naar toe.

Na de brommers en motoren buiten op het asfalt te hebben geparkeerd zakte de Berini van Fred Rust door het zachte asfalt, viel om en beschadigde daardoor zijn cockpitruitje.

Niet alleen het ruitje was nu stuk, maar ook de dag van Fred was echt naar de kl...ten.

Het algemene humeur steeg weer toen Klompen Kees met zijn klompen aan het trappenhuis met zijn mooie eikenhouten trappen opklompte.

Wat een kabaal maakte dat, gelukkig was het hout van zijn klompen zachter dan dat van de traptreden.

's Avonds in de pub kwam e.e.a. nog ter sprake en toen demonstreerde Kees ook nog even dat die klomp vol met bier getapt kon worden en vervolgens door hem kon worden leeg gedronken.





De avond kon niet meer stuk.

Anton v/d Wilt was deelnemer met een BSA.

Daarvan moest om een of ander reden, (welke staat mij niet meer voor de geest) het balhoofd uit elkaar.

Los ging prima, maar om de boel weer tegen de veerdruk in te monteren moesten we wel inventief worden.

Met behulp van een paar sjorbanden is het toch gelukt en kon hij de volgende dag ook het circuit op.

Als deelnemende buitenlandse groep hadden wij toch wel veel bekijks.

Op zeker moment ontdekt Dick Pruiksma een op zijn Eysink aangebrachte trofee.

Bij navraag bleek dat hij in de prijzen was gevallen m.b.t. de best en mooist gerestaureerde motor in zijn klasse, dat was voor hem wel een mooie opsteker.

Ook Eric Albers viel, als ik mij goed herinner, in de prijzen met zijn BMW met Steib Zijspan.



Tanken deden wij met de hele groep tegelijk bij een klein pompstationnetje langs de weg.

Wij hadden daarbij veel bekijks, ook van de politie maar dat was gelukkig alleen positief.



De terugreis was al net zoals de heenreis.

De boot oprijden, de motoren vastsjorren zodat de boel met ruw weer niet om kan vallen en dan je eigen gang gaan, wij hadden geen hutten geregeld, slapen kon je ook in een stoel.

Een van de terugreizen waarbij wij heerlijk aan dek lagen te zonnen had een bijzonder aspect.

Halverwege de reis werden wij geënterd door een helikopter die op het achterdek een persoon liet zakken.

De reden werd ons natuurlijk niet medegedeeld, maar het was een bijzondere actie waar we met zijn allen naar hebben zitten (staan) kijken.

Bovenstaand zijn voornamelijk herinneringen van ca. 25 jaar geleden, het meeste daarvan zit in mijn geheugen gegrift, sommige zaken hebben een kern van waarheid maar de details ontbreken.

Als jullie mij dat niet kwalijk nemen, vervolg ik deze serie herinneringen in de volgende nummers van het bulletin, met alles wat er zoal bij mij boven komt drijven.

Nico Middelkoop



HET EXERCITIEVELD.
IN HET MIDDEN STAAN DE KRAMEN EN DE HINDERNISBAAN, RONDOM
DE VOERTUIGEN. NIET ZICHTBAAR OP DEZE FOTO ZIJN LINKS DE
MUZIKTENT EN DE VOERTUIGEN WELKE AAN DE ANDER ZIJDE LANGS
HET GEHELE VELD STAAN OPGESTELD.

NVT 1991



In Memoriam

Solexen begeleiden Leo Heemskerk in laatste rit



Solexen gaan vooraf aan de rouwstoet richting het crematorium. Foto: Walter Planije

Via het Witte Weekblad namen wij kennis van het verlies van ons lid
Leo Heemskerk.

In september overleed hij na een ziekbed van ca. 1 jaar.
Hij mocht slechts 72 jaar worden.
Leo was lid vanaf het ontstaan van Oud Maar Sterk.

Wij wensen zijn familie alle sterkte met dit verlies.



Boutje moeilijk

Voordeel van ons mannen is dat we meestal gezegend zijn met flinke handen. Zeker als je bij de bank uit een ton geld een hand geld mag pakken. Helemaal onzin natuurlijk. Banken zijn alleen maar goed om je geld afhandig te maken. Zorg er dus voor dat je ze niet nodig hebt. Dit was dus een echte nachtmerrie.

Dan maar naar het nadeel van grote handen. Wat denk je bij het sleutelen? Sommige boutjes zitten op onmogelijke plaatsen. Bij het assembleren van een nieuwe bromfiets of motorfiets gebeurt alles in een logische volgorde. Daar zorgt de fabriek wel voor.

Bij het restaureren probeer je dat natuurlijk ook. Helaas lukt dat niet altijd of je hebt een onderdeel verkeerd gemonteerd. Ook bij reparatie is het niet altijd mogelijk om het te vervangen onderdeel makkelijk te demonteren. Na demonteren komt het volgende probleem. Hoe krijg je het weer gemonteerd?



Ik geef maar een voorbeeld. Bij mijn Berini F55 Sport zit een beugel aan het frame gemonteerd. Aan die beugel zet je de motorschermen vast. Nu blijkt dat je de beugel verkeerd hebt gemonteerd. Dat is even balen.



Los halen en nu goed monteren.

Wel lastig daar de boutjes precies achter het achterspatbord zitten en dat spatbord is niet makkelijk te demonteren. Met een kniksleutel kan je net bij de boutjes komen en met wat geduld lukt het om de 2 moeren los te draaien van de boutjes.

Hoe krijg je nu de boutjes weer door de gaatjes? Je handen zijn te groot, met een punttang gaat het niet en de handen van je vrouw zijn even niet beschikbaar of ook simpelweg te groot.



Niet getreurd, de oplossing is simpel. Neem een stukje garen, dat dunne waarmee je een knoop aan je overhemd zet, en steek dat door het gaatje waar het boutje door heen moet. Maak aan de goede kant het boutje vast aan het draad. Wel vast maken aan het einde van het schroefdraad en niet met allerlei grote knopen. Trek nu voorzichtig het draadje terug en daar is je boutje. Maak het draadje los en draai het moertje op het boutje. Klaar is Kees. In mijn geval niet alleen figuurlijk gesproken maar ook letterlijk.

Kees Wolswijk



Maximaalrit in Rhenoy

ritverslag 28 augustus 2016

"Wegens enorm succes geprolongeed", zo is de aanhef bij de aankondiging in het clubblad, dat Nico Middelkoop de Maximaalrit weer organiseert. Veelbelovend dus. Daar willen we bij zijn uiteraard.

's Morgens vroeg uit de veren, eerst lekker even douchen en ontbijt gebruiken. Nog even de motor in de bus zetten, maar die werd ook even lekker gedoucht. Wat een onweer en een regen, gelukkig maar van korte duur. Til's brommer stond al in de bus.

Even over negenen vertrokken we dan toch richting Rhenoy in de Betuwe, de zon lachte ons toe.

Nog gauw even een kruik met benzine gevuld voor de tweewielers. In de Dorpsstraat aangekomen de motor en de brommer uitgeladen, en beide tweewielers getankt.



Het was al aardig druk, veel deelnemers waren er al, Nico en Ria plus helpers druk bezig om in te schrijven en ons te voorzien van koffie. Veel bekende gezichten gezien, een praatje gemaakt, en ook nieuwe mensen ontmoet.



Om 11:00 was ieder gereed voor de gemengde brommer-motortocht, en daar gingen we dan.

Over de alhier wereldberoemde oh zo prachtige Diefdijk naar Leerdam, waar we veel streng kijkende totaal zwart geklede mensen zagen lopen. Nee geen begrafenis, maar de verkondiging van de Blijde Boodschap. Of zou deze als gesel gebruikt zijn?



We weten het niet, want we reden door. Door Arkel aan het water, naar Gorinchem alwaar de lunch werd gebruikt in het centrum bij het kerkplein.



Hier inderdaad prima geluncht en gezellig met bekenden en minder bekenden bij gekletst over van alles en niks.

Na de lunch meteen een eerste pechgeval dat ter plaatse werd opgelost, een defecte koppelingskabel. De rit verliep langs de Waaldijk richting Haaften, Waardenburg naar Meteren en Est voor een rookpauze. Wat een leuk dorpje, gehucht is dit. Alleen is er niets te beleven, niemand te zien en geen kroeg te bekennen.

We hadden helaas halverwege bij de Ytongfabriek een extra ingelaste stop vanwege een lekke band. Dit was helaas niet ter plaatse te herstellen. De op afroep beschikbare bezemwagen, bemand door de schoonzoon van Nico, bracht de uitkomst en bracht de brommer gelijk naar de camping waar de pechvogel met hun kampeerauto stond.



Na Est weer op pad via Wadenhoijen, Geldermalsen naar Buren en in de omgeving van Asch weer even de benen strekken. Wat is hier veel bos te zien. Hoewel wij hier niet heel erg ver vandaan wonen, viel mij dit nu pas op. Het is een prettige afwisseling vanwege de schaduw en het getemperde licht. De stop alhier was m.n. door weer een pechgeval. Dit keer een moeilijk te verhelpen verstopte carburateur. Op een goed moment kwam hulp, en grote witte VW met licht op het dak en gekleurde strepen. Hij stopte wel, maar reed door, verdikkie nog aan toe! De pechvogel dus wachten, en wij ook.



Deze pechvogel ging verder bij een andere deelnemer achterop en wederom kwam de bezemwagen in actie die de brommer al eerder op het vertrekadres afleverde dan dat de groep daar weer aankwam.

We vragen ons af of dit voertuig voor vertrek voldoende geschikt was om te rijden. Waardoor ontstaan carburateur- / sproeierproblemen? Meestal door vuil in de tank. Dat is iets wat bij onze oude voertuigen kan voorkomen.

Vervolgens onder Culemborg door naar Beesd en daar nog een lekker ijsje gegeten. Tenslotte de laatste kilometers naar het vertrekadres, en nog heerlijk nagepraat, ideeën uitgewisseld etc.

Enkele getallen hieronder:

Aantal deelnemers: Plm 35 heren en plm 5 dames,

Aantal voertuigen: Plm 6 motorfietsen van 50 tot 550 cc, van 1934 tot plm 1969; en plm 35 bromfietsen van 40

tot 50 cc, en van plm 1960 tot plm 1969.

Merken voertuigen van A tot Z: Ariel, Zündapp, en nog veel meer wat daar tussen zit, bijv. Batavus, DKW, Eysink, Honda, Jamathi, Kreidler, Puch, Sparta... + welke ik vergeten ben. Het was een mooi gezicht.

Ritlengte: tegen 100 km.

Landschap: De Betuwe, tussen Waal en Lek, meest vlak, uitgestrekt, met enige industrie op de provinciegrens met Zuid-Holland. Veel agrarische activiteit en vooral natuur.

Pechgevallen: Bromfietsen, 3x grotere pech als beschreven, en enkele kleine zoals verstopte sproeier; Motoren: geen.

Korte evaluatie:

Prachtige rit, mooie lengte, goed weer, goed georganiseerd, motoren en bromfietsen kunnen hier goed samen rijden, mits de bromfietsen wel vlot mee kunnen. Plm 3 brommers waren m.i. iets te traag voor een dergelijke rit.

Organisatie: Zeer goed, het gele informatieblad bleek heel nuttig te zijn.



Weersomstandigheden: Zonnig,
weinig bewolking, hogere
temperatuur.

Mogelijke verbeterpunten: Controle
voertuigen vooraf door eigenaren (mn
carburateur); rijden volgens het
follow-up systeem.

Nico, Ria en je Team: Hartelijk dank
voor deze fraaie Maximaalrit, hopelijk
weer het volgende jaar!

Deelnemers: Ook jullie hartelijk dank
voor je bijdrage aan de gezelligheid,
want we doen het samen.

W.g. en groet,
Michael en Til van Asten



=== Diefstal van Honda ===

Hierbij meld ik de diefstal uit onze bestelbus te Nieuwegein van mijn Honda
SS50 bromfiets. De brommer is enkele jaren geleden gerestaureerd, en ziet er
heel fraai uit. Kenteken DS-854-V, framenummer SS50Z258060.

Kleur: gepoedercoat zwart frame, tank rood gespoten.

Enkele bijzondere kenmerken: Stuur bout rechtsvoor; voorspatbord Britse
uitvoering met 4 gaatjes tbv bevestiging kentekenplaat.

Niet uitgesloten moet worden, dat de brommer in onderdelen wordt
aangeboden.

De vinder kan rekenen op een passende beloning.



Michael van Asten, Nieuwegein. Tel 030-6034853 / 06-36055156

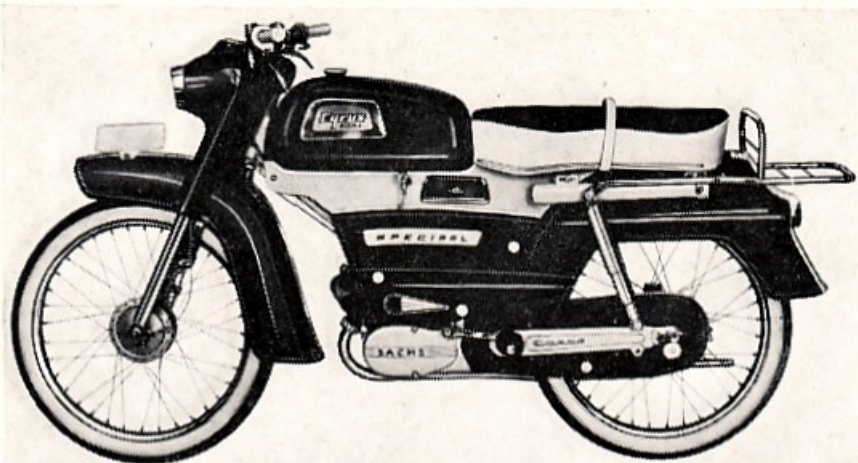
Vit de oude doos

EMPO

Nederland

Speciaal Sport

f 924,—



De bromfietsen van dit merk worden gefabriceerd door Cyrus in Venlo en zijn in grote lijnen gelijk aan de Cyrus-modellen.

MOTOR:

Sachs 50 membraan - tweetakt - Cilinderinhoud 47 cc - Boring 38 mm - slag 42 mm - Twee versnellingen met handschakeling - Achterwielaandrijving door middel van een ketting - Primaire transmissie met tandwielen - Mengverhouding brandstof 1 : 25 - Staande start.

RIJWIELGEDEELTE:

Geperst frame - Tankinhoud 12 liter - Telescopische voorvering met hydraulische demping - Scharnierende achtervork met hydraulische demping - Volnaaf trommelremmen in voor- en achterwiel - Gesloten kettingkast - Buddyseat - Kofferrek - Gewicht 65 kg - Leverbaar met beenschilden.

ANDERE EMPO MODELLEN:

Speciaal Sport Luxe - Zelfde model als spec. sport - Verchroomd voorspatbord - Met 2 of 3 versnellingen - Inclusief kofferrek en gesloten kettingkast - Prijs f 934.—

Toerist super - Saxonette motor met automatische koppeling - Staande start - Voor- en achtervering - Prijs f 699.—

Populair - Met Saxonette-motor (automatische koppeling) - Telescopische voorvering - Vaste achtervork - Prijs f 524.—

Toerist standaard - Saxonette motor met automatische koppeling - Staande start - Telescopische voorvering - Vaste achtervork. f 625.—

VERKOOP: Empo Rijwielfabriek N.V., Vorden.



Bromfietsrit in Wilp

ritverslag 4 september 2016

Op naar "De Kribbe", ben je daar in Gelderland of Overijssel?



Wanneer je de kaart bekijkt kruis je aldoor die grens, ik denk dat de IJssel zo stroomde toen de provincies werden ingedeeld.

Onderweg naar Wilp kreeg ik twee maal een flinke hoosbui te doorstaan, maar met de Puch in de auto deerd dat niet. Volgens buienradar zou het bij vertrek droog zijn en dat klopte ook.

Bij aankomst zag ik al enkele bekende bromfietsen staan en binnen werd je welkom geheten door Wim Oosterbroek en hij vertelde zo

ongeveer wat je onderweg te zien zou krijgen.

Voor we vertrokken eerst nog even boven in het museum een kijkje genomen bij oude landbouwwerktuigen.



Buiten viel een buitje, precies in mijn helm die ik aan het stuur had opgehangen, niet meer doen! Na de start zaten we al snel op of langs de IJsseldijk met aan de overkant Deventer. De eerste stop met uitleg van Wim, was bij een oud gebouwtje wat onderdeel was van een raketlanceerinrichting in de tweede wereldoorlog, met muren van een halve meter dikte. Vanaf hier werden V1 raketten gelanceerd.

Nog geen kilometer verder gingen we de dijk af naar de rivier, het had al aardig geregend en je probeert plassen te ontwijken maar dat bleek



onmogelijk, net als de smurrie!
We kwamen hier op een plek waar de
stroming van de IJssel onderbroken



k

on worden en wel zodanig dat een
groot deel van het achterland onder
water kwam te staan.
Dit maakte deel uit van de IJssellinie.
Op You-Tube staat een filmpje van 20
minuten met informatie over dit
stukje Koude Oorlog, uit 2-vandaag:
<https://www.youtube.com/watch?v=-1Uj2Y3dIMc>



een mooi uitzicht tijdens het schuilen

Weer op weg langs de dijk tot we
overvallen werden door een knappe
plensbui, ter hoogte van Vochten
(toepasselijke naam). We probeerden
wat te schuilen, het ging zo hard dat
het nooit lang kon duren.

Verder richting Hattem. Tussen
Wapenveld en Hattem werd mijn neus
geprikkeld door de geur van een oude
kruidenierswinkel. En ja hoor, op een
groot bedrijfsgebouw aan de andere
kant van het kanaal waar we langs
reden, las je 'Euroma', bijna iedereen
heeft het wel in de keuken.



Door Hattem heen bereikten we onze
lunchplaats, 'De Leemcule'.

Na een hapje, peukje en drankje,
konden we er weer tegen en reden
langs o.a. Hoorn en Heerde naar
Teuge, het vliegveld.

Wat een heerlijk rustige Internationale
luchthaven, als je gewend bent aan
het dagelijks gegons van Schiphol.



Een aardige plek om even te stoppen en de benen te strekken.



We reden eerst bijna het hele vliegveld om en zagen een Amerikaanse straaljager, de F-86 Sabre, waarmee gevlogen werd tijdens de Koreaanse oorlog.



Even verder troffen we een groter toestel aan, de Russische Ilyushin18, deze heeft tientallen jaren dienst gedaan in Oost-Duitsland, als regeringstoestel van Erich Honecker. Na de val van de muur werd het toestel omgebouwd tot restaurant en je kunt er nu in overnachten. Iets verderop gingen we de vertrek-aankomsthal in en hadden we zicht op



een vliegtuigje dat een reclamesleep losliet, waarna het landde.

Vandaar weer verder met de rit, nog een stukje langs de IJsseldijk waar Wim stopte om een gebied aan te wijzen waar een waterinstroomplek was om het achterland ontoegankelijk te maken voor een eventuele Russische legermacht!



Verder met de rit, Wim laste spontaan een bezoek in aan zijn huis, waar hij in zijn garage vertelde over zijn beroep als meubelmaker. Op de zolder werden nog twee mooie Italianen geshowed. Gepke zwaaide ons uit en na enkele kilometers kwamen we bij het startpunt uit. Een eerder voorstel om nog een extra lusje te rijden ging niet door, dat was maar goed ook, want de regen kwam weer erg gemakkelijk naar beneden.

Het was een prachtige rit, gelardeerd met oorlog en koude-oorlog. Wim, bedankt.

Jan van der Poel



Dropping bij Ermelo

Door je hobby doe je ook veel contacten op. Niet alleen tijdens de ritten en andere oldtimerfestivals maar ook in het dagelijkse leven. Al weer een poosje geleden besloten Hans en ik een tochtje te maken door het mooie land van Ermelo.

Allebei op onze 50cc motorfietsen. Na 'n poosje werd het wel tijd voor een hapje en een drankje. Zo gezegd zo gedaan. De motorfietsen in het zicht gestald en een tafel opgezocht, uiteraard op het terras. Op een andere tafel, direct naast de onze, zat een stel ook te genieten van de lunch.

We raakten aan de praat en de man vertelde dat hij bij de luchtmacht als officier-vlieger werkzaam was. Hij was vroeger in Duitsland gelegerd geweest en reed daar op een motorfiets, gelijk aan de mijne. De heimwee droop bijna van zijn kin.



Na een zeer ruim gesprek vroeg ik de man of hij nog eens op een Starflite wilde rijden. Heel graag, was zijn antwoord. De man woonde in Apeldoorn en afgesproken werd dat hij naar Hans zou komen in Ermelo. Op een mooie dag was het zover. Hans en ik op onze Honda's en de man, Jeroen de Vlieger is zijn naam, op mijn Starflite. Uiteraard wel even mijn verzekering aangepast.



Na een geweldige rit, het was echt mooi weer die dag in juli 2015, even napraten bij Hans thuis.

Op een gegeven ogenblik zegt die Jeroen tegen ons: "hoe zouden jullie het vinden om eens mee te vliegen met een oud vliegtuig?". Met heel wat ongeloof op onze gezichten knikten we alleen maar JA en nog eens JA. Je hoort van mij, meldde Jeroen, en zo namen we afscheid.

Eerlijk gezegd hadden we er geen vertrouwen in, vooral ook omdat we maar niets hoorden. Afgelopen eind augustus belde Jeroen mij op. Hij meldde dat er op 14 september een dropping zou plaatsvinden en wij mochten als passagier mee in een van die oude vliegtuigen. We moesten ons dan om 08:00 uur melden op het vliegveld van Eindhoven.

Daar werden we welkom geheten door Jeroen en hij vertelde dat ongeveer 500 parachutisten gedropt zouden worden op het Houtdorperveld, het heidegebied tussen Uddel en Ermelo. De dropping zou plaatsvinden met meerdere oude vliegtuigen.



Jeroen vertelde ook dat het die week precies 72 jaar geleden is dat de operatie Market Garden plaatsvond, waarbij in september 1944 zo'n 2000 parachutisten op de hei in Ede landden. De dropping in Ermelo is een onderdeel van het herdenkingsprogramma. Het is de tweede keer dat Ermelo meedoet; ook vorig jaar sprongen er honderden parachutisten boven de heide. Meerdere oude vliegtuigen worden ingezet om de mannen en vrouwen op de locatie te brengen.



Toch wel wat zenuwachtig geworden liepen we met Jeroen mee naar zijn vliegtuig. Ik weet niet meer wat voor soort vliegtuig het was. Beetje te veel onder de indruk. Jeroen wees ons een stoeltje aan en daar moesten wij ons vastgespen. Wel zodanig dat we toch nog naar buiten konden kijken. Even later vervoegden zich een 20-tal militairen bij ons. Dat waren de parachutisten.

Even over 10:00 uur kregen we de melding dat we zouden gaan vertrekken. De motoren brulden en langzaam maakte het vliegtuig vaart. Wat een rot herrie. De gekregen oorbeschermers hadden we echt wel nodig. Na een half uur vliegen werd de bestemming bereikt. Met zo'n oud vliegtuig gaat het lekker langzaam en er werd ook laag gevlogen. Perfect konden we alles zien.

Boven de heide ging de deur open, wat een wind kwam er binnen, en een rode lamp gingen branden. Alle parachutisten gingen staan en haakten zich vast aan een lang lijn. Een militair bij de open deur gaf een commando maar ik kon niet verstaan was het was. De rode lamp ging uit en werd vervolgens groen. In een rustig tempo sprongen de militairen naar buiten. Echt geweldig was dat.



Voor onze vrouwen, die op een stoeltje beneden op de hei alles bekeken, maakte de vlieger nog een rondje en groette ze met zijn vleugels. Nu weer op weg naar Eindhoven en rond half 12 raakten de wielen de grond. Wat een ervaring. Helaas mocht ik geen foto's van het vliegveld en het vliegtuig maken. Militaire geheimen.

Jeroen had niet veel tijd voor ons daar hij een tweede ronde moest vliegen. Na hem hartelijk bedankt te hebben, maar op weg naar huis. Ik heb Jeroen wel beloofd later nog contact met hem op te nemen. Dat moet ik nog doen. Ik zou wel 10 bladzijden vol kunnen schrijven om alles te vertellen en onze indrukken kwijt te raken. Dat kan niet in ons blad maar het was geweldig.

Kees Wolswijk



uit de krant

De dupe van scheurende motorrijders

Afgelopen zondag hebben wij in clubverband met onze oldtimer motoren de laatste clubrit van het jaar gereden. Na aanvangelijk mist en kou werd het een schitterende dag. Dat vonden kennelijk meer motorliefhebbers.

Ons motto is: Houd je aan de verkeersregels, met name aan de maximaal toegestane snelheden. Dat laatste is niet zo moeilijk, want in mijn geval heeft mijn DKW uit 1958 een topsnelheid van 95 km/uur.

Tijdens onze ritten worden wij vaak geconfronteerd met weggetjes en dijkjes die voor motoren zijn afgesloten. De reden hiervan is het gedrag van motorrijders die de boel op die kronkelweggetjes lekker open willen draaien.

Zo ook zondag. Op weggetjes tussen Montfoort en Linschoten, waar je max. 60 km/u mag, werden wij door een groep van die snelle moderne dingen ingehaald met snelheden die ver boven die maximumsnelheid lagen.

In die groep zitten ervaren rijders met daarachter de minder ervaren rijders die noodgedwongen meefladderen. Regelmatig zien wij dat er iemand van die bravourijders behoorlijk ten val komt.

Jammer is wel dat door dit soort gedrag die weggetjes worden afgesloten, waarbij de goeden onder de kwaden moeten lijden.

**Nico Middelkoop,
Rhenoy**

Uit De Telegraaf van 25 oktober 2016.

Dit betrof de Snertrit op 23 oktober.



Snertrit vanuit Utrecht

ritverslag 23 oktober 2016

Zo, die is ook alweer verreden. En vanuit een andere locatie. Beter en/of leuker dan vorige jaren? Je moet niet gaan vergelijken. De ritten vanuit Putten waren leuk, de rit bij Stan vandaan was ook leuk en de rit dit jaar bij Wim Vos was ook prima. Eigenlijk zijn alle ritten perfect geweest.

De rit van dit jaar! We troffen het, echt snertweer. Geen slecht weer maar prima weer voor een kop erwtensoep. De start- en finishplaats was in Utrecht, op de vertrouwde locatie bij Iveco Schouten. Iveco is het merk vrachtwagen die het perfect deden in de Parijs-Dakar rally. Wordt wel gereden in Zuid-Amerika maar de naam blijft nog steeds hetzelfde. Heb je ook zo genoten van de Nederlandse prestaties?



Nu is de snelheid van de vrachtwagens begrensd, vroeger niet. Ik heb weleens gehoord dat de vrachtauto van Jan de Rooij dik boven de

200 km per uur over de snelweg raasde. Wel over een afgesloten gedeelte hoor.

Uiteraard kies ik er weer voor om de rit te rijden met de motor. Dus ook op de motor naar de locatie. Tussen 09:30 en 10:30 is het inschrijven en vertrek is om 10:30 uur. Ik vind het altijd gezellig om bijtijds aanwezig te zijn. Dan is er voldoende tijd voor een praatje en haasten is dan niet nodig.



Ook deze keer wil ik binnendoor rijden, nu dan naar Utrecht. Op gemak door Woerden, Harmelen en Vleuten. Ik schat dat het 30 tot 45 minuten rijden is. Op tijd weg is ook tijd aankomen.

De avond voor de rit alle kleren klaargelegd. Ook de motor nagekeken. Banden op spanning? Olie controleren, verlichting goed? Ook nu weer vroeg de voorband om wat lucht.



Kennelijk verliest de band toch een beetje lucht. Een fietsenmaker vertelde mij ooit dat bij weinig gebruik van de fiets de banden sneller lucht verliezen. Ik denk dat het zo is. Van de winter toch maar de binnenbanden controleren en desnoods vernieuwen.

Om 09:45 uur de Honda gestart. Ik kan echt merken dat de originele ontsteking – met puntjes – vervangen is door een elektronische. De motor start beter, loopt mooier en ook zuiniger. Dat is mooi 4 maal winst. De belangrijkste winst (4e) is dat ik niets aan het blok hoefde te veranderen. Ik had het anders ook niet gedaan. Aanpassen prima maar het moet wel omkeerbaar zijn.



Eerst aftanken en dan op weg. Na 5 minuten had ik al in de gaten dat ik er wijs aan had gedaan om de binnenvoering weer in mijn motorjas te doen. Met de trui van OMS was ik ook blij. Helemaal met mijn lange thermo onderbroek en de gewatteerde motorbroek. Dus niet koud gehad terwijl de thermometer toch maar 2 graden aanwees.

Onderweg, zo door de polder, was het goed mistig. Toch nog auto's tegen gekomen zonder verlichting. Rond 09:45 uur kon ik de sleutel van mijn motor op off zetten. Toch was er al een behoorlijk aantal, vooral bromfietsdeelnemers. Een groet links en rechts en rechtdoor naar de koffie.

Wim had gezorgd voor echt zelf gezette verse koffie. De automatenkoffie van Iveco is ook niet slecht maar deze koffie was echt lekker. Dan aan Peter – de penningmeester – gemeld dat hij een vinkje achter mijn naam kon zetten. Een bon voor de middagmaaltijd in ontvangst genomen en goed opgeborgen. Deze bonnen zijn gemaakt door Nanette Vos. Prima werk.

Ook had het bestuur van OMS en Wim en Nanette Vos gezorgd voor een prima routebeschrijving en ook nog een keer een samenvatting van de route en relevante adressen en telefoonnummers. Chapeau. Dat alles is echt prettig.



Dit jaar telde ik 50 deelnemers waarvan maar 8 motoren. Kan zijn dat het er iets meer waren dan 50.



Dat moet volgend jaar toch beter kunnen. Bijvoorbeeld 75 deelnemers.

Iedereen zegt altijd Boskoop maar het is Hazerswoude-Dorp.

De ochtendrit. Via de plaatsen Vleuten, Haarzuilen, Harmelen, Montfoort, Linschoten, Oudewater, Hekendorp, Reeuwijk, Reeuwijk Dorp naar Boskoop. Een prestatie van onze voorrijder Nico Middelkoop. Om in een voor hem vreemde omgeving zo perfect te rijden. Slechts één keer ging het mis. In plaats van rechtdoor te rijden ging Nico rechtsaf. Zo midden tussen de Reeuwijkse plassen ben ik goed bekend. Ik wist dus dat die weg doodliep. Gewoon lekker niets gezegd. Men komt er vanzelf achter en dat was ook zo.

Zonder verdere problemen bereikten we de lunchplaats, de Theetuin 't Woutje, aan de Burg. Ten Heuvelhofweg 83 te Boskoop.

Aangenaam verrast door de gezellige ambiance werden we door de gastheer en gastvrouw hartelijk welkom geheten. Binnen was het



lekker warm door de loeiende houtkachel. Gauw gaan zitten daar de koffie al klaar stond.

Kort na de koffie schalen met broodjes en een mok erwtensoep. Een fatsoenlijke mok en niet die eierdopjes die vele restaurants je

voorzetten. Hoe groot de mok was? De cilinder van je bromfiets kun je erin schoonmaken. Het was een lekker goed warm soepje. Mijn complimenten voor de maker.

Ik ben echt wel aardig bekend in die omgeving





maar in het theehuis was ik nooit geweest. Ook in je eigen omgeving word je weer aangenaam verrast.

Tijdens de lunch werd Michael verrast met een vervelende boodschap. Zijn vrouw Til, meerijdende op haar bromfiets met de bromfietsgroep, was onderweg onwel geworden. Wim Vos reageerde adequaat en belde 112 en vroeg om een ambulance. In het Reeuwijkse plasseengebied is het voor de bemanning van een ambulance lastig om de bewuste plek te vinden. Wim is ze tegemoet gereden en heeft vervolgens de ambulance begeleid. Til werd ter plekke onderzocht en voor de zekerheid meegenomen naar het ziekenhuis. Later meldde Michael dat het wel weer goed ging met haar.

Met de bromfietsdeelnemers er bij werd het met elkaar toch een gezellig boeltje. Een polonaise hebben we niet gelopen maar het scheelde niet veel.

Kijk zelf maar even op
[www. http://woutje.jimdo.com](http://woutje.jimdo.com).



Dan wordt het helaas weer tijd om aan de middagrit te beginnen. De bereiden plaatsen zijn: Hazerswoude-Dorp, Hazerswoude-Rijndijk, Koudekerk aan den Rijn, Alphen aan den Rijn, Vrijhoeven, Aarlanderveen, Zuidhoek, Nieuwkoop, Noorden, Woerdense Verlaat (we waren daar echt niet verlaat maar precies op tijd), Kockengen, Haarzuilen, Vleuten en dan Utrecht.



Helaas was ik bij Woerdense Verlaat genooddaakt om een korte directe route naar huis te nemen. Is niet mijn gewoonte om af te haken maar nu kon het even niet anders.

In totaal heb ik 175 km gereden, dat is inclusief van en naar huis. Dus goed te doen.

Wim, Nanette, Nico en alle anderen heel hartelijk dank voor de geweldige rit. Ik spreek voorzichtig de hoop uit dat we elkaar in 2017 weer treffen, gelijk zoals nu bij de snertrit 2016.

Kees Wolswijk



Herinneren



Rianne Hazeleger maakte tijdens de parachutisten dropping op het Houtdorperveld in Speuld deze prachtige foto. krantenknipsel, ingezonden door Hans Bos, n.a.v. de Dropping met Kees. Er werd gevlogen met C-130 Hercules vliegtuigen.



Douglas C-47 (Skytrain), werden gebruikt tijdens operatie Market Garden, met er achter een Horsa zweefvliegtuig.



Omgebouwde Toermotoren

Wim Regters, eens Puch coureur!

En een van de weinige NMB crossers uit Zuid-Holland. Omstreeks de late 50er jaren zag ik, als jongeling, in de regio Gouda tal van terrein races met veelal omgebouwde toermotoren. Dat door de activiteiten van de nog op te richten MCCH (MotorCrossClub Holland) in 1958.

En bij de man in Moerkapelle, waar ik in 1966 info vroeg betreffende de NMB cross evenementen, besloot ik het volgende: om twee startbewijzen aan te vragen, cross en wegrace (nieuw in 1967). Na de pogingen om in wedstrijdverband tot resultaat te komen op een voor mij te zware BSA.

Toen werd de crossmotor omgebouwd tot wegracer en ging mijn weegs.

Twee broers (o.a. op Bultaco en Husqvarna) kwamen toen nog in clubcrosses uit, maar in 1957 zag ik Wim Regters voor het eerst, op een 350

Triumph 1 cilinder met Webb voorvork, op Koninginnedag in Waddinxveen. En daar gaat het over.

Het jaar hierna zat er al een Matchless telescoop in en later, wat een zeer favoriet was, de Horex vork. Hij (klein mannetje) kwam uit op 350 – 250 Triumph motoren enzovoort. Ook nog op Dürkopp T.T. en weer later reed z'n zoon hiermee (is inmiddels 78 jaar en wist hem nog te bereiken voor dit artikelje).

Het was nog veel zelfbouw, o.a. Maico en Jawa's die door een actieve dealer in Gouda de inruil motoren aan jongelui deed toekomen. Een neef en zijn vrienden hadden zelfs een clubje van Jawa crossers in een pakhuisje/ fietsenstalling van de siroopwafelbakkerij aan een gracht.





Maar Wim had de 250 4T op ongekend peil gebracht voor die tijd. Hij reed met open primaire ketting, nog afkomstig uit zijn gras- en wegrace periode!

Daar heel gewoon toen en bij de Classic races nu nog. Tijdens zijn werkzaamheden bij Ben Maltha (motorzaak in Rotterdam) kwam hij nog uit in wegraces in o.a. Etten en Zandvoort, op Puch 125 cc, van de zaak.

En tijdens mijn motorcrossen, ± 1963 – 1967 veelal clubcrosses, mocht ik eens op een 'Wim Regters' creatie rijden – een leger Matchless 350 in een soort zelfbouwframe – zo uit de kerk in mijn goede pak, laarzen aan en helm op en een droog circuit. Dat ging een stuk beter dan die loodzware potten die ik gewend was. Die indrukken en mogelijkheden zal ik nooit vergeten zo goed als dat ging op het cross circuit in Gouda tijdens een vrije training.



Reed alles voorbij totdat de tank leeg was na een te lange tijd. Ik had crosser moeten blijven maar bij de wegraces won ik ze op een omgebouwde crosser!

En Wim, die tijdens de oorlogsjaren in Engeland verbleef, bracht bij terugkeer wel een splinternieuw Triumph 1 cilinder motorblok mee en daar is nog veel motorsport mee bedreven. Aldus zijn broer die mij in de 90er jaren nog aansprak op het cross circuit in Gouda.

Zo was het in den beginne beste mensen, de ouderen onder u weten het vast nog wel. Maar het gaat voorbij.

En die 125 cc Puch en een Eysink ex Ben Maltha racertjes staan bij Yesterdays in

Weert nog te bezichtigen (www.yesterdays.nl). Als nieuw, dat wel, of is het ook al verleden tijd? Dit schrijven is opgedragen aan Dhr. Floor Mikkers uit Gouda.

Met groeten van Motorpiet



nieuws

Weer iets wat onze hobby bedreigt of in elk geval minder leuk maakt: het wetsvoorstel om gemeentes de mogelijkheid te geven om snorfietsers, met helmplicht, naar de rijbaan te bonjournen.

Veel van onze leden, waaronder ik zelf, hebben één of meerdere oldtimer snorfietsen. Met de Solex of Berini M13 tussen de auto's, vrachtauto's en bussen te rijden is gewoon geen optie.

Inmiddels heeft de FEHAC ook toegezegd met een reactie te komen.

Met vriendelijke groet,
Peter Snellens

Meer informatie hieronder en uitgebreid op de website Overheid.nl
https://www.internetconsultatie.nl/snorfiets_oprijbaan

RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil wegbeheerders de mogelijkheid geven om op drukke fietspaden de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Op drukke fietspaden leidt de snorfiets tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld door te weinig ruimte voor inhalende snorfietsen of schrikreacties door het snelheidsverschil met fietsen. Daarnaast is de snorfiets op bepaalde plaatsen een hinderlijke factor voor volledige benutting van de capaciteit van het fietspad.

Consultatie gegevens

Publicatiedatum	03-11-2016
Einddatum consultatie	06-01-2017
Status	Actief
Type regeling	AMvB
Organisatie	Infrastructuur en Milieu

Doel van de regeling

In dit ontwerpbesluit wordt geregeld dat de wegbeheerder bij verkeersbesluit kan bepalen dat de snorfiets op drukke fietspaden naar de rijbaan wordt verplaatst. Zodra een dergelijk besluit geldt, ontstaat op de plaatsen waar het besluit geldt voor de snorfiets een wettelijke verplichting tot het dragen van een helm.

Concept regeling

RVV wijziging snorfiets op rijbaan

Versie 2 november 2016 | Pdf-document 162 kB



Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

De volgende doelgroepen worden onderscheiden:

- snorfietsgebruikers
- andere gebruikers van het fietspad en de rijbaan, vooral op die plekken waar de snorfiets naar de rijbaan gaat.
- wegbeheerders

Verwachte effecten van de regeling

- Aangezien de snorfiets maar 25 km/u mag rijden en op de rijbaan tussen al het overige gemotoriseerd verkeer terecht komt, is aan deze maatregel de verplichting toegevoegd dat de snorfiets bij verplaatsing naar de rijbaan een helm moet dragen.
- De wegbeheerder zal aan de snorfietsers duidelijk moeten maken op welke plekken hij naar de rijbaan verplaatst wordt, zodat zij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komen te staan.

Doel van de consultatie

De consultatie vindt plaats om belangstellenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op de ontwerpwijziging van de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan bij drukte op de fietspaden. Meer in het algemeen heeft de consultatie tot doel de mogelijkheid te bieden om inzichten in te brengen en ter overdenking mee te geven.

Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd

Belangstellenden kunnen bij hun reactie het gehele voorstel en de nota van toelichting betrekken.

Publicatie reacties

Reacties worden gepubliceerd tijdens de loop van de consultatie. Alleen die reacties worden gepubliceerd waarvan is aangegeven, door de inzender, dat deze openbaar mogen zijn. Voordat reacties gepubliceerd worden, worden deze eerst gecontroleerd op beledigende of aanstootgevende uitspraken. Deze controle kan enkele dagen duren.

Reageer op consultatie

Geef uw reactie op deze consultatie

Meer informatie

Kamerbrief met reactie op moties Hoogland en De Route over snorfietsoverlast

Bron: www.rijksoverheid.nl



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>
	Technische avond	Vianen	Allen	Stan van Asten	Zie in Colofon	Nr. 1
18-03-17	AlgemeneLeden vergadering	Vianen	Allen	het bestuur	Zie in Colofon	Nr.164
17-04-17	Paasrit Toerit	Beesd	M B	Nico Middelkoop Peter Schipper	06-22036358 0344-633884	Nr. 16
27-04-17	KingWillemrit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	06-12946129	Nr. 16
	WimVosrit kk	Utrecht	B	Wim Vos	030-2251817	Nr. 16
05-06-17	Pinksterrit	Nieuw-Vennep	B M	Manuel Lutgens Kees Wolswijk	06-54614783 06-81130604	Nr. 16
	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	Nr. 16
	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Nr. 16
	Koffieklets	Boxtel	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr. 16
	Krimpenervaard	Stolwijk	M	Piet Kramer	0182-362475	Nr. 16
	Superrit	Utrecht	B	Wim Vos	06-33889468	Nr. 16
	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	Nr. 16
	Maximaalrit '69	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr. 16
	Wilpse klei kk	Wilp	B	Wim Oosterbroek	E-mail	Nr. 16
23-09-17	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Kees Koren	06-44444302	Nr. 167
	Snertrit	Utrecht	M+B	Wim Vos	06-33889486	Nr. 16

Andere Evenementen

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

zaterdag 26 t/m zondag 27 november 2016 Eelde
Internationale Oldtimerbeurs Automobielen, Motoren, Bromfietsen, Tractoren
Info: <http://www.oldtimerbeurs.net/>

zaterdag 17 t/m zondag 18 december 2016
Central Classics (Houten)
Info: <http://www.centralclassics.nl/>

zondag 5 maart 2017
Mostra Scambio Vespa (Genk)
Info: Zambonini mario. Tel. 0477455988 mario.zambonini@telenet.be



Toer – en Evenementenkalender

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
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 iets aanbieden of zoek je iets, dan kan dat hier in de snuffelhoek, maar ook op de website. Neem een kijkje voor de mogelijkheden.

AANGEBODEN



Te koop:

Een Honda, speciale uitvoering.
TEAB. Info bij Jan Baars
E-mail janbaars45@gmail.com





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 €4,50



Mooi CLUBARTIKEL

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

voor slechts € 2,--