



Jaargang 28



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Ritverslag, openingsrit Beesd	pag.4-5
Koffieklots motoren Luyksgestel	pag.6
Ritverslag, koffieklots Gorssel	pag.7
Bromfietsrit Valkenswaard	pag.8
Ritverslag, KingWillemrit Kedichem	pag.9-11
Koffieklots motoren Beek Limburg	pag.12
Koffieklots brommers De Kwakel	pag.12
Verslag, met The Wirral Wobblers (TWW)	
naar Breukelen	pag.13-14
Honda versus Sparta	pag.15-17
Verslag, met TWW naar De Rijp	pag.18-19
Maximaalrit Bro+Mo in Rhenoy	pag.20
Verslag, met TWW rondrit Petten	pag.21-22
Uit de oude doos, Kreidler Florett	pag.23
Verslag, met TWW rondrit Medemblik	pag.24-26
Beurs Moto Retro Wieze en Leuven	pag.27
Verslag over OMS met TWW	pag.28-40
Verslag, bijeenkomst CTW	pag.41-43
Ritverslag, motoren in Montfoort	pag.44-45
Fehac nieuws, aanhanger aan motorfiets	pag.46
Fehac, Toonbeelden van motorfietsen	pag.47-49
Toer agenda e.a. evenementen	pag.50
Snuffelhoek	pag.51
Clubartikelen	pag.52

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.167 sep-okt-nov

8 augustus 2017

Bulletin Nr.168 dec-jan

9 november 2017

Kent u de website? Bekijk er foto's van de verreden ritten. Zie de geplande ritten. De snuffelhoek, maak er gebruik van. Ledenpagina's voor eigen leden met digitale bijdragen, vroege ritverslagen, vraag naar de mogelijkheden aan de redactie.

Facebook gebruikers, noem Oud Maar Sterk in je berichten met een link naar onze website.





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 lidmaatschapgeld dient uiterlijk binnen 4 weken van het lopende kalenderjaar betaald te worden. Ofwel u maakt het bedrag zelf over of u machtigt OMS om het bedrag automatisch van uw rekening af te schrijven.

Ieder lid blijft betalingsplichtig totdat er schriftelijk wordt opgezegd.

Opzeggen lidmaatschap:

Kan alleen schriftelijk of per E-mail plaatsvinden minimaal 4 weken voor het einde van het contributiejaar bij de ledenadministratie.

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

Druk en verspreiding:

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

Ontwerp omslag:

Eric Albers

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

Nu, dus nooit

Laatst had ik zwaar getafeld en mijn vriend zei: "Je moet NU toch echt je brommers en motoren repareren". In zo'n toestand ga je denken wat is NU? Laten wij zeggen NU valt in dit uur. Maar valt het dan in de eerste helft of in de tweede helft van dit uur. We nemen de tweede. Dit kunnen wij ook in tweeën delen. Het eerste kwartier of het tweede. Enz, enz. enz. Kortom er is geen NU. Het probleem is daardoor voor mij simpel op te lossen. We praten alleen over wat we gaan doen. Vandaag ga ik de Magneet brommer repareren. Dat heb ik gedaan en nu scheurt de buitenband. Dus overmorgen nieuwe poging. Niet nadenken over het nu. Ik laat het probleem van het NU over aan de filosofen onder u. Oplossingen voor het nu worden ingewacht en gepubliceerd,

Als wij kijken naar de club dan zien wij ook de dingen die gedaan worden en moeten worden.

Daarna de Terrot, de Sparta en de Gazelle. Dan ben ik klaar. Alles is veel zinniger dan de gedane denktijd aan nu. Een van de dingen die van belang is, is het rijden met de motor of brommer. Was het ook voor u zo fijn om weer eens het ijzeren ros te bestijgen? Ook tekst voor het blad is van belang. Stuur eens een tekstje in. De club blijft het vragen omdat zonder uw inbreng er geen club is.

Als u met vakantie gaat, maak een foto van een leuke brommer of motor. Zien wij ook iets leuks. Er hoeft geen tekst bij maar helpt de kijker wel.

Zelf wil ik in Frankrijk wat rondkijken. Er zijn niet veel musea, maar we gaan zoeken.

Een leuke herinnering voor mij is toen ik met mijn vrouw in Denemarken was. We waren bij een winkelcentrum en daar stond een oude BSA 500 van voor de oorlog met zijspan. Onder het eten van een ijsje zagen wij een oude baas met een stok aangestrompeld samen met zijn zoon. De zoon trapte de motor aan en wij verwachtten dat hij zou rijden. Echter de oude baas hees zich op de motor en scheurde zo snel weg dat zijn zoon amper in het zijspan kon komen. Hierdoor weet ik dat wij altijd door kunnen gaan.

Na de vakantie van u en mij hoop ik u in gezondheid met veel mooie verhalen weer terug te zien tijdens de ritten of op papier in ons clubblad. Voor ieder van u hoop ik dat u een mooie vakantie/ zomer heeft.

Ronald Kalwij



Openingsrit, 2^e Paasdag, Beesd

ritverslag 17 april 2017

Een natte vroege ochtend, heel fris en best wel veel wind.

Blijf ik nog even in het knusse nestje liggen? Buiten is het toch maar niks. Niks ervan, hup, in de benen, jij!

Dacht je dat Nico en Peter voor niets klaar zouden staan om de motoren en de bromfietsen voor te rijden alsook de achterrijders + de veegploeg voor pech onderweg? En jij ligt dan nog onder de dekens? Zo werkt het niet. Bovendien heb je je motor nog wel van te voren helemaal verzorgd tot en met het bijladen van de accu.

Even later met de Honda CX van huis gegaan, en goed aan de start te Beesd verschenen zonder inhouden van de motor. De reparatie na de 2e Paasdag het vorige jaar heeft zich prima gehouden. Bij aankomst had de inschrijfploeg al zeker de helft van de deelnemers ingeschreven.

Om klokke elf klonk het startsignaal, eerst de bromfietsen, daarna de motoren.



Landgoed Mariënwaerdt

Veel fraaie weggetjes, langs een landgoed, tussen de weilanden, door waters met veel biezenhout daarin, over de Lekdijk, met de pont mee, door historische stadjes zoals Schoonhoven en Vianen. Rond vier uur, kan ook half vijf zijn geweest, waren we weer terug bij de start. Daarna nog even nagekaart onder het genot van heerlijk vocht.

Oh ja, wat betekent MZ? MZ staat voor Meer Zekerheid. Nico's gaskabel brak tijdens de vorige Paasrit, en werd vervangen door een MZ gaskabel. Mooi hè, die combinatie. Het werkt nog steeds.



Geen pech bij de motorfietsen, en naar verluidt een keer pech met de ketting van een bromfiets.

Een bromfiets is tot daar aan toe, maar stel je voor dat de ketting van de trein eraf loopt, moeten al die passagiers uitstappen en de trein naar het station duwen. Lijkt mij niks. Misschien reis ik daarom liever met motor of de bromfiets dan met met de trein.

Je kunt weleens de trein missen. En soms een stoplicht, dan loop je het risico de groep kwijt te raken. Dat heeft dan weer andere nadelen. Zo is er altijd wat.

We zaten op hetzelfde lunchadres waar we het vorige jaar de lunch gebruikten. Deze keer geen tientallen Harley's die aan ons voorbij trokken. Die wild'n geen brommers kiek'n.

Samenvatting:

De rit: Buitengewoon prachtig, met alles wat. Van Beesd, langs landgoed Mariënwaerdt, binnendoor langs het witte kerkje tussen de A2 en Culemborg, onder Hagestein/Vianen door richting de Lekdijk, Lexmond vandaar naar Meerkkerk alwaar de lunch. Vervolgens Noordeloos, Goudriaan, Nieuwpoort. Daar met de pont naar Schoonhoven, vervolgens Lopik, Jaarsveld, Lekdijk, brug A2, korte stop

in Vianen. Daarna Lekdijk, Hagestein via Diefdijk en verder binnendoor deels langs de Linge terug naar Beesd. Weinig tot geen obstakels.

Ritlengte: motoren 110 km, bromfietsen 105 km.

Weersomstandigheden: Veelal zonnig, droog, veel wind, incidenteel zeer stevig. Temperatuur veel te laag plm 10 graden, voor het gevoel winters.

Aantal voertuigen: 7 motoren van 50 tot 1000 cc, Batavus, Honda, BMW, DKW; plm 35 bromfietsen, Zündapp, Kreidler, Batavus, Sparta, Eysink, Honda, en enkele overige merken welke mij niet te binnen schieten.

Nico, Peter, Peter, achterrijder bromfietsen, bemensing pechwagen deelnemende berijders, het was weer een prachtige dag, en bedankt voor alles.

W.g. Michael van Asten



kerkje nabij Culemborg



Koffiekleets Motoren Luyksgestel

- Wanneer: Zondag 25 juni 2017
- Waar: Herberg in het Wilde Zwijn, Witrijt 28 5571 XH Bergeijk
(Langs kaasboerin)
op NL Grondgebied)
- Hoe kom ik er: Eindhoven-Antwerpen A67 / E34, afslag Eersel Bergeijk,
linksaf richting Eersel, 1^{ste} rotonde rechtsaf richting
Eersel / Hapert / Reusel, na 1.5 km ziet u bord Postel,
Postel blijven volgen, 1^{ste} rot. rechtdoor, 2^{de} rot. (ANWB-
bord Postel 10 km) = schuinrechts,
na 7.5 km = Belgische grens, aan rechterkant Herberg
in het Wilde Zwijn.
- Voor Wie: Leden en Introducees met hun motoren.
- Start: Bijeenkomen vanaf 10.00 uur en vertrek 11.00 uur
Terug tussen 16.00 en 17.00 uur.
- Ritomschrijving: Rit voert door het landelijk gebied van de Kempen, de
Kempen liggen zowel in Nederland als in België, dus
denk om uw **papieren !!**
Uiteraard 'n stop voor de lunch.
- Wat nog meer: -Zaterdagavond **"Verplicht"** bellen tussen 19.00 en
21.00 uur naar Stan, nr 06-57373182 (wel of niet
doorgaan / wijziging etc).
-Geen bezemwagen
-Brandstof Esso-pomp te Eersel (Postelseweg).
- Informatie: Namens Sister-in-law, Lady Marijke and
Most Honorable brother Patrick.
Stan van Asten, 06-57373182 (c.p.w.m.v.asten@tue.nl)



Koffieklots Gorsseel

ritverslag 30 april 2017

Tocht 40 - 45 Gorsseel.

Kennelijk door het onderwerp en aangemoedigd door het fraaie lenteweer, kwamen er een flink aantal rijders opdruven bij het Café t'Hoekje in Gorsseel.

We hebben vele bijzondere plaatsen bezocht, bij sommige monumenten bloemen gelegd en nota gekregen van de vele lokale gebeurtenissen.



De locatie van de kwekerij "de Veldsprong" met het tuinhuisje, was een schot midden in de roos voor de lunch (foto op pagina 8). Onderweg werd even stil gestaan voor het landgoed en woning bij de

achteruitgang van Hennie van der Most, 10 hectare groot!

Toen de tocht bijna op het einde was, is er ook nog een "miltvuurbosje" gezien.

Tot 1957 moesten de boeren hun besmette dieren (antrax) diep begraven. Op zo'n perceeltje staan altijd bomen in de wei en dat mag 100 jaar niet worden beroerd.

Toch nog 60 km. bij elkaar gereden, i.p.v. de geschatte 40., gelukkig zonder ongelukken en pech!

Een citaat van een bedankmailtje vermeldde: Nogmaals bedankt voor de mooie rit

en de mooie (droevige) verhalen bij de bezochte plaatsen, wij hebben van de rit genoten.

Groeten, Wim Oosterbroek.



Bromfietsrit Valkenswaard

- Wanneer: Zondag 2 juli 2017
- Waar: Café "Dommelstroom"
Bergstraat 114
5551 AZ Dommelen
Vanuit het noorden afslag 33
Door Waalre en Valkenswaard centrum richting Dommelen
Tegenover de kerk
- Voor wie: Bromfietsen
- Starttijd: Inschrijven vanaf 10.00 uur, vertrek 11.00 uur.
- Kosten: Leden gratis, niet leden € 5, per persoon.
- Informatie en
aanmelden: In de nette uurtjes, Gerard Waterschoot
Tel. 06 11281574.



King Willem rit, Kekum

ritverslag 27 april 2017

Iedereen wordt er warm voor gemaakt, de Koningsdag, vooral nu met de 50ste verjaardag van onze koning.



Hoewel het behoorlijk fris was, ik geloof zelfs nog een lagere temperatuur dan bij de openingsrit, scheen de zon volop. En dreigende wolken voorspelden wel een buitje voor onderweg, maar dat viel gelukkig alles mee. Uiteindelijk zaten we beschut in de lunchpauze, toen het echt even met bakken tegelijk uit de



hemel kwam.

Bij aankomst werden alle deelnemers voorzien van een consumptiebon,

door Peter de Koster, waarmee je koffie met een oranje tompouce kon nemen in de feesttent.

Na uitleg over de rit zocht ieder zijn of haar tweewieler op en kon de rit van start gaan. We werden gevolgd door drie tukkies, waarvan eentje als bezemwagen fungeerde.



Eerst een klein rondje door het dorp en op weg waren we, over de Lingedijk naar Arkel, al snel pauze voor een opgehaalde brug en even later weer eentje.

Verder naar Hoogblokland waar al iemand de groep verliet, de man was met zijn bromfiets alleen naar Kedichem gekomen om even te kijken en was nu weer thuis.

Door naar Gorinchem om de Boven-Merwede over te steken waarna we weer op de mooie polderwegen en dijkjes terechtkwamen.



Door Buurtje en Vijcie kwamen we in Werkendam waarna we de Brabantse Biesbosch inreden. Een gebied dat voor mij, komende uit het gebied tussen Kagerplassen en Braassemmermeer, totaal anders is, wandelen en fietsen gaat hier wel maar verder is het echt een vogelgebied.



Donkere wolken pakten samen toen we een weggetje opreden met een waarschuwbord "Doodlopende weg, ook voor fietsers". Maar Peter had de gang erin dus volgen is het enige wat je kunt doen. De dieren lieten ook wel merken dat ze zoveel drukte niet gewend zijn, na 5 kilometers een heus groot hek over de weg en alle bermen zo breed als je kon zien. In de verte zag je de Moerdijkbruggen. Er zat niets anders op dan dat de hele stoet rechtoomkeert moest maken, 5 kilometers terug. Maar toen was het wel tijd om uit het zadel te komen en binnen wat warmte te gebruiken.

Dat deden we bij "De Brabantse Biesbosch", een prima plek om bij te komen en wat te nuttigen. Maar chocolademelk waarvoor je de chocolade-pillen zelf door de hete

melk moet roeren, vind ik toch niet je van het. Verder alles prima geregeld door Peter.

We vertrokken voor het tweede deel van de rit. Na vele weggetjes door dit gebied, werd nog een stop ingelast om wat van de natuur te genieten.



En daar ik nogal eens een paddestoel wil tegenkomen, werd ik ook hier verrast door enkele mooie exemplaren, de enige in de hele berm. In de verte zag je de Amercentrale, waarover Hans hele verhalen kon



vertellen.



liter uit de rugzak al gebruikt. Hoe komt dat zo, je vult je tank toch van te voren? Normaal gesproken doe ik dat ook, maar omdat ik met andere olie ging

We verlieten de Biesbosch en reden door Hank en Vierdammen naar Nieuwendijk en Kille. Daar viel op de smalle wegen wel iets op, veel auto's langzaam rijdend of aan de kant van de weg, stonden ze naar ons te kijken? Waarom reden ze niet door, was er iets gebeurd? Wij hadden geen opstoppen gezien.

Maar toen onze groep stilviel voor een pechgevalletje, de bougiekabel van Nico z'n DKW was losgeraakt in de bougiekap, zagen we dat elke auto minstens twee inzittenden had, een aan het stuur en een met een vragenlijst in de hand, een puzzelrit dus.

Nico probeerde ondertussen de kabel weer goed te krijgen, wat een ballenklus is dat, weinig ruimte dus met je handen tegen die lekker hete koelribben aan zitten klooiën, maar het lukte.

En laat het mij nou net ook goed uitkomen dat we even stil stonden, ik had het benzinekraantje op reserve gezet en eerder had ik mijn reserve-

mengen wilde ik de boel niet door elkaar gooien en had ik wel een liter met het nieuwe mengsel bij me.

En dan kun je de boot ingaan i.v.m. de totale lengte van de rit.

Gelukkig had de bezemwagen een voorraadbuis met 1:50 bij zich met goede olie, daarvan ging 1 literjete mijn tank in en kon ik zeker de rit uitrijden. Geweldig goede service van de organisator.

De rit gaat verder door Schans, een stukje door Werkendam waarna de brug over de Boven Merwede naar Schelluinen, vandaar naar Groote Haar en via Arkel weer naar Kedichem.

Nog even napraten en bedanken en daarna gaat de Puch weer in de Kangoo.

Peter en Wilma, bedankt voor de goede organisatie en de mooie rit op Koningsdag.

Jan van der Poel



Koffiekleets Beek Limburg

Wanneer: Zondag 16 juli 2017

Waar: Erenfriedstraat 2, 6191 SJ Beek
Limburg

Voor wie: Motoren

Starttijd: Welkom vanaf 10.00 uur, vertrek 11.00 uur.

Ritomschrijving: Toeren door Zuid-Limburg en België

Kosten: Leden gratis, niet leden € 5, per persoon.
Geen bezemwagen

Informatie en
aanmelden: Graag voor donderdag aanmelden.
E-mail: hermhof@gmail.com
Tel. 06 12120135.

Koffiekleets De Kwakel

Wanneer: Zondag 13 augustus 2017

Waar: Drechtdijk 21, De Kwakel

Voor wie: Bromfietsen en Rolaandrijvers

Starttijd: Inschrijven vanaf 10.00 uur, vertrek 11.00 uur.

Ritomschrijving: Prachtige rit door Noord-Holland en Utrecht
Zoals we dat van Kees gewend zijn!

Kosten: Het is Kees opgevallen dat er elk jaar veel dezelfde mensen
meerijden die geen lid zijn van OMS.
Wordt het voor deze mensen nou niet eens tijd om ook lid
van OMS te worden?
Daarom zijn de kosten voor deze rit voor leden gratis,
maar niet leden betalen € 5, per persoon.

Informatie: Kees Hölscher tussen 18:00 en 20:00 uur
Tel. 0297-565148 of 06-13803577



OMS met de WIRRAL WOBBLERS

Ritverslag 4 mei 2017, de Engelsen zijn gekomen.

Het begint voor ons al op 18 maart.

Nico Middelkoop zegt dat er Engelsen komen en dat Oud Maar Sterk voor diverse rondritten gaat zorgen, daar zijn vrijwilligers voor nodig, maar Nico schuift het als gezegd ons in de schoenen (en wie de schoen past trekt hem aan! redactie).

We zijn wel grijs maar nog niet met pensioen dus offeren we er een vrije dag aan op, maar ja het is tenslotte toch je cluppie en daar moet je wat voor doen. Dat hebben we geweten, het valt niet mee een rit uit te zetten door een gebied wat je niet kent, maar met zeer goede hulp van onze zoon Bart, die later ook met Nico verder gaat van Kinderdijk naar Breukelen, omdat hij het Nico niet aan wilde doen dit alleen op zich te nemen. Wij hebben Bart weer met de auto opgehaald, Bart bedankt.



foto©f.brand

6.50 uur: van huis weggereden met z'n drieën, onderweg even bij een klant langs om iets af te gooien (het werk gaat gewoon door).

8.00 uur: we stonden bij de pont van Engeland in Europoort.

8.30 uur: en daar is Nico met z'n Ria, ik oefen gelijk m'n Engels met haar (we begrijpen elkaar).

8.45 uur: daar zijn ze dan met hun voertuigen, onwijs gave modellen en veel



Honda's (echt leuk voor Jan Baars).

Eerst een bakje koffie uit de thermoskan en een stroopwafel die ze echt van Ria moesten proberen "this is typeclie dutch!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!"

9.30 uur: we gaan op weg en binnen 5 km (3.13 mijl) waren we de eerste al kwijt doordat hij was omgedraaid, hij was z'n mijlen teller verloren. (wat een uitkomst is dan een mobiele telefoon).

Als we weer bij elkaar zijn vervolgd de rit door vele parken en dijken, dit levert een zeer groene aanblik op, eerste benen stop op de dijk van het Brielse meer.

11.30 uur: tweede stop bij "De kleine duiker" een recreatie boederij in Barendrecht.

Koffie of thee met een koekje en velen moesten naar het toilet.

In het vervolg van de rit gaat de GPS kapot dus handen in het haar en daar was weer onze reddende engel Bart, die bracht ons over de juiste wegen naar Kinderdijk.

13.30 uur: zijn we in Kinderdijk gaan lunchen en enkele Engelsen zijn naar de molens gaan kijken.

Voor ons zat de rit erop, wij moesten nog terug naar Bleiswijk op de brommer en dan daar vandaan met de auto naar Europoort om de andere auto weer op te halen.

Omdat er vanuit de club niemand was bij gekomen om Nico te begeleiden, is Bart mee verder gegaan naar het Batavus museum en daarna door naar Breukelen waar wij hem weer met de auto oppikten om 19.00 uur, dan is het een hele lange dag en waren we met z'n drieën total loss.

We hebben gereden met het DROP-OFF SYSTEM dit is fijn rijden, maar of dat bij ons ook gaat werken!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Veel rij plezier (have fun) in de volgende dagen met de andere ritten (wij gaan weer aan het werk, ha ha).

Groeten vanuit Bleiswijk,
Bart, Ingrid en Frans

PS de zorgboerderij is Ingrid's idee!!!!!!!!!!!!!! (vanwege the toilet)

PS Bart bedankt, hij zegt het heeft me veel uren gekost om zo'n rit te maken (wel leuk). Doe mij maar een jaar gezinslid cadeau!!!!!!!!!!!! (2017 en 2018 hij is zeevarend).

Europort naar Kinderdijk 84 km (52.50 mijl) 9 stoplichten (en dat voor de randstad). Rit 4 mei totaal 127 km (79.3 mijl) naar Breukelen.



Honda versus Sparta

Zomer 2014, een vergelijking tussen Honda SS50 1978, en Sparta 120 1938

De voorzitter van toen kondigde het aan. We gaan na jaren weer naar Aylesford in Zuid Engeland voor de International West Kent Run! Wie gaat er mee? Wat, waar naar toe?

Naar Engeland dus, en wij zijn Engelandvaarders. Al jaren, zit in het bloed. Maar naar de IWKR waren wij nog nooit geweest. Het was een fantastisch 5 daags evenement. Broer Stan heeft er al eerder over geschreven.



De Honda SS50 van Til, en een nieuwe aanwinst een Sparta 120 gingen mee.

Tijdens de jubileumrit en tijdens een korte vakantie in Zuid Limburg waren deze twee al getest. Er is samen prima mee te rijden voor zover de wet meewerkt.

De Honda is een bromfiets, maar de Sparta is een motorfiets.

Omdat de Sparta qua vermogen en snelheid overeen komt een vlotte bromfiets zoals de Honda, werd soms het (brom)fietspad gekozen.

Er kraaide geen haan naar.





In het graafschap Kent heb je geen (brom)fietspaden, maar hier en daar wel steile hellingen, op 1 op 7 is heel gewoon. Samen rijden wordt lastig als de Sparta een keer naar boven geduwd moet worden, en op de pechwagen een stukje mee mag liften. Met twee versnellingen, waarvan de eerste vrij lang is, is het geen goede klimmer.

De remmen zijn evenmin erg gekwalificeerd voor de afdalingen.

Op een dag had de Sparta bij vertrek meteen een lekke band. Wat nu? Simpel, de Sparta krijgt een rustdag. Bij terugkeer zullen we de Sparta repareren. Til en ik rijden die dag samen op de Honda.



Lukt dat dan wel met die steile hellingen? Ja hoor, dat lukte prima. Wel flink schakelen, de Honda goed in de toeren houden. Één keer moest hij even terug in de eerste versnelling. De remmen van de Honda zijn uitstekend toegerust op hun taak. Want waar het naar boven stevig klimmen is, gaat het naar beneden als een raket.

Toen de Sparta voorzien was van een nieuwe binnenband hebben we enkele ritten gemaakt met iets flauwere hellingen. En het lukte met de klimmetjes.



Enkele dagen later hebben we ook in West Sussex en in de New Forest heerlijk getoerd, zijn we ook naar het strand geweest, en hebben haventjes aangedaan.

Is met de Honda en Sparta samen te rijden?

Ja, als gezegd gaat dat prima mits er geen erg steile hellingen zijn.

Op vlakke en niet te steile wegen gaan ze mooi gelijk op.

Je vraagt je af wat het verschil is tussen een brom- en een lichte motorfiets.

Die zijn er niet afgezien van de cylinderinhoud en de wettelijke status.

Enkele gegevens:

Honda SS50Z	Sparta 120
Bouwjaar 1978	Bouwjaar 1938
Cylinderinhoud 49,9 cc, viertakt	Cylinderinhoud 118 cc, tweetakt
Versnellingen 4, voetschakeling	Versnellingen 2, handel op rechterzijde van de brandstoftank
Vermogen plm 3 pk	Vermogen 3,3 pk
Carburateur 12 mm	Carburateur 14 mm
Topsnelheid officiëel 45 km/h, werkelijk plm 55-60 km/h	Topsnelheid officiëel 65 km/h, werkelijk plm 60 km/h
Frame voor- en achtervering, telescoopvork	Frame stijf met webvork voor
Wielen en banden 17"	Wielen en banden 26"
Massa 74 kg	Massa 58 kg

Michael van Asten





OMS met de WIRRAL WOBBLERS

Ritverslag 5 mei 2017.

Vrijdag 5 mei: Nico bracht de gele hesjes (met Engelse inhoud, de Wirral Wobblers) van Breukelen naar 'de Eendracht' in Abcoude, waar ik ze mocht begeleiden voor de volgende 61 km naar De Rijp. Ook een aantal OMS'ers had zich aangesloten, met een presentje voor onze gasten. Top jongens! Een heel mooi eerste stukje was langs het riviertje 'Het Gein' naar Driemond.

(foto van internet geplukt, want ik was m'n drone thuis vergeten).



Vervolgens langs het Amsterdam/Rijnkanaal (de kortste verbinding tussen 2 punten is een rechte lijn), dan over de Amsterdamse- en Schellingwouderbrug en via Ilpendam naar Purmerend.

Dwars door Amsterdam was geen optie met al die (rode) verkeerslichten!

In Purmerend was er op de Koemarkt Bevrijdingsdag, met militaire- en foodtrucks. De eerste werden bekeken en de laatste leeggegeten. Na de lunch weer op de tweewielers voor een bezoek aan





de werkplaats van Dila brommers en scooters. Er mankeert weleens wat aan een engels voertuig. Daarna het laatste stukje naar De Rijp.

In Hotel De Rijper Eilanden vielen de monden open van de enorme verzameling hier, van koffiemolen tot rijwiel met hulpmotor en dubbeldeks bus.



Daar ook smakelijk gegeten en nagekaart, want het volk wat zelfs de door hen verloren oorlogen viert (wij hebben het altijd alleen maar over de Zilvervloot en Waterloo) kan geweldig grappig kort door de bocht komen.

5 Mei was een goede opwarmer voor de rest van het verblijf van onze Engelse Vrienden, die alles anders en geweldig vinden.

Ben Teuben



Alfons Wezenberg overhandigd een herdenkingstegeltje aan 'Captain Mainwaring'



Maximaalrit

= Max. bouwjaar en Max. cyl. inhoud

Alle categorieën tot 175 cc en niet jonger dan bouwjaar 1969

- Wanneer: Zondag 27 augustus 2017
- Waar: Dorpsstraat 4
Rhenoy
- Voor wie: Bromfietsen en Motoren van maximaal 175 cc en niet jonger dan bouwjaar 1969.
Let op, ook deze keer worden voertuigen jonger dan bouwjaar 1969 niet toegestaan aan de rit deel te nemen.
Uitzonderingen worden slechts gemaakt voor voertuigen met een uitgesproken retro uitstraling, ter beoordeling van de organisator.
- Starttijd: Inschrijven vanaf 10.00 uur, vertrek 11.00 uur.
Koffie en koek staan klaar.
- Ritomschrijving: Prachtige rit door de streek ca. 100 km,
gewoon Nico achterna rijden!
Het Follow-up systeem zal worden toegepast.

*Na elke kruising of rotonde met meer mogelijkheden, stopt één van de directe volgers en blijft daar staan totdat de **achterrijder** in zicht komt.*

Dit herhaalt zich bij elke kruising of rotonde.

*De **voorrijder** vertraagd of stopt totdat hij ziet dat er weer gevolgd wordt.*

Op deze manier raak je elkaar nooit meer kwijt en kan er plezierig worden gereden met een groep.

- Kosten: Gratis voor leden, aan niet leden wordt een bijdrage gevraagd van € 5,00.
- Verzoek: Bel of mail even van te voren, dan kan ik rekening houden met de catering.
- Informatie: Nico Middelkoop, 06-22036358 of 0345-683321
Elke dag tot 21.30 uur
e-mail nwam69@gmail.com



OMS met de WIRRAL WOBBLERS

Ritverslag 6 mei 2017.

Na de vermoeding door de kou de vorige dag, zag het er voor deze zaterdag beter uit. We (mijn Puch en ik) gaan het doen. Om elf uur vertrekken bij het hotel in De Rijp. Boven Amsterdam voelde het toch weer frisjes aan. Er had zich een mooi groepje liefhebbers verzameld om samen met de Wirral Wobblers een deel van Noord-Holland te verkennen. Frans Schneiders met twee zoons zouden ons begeleiden en deden dat voortreffelijk.



Door De Rijp en Graft naar Grootchermer waarna we op de Molendijk terecht kwamen, we zagen er heel wat, wie kan navertellen hoeveel het er waren, die verdient een molentje. Langs Schermerhorn naar Oterleek en zo kwamen we in Heerhugowaard, een plaats die alleen maar uit uitbreidingswijken bestaat, lijkt het wel. Bij de overweg moesten we eventjes wachten voor de trein die op het station stond op te warmen, dat was mooi de gelegenheid om weer een filmpje te maken van de groep (foto's en filmpjes op de website in 'Ritverslagen' onder 'Snuffelhoek').

De volgende plaats was Broek op Langedijk, waar we langs het museum Broeker Veiling kwamen, het lag in de bedoeling om hieraan een bezoek te brengen. Maar daaraan zit dan ook een boottocht vast en gezien de tijdsduur hiervan werd er van afgezien.

Op weg naar Oudkarspel, waar we koffiepauze hielden bij "De Knip", inmiddels



was het weer zo aangenaam dat de meesten buiten bleven om lekker naar de machines te kijken en te kletsen.



Weer op pad reden we door Kalverdijk naar Eenigenburg, waar een van de deelnemers een afgelopen ketting moest verhelpen. Waarschijnlijk veroorzaakt door het alsmaar aan de verkeerde kant van de weg rijden ;-).

We wachtte rustig af op de Selschardijk, met voor ons een hoge dijk, misschien ligt de zee daarachter? Vroeger moet dat wel zo geweest zijn want het is de Westfriese Zeedijk. Na deze dijk reden we over de Sint Maartensweg door Sint Maartensbrug en staken het Noordhollandsch Kanaal over bij Sint Maartensvlotbrug om vervolgens langs Sint Maartenszee in Petten uit te komen voor de lunch bij "Vis- en Snackrestaurant Moritz".

Na een prettige pauze verder en aan de Hondsboscheweg bij De Putten (vogelgebied) de dijk opgeklommen om de zee te zien.

Liverpool, heel ver weg aan de overkant.

Na de nodige fotootjes door naar Camperduin, Groet, Catrijp en heel voorzichtig door een druk Schoorl en Bergen. Egmond aan den Hoef en Egmond-Binnen volgden om in Castricum eventjes te stoppen zodat Frans zijn dochter en kleinkinderen kon begroeten.

Met nog een stop om de tulpen te bewonderen, reden we naar Akersloot om met de Schouw het Noordhollandsch Kanaal over te steken. Dat kon niet in één keer omdat er ook auto's mee moesten!

Bij West-Graftdijk linksaf de Groeneweg op en zo kwamen we door Graft weer in De Rijp.

De Puch in de Kangoo en nog een drankje toe om daarna met een goed gevoel weer huiswaarts te gaan.

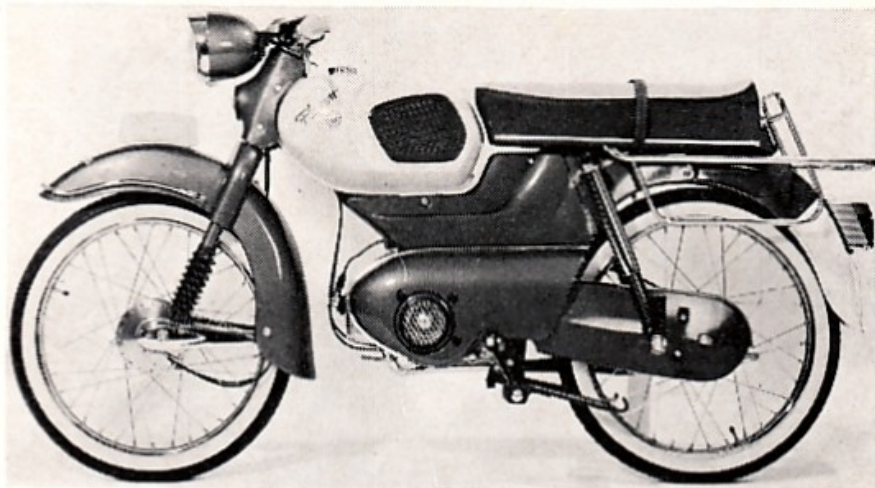
Frans en alle deelnemers, het was weer genieten.

Jan van der Poel



Vit de oude doos

KREIDLER Duitsland Florett K 53/1 NL f 1080,—



Een in Duitsland en Nederland populaire bromfiets. De fabrikant hiervan vestigde op de Bonneville zoutvlakten in de V.S. het wereld-record over 1 km met een 50 cc motor. Snelheid 210 km/u

MOTOR:

Kreidler - tweetakt - Cilinderinhoud 49,9 cc - Boring 40 mm - slag 39,5 mm - Drie versnellingen met handschakeling - Achterwielaandrijving door middel van een ketting - Primaire transmissie met tandwielen - Ventilatorcooling - Chroomgeharde cilinderwand - Mengverhouding brandstof 1 : 25 - Staande start.

RIJWIELGEDEELTE:

Geperst kokerframe - Tankinhoud 12,5 liter - Schommelarm voorvering met instelbare wrijvingsdemper - Scharnierende achtervork met hydraulische demping - Steekas in achterwiel - Gesloten (plastic) kettingkast - Volnaaf trommelremmen in voor- en achterwiel - Gewicht bromfiets 70 kg - Uitrusting: Met kofferrek, pomp, remlicht, duovoetsteunen, km-teller en buddyseat - Leverbaar met beenschild (f 49,50).

IMPORTEUR: Van Veen Import N.V. te Amsterdam



OMS met de WIRRAL WOBBLERS

Ritverslag 10 mei 2017.

Vandaag staat een rit door West-Friesland op de rol, uitgezet door Ben Teuben. Ook voor OMS leden is deze rit aantrekkelijk, in deze regio hebben we niet vaak een clubrit.

Wanneer ik dan ook aankom in De Rijk tref ik daar Hans Bos, Jan en Carla van der Poel, Ronald van de Polder en Jan Hoogetboom. Samen met Ben en mijn persoontje een waardige afvaardiging namens OMS.



Ingang hotel Rijkse eilanden

aan de Molendijk (toepasselijke naam nietwaar?). Hier een foto momentje. Er zullen trouwens deze en volgende dagen nog vele molens volgen.



Overeenkomstig de Engelse volksaard wordt er stipt om 10 uur gestart. Met een vlot vaartje gaat Ben ons voor, door De Rijk (de inwoners kijken inmiddels al niet meer op van dit illustere gezelschap) en over de Westdijk van de Beemster. Langs Schermerhorn en een eerste stop bij de molens

De Engelsen rijden zeer gedisciplineerd en vanzelfsprekend wordt het follow-up (i.e. drop-off) systeem toegepast.

Volgende stop is het bromfietsmuseum in Berkhout, altijd goed voor een halfuurtje rondkijken en een praatje. Toegang is gratis maar uiteraard laten we als



club een donatie achter in de collectebus.



Vanuit Berkhout komen we op de Westerdijk langs het IJsselmeer en is het nog een kort stukje tot Hoorn. Op het plein voor het Westfries museum stoppen we. We pauzeren hier wat langer zodat de Wirral Wobblers de gelegenheid hebben om de stad een beetje te bekijken. Voor anderen nodigen de aanwezige horecazaken uit voor koffie met appeltaart en om weer een beetje warm te worden.



Hierna gaat het via de Westerdijk naar Enkhuizen. Een prachtige route met de gehuchtjes Schellinkhout, Kraaienburg, Oosterleek, De Weed en Tersluis. Met Oud Maar Sterk kom je nog eens ergens!

stationsrestaurant of wellicht fish and chips bij de snackbars aan de haven.



In de haven liggen veel zeilschepen van de IJsselmeer en Waddenzee vloot. Na de lunch rijden we verder langs het IJsselmeer en vlak voor Medemblik bezoeken we het Stoommuseum (www.stoommachinemuseum.nl) Deze is gevestigd in het Stoomgemaal Vier Noorder Koggen (anno 1869).



Hier is een buitenexpositie met o.a. stoomwalsen, machines en zelfs een hopperschip. Binnen vind je een scala aan machines uit dit stoomverleden en uiteraard de originele stoommachine van het gemaal. Op speciale dagen wordt er gestookt en gemalen. Op volle werking heeft het gemaal

de kracht om het volume van een groot zwembad in enkele seconden uit te slaan.

Aan de rand van Medemblik treffen we dan nog kasteel Radboud (origineel gebouwd in 1288), altijd goed voor wat foto's. Dan door het centrum van Medemblik waar de aanwezige toeristen hun ogen uitkijken naar onze colonne. Gezien de tijd rijden we hiervandaan een korte route terug via



Opperdoes, Midwoud, Nibbixwoud en Wognum. Het drop-off systeem bewijst hierbij zijn nut en er wordt straf doorgereden. Tegen zessen zijn we terug bij hotel De Rijper Eilanden met 122 kilometers op de teller.

Geen regen, geen pech, wel koud maar daar waren we op gekleed.

(foto's van de auteur, tenzij anders vermeld)

Peter Snellens



Beurs bij de zuiderburen

kortingskaart / carte de reduction 1€

MOTO RETRO WIEZE

kondigt aan/annonce:

OKTOBERHALLEN WIEZE • BELGIUM

16 & 17 SEP 2017 • 09H30 • 17H00

MOTO RETRO
Wieze

DE SPORTBROMMERS/
LES PETITES CYLINDRÉES SPORTIVES

ZO/DIM 22 OKTOBER/OCTOBRE 2017

MOTO RETRO LEUVEN

De grootste 1-dagbeurs van België
met extra verkoop door particulieren!

La plus grande bourse d'un jour en Belgique
avec vente supplémentaire par particuliers!

www.motoretrowieze.be

T +32(0)475 58 08 87 • F +32(0)2 381 08 87 • bema.bvba@telenet.be



OMS met de WIRRAL WOBBLERS

Verslag Nico mei 2017.

Verslag van de Tulip Challenge door de Wirral Wobblers.

Woensdagavond 3 mei, de DKW op de aanhanger laden en alle kleding zoals Jas, broek, helm en handschoenen alsmede rode en gele OMS hesjes in de auto.

Donderdag 4 mei 07.15 uur samen met Ria op weg naar de Europoort.

Om ca. 08.00 uur waren we ter hoogte van Ridderkerk toen wij werden gebeld door Frans Brand, met de mededeling dat zij al ter plaatse waren.

Wij moesten nog een stukje, want het is verder dan wij dachten, als je in Rotterdam bent, dan ben je nog niet in de Europoort en zeker niet in de Engelandhaven.

Om ca. 08.30 waren we dan toch ter plekke en de ferry had al aangelegd.

Frans en Ingrid Brand stonden samen met hun

zoon Bart al gereed om eenieder straks van

koffie te voorzien en Ria had daarvoor onze

typicle Dutch stroopwafels voor meegebracht.

Na even informatie te hebben ingewonnen in de

hal werd mij verteld dat iedereen die van boord

kwam zeker langs ons zou moeten rijden.

Na ca. 15 minuten gebeurde dat dan ook, als

eerste een vette Rolls Royce, daar had hij

waarschijnlijk extra voor betaald, vervolgens

nog een paar in waarde gelijkwaardige auto's

en daarna de rest van het gepeupel en ook

verschenen al gauw de gele hesjes van de

Wobblers.

Na ze het parkeerterrein op te hebben

gedirigeerd en na kennismaking met de reeds

genoemde koffie en koek vertrokken we voor de rit met als einddoel vandaag Hotel v/d Valk in Breukelen.

Frans reed voorop en Bart vormde samen met ondergetekende de achterhoede.

Wij waren nog geen kilometer onderweg toen een van die gasten terug kwam rijden.

Ik vroeg mij af of hij het nu al zat was en misschien nu al heimwee had.





Echter hij was het glas van zijn kilometerteller verloren en hoopte dat nog terug te vinden.

Uit ervaring weet ik dat dit vaak een nutteloze poging is omdat zo'n ding in het hoge gras rolt of erger nog doorrolt het water in.

Nou, hij had mazzel want hij vond hem terug op het asfalt.

Ondertussen was de groep doorgereden en uit het zicht.

Na wat rondrijden, (die nep Indian moest worden aangefietst, maar als die op gang was dan liep dat ding mijn DKW eruit,) zijn we gestopt en heb ik Frans gebeld.

Die mistte ons ook al en stuurde Bart terug om ons als een goede schaapherdershond weer naar de groep terug te leiden.

Een paar km verderop verloor een van de Wobblers een voetsteun.

Die was er zoals later bleek aan vast gesoldeerd i.p.v. gelast en dat houdt echt niet. Het ding vastgeknoopt op de rest van de bagage en dan maar met de voet steunend op het motorblok verder rijden, de berijder was 81 en had een duopassagier, dat is echt geen pretje.

Maar vanaf toen liep alles op rolletjes.

Ik was never nooit uit die doolhof van de Europoort gekomen zonder 15 keer verkeerd te rijden.

Dank zij de voorbereidingen van Frans en Ingrid en het GPS systeem verzorgd door Bart, was het een fluitje van een cent en dat maakte ook voor ons achterrijders dat wij een aangename toer reden.

Ook weer Ingrid (wat moet je zonder zo'n vrouw) stelde voor om ter hoogte van Barendrecht koffie te gaan drinken bij een kinderboerderij waar de catering werd gerund door gehandicapten.



Na een lekker bakkie, gedoneerd door Frans, hebben we de boel weer aangetrapt, nou ja er waren ook een paar elektrische starters bij en hebben onze rit naar Kinderdijk voortgezet.

Helaas was het GPS systeem vastgelopen, maar Bart kon het wel zonder vinden en was vanaf nu de voorrijder.

Lekker door tuffend bereikten we

om ca. 13.30 uur Kinderdijk, waar we voor de lunch hadden gereserveerd.

Na de lunch nog even een kort overview van de molens en vervolgens weer te paard voor de 2e etappe naar het privé museum in Groot Ammers.



Omdat Frans en Ingrid weer 75 km terug moesten naar de Europoort waar zij de auto hadden staan zou ik het vervolg van de trip alleen gaan doen, ik had dus geen achterrijder.

Bart bood aan om mij voor de rest van de trip daarmee te assisteren, hetgeen ik in dank met beide handen aangreep.

Bart zou na aankomst in Breukelen door Frans en Ingrid weer worden opgehaald.

Die hebben dus ook wel hun kilometers gemaakt vandaag.

Na het bezoek aan het museum, waar de Wobblers met open mond hebben rondgekeken naar al dat moois wat de eigenaar zelf allemaal heeft gerestaureerd, via de pont van Schoonhoven hadden we eerst nog een tankstop en vervolgens toerden we richting Breukelen waar wij om ca. 18.30 uur aankwamen.

Ik heb nog wel even geregeld dat de motoren achter een hek konden staan, want je bent er de volgende ochtend zo maar eentje kwijt.

Ria was inmiddels ook gearriveerd om mij op te pikken, want om nog helemaal op de motor naar huis te rijden en morgenochtend weer terug zag ik ook niet meer zitten.

Moe maar voldaan en tevreden over deze schitterende dag heb ik thuis nog een stevige whisky genuttigd en heb geslapen als een blok.

Vrijdag 5 mei

Omdat ik gisteren heel veel heb moeten schakelen om het tempo bij te kunnen houden, heb ik besloten om de Zündapp in te zetten.

Dat ding dus vol getankt en op de aanhanger gezet.

Ria bracht mij weer naar Breukelen, waar we de Zündapp eraf en de DKW op de aanhanger laadden, waarna Ria het spul weer thuis bracht.

Om 10.00 uur met de Wobblers afgesproken als vertrektijd voor de trip naar de Rijk.

Wederom moesten er een paar tanken (waarom eigenlijk niet allemaal tegelijk?)

Na deze cessie, langs de Vecht doorgereden tot aan Nigtevecht, daarna langs het kanaal weer terug om via de brug bij Vreeland aan de overkant te komen onderweg naar Abcoude.

Daar kwamen wij tegen half 12 aan, waar we werden opgewacht door Ben Teuben die ons verder door Amsterdam zou leiden naar de Rijk.

Ook waren er nog een aantal meer OMS'ers aanwezig die de rest van deze etappe mee reden.

Met name de Berini van Hans Bos en de Batavus Combisport van Peter Snellens trokken de aandacht van de Wobblers, maar ook de Puch van Jan v/d



Poel wekte verwondering met het in hun ogen hoge stuur wat eigenlijk helemaal niet zo hoog is.

Tijdens de koffie kregen de Wobblers

een toespraak van Alfons Wezenberg waarin hij hen e.e.a. vertelde over het hoe en waarom van onze 5 mei viering en werd hen ieder door hem een mooi wandtegeltje, waarop uiteraard de molens stonden, uitgereikt.



Na deze ceremonie en na het nuttigen van de koffie wederom te paard voor het stuk door Amsterdam en via de Schellingwoudebrug naar de Rijk.

Maar eerst even geluncht in Purmerend waar Ben speciaal voor de Wobblers de Canadezen heeft laten aanrukken om te demonstreren hoe ze ons hebben bevrijd.

Jammer dat ze dat deden met het dragen van houten geweeptjes.

Dan ook nog even langs Dila om de voetsteun opnieuw te lassen.

Het laatste stukje naar Dila was er een stilvaller die de boel niet direct weer op gang kon krijgen.

Nadat dit weer was gelukt, op de tast de locatie van Dila opzoeken waar we gelukkig niet meer te ver vandaan waren.

Dat alles kostte best wel wat tijd waardoor het voor mij een tamelijk lange dag is geworden omdat ik na de groep in de Rijk te hebben achtergelaten ook nog op de brommer naar Heerhugowaard moest waar ik die nacht zou slapen in het huis van mijn dochter die daar woont.

Wederom een stevig dagje achter de rug.



Zaterdag 6 mei

Frans Schneiders had vandaag de teugels in handen.

Vertrektijd was 11.00 uur vandaag.

Buiten de Wobblers was er een flinke delegatie van OMS vertegenwoordigd alsmede een aantal niet-leden.

Mooi op tijd stonden we klaar om te vertrekken, maar een paar moesten nog even hun jasje, handschoenen en helm aantrekken en dat kost tijd.



Voor de start zijn een aantal van de Wobblers nog even gaan tanken en bij het verlaten van het pompstation viel de Mobylette stil.

Daar moest aan gesleuteld worden, met name de moeilijk bereikbare carburateur moest eraf om te worden schoongemaakt.

Dat komt door die smerige benzine die jullie hier in Nederland verkopen zeiden ze.

Benzinefilters zitten wel in de tank aan de kraan, maar in dit geval had men ten overvloede om het vuil op te vangen een stuk benzineslang van ca. 40 cm tussen de tank en de carburateur geplaatst, die met een bocht naar beneden hing zodat in de onderste bocht het vuil zou blijven hangen???

Gelukkig kwam Co Kaandorp er langs en kwam ons melden dat ze daar met panne stonden.

Dat was de aanzet deze dag voor een hele serie problemen, variërend van 8 x een vuile bougie (bij navraag bleek dat hij 1 op 20 mengde en daarvoor de smerigste olie gebruikte), een ketting eraf, verzopen motoren, benzinegebrek, een kierend achterwiellager, een lekke band enz.

Alles was wel repareerbaar "for the time being" maar dat kost wel tijd.

Frans had een schitterende rit uitgezet, die ons voerde langs de draaiende molens van Schermerhorn, naar Heerhugowaard waar ik vanmorgen ben gestart, Langendijk en Oud Karspel, waar we koffie genoten bij "de Knip" € 2,20 voor een bakkie uit de thermoskan is wel pittig geprijsd, maar het sfeertje was goed.



Vervolgens Kalverdijk, Tuitjenhorn en Eenigenburg naar Petten voor de prima lunch bij Minitz.

Na de lunch weer verder, langs de Hondsbossche zeevering waar we even naar boven zijn geklommen om te kijken of de Ferry al in zicht was.

Verder Schoorl, Bergen, Egmond, Castricum, Akersloot en via een pontje die voor ons 2x moest varen weer terug naar de Rijk.

Een schitterende rit waar we allemaal erg van hebben genoten, net als al die mensen, die in de genoemde stadjes waar het erg druk was, naar ons stonden te kijken.

De Wobblers waren zeer enthousiast, zonder

Frans en zijn mannen hadden ze dit nooit gezien.

Frans had assistentie van zijn zoons Jasper en Frank die het prima onder controle hadden.



Bij het uitzetten van de rit heeft Frans het rondje in 2 uren gereden, vandaag hebben we er ruim 8 uren over gedaan, mede met als oorzaak de vele pech gevallen.

Na afloop weer terug op de brommert naar Heerhugowaard waar ik vannacht weer zal slapen.

Bij elkaar op die Zündapp vandaag toch weer ca. 150 km.

Zondag 7 mei

Om 08.30 uur weg uit Heerhugowaard naar Purmerend 28 km want ik wil daar op tijd zijn.

Ik ben de achterrijder vandaag en je moet je toch een beetje voorbereiden.

In Purmerend Noord aangekomen even op het informatiebord kijken (ik heb geen navigatie op die Zündapp) waar de Maxwellstraat is, nou niet zo ver weg, maar per brommer onbereikbaar voor iemand die de weg niet weet.

Na ca. 10 km rond te hebben gereden ben ik maar gestopt op een van de industrieterreinen en probeerde Ben te bellen.

Helaas heb ik geen mobiel nummer van Ben dus dat ging niet.

Even nadenken wie van onze leden daar ook wel eens kon zijn en ik dacht daarbij aan Manuel.

Die gebeld en ja hoor, hij was ter plekke en via hem kreeg ik Ben te pakken.

Blijf waar je bent, ik kom je wel halen.

Na ca. 10 minuten kwamen Ben vergezeld van Manuel aan scheuren.

De tijd begon nu te dringen dus direct erachteraan, ik had het alleen nooit gevonden.

5 minuten voor 11 was ik eindelijk ter plekke waarna we snel daarna startten.

Een slecht begin van de dag voor mij en dat zou zo blijven.

Ik had er natuurlijk om moeten vragen, maar in de haast kwam het daar niet van, ik had dus geen routebeschrijving en ook geen telefoonnummer van de voorrijder.

Mais a la.

Recht zo die gaat en maar hopen dat het Follow-up systeem werkt.

Nou, de Engelsen deden het voortreffelijk, maar die verrekte Dutchies verdommen het gewoon.

In de groep Engelsen reden o.a. een Mobylette mee en een oudere heer (81) met zijn echtgenote achterop, dat heeft zijn beperkingen en daar moet je rekening mee houden.

Vòòr Volendam was ik al 3 x de groep uit het oog verloren en door louter geluk vond ik ze weer terug.

De vette pitten speelde ook vandaag weer een rol en ook heb je na iedere stop niet iedereen weer direct in het zadel.



Als dan de voorrijder al gaat rijden moeten er sommigen nog hun helm en handschoenen aantrekken en dan is inmiddels de rest al pleite.

In Volendam heb ik alle Hollanders bij elkaar geroepen en na een uitleg geëist dat men het vervolg van deze trip het Follow-up systeem zou hanteren.

Iedereen was het daarmee eens.

Volgende stop was Edam nog geen 5 km verderop en onderweg geen probleem.

Na vertrek uit Edam waren er opnieuw een paar achterblijvers waarop ik moest wachten.

Ondertussen was de hele groep, ca. 40 man, uit zicht.

Na links en rechts te vragen stuurde men ons toch nog de goede richting uit maar aangekomen bij een busstation wist niemand het meer.



Plotseling zag ik aan de overkant van de weg de groep weer rijden.

Om ook aan de overkant te komen moesten we 200 meter terug en via een verkeerslicht dat natuurlijk op rood stond naar de overkant.

Daar begon het gezoek opnieuw en je raad het al, we hebben ze de hele verdere rit niet meer gezien.

Bloedlink was ik, de vlammen sloegen uit mijn oren, kl...te zooi.

Samen met de 2 achterblijvers zijn we terug naar Dila gereden, daar was ook niks te beleven, de 2 achterblijvers laadden hun bromfietsen op de aanhanger en vertrokken naar huis en ik besloot om dan maar koers te zetten terug naar de Rijk.

Op dat moment kon het mij niks meer schelen of het de groep verder goed ging of niet, ik had er geen vat meer op.

In de Rijk aangekomen heb ik gewacht tot de Wobblers weer zouden verschijnen, ondertussen had ik bij de eigenaar geregeld dat mijn bromfiets daar tot woensdag kon blijven staan omdat ik maandag en dinsdag er niet bij zou zijn.

Ria gebeld om mij met de auto op te halen, die was in Heerhugowaard en 's avonds zouden wij terug naar huis rijden.

Inmiddels arriveerden de Wobblers, deze hadden duidelijk hun eigen mening over deze gang van zaken en bestempelden de Dutchies als een zootje ongeregeld.



Jullie rijden op prachtig materiaal, maar kennelijk ieder alleen voor zich. Daar schaamde ik mij voor, dat is niet goed te praten!

Hun materiaal is duidelijk van mindere kwaliteit en men meldde dat een van hen morgen waarschijnlijk niet mee kan rijden omdat er een 10 tal spaken uit zijn achterwiel kapot waren.

Mijn boze bui was alweer een beetje gezakt en ik heb mijn Zündapp ter beschikking gesteld, op voorwaarde dat er goed voor zou worden gezorgd en met de kennisgeving dat hij alleen WA verzekerd is.

Zoals gezegd, mijn dagje Zuiderzeekust was dus volledig naar de galemiezen. In de toekomst zal ik bij deelname aan al onze ritten eisen dat het Follow-up systeem word gehanteerd, als men dat niet ziet zitten, dan haak ik af of ik probeer in de voorste gelederen mee te rijden, de rest zoekt het dan maar uit.

Maandag 8 mei heeft Ben Teuben ze getrakteerd op een ritje naar de markt in Haarlem en Co Kaandorp gaf zich spontaan op om daarbij als achterrijder te fungeren.

De Wobblers waren dik tevreden met deze extra organisatie, want eigenlijk hadden ze zich een rustdag gepland.

Dinsdag 9 mei hebben de Wobblers met een oude gele schoolbus van het hotel een dagje Amsterdam gedaan, eigenlijk wil ik niet weten wat ze daar hebben uitgespookt.

Hun verhalen logen er niet om, ze zijn in ieder geval in de Rose buurt geweest en vertelden dat ze een van de dames geld hadden geboden, maar alleen om een foto te maken.

Daarvoor kregen ze geen toestemming.

Woensdag 10 mei is de groep wederom onder leiding van Ben Teuben gaan toeren, nu bezochten zij de molens in Schermerhorn, het bromfietsmuseum in Berkhout, de lunch in Enkhuizen en het Stoommuseum in Medemblik. De Wobblers waren wederom enthousiast.

Donderdag 11 mei zijn we in alle vroegte opgestaan om van Rhenoy weer naar De Rijk te rijden.

Ben zal ons weer terugleiden naar de voet van de Schellingwoudebrug waar Peter Snellens ons zou opwachten om de rest van de trip voor te rijden.



Nadat we de hele week mooi droog weer hebben gehad met wel is waar gematigde temperaturen, werd het vandaag volop zonnig met temperaturen tot ruim boven de 20 graden.

Een prachtige dag om te toeren dus.

Ben had via Dila de nieuwe spaken voor de Honda geregeld en die hebben de Wobblers in de avond erin gezet, het hele wiel perfect opnieuw gespaakt.

Ben vertelde dat het wel een gelukstreffer was want er zijn heel veel verschillende lengten en dikten van spaken te krijgen maar deze waren goed.

Om 09.00 uur vertrokken we uit de Rijk en om ca. 10.30 stonden we onderaan de Schellingwoudebrug, waar precies op dat moment Peter Snellens arriveerde.

Dan de bruggen over en langs het Amsterdam-Rijnkanaal op weg naar de lunchplek in Abcoude waar Peter en ik door de Wobblers werden getrakteerd op de lunch.

Inmiddels had Jan van der Poel zich ook weer aangesloten, wij troffen hem in een geanimeerd gesprek met een van de Wobblers, Edward Bemand (Ted) alias Captain Mainwaring, ongetwijfeld over websites, foto's en publishing, *(toevoeging Jan: en Ted vertelde dat de wielensman van de Wobblers het wiel opnieuw had gespaakt en in het frame gericht, waarna Ted de spaken die door de nippels staken, heeft afgevijld).*



*Ben met zijn jongste assistenten,
Jamie & Indy*



Na de lunch in een gezagig tempo met perfecte toepassing van het Follow-up systeem zijn wij via Nigtevecht naar de oostkant van de Vecht gereden tot aan Maarssen, daarvandaan weer aan de andere kant terug. Na een stopje bij Nyenrode waar ik ze verteld heb dat hier onze economen gekweekt werden en worden die ons burgers nu uitknijpen, naar Breukelen en vandaar terug naar het hotel.



Ria gebeld dat ik er weer was en dat ze mij weer moest komen ophalen want ik zal de Zündapp hier weer laten overnachten, de trip naar huis is tenminste nog 50 km en dat gaat na zo'n dag comfortabeler in de auto.

Vrijdag 12 mei

Het wordt een lange dag vandaag.

We vertrekken om 09.00 uur en ik was alweer om 08.00 uur ter plekke.

De Zündapp vandaag weer gewisseld met de DKW, dat bleek later een verkeerde beslissing.

Vandaag regende het pijpenstelen.

Dat had ik ook zo bij Helga besteld want ik wilde ze van alle facetten van het Nederlandse klimaat laten genieten.

Vandaag zou ik ze begeleiden naar het Louwman museum in Wassenaar waar een goede Hollandse kennis van een van de Wobblers, wonende in Pijnacker, de verdere begeleiding naar de Europoort op zich zou nemen.

So far so good.

Netjes op tijd zijn wij vertrokken, op verzoek van de Wobblers eerst zo snel mogelijk een pompstation opzoeken.

In Kockengen ca. 10 km verderop vonden we er eentje en massaal werden de diverse tankjes weer gevuld.

Inmiddels waren alle monteurs uit de garage naar buiten gekomen om het spul te bekijken.

Prachtig vonden ze het.

Dan verder door via Kanis en Kamerik naar Woerden, het regende nog steeds.

Van Woerden naar Bodegraven, waar we onderweg voor Zwammerdam een uitspanning tegenkwamen die voor ons open ging en waar we de koffie genoten.



Bij ons vertrek aldaar was het inmiddels droog geworden en dat zou gelukkig zo blijven. Voor Bodegraven, ter hoogte van Fort Wiericke dat aan de overkant van het water lag, weer een pech geval, lekke band.

In no time werd daar met vereende krachten het achterwiel eruit gerukt, de onderdelen lagen rondom verspreid over het asfalt.



Ander binnenbandje erin, de boel weer in elkaar en rijden maar weer.

Dan bereikten we Alphen a/d Rijn.

Met de DKW heb ik gedurende de gehele trip over fietspaden gereden, daarbij 1000 keer op en neer schakelen en de koppeling bedienen.

Midden in Alphen a/d Rijn was het met de koppelingskabel gebeurd.

Met een bromfiets kan je nog wel zonder koppelingskabel rijden maar met die 200 cc niet.

Na kabelinspectie scheen er aan de handlezijde niks aan de hand dan maar het koppelingsdeksel eraf om te kijken of het daar hapert.

Alles zag er netjes uit inclusief de extra borgnippel. Uiteraard bemoeide zich weer iedereen ermee en na wat getob kwamen we tot de conclusie dat er toch wel iets vreemds aan de hand was,

iets dat niet zo maar langs de weg gerepareerd kon worden.

Wat nu, het museum bezoek is geen must, maar men moet wel op tijd in de Europoort zijn, daarvoor hadden ze nog ca. 6 uren de tijd.

Nu nog geen paniek dus.

Ik heb geprobeerd om de persoon die ons in Wassenaar zou opwachten te bellen, maar die had zoals later bleek zijn telefoon vergeten.

Niet te bereiken dus, wat nu !!!???

Wie van OMS woont er hier in de buurt en heeft het liefst ook nog bemoeienis met de Wobblers gehad?

Jan van der Poel woont in Roelofarendsveen, niet zo gek ver weg dus.

Jan was direct bereid om op de Kreidler te springen en die gasten verder te begeleiden naar Wassenaar, ik schopte daarmee wel zijn hele dagprogramma door elkaar.

Tja, we hebben te maken met Engelsen en die zijn zoals bekend een beetje eigenwijs.

Voorstel van hen was om terug te rijden naar Schoonhoven en vandaar via Kinderdijk, zoals we waren gekomen, naar de Europoort te gaan of via Gouda een weg daarnaar toe te zoeken.

Het kostte mij grote moeite om ze dat uit het hoofd te praten.

Ik raadde ze aan om gewoon Jan te volgen naar Wassenaar waar hun kennis ze stond op te wachten en verder zou begeleiden.





Daarvoor was nog tijd genoeg.

Onmogelijk om ze van die logica te doordringen.

Zij bleven bij hun standpunt, de kortste weg naar de haven, het liefst via Maassluis waarvandaan ze dan zelf het laatste stukje via hun GPS systeem zouden doen.

Jan moest daarvoor zijn reeds ingestudeerde route aanpassen en na afscheid te hebben genomen van de Wobblers zijn ze vertrokken.

Ondertussen heb ik menigmaal geprobeerd om die bewuste kennis te bellen en behalve een voicemail lukte dat maar niet.

Pas om 15.00 uur belde hij mij terug, hij heeft vergeefs in Wassenaar staan wachten en had dus geen telefoon bij zich.

Na hem te hebben uitgelegd hoe e.e.a. is verlopen is hij erachteraan gegaan. Dat schijnt te zijn gelukt, *Jan kan hier verder meer over vertellen.*

Mijn dagprogramma bestond uit een middagje aan de computer om wat verslagen en fotowerk van de ritten op de website te zetten, dat moest dus maar eventjes wachten.

Na het overleg over de te nemen route, vertrokken we naar Boskoop en reden langs de Gouwe en later richting Zoetermeer. We stopten even om weer bij elkaar te komen en werden gebeld door Dick, de begeleider uit Pijnacker, we spraken af om daar naar het centrum te komen vlakbij de kerk. Daar droeg ik mijn voorrijders-



hesje aan hem over en reden we verder naar Delfgauw voor een lunchstop. 's Middags na drie uur kan dat geen kwaad. Ik kreeg geen kans om de koffie met appelpunt zelf te betalen. Even na vier uur nam ik afscheid van de Wobblers en vetrokken zij richting Maassluis en Europoort.

Mijn rit naar huis verliep goed via Zoetermeer en Zoeterwoude en ik had er weer een dagje met 90 km toeren bij.

Ondertussen ben ik aan het rondbellen gegaan om mij en mijn **“Dat Kreng Weigert”** ook weer thuis te krijgen.

Ik had met Peter de Koster al afgesproken dat die mij in de Europoort zou ophalen, maar daarvoor was het nu nog te vroeg, Peter was nog op zijn werk. Dan maar Ria weer vragen om de aanhanger weer aan te koppelen.



Daarvoor heeft ze onze buurman ingeschakeld die vervolgens samen met haar met mijn auto en aanhanger mij is komen ophalen.

Om rond 16.00 uur was ik dan ook weer thuis.

Na even te hebben bijgekomen van deze ellende onder het genot van een neut, heb ik de motor van de aanhanger gehaald.

Ik wilde nu absoluut direct weten wat er nu weer aan de hand was met dat ding.

De kabel en het ontkoppelmecanisme hadden we al bekeken, dan maar direct de drukgroep inspecteren.

Alle olie eruit, deksel eraf en kijken.

Niks gek te zien, alles zag er goed uit en liet zich met de hand goed ontkoppelen.

Krijg nou wat !!!

Dan die kabel maar eens helemaal eraf.

Shit !!! Dat hadden we gelijk moeten doen, ik was het eigenlijk ook van plan geweest maar werd overruled door Captain Mainwaring die er absoluut zeker van was dat het onmogelijk de kabel kon zijn.

Wat bleek.

Aan het eind van de buitenkabel zit een tonnetje waarmee hij in het handle past.

Door het vele ontkoppelen heeft de kop van dat tonnetje het begeven en is de buitenkabel erdoorheen getrokken, elke keer een stukje verder waardoor je wel de kabel naar je toetrekt maar niet ontkoppelt.

Met een provisorische ingreep zou dat in 10 minuten weer hebben gefunctioneerd.

Met handkracht konden we dat niet constateren maar met de hefboomwerking van de handle komen er veel meer trekkrachten op.

Doordat bij de VS modellen van DKW het stuur volledig is bekleed, is dat moeilijk te bekijken zonder het handle uit elkaar te halen.

Andere iets dikkere buitenkabel past niet, dat betekent dezelfde dikte

buitenkabel gebruiken met een nieuw tonnetje en dat jaarlijks controleren.

Het hele spul werkt weer en inderdaad, alleen de kabel vervangen kostte 10 minuten.

Om 19.00 uur nog even gebeld met de organisator van de Wobblers.

Ze stonden in de rij om aan boord te gaan, dus eind goed al goed.

Nico Middelkoop, het complete verhaal

Jan van der Poel, het cursiefje

Meer foto's in Ritverslagen achter Snuffelhoek op de website.



verslag bijeenkomst CTW

Bijeenkomst FEHAC Commissie Tweewielers op 30 maart 2017

Sedert 2016 organiseert de FEHAC Commissie Tweewielers (CTW) jaarlijks een informatieve bijeenkomst met de aangesloten tweewielerclubs. Dit jaar werd deze gehouden op 30 maart; namens OMS waren aanwezig Alfons Wezenberg en Peter Snellens.

Aktiepunten 2016.

- In de aanloop naar de 2^{de} Kamerverkiezingen is er op 1 februari 2017 een politiek café gehouden. Partijen konden hier hun standpunten t.a.v. klassieke voertuigen, milieuzones en behoud van mobiel erfgoed toelichten. Aanwezig waren het CDA en de VVD, andere partijen waren wel uitgenodigd maar lieten het afweten. Teleurstellend dus. (Zie ook het verslag hierover in *Bromfiets 2017-02* en op de Fehac website www.fehac.nl).
- Ook heeft de FEHAC een vragenlijst naar alle politieke partijen gestuurd en de antwoorden hierop gepubliceerd op de website. Conclusie daaruit is dat mobiel erfgoed bij de meeste partijen niet echt leeft.
- Benaderen niet-aangesloten clubs: heeft tot op de dag van deze bijeenkomst helaas nog niet veel opgeleverd.
- FEHAC presentatie op beurzen: moeizaam vanwege kosten en bezetting.
- Motorfietsen en aanhangwagens: regelgeving gepubliceerd op de website, zie ook <http://www.fema-online.eu/website/index.php/consumer-information/riding-with-a-trailer/>
- Jeugd enthousiast maken voor oldtimer voertuigen: bestuur heeft een apart jongerenprogramma opgestart.
- APK 2wielers: EU regeling. Nederland doet niet mee, maar moet dan voor 20 mei 2017 aantonen dat ze alternatieve maatregelen neemt. NB Wij zijn nu al een van de landen met het laagste aantal 2wielers ongevallenen.
- FEHAC bekendheid: publicaties in motorbladen, “CTW komt naar u toe”.



Open Monumentendag. Wordt dit jaar gehouden op 9 en 10 september. Oproep aan clubs om op die dagen toerritten te combineren met een bezoek aan een monument, b.v. kasteel, museum, oude stadskern. Motto: “mobiel erfgoed, moet je doen”.

Milieuzones (mz). Toenemende lappendeken aan zones, iedere gemeente verzint zijn eigen regels. Vereniging Nederlandse Gemeentes (VNG) wil zich er niet mee bemoeien, geen sturing vanuit landelijke politiek. Gevolg: geen uniformiteit in uitzonderingen zoals voor klassieke voertuigen. Voor toegang tot de bromfiets mz van Amsterdam is de conversiedatum van 31 aug. 2005 nog een struikelblok. Hierover is nog overleg gaande met de RDW en de gemeente. Ook in het buitenland, o.a. Brussel, Parijs en Duitsland, zijn er uitzonderingsregels voor de mz. Zie hiervoor www.urbanaccessregulations.eu.

RDW.

- FEHAC kan ondersteuning bieden bij kentekenproblemen.
- Er is een informatieblad over het verkrijgen van een kenteken. Eigenaarschap (FEHAC of RDW) is nog niet duidelijk.
- Kenteken schorsen: Voorheen kon het verlengen van een schorsing alleen op de vervaldatum. Of eerder, maar dan was de nieuwe vervaldatum ook eerder. Uit de zaal komt een voorbeeld van een bromfietsverzamelaar die op 1 dag ruim 200 schorsingen moest regelen. Omdat de RDW website deels niet beschikbaar was lukte dit niet voor allemaal en kwam er een automatische boete voor de gemiste verlengingen.

Nu kan het schorsen al vanaf maximaal 6 weken **voor** de einddatum. De nieuwe einddatum is dan gelijk aan de einddatum van de oude schorsing plus één jaar.

Bezoek van de CTW aan het EU-parlement.

De FIVA Motorcycles Commission, met daarin Doede Bakker als FEHAC vertegenwoordiger, heeft gesproken met de commissie van het parlement die betrokken is bij wetgeving omtrent 2wielers.



Daarbij zijn onderstaande onderwerpen ter sprake gekomen:

- Advanced Drivers Assistance Systems (zelfsturende auto's). Dit systeem houdt geen rekening met motorfietsen o.a. vanwege een te smal profiel. FIVA wil het testprogramma aanpassen. De leden van het EP zijn het daarmee eens.
- Connected Driving (voertuigen die onderling contact houden). Wordt in de toekomst verplicht voor nieuwe motorfietsen, maar ook retrofitted (achteraf inbouwen). V.w.b. oldtimer motorfietsen doet dit afbreuk aan de originaliteit en is het ook vaak niet mogelijk (geen accu). De parlamentscommissie probeert voor elkaar te krijgen dat de wetgeving dit niet zal verplichten.
- Ethanol toevoeging aan brandstof. De FIVA vraagt aandacht voor het feit dat ethanol de pakkingen, keerringen en polyester brandstoftanks van klassieke motorfietsen kan beschadigen.

Publicatiebeleid.

Om de bekendheid van de FEHAC te verhogen is er een specifiek publicatiebeleid geformuleerd. Doelgroepen zijn: bestuursleden van aangesloten clubs, liefhebbers zelf (leden van wel- en niet aangesloten clubs en degenen die niet in clubverband actief zijn).

De boodschap: activiteiten FEHAC, de bedreigingen voor onze oldtimerhobby en wat probeert FEHAC daar aan te doen, de successen. De positieve beleving dat FEHAC bijdraagt aan onze hobby.

Publicaties in de media via FEHAC Nieuwsbrieven, tijdschriften Classic en Retro, Het Motorrijwiel en incidenteel bij de MAG (Motor Actie Groep) en bij maatschappelijke organisaties.

Al met al was deze avond weer zeer informatief en bij deze onze dank aan de CTW leden: Doede Bakker, Eric Verbeek, Bart Sanders, Gerrit van Veen en Jappie van Veen.

Peter Snellens



Koffiekleets Motoren in Montfoort

ritverslag 21 mei 2017

*Hierbij het verslag van een mooie
droge rit in Montfoort 21/5/2017
georganiseerd en voorgereden door
Michael van Asten.*

Om 10.30 kwamen de eerste binnen
bij de Posthoorn.

Helaas was de koffie nog niet klaar
want Rob van de Posthoorn begon pas
om elf uur.

Met een terras vol kon hij meteen aan
het werk voor de die-hards die op de
motor kwamen.

Voor deze dag was er prima motor
weer besteld, niet te koud en een
lekker zonnetje.

Michael sprak ons toe voor de rit en
wist ons te melden dat Nico
Middelkoop er niet bij was. Hij vierde

Kockengen/Haarzuilen ook de
hartelijke felicitaties: deze jarige Job
was koffie komen drinken maar reed
niet mee, want hij was 70 geworden
vandaag en ging thuis van zijn feestje
genieten.

Aangezien de motoren binnen Oud
Maar Sterk in de minderheid zijn ten
opzichte van de bromfietsen, was dit
de eerste solo rit voor de Oldtimers
Motoren dit jaar.

Honda was goed vertegenwoordigd
met de modellen CB125, CB500 Four,
CX500, XL600R en SS50 maar ook
een Laverda SF 750, Harley Davidson
XR 1200 en moto Guzzi California, een
tweetakt Zundapp 200cc en als laatste
volgens mij een Heinkel motor
scooter.

Met een man of 10 en 2 vrouwen was
het feest compleet om te vertrekken
uit Montfoort richting de Nedereindse
weg in Nieuwegein.

Onderweg even stoppen voor de
mededeling om toch maar het follow-
up systeem te gebruiken, gingen we
verder naar Utrecht. Even zwaaien
naar de jongens in de gevangenis op
Laaggraven ging de rit vervolgens
naar Houten langs Fort Vechten waar
de lelijke eenden (auto's) en Solexen
klaar stonden voor verhuur, gelukkig
niet voor ons want onze stalen rossen
reden zonder pech.

De volgende locatie waren een aantal



vandaag dat hij 50 jaar
getrouwd is met Ria.
Nog van harte Nico (en
natuurlijk ook voor Ria).



Voor Gerard uit



kastelen, waaronder eentje in Langbroek.

In Odijk kwamen we nog langs een gezellige tuinbraderie met een keur aan buitenplanten.

Michael, complimenten voor deze mooie route. Bij de Lunchstop in



Cothen bij "Café 't Molentje" werd dit ook zeker benadrukt.

Met twaalf man is het ook nog te behappen voor een restaurant, heb het wel eens anders meegemaakt, dat de eerste al weer gingen rijden en de laatste nog niks hadden. Deze keer niet, onder het genot van een hapje en drankje werden er nog een paar moppen verteld en de smart Phone's kwamen nog ter discussie: dat gezellig kletsen en lachen met elkaar meer inhoud heeft, dan alleen op je telefoon staren en tikken!

Dat wordt nog wat over 20 jaar, dan rijden en kijken we alleen nog via laptop en smart Phone wie het weet mag het zeggen.

Na de lunch richting Wijk bij Duurstede waar we de pont namen naar de overkant, op de pont en onderweg kom je van alles tegen wat de hele winter binnen blijft en bij de eerste zonnestraal de weg op gaat: cabrio's en motoren te kust en te keur.

Vervolgens via de dijk richting Culemborg en op naar de Diefdijk.

Deze ligt tussen het fort op de dijk en Leerdam. Helaas was deze afgesloten voor het verkeer i.v.m. graaf werkzaamheden.

Er werd een andere route gereden via Vianen en Meerkerk. Op de dijk bij Ameide richting Vianen even illegaal de Lekbrug over naar Nieuwegein, Vreeswijk voor de ijsliefhebbers onder ons: een ijssmulstop bij Luigi was een welkome pauze.



Menigeen kreeg ook al flink last van het zitgedeelte/achterwerk dus een ijsje gaat er dan zeker in!

Onderweg had de Laverda rijder al afscheid genomen van de groep en was het nu mijn beurt bij de ijssalon om richting huis te gaan.

Vervolgens werd de rit uitgereden naar de Posthoorn in Montfoort waar een klein afzakkertje werd genuttigd en iedereen bedankt werd om vervolgens naar huis te koersen.

Michael; onder begeleiding van je vrouw op een Honda SS50, heb je een mooi ritje uitgezet, met prima weer



kon deze dag niet meer stuk!!

eeuw oud weet je het maar nooit!!

En dat geldt ook voor de motoren,
want bij stalen rossen van een halve

Jos van der Weijden
IJsselstein



FEHAC

Federatie Historische Automobiel - en Motorfietsclubs

Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

FEHAC Nieuwsbrief 8 maart 2017

Rijden met een aanhanger achter een motorfiets

De regelgeving m.b.t. het rijden met een aanhanger achter een motorfiets verschilt van land tot land. In Nederland bijvoorbeeld mag het leeggewicht van de aanhanger maximaal de helft zijn van dat van de motorfiets ervoor met een maximale breedte van 2 meter, lengte van 2,5 meter bij een hoogte 1 meter. Als de aanhanger achter een



motor met zijspan zit, dan moet het wiel van de zijspan geremd zijn. En: de maximale snelheid is 90 km p/u. Maar bij de burens in Duitsland is het anders: daar is de maximale snelheid 60 km p/u, de breedte van de aanhanger maximaal 1 meter en het gewicht maximaal 750 kg. Heel anders dus.

Overzicht FEMA

Die verschillen in regelgeving maken het voor de (klassieke) motorrijder met een aanhanger tot

een hachelijke zaak om gewoon maar een aanhanger achter de motor te koppelen en op weg te gaan in Europa. Dat is het minder goede nieuws. Maar het goede nieuws is dat het rijden met een aanhanger achter uw (klassieke) motor in bijna alle Europese landen wel is toegestaan. Gelukkig heeft de Europese organisatie die gericht is op de belangenbehartiging van modernere motoren (FEMA) een vergelijkingsoverzicht van de regelgeving per land gemaakt. Onderstaand de link naar dit overzicht.

<http://www.fema-online.eu/website/index.php/consumer-information/riding-with-a-trailer/>

FEHAC commissie tweewielers



Toonbeelden van motorfietsen

Cultureel erfgoed is het verhaal van de geschiedenis van Nederland: het maakt het verleden zichtbaar en versterkt zo ons cultureel en historisch besef. Het biedt ankerpunten om het heden te begrijpen en om over de toekomst na te denken.

Deze mooie intro staat in de 'Erfgoedbalans 2017' van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. Normaal gesproken denkt iedereen bij de term 'erfgoed' aan oude gebouwen en kunst en niet direct aan oude motorfietsen. Maar sinds het van kracht worden van de nieuwe Erfgoedwet in juli 2016 valt ook het 'mobiel erfgoed' onder die wet. Mobiel erfgoed zijn oude voertuigen op de weg, water, rail en in de lucht. In Nederland beschouwen we wegvoertuigen van 30 jaar en ouder als historische voertuigen en daarmee ook als onderdeel van ons cultureel erfgoed. Om publiek en overheden inzicht te geven wat met dat 'mobiel erfgoed' precies bedoeld wordt, is het toonbeelden project gestart. Toonbeelden zijn beschrijvingen van mobiel erfgoed die exemplarisch zijn voor dit type erfgoed. Samen geven deze toonbeelden een representatief beeld van de Nederlandse mobiliteitsgeschiedenis.

Selectie van zes motorfiets toonbeelden

De uitdaging was het selecteren van ruim 100 voorbeelden van mobiel erfgoed in de vier sectoren: weg, water, rail en lucht. Daartussen was er plaats voor zes motorfietsen. Het project Toonbeelden van mobiel erfgoed is uitgevoerd in opdracht van en gefinancierd door het ministerie van OCW en is te zien op de website: toonbeelden.com. De Commissie Tweewielers van de FEHAC heeft met de hulp van veel clubleden voor het aandeel motorfietsen gezorgd. Motorfietsen hebben steeds een rol in de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland gespeeld vanaf het allereerste begin rond 1905 tot 1985, het eind van de periode van het toonbeeldenproject. Deze rol was in de beginjaren een hoofdrol, want er waren vlak vóór de Eerste Wereldoorlog ongeveer twee keer

meer motorfietsen dan automobielen.

1895 – 1920 Eerste vorm van mobiliteit, meer motorfietsen dan auto's

Peugeot 1905 2¼ PK – 1905

In deze periode zijn anderhalf tot tweemaal zo veel motorfietsen als automobielen gebruikt. Naast de veel lagere aanschafprijs was de zeer slechte verkrijgbaarheid van



benzine in die jaren de reden. Motorfietsen reden toen ook al veel verder op één liter benzine dan automobielen. Deze Peugeot 2¼PK was in trek bij (plattelands)artsen die altijd al erg op hun vervoermiddel waren aangewezen.



De arts had een betrouwbaar en efficiënt vervoermiddel, waar niet allen hij maar ook zijn patiënten van profiteerden.



1910 – 1930 Mobiliteit voor het gezin, de zijspan

Indian Powerplus met zijspan – 1920

Als goedkoper gemotoriseerd voertuig was de motor begin vorige eeuw snel ingeburgerd bij de gegoede burgerij. Om aan de behoefte te voldoen voor het vervoer van meer personen dan bestuurder en duopassagier werd de zijspan ontwikkeld. Dit betekende het

voorzien in de mobiliteitsbehoefte voor het gezin. Het alternatief was de veel duurdere auto. Dat begon al in de twintiger jaren en eindigde pas in de jaren '60 van de vorige eeuw.

1920 – 1940 De Crisisjaren

Eysink Jubileum 125cc – 1939

Na de beurscrash in 1929 verdiende de Nederlander opeens veel minder of werd zelfs werkeloos. Daardoor kwam er een veel soberder patroon van mobiliteit. Ook de wetgeving speelde met financiële voordelen in op het gebruik van lichte motorfietsen. De hier getoonde Eysink Jubileum 125cc van 1939



is een mooi voorbeeld van een nieuwe, lichte motorfietscategorie die in deze periode is ontstaan.

1940 – 1945 Militaire mobiliteit met oude legermotoren

Harley Davidson WLC 'Liberator'

Onze bevrijders maakten op grote schaal gebruik van motorfietsen. Eén van de meest tot de verbeelding sprekende motoren uit de Tweede

Wereldoorlog is de Harley-Davidson WLC, door de Nederlands bevolking



'Liberator' gedoopt. Nadat de Amerikaanse en Canadese troepen zich uit Europa terugtrokken, werden ook in Nederland vele Liberators in groten getale achtergelaten. Deze kregen vaak andere bestemmingen. Zo heeft de ANWB deze motoren direct na de oorlog voor de Wegenwacht gebruikt. Door de aantallen en het speciale karakter zit deze motorfiets in het collectieve geheugen van de Nederlanders verankerd.



1945 – 1965

Mobiliteitsexplosie na WO-2

Ariel NG350 – 1947

In de vijftiger jaren vond voor alle wegvoertuigen een mobiliteitsexplosie plaats, ook voor motorfietsen. Voor het afleggen van grotere afstanden werd op grote schaal gebruik gemaakt van goedkope, zuinige motorfietsen. Maar, waar

moesten deze motorfietsen net na de oorlog vandaan komen? De Engelse motorindustrie schakelde bijna meteen over op 'vredeproductie' door vrijwel ongewijzigd verder te produceren en de ex-legermotoren zwart i.p.v. kaki te spuiten.

Er werden ook andere creatieve oplossingen bedacht, zoals de scooter en de dwergauto, die ook met motorrijbewijs waren te gebruiken en het zijspangebruik beleefde een revival. Het ARIEL NG350 model karakteriseert deze opstartende Engelse civiele motorproductie van net na de oorlog en vormt mede het begin van de motorisering na WO-2.



1965 – 1985 De motorfiets als vrijetijdsbesteding

Honda CB750 – 1970

Eind zestiger jaren werd de rol van de motorfiets in economisch opzicht veel kleiner, want de Nederlanders konden toen een kleine auto kopen. Echter, in de jaren zeventig begon voor de motorfiets een revival als middel voor vrijetijdsbesteding. Dat duurt

voort tot aan de dag van vandaag. De opmars van de Japanse merken begon al vroeg in de jaren '60 met onder andere de Honda Dream. Maar veruit de bekendste en meest trendsettende motor uit eind '60-er en begin '70-er jaren is de 4-cilinder Honda CB750.

De Honda CB750 is eind vorige eeuw tot Motor van de Eeuw verkozen.



Toer - en Evenementenkalender

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
18-02-17	AlgemeneLeden	Wierden	Allen	Ed Zwennis	Zie in	Nr. 164
Hallo, Voor ons afstudeer project zijn wij bezig aan een korte film. Een verfilming van een scene uit Romeo & Julia. In deze scene komt een motor uit de jaren 60 voor. Mijn vraag is of het mogelijk is om een motor uit ongeveer de jaren 60 te gebruiken in onze film tegen een kleine vergoeding? En natuurlijk de eer om in een korte film te zitten en een plaatsje in de aftiteling te krijgen. Wij zouden er enorm geholpen mee zijn!! Met vriendelijke groet, Iris vd Rijt +++ +++ +++ +++ +++ Hallo Stan, Bij deze nog een keer erg bedankt voor het uitlenen van je motor! Groetjes Iris en crew. (red. het filmpje staat in de OMS website)						
11-02-17	Koffieklets	Beepden	B	Ep ter Wee	06 42370637	Nr. 165
25-06-17	Koffieklets	Luyksgestel	M	Stan van Asten	06-57373182	Nr. 165
02-07-17	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	Nr. 166
16-07-17	Koffieklets	Beek Limburg	M	Herman Hofmeyer	06 12120135	Nr. 166
13-08-17	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	Nr. 166
27-08-17	Maximaalrit '69	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr. 166
23-09-17	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Ed Zwennis	Info op www	Nr. 167
01-10-17	Superrit	Gaat niet door	Alternatief ?			Nr. 167
oktober	Snertrit	Beesd	M+B			Nr. 167

Andere Evenementen

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

OLDTIMER/BEURZEN http://www.elsware.nl/contents/nl/d36_beursagenda.html

3 september, KABROEMMM, Hemelum. Oldtimer festival - evenement



Toer – en Evenementenkalender

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

Info: <http://kabroemmm.nl/>

10 september, Oldtimerdag Voorschoten

Info: www.vovnieuws.nl

Diverse Oldtimer beurzen

<http://www.oldtimerweb.nl/oldtimer-beurzen.aspx>

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.

GEVRAAGD

Achterveer en korte cranks voor Kreidler bromfiets

Wie heeft er voor mij één achterveer van 'n Kreidler Florett?

Ik zoek er eentje waarvan de chrome bus een lengte heeft van 207 mm.

Ik ben bezig om dubbele achtervering te monteren en heb de extra veren op het afgelopen NVT gekocht, maar nu blijkt dat er twee verschillende op mijn bromfiets gemonteerd zijn!

De cranks heb ik op mijn Puch gemonteerd omdat ze lekker kort zijn, maar zodoende zoek ik nog een strel.

Info bij Jan van der Poel aquarijan@gmail.com

TE KOOP AANGEBODEN

Lederen motormuts

maat 56, 57 en 58

Lederen beenkappen

Stuur handkappen

t.e.a.b.

Info Jan van der Poel aquarijan@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.



Mooi CLUBARTIKEL

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

voor slechts € 2,--