



Jaargang 30

Snertrit met goed gevulde tanks



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de bestuurstafel	pag.3
Van de penningmeester	pag.4-5
Nieuwsbrief bij Oud Maar Sterk	pag.6
Website update	pag.7
Leden account gebruiken	pag.8-9
Ritverslag, motoren in Beek	pag.10-11
NVT Woerden, terugblik	pag.12-14
Reisverslag, Parijs met de Kreidlers	pag.15-22
Uit de oude doos, Spiegels	pag.23
Op pad met de Benelli	pag.24-26
Brandstof in de toekomst	pag.27-28
Brommer met spiegel	pag.29
The International West Kent Run	pag.30-35
Ritverslag, Snertrit – motoren	pag.36-39
Fehac nieuws,	pag.40-41
MotorPiet, de barmhartige Samaritaan..	pag.42-43
Snuffelhoek. Techniek in de website	pag.44
Toer agenda e.a. evenementen	pag.45-46
Snertrit in beeld	pag.47
Clubartikelen	pag.48
Advertentieruimte	binnenkant achterblad
UITNODIGING ALV 2020	

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.179 maart	18 februari 2020
Bulletin Nr.180 april	24 maart 2020
Bulletin Nr.181 juni	2 juni 2020
Bulletin Nr.182 september	4 augustus 2020
Bulletin Nr.183 november	3 november 2020



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

Medewerkers:

Redactie Clubblad	Jan v.d. Poel	071-3313913	redactie@oudmaasterk.nl
Webmaster	Jan v.d. Poel	071-3313913	webmaster@oudmaasterk.nl
Toer coördinator	Nico Middelkoop	06-22036358	toer@oudmaasterk.nl
Evenementen	Vacant		evenementen@oudmaasterk.nl
Clubartikelen	Vacant		

Wij zijn op het internet te vinden via: www.oudmaasterk.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 c.q. het bestuur zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren, in te korten en/of te weigeren.

Algemeen:

Het bestuur behoudt zich het recht voor om, indien omstandigheden aanleiding geven en uitsluitend in het belang van de vereniging, wijzigingen in het reglement aan te brengen.

Geldig is alleen de laatste versie welke is gepubliceerd in het clubblad.

Betalen/ lidmaatschap:

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

Ieder lid blijft belastingplichtig 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 Schafstraat 4 1183 BV Amstelveen
e-mail: ledenadministratie@oudmaasterk.nl

Druk en verspreiding:

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

Ontwerp omslag:

Eric Albers

Contributie 2020 bij automatische incasso of

bij vooruitbetaling vóór 10 januari	€ 25,00
Zonder automatische incasso	€ 27,50
Gezinsleden (ontvangen geen blad)	€ 6,00
eenmalige inschrijving	€ 5,00
Girorekening OMS	NL63INGB0004404820

Oud Maar Sterk is lid van de FEHAC, Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets Clubs.
De FEHAC is overlegpartner met de overheid, over regelgeving onzer hobby aangaande.



Van de bestuurstafel

Beste leden.

Ook de Snertrit is weer gereden, wat een opkomst! Tuurlijk komt dat door het OMS bestelde schitterende weer.

Peter Snellens schreef : De diversiteit aan voertuigen gaf de slogan, 'Oud Maar Sterk voor ieder merk' goed weer en daar doen we het voor!

Door de diversiteit is het leuk langs de voertuigen te lopen en iedere keer weer denk je, goh da's waar, in geen tijden gezien. Wat toen blits was, vind je nu aartslelijk, of die, die was z'n tijd ver vooruit.

De laatste OMS-rit zit er weer op en dat geeft het bestuur een weinig rust.

De agenda voor 2020 is alweer geopend, Peter Snellens heeft 't Klooster reeds besproken voor 21 maart 2020. Nico Middelkoop heeft de uitnodiging voor het komende NVT ook al weer binnen. Peter de Koster is reeds bezig met de voorbereidingen voor de 2020-koffieklatsen en ritten en de Paas-en Pinksterrit liggen al vast, alleen op andere data dan vorig jaar.

-
Het duurt niet lang of de eerste Pekel wordt weer gestrooid. Het lijkt erop dat als de weerman maar denkt aan mogelijke nachtvorst de ingehuurde strooiplogen mogen uitrukken.

Voor velen betekent dat 'n abrupte winterstop.
(Geen ethanol houdende benzine in je tank laten zitten!)

-
De Doelstelling van OMS is, om ons gemotoriseerd erfgoed te blijven berijden.
Niet-rijders, toeschouwers dus, wuiven je vaak met handgebaren toe, leuk allemaal.

-
Ons rijdend erfgoed maakt op het Malieveld natuurlijk minder indruk als de mastodonten waar o.a. onze boeren 'n serieus spektakel mee maken.
Voor ons is het echter geen broodwinning, maar toch!

-
Wij horen je al zeggen alweer! ja alweer, er hebben zich nog steeds geen mensen aangemeld die de openstaande bestuurs/commissie-vacature's willen opvullen.
Beste OMS'ers het is leuk werk en het is voor ons gezamenlijk doel, "RIJDEN"

-
Wij willen u allen een goede Kerst en een voorspoedig 2020 wensen.

Namens het Bestuur,
Stan



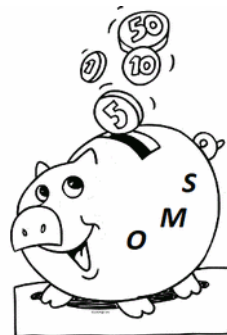


Van de penningmeester

Contributiebetaling 2020

Na het verrijden van de Snertrit op 26 oktober j.l. is voor de meesten van ons het ritseizoen ten einde. De brommer of motorfiets wordt gepeetst en in orde gemaakt voor de winterstalling. En het bestuur bereidt zich alvast voor op het nieuwe verenigingsjaar.

Onderdeel daarvan is de inning van de jaarlijkse contributie, welke op 3 manieren betaald kan worden:



1. via een acceptgiro die u ontvangt in januari;
2. via een automatische incasso, mits u de vereniging daarvoor heeft gemachtigd;
3. u wacht niet op de acceptgiro of incasso, maar betaalt spontaan vóór 10 januari 2020.

Hoewel het door de opgelegde verhogingen van prijzen en belastingen steeds moeilijker wordt een sluitende begroting te maken, is het goede nieuws dat de contributie voor 2020 nog hetzelfde is als in de afgelopen jaren. Dat betekent dat voor 2020 de bedragen gelden zoals op pagina 2 weergegeven, eveneens het rekeningnummer.

De acceptgiro's en de incasso-opdrachten worden medio januari 2020 verstuurd. De contributie voor gezinsleden is samengevoegd met het contributiebedrag van het hoofdlid. Er komt dus maar één incasso of acceptgiro en dus niet voor ieder gezinslid afzonderlijk.

Leden die spontaan vóór 10 januari willen betalen, vergeet niet de vermelding van contributiejaar en lidnummer. Het lidnummer staat op het adreslabel van het Bulletin.

Leden, die alsnog gebruik willen maken van het gemak van de automatische incasso en de bijbehorende contributiekorting, kunnen het machtigingsformulier vinden op de Oud Maar Sterk website onder "Meedoen" of aanvragen bij de penningmeester (penningmeester@oudmaarsterk.nl).

Mocht u niet meer weten of u al eerder een machtiging heeft afgegeven, dan kunt u hierover bij mij informeren.

Acceptgiro

Voor 2020 heeft ING de verenigingskorting op het tarief voor verwerking van een acceptgiro afgeschaft. Men wil blijkbaar af van deze manier van betalen.

Aangezien nog veel leden de voorkeur geven aan het ontvangen van een factuur met aangehechte acceptgiro, blijven we deze vooralsnog aanbieden. Echter leden, die toegang hebben tot internet-bankieren, kunnen op basis van de gegevens op de acceptgiro eventueel de overschrijving doen via de website van hun bank zodat we die



verwerkingskosten uitsparen. Uiteraard laten we daarin iedereen vrij, het blijft nog steeds mogelijk om de (ondertekende) acceptgiro voor verwerking naar je bank op te sturen.

Opzeggingen vs algemeen belang

Naast de inschrijving van nieuwe leden ontvangen we gedurende het jaar ook opzeggingen. Vaak vanwege gezondheid, een enkele keer helaas vanwege overlijden, maar ook van leden die nog wel motor- of bromfiets blijven rijden, maar niet meer bij Oud Maar Sterk. Uiteraard respecteren we iemands keuze, maar ik wil wel graag onderstaand ter overweging meegeven.

OMS is in de eerste plaats een toervereniging, maar door ons lidmaatschap van de FEHAC onderstrepen we ook de noodzaak van belangenbehartiging. Immers wetgeving houdt vaak geen rekening met de oldtimers, of is daar juist tegen gericht. Denk b.v. aan de invoering van E10 brandstof en milieuzones.

Hoe meer leden via de aangesloten clubs lid zijn van de FEHAC des te zwaarder hun stem zal wegen in Brussel, Den Haag en lokaal.

Uiteindelijk willen we allemaal kunnen blijven rijden. Wil je dit niet meer doen via OMS, wordt dan lid van een andere vereniging die aangesloten is bij de FEHAC, of breng dit punt tenminste ter sprake bij een eventuele nieuwe vereniging.

We moeten het met zijn allen doen, anders kan het gauw over zijn met onze hobby.

Peter Snellens

Nieuwsbrief bij Oud Maar Sterk

AANKONDIGING

De Oud Maar Sterk NIEUWSBRIEF

Om u te informeren, heeft Oud Maar Sterk een Bulletin en een website. Verder versturen we een e-mail met de ritaankondiging (aan de leden die dit aangaven in het AVG formulier).

Waarom de nieuwsbrief?

Het Bulletin verschijnt 5 maal per jaar.

Een foutje kan niet snel hersteld worden.

De ritten staan in de website.

De aankondiging gaat naar de nieuwsbrief, i.p.v. de e-mail.

De nieuwsbrief is niet gebonden aan maar enkele keren per jaar.

Voor elk komend evenement kan die bijvoorbeeld verstuurd worden.

Inclusief ervaringen, vragen en mededelingen.



De meeste leden zijn in het bezit van een z.g. smartphone, of hebben een tablet en bijna iedereen heeft wel een computer.

Deze hulpmiddelen zijn uitermate geschikt om het nieuws van uw club te volgen.

De nieuwsbrief wordt aan alle leden gestuurd die via het AVG formulier aangaven om per e-mail geïnformeerd te willen worden.

(In oktober is een nieuwsbrief verstuurd, niets ontvangen? Actie nemen)

Kijk even in uw administratie of u dat nog moet doen, of vraag het aan Peter Snellens ledenadministratie@oudmaarsterk.nl

In de website, rechterkant, staat een klein formulier dat ook gebruikt kan worden om de nieuwsbrief te ontvangen.

Met vriendelijke groet,
redactie en bestuur



Nieuwsbrief

september 2019

1ste nieuwsbrief bij oud maar sterk



Velen kennen reeds de zogenoemde Nieuwsbrief. Allerlei belangenverenigingen, al dan niet commercieel, gebruiken die om aandacht te trekken of te informeren.

Oud Maar Sterk wil hiervan gebruik maken om u o.a. tussentijds te kunnen **informeren**.

We maken allen gebruik van het Bulletin om op de hoogte te zijn van de ritten en de ervaringen daarbij opgedaan.

Maar dat heeft z'n beperkingen, 5 maal per jaar op de deurmat. Een foutje in de gegeven informatie is niet te corrigeren, dat lukt alleen achteraf en is dan een gevalletje van jammer.



Website update

Onder de TAB "FOTO VIDEO" klik je op "CLUBBLAD"

Hierin is een zoekbalk geplaatst waarmee je naar bepaalde inhoud in de website kunt zoeken.

Als voorbeeld **Terrot**

Het resultaat verwijst naar twee groepen oude Bulletins, waarbij staat;

CONTINUE READING > klik je hier op dan kom je op een pagina waar het woord **Terrot** te vinden is, echter nog niet gemarkeerd!

Deze pagina kan best wel veel tekst bevatten, daarom is het aanbevolen om hier opnieuw het woord te zoeken.

Dat doe je via het toetsenbord,

je houdt de **ctrl** toets ingedrukt en drukt dan de **f** toets in, nu verschijnt op je scherm een zoekveld. Daarin tik je nogmaals **Terrot** waarna het woord gemarkeerd wordt in de pagina.

Veel succes met de zoektochten in het vroege Oud Maar Sterk.

Verder toont deze pagina de verschijningsdata van de Bulletins in het komend jaar.

Weer even terug naar de eerste regel, met de muis cursor (handje) op CLUBBLAD, heb je rechts toegang tot de oude Bulletins.

Laatst zijn daar de Bulletins 111 t/m 131 aan toegevoegd, dit zijn zogenaamde pdf bestanden.

Eenmaal geopend, kun je in deze Bulletins ook zoeken met de eerder genoemde toets-combinatie.



Bulletins 111 t/m 115
maart 2007 t/m februari 2008

Ga naar een artikel door op de bulletin aanduiding te klikken, hierdoor kom je in het gekozen Bulletin.



Van de Webmaster



Elk lid krijgt de mogelijkheid om beveiligde pagina's te bekijken.

Ga daarvoor naar SNUFFELHOEK en vervolgens klik je op LEDENPAGINA.

Daarna vul je het volgende algemene wachtwoord in; oudmaasterk25jaar

Klik daarna op ENTER.



Hierna kun je reageren op berichten en zo een discussie aangaan.

Daarvoor heeft ieder lid waarvan we een werkend e-mail adres hebben, een e-mail bericht gekregen met het voorstel om je wachtwoord in te stellen.

Door op de eerste link te klikken krijg je het volgende scherm.



Hierin wordt je al een nieuw wachtwoord aangeboden, door op 'Wachtwoord opnieuw instellen' te klikken, is dat je nieuwe wachtwoord.

LET OP, als je dit gebruikt, noteer het van te voren.

Wanneer je zelf een nieuw wachtwoord wilt bedenken, kun je het getoonde wachtwoord overschrijven.

Het volgende komt op je scherm,

Je wachtwoord is opnieuw ingesteld. [Inloggen](#)

Klik hier op 'Inloggen'

Lees verder..

vervolg

Daarna komt het volgende op je scherm, (andere naam ;-)

Gebruikersnaam of e-mailadres

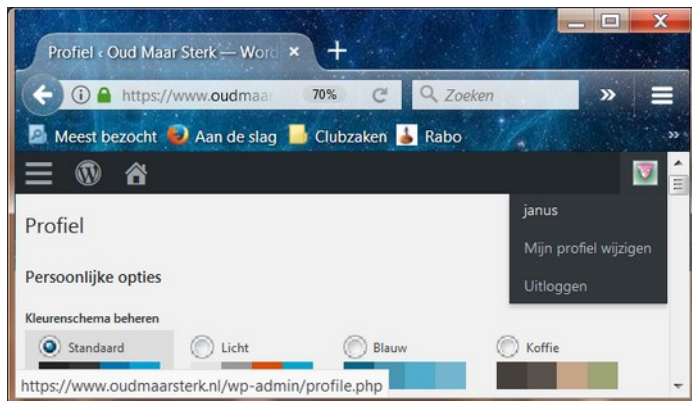
Wachtwoord

☐ Onthoud mij

Klik op 'Inloggen'

Je komt nu in een gedeelte van de website waar je van alles kunt aanvullen of veranderen.

Rechts bovenin is een 'Hulp' knop voor meer informatie.
Na wijzigingen klik je links onderin op 'Profiel bijwerken'



Na deze actie kun je bijvoorbeeld een reactie plaatsen op een bericht in de website.

Het openingsscherm toont de laatste berichten, de Home-pagina en de Colofon-pagina.

Door op de blauwe link in een bericht te klikken opent de pagina met het bericht waarna reageren mogelijk is.





Koffiekleets motoren Beek

26 mei 2019

De "Onder-ons" Rit

Herm organiseert eens in de 2 jaar een koffiekleets in het voor ons lijkend buitenland, namelijk door het prachtige Nederlands en Belgisch Limburg.

Vroeg in de morgen zijn mijn schoonzoon, per auto, en ik op m'n Honda, naar mijn broer Patrick gereden om de auto te verruilen voor 'n R80.

Aangekomen in Luyksgestel stonden mijn broers BMW en Guzzi al klaar, maar ook Marijke's auto. Na koffie met lekkers, zijn we in colonne (3 motoren en 1 auto), naar Beek gereden. Prachtig weer en niet al te druk op de A2 richting Maastricht. Zonder enige problemen arriveerde wij bij Herm thuis, in het plaatsje Beek.



Buiten op het terras stond de koffie, maar ook echte Limburgse vlaaien, klaar. Herms vrouw met de 2 dochters, Herm zelf, Patrick,

Marijke, mijn schoonzoon en ik zaten heerlijk in de zon te genieten van koffie met lekkers.

De hoeveelheid lekkers was in korte tijd behoorlijk geslonken, zeker toen

wij merkte dat er geen enkele OMS-er, meer aanschoof.



De van Astens noemde het de Familierit met 'n externe begeleider (voorrijder). Geweldig,

eindelijk 'n keer op ons zelf.

Tegen elfen kleedden wij ons aan werden de Helse Machines gestart. Herm, Patrick, Marijke achterop, Peter en ik. Dus 4 machines met 5 berijders.

Met prachtig weer, de zon niet in ons gezicht, slingerden wij met een mooi tempo richting het zuid oosten, richting Vaals.

We kwamen een hele rits bezienswaardigheden tegen waarvan enkele benoemd.



Mooi gerestaureerde Standerdmolen in Genhout



Vakwerkhuisen in Helle



18/19de
eeuwse carré-
hoeven in
Ransdaal



kalkovens in
Ubachsberg



watermolen in
Simpelveld



wegkruis in
Vijlen



Hoeve Einrade
te Holset

Lunch:

Restaurant de Bokkerijder
Drielandenpunt te Vaals

Bokkenrijders: In de tweede helft van de achttiende eeuw gaat de bevolking van het zuiden van Limburg gebukt onder armoede en honger. Een groep mensen, die de Bokkenrijders worden genoemd, vecht tegen onrecht. Ze stelen van de rijken en geven hun buit aan de armen.

Hier heerlijk geluncht met een geweldig vergezicht.



Het was overigens helder weer. Leuk, dat Herm's gezin ook aanschouf.

Na de lunch gaan we verder en de rit gaat westwaarts, gedeeltelijk door de Voerstreek (België).

Gearriveerd in Beek, werd Herm voor deze prachtige dag, met veren bestoken.

Na afscheid genomen te hebben nog 85 km naar Luyksgestel.

Op de een of andere manier begon je met het verkeer mee te rijden 130 km op de teller, daar schrok ik zelf van en er werd een tandje minder gegast.





Na 'n dik uur bij mijn broer beland en de motoren in de garage gezet,



vandaar met motor en auto naar Helmond.



Al bij al een geweldige dag en voor herhaling vatbaar.

Herm, Nogmaals dank

Gebroeders van Asten



Nationaal Veteraan Treffen

Terugblik

Het NVT is elk jaar weer een heel spektakel.

Ja, dit spektakel is nu voor de 29-ste keer gehouden, niet voor de 29-ste keer prachtig weer, maar dit jaar is het gebed van de Zusters Clarissen, verhoord. Prachtig weer, dank zij de worst die naar hun klooster werd gebracht.

<http://www.kloosterwittem.nl/Biddenommooiweer>

Velen onder ons weten dat OMS met het NVT begonnen is, natuurlijk in mindere omvang, maar de start was er. Als je naar het logo van het NVT kijkt, zie je erg veel gelijkenis met het OMS logo.





Oud Maar Sterk bestaat inmiddels 30 jaar.

De NVT-opperstalmeester nodigde Nico naar voren te komen.

Nico beklom het podium met een geleende rollator (Mobylette - EEG).

Hij heeft daar uitgelegd wie wij zijn en wat wij doen, en zekers, daar mogen wij trots op zijn.

U kent allen onze stand, simpel, maar netjes en dit jaar met een knalgeel tafelkleed (OMS-kleur). De stand wordt bemand door het bestuur. Tegen het einde van de middag (17:00 uur) mogen we onze biezen weer pakken.

Als je bedenkt dat wij rond de klok van zessen 's morgens van huis gaan, zijn dat lange dagen.

De OMS Stand heeft veel aanloop gehad en daar wordt niet alleen over koetjes en kalfjes, Bromfietsen en Motoren gesproken, maar ook over persoonlijke aangelegenheden.

Je gaat 'n aantal malen even wandelen om al het moois te bewonderen en om 'n praatje te maken, bij de clubstands.

Een aantal onder ons hebben ook deelgenomen aan de Kaasrit, De Kaasrit is goed bewegwijzerd, maar toch lukt het sommigen jaja, daarvan af te wijken.

We hebben ook weer 2 nieuwe leden mogen verwelkomen, chapeau.

Leden, het doet goed dat jullie even bij je eigen vertrouwde stand aankwamen. Nico, Peter, dank dat jullie, wederom insprongen als evenementen-commissie!

Groet en tot ziens,
Stan van Asten







REISVERSLAG PARIJS

opgetekend door Gerard van het "Gerard Borst's Kreidler team"

7 juli 2000

Aan deze reis werd deelgenomen door Dolf Baas (Kreidler '67GT), Erik de Leeuw (Kreidler '80RS) en Gerard Borst (Kreidler '70RS).

De voorbereiding van de route werd door Dolf uitgebreid gekopieerd en door Gerard op papier gezet met de tijdplanning.



De datum van vertrek was bepaald op 7 juli 2000 met een dag ruimte, voor het geval er iets tussen zou komen, je weet het nooit!

Het was de bedoeling dat ik (Gerard) met 'n '65er en Dolf met z'n '67GT zou gaan.

De test werd door werk en dergelijke uitgesteld, dus die deden we dan maar de laatste zondag voor het vertrek, alhoewel dit wel krap aan was.

De '65er wilde niet harder dan 75 à 80 km per uur; dat was langzaam. Ik dacht de werkzaamheden hieraan wel te redden, maar mooi niet hoor, dus de '70er gepakt en naar Dolf toe om te kijken hoe de combinatie '70er en de GT lag.

Tot overmaat van ramp was in de tussentijd de voetsteun van de GT afgebroken en 'n andere set met standaard eronder paste niet (de standaard was te kort), dus bleef het tot 's avonds laat (nacht) tobben.

"Dan maar 'n plank eronder", zei Dolf. (Ik dacht, dat wordt niets).

Nadat ik bij Dolf was aangekomen, reden we met de '70RS en de '80RS naar John Dekker, i.v.m. de mee te nemen reservedelen blijft de GT en de '65er thuis.

Nu moesten er andere reservedelen opgezocht worden, zoals kabels, ontsteking, zuigers, enzovoort.

De dag van vertrek was dinsdag (Hagestein). Maandagavond verzamelden wij ons bij Erik, die voor olie had gezorgd.

's Avonds werd er gebeld. "Dolf, ik heb net getankt en nu blijkt dat mijn tank lek is, wat nu! "Laten we het proberen, anders neemt Jan er een mee, die gaat toch die richting uit." Ik zei: "Niks proberen, we laden de boel op, ik heb hier



nog wel 'n witte tank liggen, die wisselen we even uit, dan zijn we voor 24:00 uur nog bij Erik."

Zo gezegd, zo gedaan; en om 23:30 uur waren we bij Erik in Vianen. Hier bespraken we nog even het een en ander met de ouders van Erik, onder 't genot van een flesje bier.

Dinsdag 06:00 uur stonden we op, na 't wassen stond de tafel al gedekt met een flinke pot koffie. Om 07:00 uur was de bagage verdeeld en om 7:15 uur vertrokken we uit Hagestein bij Vianen.

Het was nogal mistig, maar voorbij Dordrecht begon het op te klaren. Voor de pont bij Vlissingen had de RS van Gerard water in de vlotterbak, maar dat was gauw verholpen.

Op de grens bij Sluis eerst maar eens 'n kop koffie genomen, dat ging er wel in. Hierna via Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort en De

Panne de Franse grens over. Al die tijd scheen de zon. De omgeving was heel mooi langs de kust.

Bij Duinkerken begon de RS van Gerard slecht te lopen doordat de koppakking lekte, koppakking gemaakt, gelijk de vlotterbak schoongemaakt en toen op naar Calais.

Daar aangekomen een camping opgezocht. Op de plek aangekomen moesten we als 'n speer onze drie tenten opzetten, want de lucht was inktzwart geworden. Toen we de tenten hadden staan waren wij verzopen, de regen kwam met emmers omlaag, dit was rond 18:00 uur. In de wasgelegenheid trokken we droge spullen aan. Op 200 meter was een soort overdekt winkelcentrum, waar we de inwendige mens hebben versterkt.

PROVINCIALE STOOMBOTDIENSTEN IN ZEELAND

BEWIJS VAN OVERTOCHT/BETALING

DE VERVOERSVOORWAARDEN EN VOORSCHRIFTEN
DER P.S.D. IN ZEELAND, GEDEPONEERD TER GRIFFIE
DER ARRONDISSEMENTSRECHTBANK TE MIDDEL-
BURG ZIJN VAN TOEPASSING.

ALS BEDOELD IN HET TARIEF VAN DE PSD

PSD

BIJ CONTROLE TONEN
VRIJ VAN B.T.W.

Roompot *Dé vakantiespecialist van Zeeland* *TouristShop*

Bel +31 (0)113 - 374200
Vakantie-/bungalowparken, campings
in o.a. Cadzand, Domburg en Renesse.
www.roompot.nl

Voor vakantie, wonen en vrije tijd!
Markt 65c, Singel 14a,
Middelburg Domburg
www.touristshop.nl

N172 BUS-020-66

VILLE DE CALAIS
Tribunal
Pénal
Municipal

Reçu des droits de séjour

TERRAIN DE CAMPING 25711

Carapace (n°) 19,50 x 3 = 58,50

Conteneurs (n°) 13,6 x 1 = 13,60

TOTAL = 72,10 x 1 = 72,10

TOTAL DROITS 72,10

ELECT. x =

TOTAL ELECT: =

TAXE DE SEJOUR

Campers 3 x 1

Enfants de 4 à 10 ans x

Membres de Familles nombreuses x

TOTAL = 3 x 1 = 3

TOTAL TAXES = 3,00

MONTANT TOTAL 75,10

Calais n° 04169100



Het bleef maar regenen. Bij terugkomst bij de tenten bleek dat die nog niet lekten, dat was een meevaller!

De volgende ochtend was 't droog, maar niet voor lang. We werkten dus gauw een paar stokbroden naar binnen. Er waren 's nachts twee Kreidlers omver gewaaid, maar er was geen schade. Het begon alweer te regenen, dus trokken we gelijk de regenpakken aan.

Op weg richting Boulogne, Dieppe, voorbij Le Touquet-Paris-Plage, hoorden we een "tik" en het was over en uit, de '70er RS begaf 't. De pistonpenborgveer was afgebroken, zuiger en cilinder verwoest.

Het was gelukkig weer droog, dus de cilinder zo goed mogelijk opgeknapt, groeven van onder tot boven, andere zuiger gemonteerd en de restanten van de borgveer bekeken, alles was er uit! Het spul gestart, langzaam gas geven en na drie keer weer "tik", einde bericht.

De boel gedemonteerd, er was nog een stukje borgveer achtergebleven, zuiger + onderste veer stuk.

Omdat het al tegen 13:30 uur was, en de reparatie wel even kon duren, begon Dolf maar met brood smeren en beleggen, dat moest tenslotte ook doorgaan.

Zuiger opgeknapt,





gemonteerd met 1 veer, dat moest ook gaan, voorzichtig gestart, weinig compressie, dat zou wel beter worden!?

We pakten de boel weer in en vertrokken om 14:15 uur, 'n beetje in de zuiging op weg naar Dieppe. Deze stad kende Dolf nog uit zijn jeugd, een mooie stad. Eerst maar naar het strand. Het was ondertussen mooi weer geworden. Bij het VVV informeerden we naar een camping.

Aangekomen op de camping wezen ze ons een plaats in de zon. Dolf wilde eerst een pilsje drinken, het was dorstig weer, maar Gerard zei: "laten we eerst de tenten opzetten, als we eenmaal zitten dan weet ik het wel!" Dus eerst de tenten, toen op naar de pils! Nou niks pils, de bar was gesloten om 18:00 uur.



Hierna gingen we naar de stad om te eten. We bestelden iets en tot onze grote verrassing kregen we allen een bord met mosselen, die wilde Erik toch al eens leren eten. Dat krijg je als je de Franse taal niet machtig bent, dan eet je eens wat anders.

Na een goede nachtrust, brood halen en eten, werd de reis naar Parijs ondernomen. Het weer was goed, de snelweg over, dat schoot op. Rouen-N14-Portoïne. Hierna op zoek naar de volgende camping. Bij een tankstation vroegen wij weer met veel moeite naar de goede richting, daarna vroegen we het nog eens bij een bakker. Daar vertelden ze dat we 40 km terug moesten. "Nou dat nooit!" Wij vroegen waar het politiebureau was en dat bleek daar vlak om de hoek te zijn.

Maar wie zou er bij het politiebureau naar binnen gaan?

Dit werden Dolf en Erik. Gerard zou op de spullen letten. Terwijl Gerard stil op een bloembak zat, schoot een knul op de jas van Dolf af, maar hij had Gerard niet zien zitten. Toen die opstond nam die knul de benen. Waarschijnlijk zocht hij een goede jas! Met een uitgebreide routebeschrijving op zak gingen we op weg naar de camping en de Seine.

Eerst maar 'n grote pils gepakt voor het te laat is. Daarna zetten we de tenten op en werd de inwendige mens weer versterkt.



Het begon donker te worden en het onweerde in de verte. Dat voorspelde niet veel goeds voor de nacht, maar met 'n paar pilsjes slaap je al wat beter. Het begon te regenen, te hagelen en te onweren; de bladeren waaiden van de bomen.

De volgende ochtend kwam een TV ploeg van FT1 een reportage maken van de toestand op de camping. Op de vraag hoe we dit alles hadden doorstaan, gaf Dolf het volgende antwoord: "Het was wel leuk, dit maak je niet altijd mee." Die Fransen snapten er niets van (wij ook niet).



Na het eten gingen we op weg naar de Eiffeltoren. Na overleg of we regenspullen mee zouden nemen, besloten we dat niet te doen. We dachten dat het wel droog zou blijven.

Wij op weg met broodjes en drinken. De route was goed bekeken, maar onze berouting klopte toch niet. Na het bestuderen van de kaart en veel vragen reden we richting Eiffeltoren.

Dat is leuk: met 'n 50CC een beetje doordrukken, met handen en voeten een auto van z'n lijn afduwen, kan je dat ?! (ik wel).

De Eiffeltoren was in zicht, nu moesten we nog een plek zien te vinden om de Kreidlers te parkeren. Dolf heeft daar een goede kijk op, zie de kerstkaarten maar. Het werd al aardig donker, dus we maakten gauw een paar foto's en gingen op zoek naar stickers van de Eiffeltoren. Daar hadden de Fransen nog nooit van gehoord.

De regen viel nu met bakken naar beneden, we liepen alle kiosken af, maar niets hoor, geen stickers te vinden.



Het werd niet meer droog, dus nuttigden we onder een brug over de Seine ons brood en drinken, als clochards.

Terug naar de camping ging het redelijk goed in dat gekke Franse verkeer.

Op de camping aangekomen hingen we de natte boel lekker over de verwarming. De volgende ochtend waren de laarzen aardig droog en het weer op weg naar Pierrefitte (Barleduc) was redelijk.

Er was een bout uit de remklauw van Erik, (opgemerkt door de oplettendheid van Dolf). Erik wilde wat foto's maken, maar de Kreidler van Gerard begon steeds slechter te lopen op één zuigerveer en een groef in de cilinder, dus hadden we weinig

trek om terug te gaan voor het maken van foto's. We kwamen op het idee dat Erik door zou rijden richting Barleduc, en als hij onderweg een plekje voor het maken van foto's tegen zou komen dan kon hij dat doen.

Wij zouden hier 10 minuten wachten en hem dan wel weer tegenkomen.

Zo gezegd zo gedaan. Wij (Dolf en Gerard) reden Barleduc binnen, maar zagen daar geen Erik! Wat nu! Terug maar tot het bord Barleduc en daar maar wachten. We spraken af dat we om 18:00 uur richting Pierrefitte zouden gaan. Het begon weer te regenen. In Pierrefitte gingen we op zoek naar ons nieuwe onderdak bij Jan, Jan is de Amsterdammer met een boerderij in Frankrijk waar we gingen overnachten.

Hier vertelden wij het hele verhaal en toen kwamen we er ook achter dat de mobiele telefoon niet werkte. Alweer een probleem, dus op naar een hoge berg en daar hadden we ontvangst.

Hierna gingen wij op zoek naar Erik. In het dorpscafé hadden ze iets vernomen en ja, na wat gezocht vonden ze Erik lopend (hij had weer een vastloper). De Kreidler ingeladen en toen op weg naar ons onderdak. We waren opgelucht dat dit goed was afgelopen en dit op de verjaardag van Eriks moeder.

Eerst een pilsje, daarna een barbecue en tussendoor maakten we de motoren in orde, cilinders, zuigers, enzovoort. Na dit alles werd het toch nog een gezellige avond.





De volgende ochtend gingen we vroeg weg, maar de Kreidler van Gerard trok niet. Wat nou weer, zou het de ontsteking zijn? De boel gecontroleerd, gestart en Erik hoorde wat er aan de hand was. De uitlaat was al die tijd helemaal dicht gekoold, dus ontkoolden we die en de reis ging verder.

We reden via Verdun, haalden daar brood en beleg en vervolgden de reis. Erik had geen benzine meer (kraan zonder reservestand). Wat nu? Dolf had de meeste brandstof en ging dus op zoek naar een pomp. Samen hebben we wat benzine overgeheveld, toen op weg naar de pomp en weer begon het te regenen.

Met een volle tank gingen we weer op weg. Nu sloeg de bobine van Gerard door, dus bromfietsontsteking erop. Onderweg eerst maar ons brood opgegeten onder een oud laadperron, daar stonden we droog, en het smaakte voortreffelijk.

Het regende hard, maar we moesten verder. Zo'n 4 kilometer voor Aumetz vroegen we ons af waar Erik gebleven was. Wij terug, zou hij zijn vastgelopen? Daar stonden we in the middle of nowhere met een vastgelopen Kreidler, we probeerden de boel te demonteren, maar het zat vast als 'n huis, dus dan maar slepen en duwen naar het volgende dorp (Aumetz).

Daar aangekomen zochten we het eerste het beste hotel op. Daar was plaats voor ons, al zagen we er niet uit, we leken wel verzopen katten.

Eerst douchen en de boel proberen te drogen met een Föhn. Daarna pakten we een pils en met hulp van een Duitse dame, die goed Frans sprak, legden we de situatie uit..

We mochten de Kreidlers in de garage zetten en repareren. Hierna zijn we met veel trek naar een pizzeria gegaan.





De volgende ochtend vroeg op pad, het weer was redelijk en de omgeving mooi en heuvelachtig.

Tanken en weer verder. Dolf en Gerard waren de bocht om en weer geen Erik, lang gewacht en toen gebeld. "Mijn kop lekt en ik heb geen gereedschap, wat nu?" Kopen? Na een half uur kwam hij er weer aan, we konden weer verder. Het begon met bakken te regenen, niet meer normaal. Over de grens voor Maastricht was het droog en scheen de zon weer. Dolf z'n laarzen stonden tot de rand toe vol. Iedereen deed z'n natte boel uit en wat droog was werd aangetrokken.

Toen op weg naar huis, het was wel mooi geweest, deze survivaltocht.

Lekke tank,
voetsteunen, lekke
band, cilinder, zuiger
en veren enzovoorts.
Zuiger, pakking,
ontsteking (bobine),
lampjes, lampjes,
lampjes, bout,
remklauw.

We zijn er wel achter gekomen dat we het aardig voor elkaar "hadden", maar dat dit een echte survival was. De kaarten die Dolf verzorgd had gaven altijd uitkomst. Na deze rit hadden we het wel even gehad, maar toch, op naar de volgende! We geven niet op met onze 50CC!



Dolf, Erik en Gerard



Uit de oude doos

"KAY-BEE" ZOEKLICHT

Model "LITTLE KING", voorzien van parabolische reflector van 115 mm diameter, stevige klem voor bevestiging op stuur en lengte kabel. Schakelaar één geheel met handgreep.

Prijs compleet met 6 Volts gloeilamp

f. 7.-- netto.

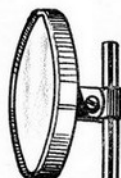
Bij afname van enig kwantum, noteren wij speciale prijzen.



ACHTERUITZICHT-SPIEGELS VOOR MOTORRIJWILEN.

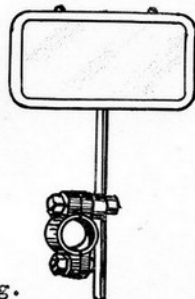
Een zeer soliede spiegel met bol verend glas en stevige klem voor bevestiging op stuur.

Prijs f.0.75 netto.



Een luxe spiegel met geheel verchromde rechthoekige spiegelkast afm. 122 x 63 mm. bol verend glas, zwart gelakte stang en klem voor bevestiging op stuur. Spiegel is naar alle richtingen draaibaar.

Prijs f. 2.-- netto.



Alle prijzen inclusief omzet-belasting.

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



Op pad met de Benelli

Een aantal van de leden hebben mij er al jaren over gehoord, Jan is bezig om een Benelli GTV50 op te knappen.

Uiteindelijk is dat wel aardig gelukt, maar daarover doe ik een andere keer verslag.

De eerste keer dat ik ermee op de proppen wilde komen was op de technische dag bij Frans en Ingrid in Bleiswijk, maar het spuitwerk was nog niet helemaal klaar en zodoende ging dat niet lukken. Ik had graag het vermogen in beeld gekregen van dit oude beestje.

De tweede keer waarvoor ik mijn best ging doen, was de Pinksterit bij Manuel en Griet in Nieuw-Vennep. Lekker dichtbij, slechts 11 kilometer van mijn adres. Met hulp van mijn zoon Stefan (een sleutelaar van jongs af aan) en Jan Baars die even langskwam om de ontsteking op tijd te zetten, moest dat gaan lukken. Maar het ding deed het wel, maar niet naar behoren, andere sproeier proberen, andere carburateur proberen, andere aanzuigdemper proberen. Het kwam er niet van om een goede proefrit in de buurt te maken. Ik durfde het nog niet aan om er een clubrit mee te gaan doen.

Uiteindelijk doet die het naar je zin, hoewel het beter moet kunnen. En op naar de rit van Klompenkees in De Kwakel. Prima gereden, inclusief de heen en terugreis, ik ga er blij van worden.



De volgende rit werd wat verder van huis, Kapel-Avezaath bij Peter Schipper.

Dat werd inladen in de Kangoo en gaan, maar de Benelli had daar nog niet eerder ingestaan. Ik kon hem niet zo vastsjorren als m'n andere brommers, zodoende stond die niet erg stabiel. Tevens was ik wat aan de late kant vertrokken. Bij het tankstation aan de N11 stopte ik om de boel wat beter vast te zetten met extra spanbanden. Nu zag ik de tijd en zou nooit op tijd aan de start kunnen komen, dus Peter gebeld dat het wel een kwartiertje later zou worden. Gelukkig was dat geen probleem en eenmaal ter plekke, kon na aanmelding de rit van start gaan.



Alles ging goed, prachtige rit maar dan ineens een hapering, benzine? Er zat toch voldoende in? Op reserve dan maar en ja hoor, ging weer goed. Maar voor hoe lang? Daar kwam ik vanzelf achter, ik wist nog van jaren geleden dat ik er op reed, even goed scheef houden zodat de benzine naar het diepste punt van de tank kon zakken en zo kwam ik toch nog op tijd op mijn werk! Maar dat trucje deed het nu niet voldoende. Stan had al in de gaten wat het probleem was en gelukkig zagen we een pompstation even verderop.



Is er mengsmering bij deze pomp, NEE, heb je olie bij je, NEE OOK NIET. Wanneer ik de tank kon vullen met alle goede adviezen, zou die overlopen! Via een kartonnen koffiebeker doneerde Stan en Manuel voldoende brandstof om de rit uit te kunnen rijden. In het vervolg aftanken voor mijn komende rit!



Die rit was door Nico uitgezet met de start in Rhenoy, teamwork.

Schitterend mooi weer, je kon in T-shirt en velen waren ook in korte broek. Ik vond het leuk om mijn Benelli ook aan andere leden te laten zien. En de rit was daar zeer geschikt voor, zeker als je ook meedraait in het Follow-up systeem.

Heerlijk rijden en kletsen tijdens de eerste stop. Daarna weer verder en moesten we ook wat verkeerslichten ondergaan, hierdoor splitste de

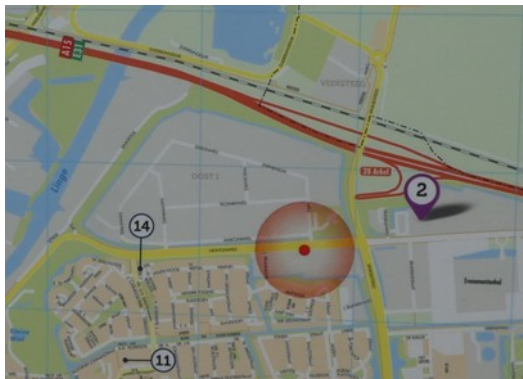
groep eventjes.

Bij het weer weggrijden draaide ik het gashandel zonder reactie en weerstand. Alleen de achterrijder, Peter met Wilma, konden mij veilig naar de andere kant van de weg begeleiden. Peter stelde voor dat ik door de bezemwagen opgehaald zou worden, ook Nico kwam zich nog even op de hoogte stellen. Een pompstation vlakbij, zou ik naartoe gaan en kijken of ik zelf al wat kon



repareren. Ondertussen wachtte ik rustig af in de schaduw. De binnenkabel was gebroken bij het tonnetje in de gashandel, met een schroevendraaier is dat te herstellen, maar die moet niet te breed zijn.

Daar kwam Anton met de bezemwagen, de brommer erop en ik stelde voor om naar Rhenoy te gaan. Daar zou ik dan de brommer in de Kangoo zetten en vandaar naar Meerkerk rijden. Daar kon ik dan wel zien om te repareren en verder de rit vervolgen. Leuk bedacht, maar binnendoor naar Meerkerk werd mijn Waterloo. Ik raakte verloren in de polder en de tijd verstreek, ver na drie uur reed ik door Meerkerk en leek het me beter om via de A 27 huiswaarts te gaan.



hier eindigde mijn Lingerit

Thuis namen we een glas bier in de schaduw en stuurde in een berichtje naar Nico.

Volgende keer beter, iedereen bedankt voor de steun zover.
Tot ziens,
Jan van der Poel



De volgende keer, werd de Snertrit in Putten.

Prachtig weer en een prachtige rit. De Benelli deed het goed, alleen moet ik er nog een beetje meer pit uit zien te halen. Bij tegenwind, en die was er zeker, kostte het wat extra tijd om weer aan te sluiten. Met 103 kilometer op de teller mocht hij de schuur weer in.





Brandstof in de toekomst

Brandstof in de toekomst - een lezing georganiseerd door Fehac

Op 11 september 2019 waren Stan van Asten, secretaris van OMS en ondergetekende aanwezig bij een lezing over de thans verkrijgbare brandstoffen en de verwachtingen in de toekomst.

De lezing werd verzorgd door de heren B. Pronk (Fehac / medewerker Min. Milieu en Infrastructuur), J.P. Peers (ceo Alcogroupe), H. Holthuis (representative Brandstoffenhandel).

In dit verslag beperk ik mij tot het meest belangrijke.



De situatie thans en de middellange termijn:

Er is E5 95 octaan benzine met maximaal 5% ethanol (minder en zelfs 0% kan dus ook), en zeer binnenkort E10 met wettelijk minimaal 8,5% en maximaal 10% ethanol. In Frankrijk bestaat al E85 benzine waarbij het voertuig voorzien moet zijn van moderne elektronica.

Naast E5 zijn er de zogenaamde premium benzines. Dit zijn Shell V-power (98 octaan), BP Ultimate (98 octaan), Firezone Competition 102 (maar die gaat eruit) *Firezone Premium 98 (98 octaan), en Ecomaxx, deze zijn gelabeld als E5 maar bevatten geen ethanol. Voor onze minimaal 25 jaar oude voertuigen wordt geadviseerd om de hiervoor beschreven premium benzines te tanken. Een enkele keer gewone E5 95 mag, mits deze snel genoeg wordt opgebruikt en zeker niet overwintert tijdens de winterstop vanwege het aantrekken van water. E10 is uit den boze. E10 is geschikt voor moderne voertuigen met kunststof tanks en overige aangepaste leidingen en materialen.

*uit de KNAC nieuwsmail

<https://www.knac.nl/moderne-benzine-zelden-goed-voor-klassieke-auto/>

**De toekomst, na plm. 2030 - 2050:**

De tendens is het zoeken naar een geschikte future-proof biobrandstof. Brandstof moet meer en meer en in de toekomst helemaal circulair zijn. Dat wil zeggen niet zomaar iets verbranden, maar bij verbranding moeten de vrijgekomen verbrandingsstoffen, vooral CO₂, herwinbaar zijn. De focus ligt dan op brandstoffen welke gemaakt worden volgens geheel andere uitgangspunten en procedés. Te denken valt aan conventionele en geavanceerde biobrandstoffen welke niet concurreren met de voedselketen, thermische conversie, brandstof uit algen en zeewier, E-fuel d.m.v. direct air capture, recycled carbon fuel, omzetting van plastics in diesel, et cetera. Verwacht mag worden dat alcoholen een groot aandeel zullen hebben in de samenstelling van brandstof. De in de toekomst gebruikte brandstofingrediënten zullen van andere samenstelling zijn. Het laat zich niet aanzien dat er voldoende mogelijkheden voor 100% elektrisch vervoer zullen zijn. Daarvoor zijn ten enenmale onvoldoende grondstoffen voor, bijvoorbeeld accu's, en de hoge kosten voor het aanpassen van de infrastructuur. De milieuproblematiek bij de productie en exploitatie van elektrische vervoersmiddelen is en blijft vooralsnog zeer groot.

Kort samengevat:

Tank premium benzine als genoemd.
Liefst niet teveel E5 95, en zeker geen E10.

Toekomstige brandstof zal bruikbaar blijven voor onze historische voertuigen.

Michael van Asten





Brommer met spiegel



Vooruit kijken is van levensbelang
maar achteruit ZIEN is dat niet minder.



Steeds meer brommerrijders zijn zich
hiervan bewust. Het over de schouder naar achteren kijken gaat soms wat
moeilijker worden. Dan is het zeker tijd om een spiegel te monteren.

In de groep rijden wordt dan een stuk veiliger, het is een nare ervaring wanneer
de rijder voor je plots naar links zwenkt terwijl er ingehaald wordt.

Reacties en tips graag naar de redactie.





The International West Kent Run

augustus 2019

The International West Kent Run 2019

Georganiseerd door de VMCC (Vintage Motor Cycle Club), sectie Kent.

Dit jaar werd de Run voor de 35-ste maal verreden.

Het lange weekend begint op donderdagavond met een avondrit, deze duurt niet te lang, zij is om weer even te wennen.

Eenmaal terug, wordt de avond doorgebracht op het kampeerterrein of in de feesttent.

Vrijdagmorgen word je geacht, rond de klok van tien met je voertuig op het startterrein present te zijn. Je krijgt daar een duidelijk verhaal te horen over hoe en wat, en jazeker het follow-up systeem!! En oh wee, als je de regels overtreedt. De ritten zijn even lang als bij ons, met een lunch in 'n Engelse pub in het buitengebied. Volop gezelligheid vooral met dat grote glas limonade als dorstlesser.

Op vrijdagavond werd dit evenement officieel geopend door o.a. de burgemeester van Aylesford.

Zaterdag is de rit bewegwijzerd en kun je op je eigen snelheid de tocht rijden, er is keuze uit een lange of korte rit (100 of 70 mijl). Na 1½ uur is er een uitgebreide koffiestop met lekkers. Tussen de middag is er een luxe broodmaaltijd die goed is voorbereid. Je kunt kiezen uit kaas of ham, en ja, geen kleine porties hoor ! Dorstlessers zijn: koffie, thee, water en diverse sappen. 's Middags gaat de tocht verder en tegen 16.00 uur druppelen de eerste rijders binnen, waar je dan verwelkomd wordt met thee en koek. Vanaf 19.30 staat in de feesttent een schitterend buffet klaar. Daarna wordt de tent gebruikt als danszaal met live-music.

's Zondags is er geen rit, maar op het veld staan vele standhouders met motor-gerelateerd spul, ook clubstands. Verder zijn er behendigheids-wedstrijdjes en is er een motoren-show op het veld.

Maandag is om het rijden te ontwennen nog een prachtige rit, met een uitgebreide lunch. Eenmaal terug wordt er veel nagekeuveld en begint iedereen met het inpakken z'n spullen.

Het is de bedoeling dat op uiterlijk dinsdag iedereen het kampeerterrein verlaat.

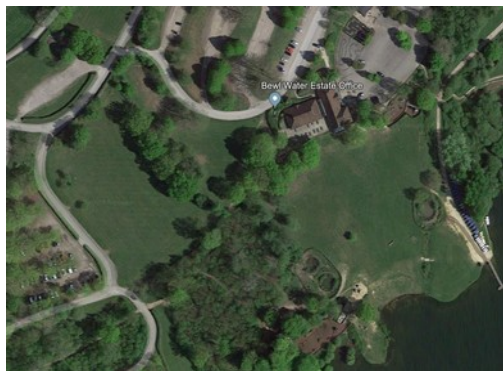


Het Carmelieten-klooster terrein, van waaruit de IWKR verreden wordt.

De grote grasvelden, de onderste, tijdelijke campingsite en bovenste het feestterrein
(Google maps)



Lunch-Inn op vrijdag te Huckling
(Google maps)



Waar de tekst staat in de foto is ook het lunch-café van zaterdag te Wadhurst
(Google-maps)



De lunch-pub voor maandag te Hawkhurst
(Google-maps)



Dagboek Evert en Stan:

In het vorige Bulletin hebben we geschreven dat we besloten hadden om de heetlopende Mobylette thuis te laten en de 250 cc 1-cilinder mee te nemen.



BMW/Mobylette

De 1 cilinder mee naar het werk en op een werktafel gehesen. Daar de motor van nieuwe carterolie voorzien en verder technisch in orde gemaakt (super goede baas). Motor weer op de grond en naar buiten geduwd. Benzinekraan open, 1x kickstart zonder contact aan en daarna met contact aan. Onmiddellijk liep de motor en heb toen op het terrein 'n ererondje gereden. De motor op het werk weer binnen gezet, en naar huis gereden om mijn overige reisbenodigheden in te laden, en tevens een Santiago Mobylette.



Nimbus

Terug naar m'n werk. De Berlingo samen met Geert-Jan opnieuw beladen. Op naar Numansdorp, druk en nog eens druk. De Haringvlietbrug ging net open, gelukkig had ik de afslag Willemstad genomen en stond op de ventweg voor de brug, de file was dus niet voor mij. Na de brug nog 10 minuten rijden en de auto bij Evert geparkeerd. De familie had gewacht met eten, en ik kon dus mooi aanschuiven! Na het eten, Everts spullen in de auto gezet, daarna koffie en om 22.30 uur vertrokken naar Duinkerken. Die 250 km naar Duinkerken gingen zo voorspoedig dat we een afvaart eerder naar Dover hadden (02.00 uur).



Mobylette/Honda/Ariel

Op het haventerrein wordt je paspoort 2x gecontroleerd, 1x door de Fransen en 1x door de Engelsen. Daarna mag je nog een keer stoppen, en wordt de inhoud van de auto bekeken (vluchtelingen?). Wij moesten de achterklep openen en de Frans sprekende jongeman had alleen maar belangstelling voor de Mobylette! Prachtig allemaal.

De oversteek duurt zo'n 2 uur, maar doordat je de klok voor Engeland een uur terug moet zetten, ben je erg vroeg in Engeland (03.00 uur).



Na een uur rijden zijn we gestopt bij 'n benzinepomp/café. Men was aan het poetsen, en koffie, vergeet dat maar.

Terug in de auto hebben we geprobeerd, de oogluiken dicht te doen. Na een kleine twee uur zijn we weer gaan rijden. Aylesford zijn we voorbij gereden, omdat ik zelf nog wat privé dingen wilde doen.

In Chichester nog wel 2 kannen Aspen gekocht. In Brighton geluncht, en rond de klok van 14.00 uur naar Aylesford. Tegen 15.30 uur op het evenemententerrein aangekomen en hebben wij ons direct gemeld bij het ontvangstcomité, wij werden allerhartelijkst welkom geheten en ik werd zelfs door m'n vriendin gekust (zij ontvangt al enkele jaren 'n Nederlandse lekkernij voor de vrijwilligers). De evenement-bescheiden en de sleutel van ons slaapvertrek (klooster) werden ons ter hand gesteld.



Matchless Motosachose blok??

Mijn vriendin is een dame die al jaren met haar man de deelnemers ontvangt.

Zij staat 5 dagen in de stand om je eventuele vragen te beantwoorden.

Haar man heeft lang gecrossed op een motor met zijspan en je snapt natuurlijk wel wie er in die zijspan zat.

Zij samen, inmiddels tegen de 80, geven nog steeds demonstraties.

Vervolgens hebben we onze tassen weggebracht en nog een keer geprobeerd de oogluiken te sluiten.

Na ons na een uur opgefrist te hebben zijn we naar Michael en Til gelopen. Je loopt gewoon naar een rode Peugeot-bus met Eriba caravan (nazaat uit de Messerschmitt-fabrieken). En dat zijn ze gegarandeerd. Zij waren woensdag reeds aangekomen.



Sunbeam

Er werd besloten om de avondrit niet mee te rijden. Til bereidde voor ons vieren 'n heerlijke maaltijd, inclusief glas bier en/of wijn.

Tegen de klok van tien zijn we naar onze kamer gegaan en zijn gaan slapen.

De volgende ochtend ontbijten in de zitkamer van het klooster, waar we tevens het Brexit-nieuws probeerden te volgen.

Eigen brood, boter en kaas, de thee of koffie was van de paters (Carmelieten).



Tegen 09.00 uur naar Michael, waar ook onze auto inmiddels stond. Mobylette en de 250 cc 1-cilinder uit de auto gehaald. Mobylette opgestart en rondje gereden.

Daarna de BMW, kraan open, gevlotterd, 1x kickstart zonder contact en 1x maal met contact. Motor sloeg onmiddellijk aan, maar na 10 seconde stopte de motor. Geen Vonk! We hebben het een en ander nagekeken en het vermoeden bestond, dat het contactmechanisme niet in orde was. Evert heeft het contactslot overbrugd en weer proberen te starten. Niets! Daar sta je dan... Michael bood zijn reserve machine aan (Honda Dax). Daar heb ik geen gebruik van gemaakt omdat ik daar nog nooit op gereden had, en ik dan met mijn matige gewrichten er gedrongen op moet gaan zitten.

Wijs besluit: Evert rijdt op de Mobylette met Michael en Til mee en ik kom met de auto naar de lunchplaats. Zo gezegd zo gedaan. Ik was natuurlijk vroeg op de lunchplaatsen, op vrijdag waren de rijders er eerder dan ik. Michael stond nog in de rij om zijn bestelling door te geven en ik gaf hem ook mijn keus door, 'n maaltijd-soep! (Mick, ik denk dat ik de soep nog moet afrekenen Reactie Mick: Is dat zo? Ik weet van niks. Mooi, volgende keer weer haha).

Na ruim een uur werden de motoren weer gestart en werd de rit voortgezet door het prachtige landschap. Soms waren de wegen erg slecht (gaten en sleuven in het asfalt), en moest je goed op de weg letten om niet onderuit te gaan. Ik zelf ben na de lunch terug naar de Priory gereden. Tegen 16.00 uur druppelde de meute binnen. Schatting 'n kleine 100 stuks rijdend erfgoed.

Na een kop thee zijn Evert en ik weer aan de BMW gaan sleutelen, maar geen vonk! We hebben besloten de motor niet meer aan te kijken, totdat we hem weer in auto moeten zetten voor de reis naar Nederland.

De zwoele avond doorgebracht met een hoop serieus geklets, een overheerlijke maaltijd van Til, een wandeling over de camping, om de prachtige motorfietsen te bewonderen. En tegen tien gaan slapen.



Oak and Ivy vertrek

De volgende morgen was het vroeg reveille. De rijders moesten zich op het evenementen-terrein opstellen bij hun toegewezen nummer.

De rijders mochten op aanwijzing vertrekken, 'n 350 motoren namen aan de zaterdagrit deel. Ik ben rechtstreeks in de Berlingo naar de lunchplek gereden.

Heb daar een uur staan te kletsen met enkele oudere mensen (80 plussers!) op zware moderne machines. Zij waren de verkeersregelaars/parkeerwachters bij de lunchplaats.



Na de lunch ben ik weer naar de Priory gereden in afwachting van de horde motoren. De avond werd door ons buiten bij de feesttent doorgebracht.



Ford Prefect terug naar België

Zondag wordt er dus niet gereden, maar staat het evenementen terrein vol met clubstands en marktkramen (lijkend op het NVT).

's Morgens zijn Evert en ik naar de H. Mis in de priory geweest (08.00 uur) en daarna bij Til en Michael op de koffie gegaan en gezamenlijk over het evenementen terrein gelopen.

Aan Michael was gevraagd of hij de Honda's SS50 en de Dax in de stand van de Japanse Motorenclub wilde plaatsen. Ja, natuurlijk. Leuk!

Rond de klok van 11.00 uur hebben we met z'n vieren het feestterrein verlaten voor 'n lunchafpraak met familie in Lamberhurst ('n 25 mijl rijden).

Tegen vijven weer terug en alles klaargemaakt voor de laatste rit op maandag. Overigens besloot Evert toen om 's maandags niet te rijden.

We zijn gezamenlijk met de auto binnendoor, naar de lunchplaats gereden. Kennelijk had Evert al een bijzonder voorgevoel, want op maandagmorgen regende het een beetje (niet te weinig). Til en Michael, echte diehards, kwamen in ieder geval kletsnat op de lunchplek aan.

Maar na de lunch was het droog.

Eenmaal terug op het evenementen terrein, hebben we thee gedronken en zijn langzaam onze auto gaan beladen. Kleding e.d. hebben we dinsdagmorgen, na ons ontbijt mee naar de auto genomen.

Bij Til en Michael nog koffie en elkaar een goede reis gewenst. Wij van Dover naar Duinkerken, Michael en Til van Dover naar Calais. Hun vakantie was nog niet afgelopen en hun volgende doel was Escalles, vlakbij zee, vanaf de ferry naar Calais zie je het liggen.

In Duinkerken aangekomen stond er op de snelweg een file! We zijn doorgereden, niet over de snelweg, maar over de kustweg naar België en bij Veurne de E40 op.

Eenmaal thuis, melden wij ons bij elkaar af via 'n App.

Het duurde allemaal veel te kort, maar genoten hebben we.



Dag Brexit-land

Evert, Stan



Ritverslag SNERTRIT Putten

26 oktober 2019 (motorrijders)

Volgens de berichten wordt het prachtig weer vandaag.

Die berichten worden door mij wel eens vaak verkeerd geïnterpreteerd, maar ik denk toch echt wel dat het goed weer wordt vandaag, mijn eksterogen houden zich rustig en de allergieën voor van alles en nog wat blijven ook weg.

Dat moet dus wel een prachtige dag worden en ik heb echt zin in een motortocht maar wel zonder problemen.

De DKW is momenteel in perfecte staat en kan zonder meer deze uitdaging aan.

De Guzzi is pas nagekeken en afgesteld door een vakman die is gespecialiseerd in dit type.

De keuze was dus wel even moeilijk maar de Guzzi won, daar zit wat meer power in en dat is ook wel eens fijn om te beleven.



Wel dat ding op de aanhanger want eerst 65 km naar Putten, dan de rit van een dikke 100 km en vervolgens weer 65 km terug zal mij gegarandeerd vanavond en vannacht krampen in de benen opleveren.

Ca. 10.00 uur kwam ik aan bij de Mariahoeve in Putten.

Couzijn Koopman was samen met een in een geel hesje gestoken assistent al volop in de weer om iedereen te ontvangen en een parkeerplekje te wijzen.

Ook Peter de Koster was er al en kon mij dus even fijn helpen met het afladen van de Guzzi, dat gaat wel alleen maar het ding is te lomp om dat in je eentje te doen.



Eerst even een hele hoop handjes schudden en hier en daar wat bijpraten en vervolgens op naar de inschrijftafel en de koffie.

Mijzelf netjes gemeld bij Peter Snellens die de inschrijving deed en vervolgens in de rij voor de koffie. Helaas. Heeft u een bonnetje? Eeh nee. Zonder bon geen koffie.

Ik had me wel gemeld maar Peter zat op dat moment niet achter zijn tafeltje en het verstrekken van een bon schoot er bij in.



Niet zo moeilijk hoor en 5 minuten later zat ik dan toch maar aan de koffie, die kleffe cake hoef ik niet. Stipt op tijd vertrokken de bromfietsen, er kwam geen eind aan al die vertrekkende brommers, wat een mooi gezicht.



Kort daarna vertrokken de motoren onder leiding van Hans Bos. 8 stuks met in het kielzog de bezemwagen.

Omdat de motoren over het algemeen sneller zijn dan de bromfietsen heeft Hans er aan het begin van de rit nog een stukje van 15 km aan vast geknoopt.

Na dat rondje kwamen we weer uit op de route die door Couzijn was uitgestippeld.

Aan de Vanenburgerallee zit kasteel Vanenburg een paleisachtig gebouw. Het wordt gebruikt als hotel en als congrescentrum, maar nu ook om een mooi plaatje te maken van een groepje oldtimermotoren.

Op verzoek van Rien de Koning zijn we even verderop gestopt en zijn terug gereden om daar foto's te kunnen maken. (foto achterin dit Bulletin) So far so good. Maar vanaf nu begon het avontuur van de 1e helft van de snertrit

Deze eerste 20 km dus zonder problemen afgelegd, behalve het feit dat ik mijn zonnebril in de auto had laten liggen, waarvan ik de rest van de dag regelmatig spijt had.

Na de fotoshoot klommen we weer op de motoren om onze weg te vervolgen.

Het 1e probleem deed zich voor, de MZ van die gasten uit Kekum startte niet.

Dat heb je nou altijd met die 2takten, als ze warm zijn dan moet je die dingen bijna kietelen om ze weer opnieuw aan de praat te krijgen, als je de procedure niet goed volgt is verzuipen dan zo gebeurt.

Peter de Koster trok alle registers open en na een paar minuten sleutelen en aantrappen kwam de MZ met een knal als van een kanonschot weer tot leven.

Gelukkig maar want op de aanhanger is maar plaats voor 1.

Want ondertussen wilde ook de Honda van Hans niet meer lekker lopen, dat werd steeds beroerder en na vele keren opnieuw proberen te starten was inmiddels de accu ook leeg en hoewel je dat ding ook kan aantrappen was dat nutteloze inspanning want het liep nu helemaal niet meer.



Nog even de bougies geïnspecteerd en vervangen, maar daar lag het niet aan, kennelijk een ontstekingsprobleem.



Ten einde raad de Honda op de bezemwagen gezet en met de bezemwagen als voorrijder hebben wij onze rit voortgezet.

De MZ reed inmiddels wel maar telkens haperde er toch wel iets en had de bestuurder moeite om hem aan de praat te houden.

Op zeker moment was dat toch ook weer einde verhaal en stond hij aan de kant.

Peter de Koster en ondergetekende als achterrijder zijn gestopt.

Peter ging weer met zijn trukendoos in de weer en ik ben gaan kijken waar de rest naar toe was gegaan, Follow up is toch ook met een kleine groep aan te bevelen maar daarover hadden we helaas geen afspraken gemaakt. Gelukkig was ik in het bezit van een routebeschrijving en had ik 2 weken

geleden al eens samen met Hans de rit gereden.

Hoewel we op het moment van de panne op een stukje weg stonden dat niet op mijn routebeschrijving stond, vond ik toch alweer snel herkenningspunten.

Dat wetende ben ik teruggereden naar de pechplaats waar ze net weer de boel aan de praat hadden.

Wat was het geval? Bij het aantrappen na het vorige pechgeval was er die harde knal, daardoor was kennelijk de bougie min of meer opgeblazen, hij deed het nog wel maar soms ook niet. Een bougie wissel bracht uitkomst en de rest van de dag geen problemen meer. Oké mensen, volg Nico maar dan komen we er wel.

Na enkele km zagen we de bezemwagen ons weer tegemoet komen, die moest ergens draaien en kwam ons vervolgens weer achterop, waarna hij ons naar de groep leidde die op een mooi plekje langs de weg waren gestopt.

Na hereniging reden we weer achter de bezemwagen aan en hebben zoals gepland even gestopt bij de molen aan de Stoutenburgerweg.

Helaas geen plekje om even te sluikeizen, te veel mensen hier.

Na enige minuten reden we verder en stuiten op de staart van bromfiets groep.

Ik was blij dat de voorrijder het erop waagde om die hele groep voorbij te rijden, hoe sneller dat ging hoe eerder een decent toilet dacht ik.



Eigenlijk had ik gedacht dat die brommers al hoog en breed op de luchplek zouden zijn omdat wij nogal wat vertraging hebben gehad. Naar mij later ter oren is gekomen heeft de bromfietsgroep ook de nodige problemen gehad en kwamen wij dus bijna gelijktijdig aan in Lunteren bij het eethuis 't Hek.



De ruimte bij 't Hek was precies toereikend voor onze totale groep, ik denk dat men de overige gasten gewoon buiten smeed.



De soep en de broodjes werden vlot geserveerd en netjes op tijd stonden

we weer buiten en traptten de boel aan voor de 2e helft van de rit.

De motoren waren nu het eerste weg. De verdere rit voerde ons o.a. ook over een stuk hei waar we een straffe zijwind te verduren kregen.

Door de felle laagstaande zon en de straffe wind was het wel vermoeiend maar ik heb volop genoten van deze rit.

De verdere middagrit verliep voorspoedig en na ergens nog een lekker ijsje te hebben genuttigd kwamen wij na ca. 120 km weer terug op de Mariahoeve.

De Guzzi weer op de aanhanger gezet en intussen arriveerden ook de bromfietsen weer.

Nog links en rechts een praatje gemaakt en na een biertje (only one for the road) weer onderweg naar huis.

Prachtige dag, prachtige goed georganiseerde rit met dank aan de uitzetter maar ook aan de bemanningen van de bezemwagens die we dit keer echt niet konden missen.

Nico Middelkoop



FEHAC

FEHAC



Federatie Historische Automobiel - en Motorfietsclubs
Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

Nieuwsbrief 24 oktober 2019

Raad van State oordeelt over brommerverbod Amsterdam

3 oktober stond de FEHAC tegenover de gemeente

Amsterdam in een zitting bij de Raad van State in Puchstad Den Haag. In dezelfde zitting werd een zaak behandeld van een advocaat met een 4-takt scooter. De aanleiding voor de procedure was de invoering van de milieuzone voor bromfietsen in de hoofdstad. Amsterdam stelt, dat door de invoering van deze milieuzone de luchtkwaliteit binnen de gemeente, en daarmee de gezondheid van de Amsterdammers, is verbeterd. En Amsterdam heeft z'n best gedaan voor Mobiel Erfgoed, in dit geval voor de bromfietsen van 30 jaar en ouder, want er is een weekendonthefing geregeld. Een systeem van ontheffingen (met leges) i.p.v. (gratis) vrijstellingen leek destijds logisch, omdat aanvankelijk uit het RDW-register niet bleek welke bromfietsen ouder waren dan 30 jaar. Inmiddels heeft de RDW op nadrukkelijk verzoek van de FEHAC het register aangepast, waarmee de noodzaak van de ontheffing met leges feitelijk is komen te vervallen.

Erfgoedtoets

De FEHAC heeft twee belangrijke bezwaren tegen de Amsterdamse milieuzone. Ons eerste bezwaar gaat over de erfgoedtoets. Op grond van de wegenverkeerswet moet de gemeente onderzoeken of de voorgestelde milieuzone schade toebrengt aan monumenten volgens de oude Monumentenwet. Dat heeft de gemeente gedaan, en er is inderdaad geen schade. Maar sinds de invoering van de Erfgoedwet 2016 had de gemeente óók moeten kijken of de milieuzone schade veroorzaakt aan het (Mobiel) Erfgoed. De gemeente heeft dat niet gedaan en de FEHAC stelt dat de milieuzone in Amsterdam schadelijk is voor het Mobiel Erfgoed: de mogelijkheden om te rijden worden immers beperkt en af en toe rijden is noodzakelijk om het Mobiel Erfgoed in een goede conditie te houden.

Geen onderscheid op basis van werkelijke emissie

De advocaat verzet zich er tegen dat de gemeente geen verschil maakt tussen 2- en 4-takt brommers. Ons tweede bezwaar gaat er over dat de gemeente geen onderscheid maakt tussen bromfietsen die schoon genoeg zijn en bromfietsen die dat niet zijn, zonder dat de eigenaar mag aantonen dat zijn voertuig wél aan de normen voldoet. Die mogelijkheid werd destijds door Rotterdam wel geboden. Amsterdam heeft vooral bezwaren tegen 2-takt brommers; het is daarom vreemd dat de gemeente ook meteen de 4-takt brommers verbiedt. De stelling van de gemeente is dat 2-takt- en 4-takt bromfietsen moeilijk van elkaar zijn te onderscheiden en dat men niet kan controleren of een bromfiets schone, innovatieve brandstof (Aspen, ECOMAXX) gebruikt. Dat dan ook maar alle oudere bromfietsen worden verboden, is op zijn minst vreemd: in juridische termen zou de maatregel daarmee 'onzorgvuldig' zijn, en dat past niet bij zo'n ingrijpende maatregel. Een ander punt waarop de maatregel onzorgvuldig is, is dat de DET (datum eerste toelating) van een bromfiets bepaalt of dat voertuig de stad in mag of niet. Terwijl de DET niet zo veel zegt over de emissie die uit de uitlaat komt.

Milieuzonebesluit bromfietsen vernietigen





Vanwege de bovengenoemde bezwaren heeft de FEHAC aan de Raad van State gevraagd om het milieuzonebesluit te vernietigen. Wij hebben naar onze mening daarvoor de goede argumenten naar voren gebracht. De beslissing is nu aan de Raad van State, die eind van dit jaar uitspraak zal doen.

Geen gemeentelijke bevoegdheid

Overigens is de FEHAC van mening, dat ook de milieuzones voor bromfietsen via Europese regels moeten worden geregeld of onder de harmonisatie voor milieuzones die per 1-1-2020 ingaat moeten vallen. Want nu al blijkt dat de gemeenten die werken aan een bromfietsmilieuzone, ook weer hun eigen regels stellen die niet in overeenstemming zijn met de regels in andere gemeenten.

Nieuwsbrief 25 oktober 2019

RDW geeft bij FEHAC voorlichting over keuringsproces

Op 10 oktober was de RDW te gast bij de FEHAC in Bunnik. In het kader van de voorlichting en informatie aan de ledenclubs gaven Seloua Hagenbeek (productontwikkeling en innovatie), Ad van de Laar (toezicht en beoordeling) en André Bouwman (infocentrum Voertuigcriminaliteit) met een duidelijke presentatie inzicht in het proces van keuren en identificeren van oldtimers.

Veranderingen van het te keuren voertuig bemoeilijken afgifte kenteken

Uitgebreid werd ingegaan hoe de RDW beoordeelt of het voertuig dat gekeurd wordt ook het voertuig is dat op de bijgeleverde papieren staat. Ook ging men in op de vraag of veranderingen die aan een voertuig zijn aangebracht, bijvoorbeeld een nieuwe motor of een nieuw chassis, gevolgen hebben voor de identiteit van het voertuig. Om een voertuig te kunnen identificeren is het chassisnummer, of beter gezegd het VIN (voertuig identificatienummer) van groot belang. Als dat ontbreekt of onleesbaar is geworden, is identificatie moeilijk zo niet onmogelijk. Soms kan de RDW uit andere bronnen alsnog de identiteit van het voertuig herleiden. De RDW heeft daar veel ervaring mee. Eventueel kan een nieuw of het originele VIN door de RDW in het chassis worden geslagen. Lastiger wordt het, wanneer een voertuig is opgebouwd uit delen van



meerdere voertuigen, bijvoorbeeld bij een restauratie of na een aanrijding. De RDW doet dan haar uiterste best om de identiteit van het oorspronkelijke voertuig te behouden, maar soms is dat door de regels die daarvoor gelden niet mogelijk. Bij zo'n samengesteld voertuig geldt dat twee van de drie hoofdcomponenten aandrijflijn, chassis, carrosserie origineel moeten zijn. De RDW komt op verzoek ook thuis om een restauratieproject te bekijken en bespreekt dan wat nodig is om na restauratie ook daadwerkelijk een kenteken te krijgen.

Papieren ontbreken: wat dan te doen

De RDW vertegenwoordigers gingen ook in op de vraag of een voertuig, dat zonder papieren, of met maar een deel van de papieren ter keuring wordt aangeboden, nog wel een kenteken kan krijgen. Dat is niet altijd mogelijk, maar de RDW zal wel altijd proberen om tot een oplossing te komen. Als de papieren ontbreken, zal op een andere manier aangetoond moeten worden dat bij dit voertuig, met dit chassisnummer een kenteken hoort. Maar helaas lukt dit niet altijd maar soms kan in overleg met de FEHAC nog een oplossing gevonden worden. Over dergelijke probleemgevallen vindt regelmatig overleg tussen de FEHAC en de RDW plaats.



Veel vragen en geslaagde avond met een vervolg

Dat het onderwerp leeft bleek wel uit het grote aantal vragen en de onderwerpen van de avond waren best lastig, ook voor de specialisten. Een aantal vragen is 'meegenomen' en die zullen op een later moment beantwoord worden. We kijken terug op een zeer geslaagde FEHAC Academy avond en zijn de RDW erg dankbaar voor de moeite die zij genomen hebben om de FEHAC-leden voorlichting te geven over het keurings- en identificatie proces van ons mobiele erfgoed. Wellicht komt er op niet al te lange termijn nog een vervolg.

De barmhartige Samaritaan

Kent u dit (Bijbelvaste?) verhaal van een goede mens die iedereen hielp, steun verleende en zo nodig van alles weggaf?

Zoiets is er onthouden van m'n lagere schooltijd.

En een soortgelijke ervaring wil ik u doen meebeleven.

Als atheïst werd mijn zicht betreffende het mens-zijn aan het wankelen gebracht. De vraag, bestaan er nog wel zulke goede mensen? Ja.

En bestaan er egentjes? Nogmaals ja.

Het ging zo, begin augustus jl. ging ik per Aermacchi 250 4T-1961 keurig motorfietsje, naar onze redacteur OMS, dhr. J. v/d Poel. Ongeveer 75 km totaal en de terugrit zal er zo anders verlopen.

Volop zon en ietsje regen en tijdens het schakelen op de IJsseldijk ineens een afgrijselijk, slijpsteen schokkerig geluid erbij. Schrok me rot en wat ging er fout? Zo ruig ging het niet en het maakte het rijden even onzeker, ik doe het niet voor het eerst. En voorwaarts naar Waddinxveen met files, het was de eerste maandag na de stilste week in het jaar en was vooral bijna al vergeten. In Boskoop eveneens file en even de weg kwijt in nieuwbouw enzovoort, Alphen a/d Rijn kwam in zicht.

Nog steeds drukte en ik moest ergens plassen. Hebben jullie oudere mannetjes dat ook? Met een noodstop het struweel in en het motortje ging als speer met een iets sleets tandprofiel op het koppelingshuis.

Het samengezocht blok (1985) is sindsdien enkele malen jaarlijks in gebruik geweest (ook voor demoraces).

Zo ook nu en na een half uur zoekwerk kwam ik aan op het adres in Roelofarendsveen. Heel leuk allemaal en na veel kopieerwerk weer huiswaarts. Het was een fijne middag.

Wederom Alphen, Boskoop en bijna bij Waddinxveen in de buurt aangekomen. Na al eerder een plasje op locatie achter een leegstaand gebouw, wederom in het verkeer, gruwelijke geluiden, bewegingen enzovoort.

Geen fractie meer en de ketting bleek verdwenen.



Bij stilstand ging het heel zwaar en het wiel liep langs de vork, stond scheef. Maar fijn, daar sta je dan.

In het motorpak ± 17:00 uur langs het Gouwekanaal en alles raast maar door. Maar er was geen modern communicatiemiddel nodig ouwe jongens krentenbrood.

Hoe het verder ging?

Daar kwamen twee engeltjes aanwandelen in zomerkleertjes langs het fietspad! Met lang haar en blote voetjes in sandaal of slipper.

Het waren schattige meisjes van nauwelijks 11 jaar, vol belangstelling wat ik deed, waarom, waarheen en hoe oud ik was. Echt waar, 74 jaar en misschien dachten ze dat het 47 was.

Vol onschuld; "haar vader helpt je wel" zei de een. Die was in het tuincentrum iets terug. "Hij helpt je echt wel", leuk lachend, het had iets vertederends.

Er op af, de zaak was bijna al aan het sluiten en met veel frivoliteit erbij; "het komt door uw dochttertje en roodharig vriendinnetje"!

"Hadden ze niets gezegd dan was ik niet gekomen, mijn brommert (licht motorrijwiel van ± 120 kg) liep hier ter plekke knalvast" en weer veel gelach met kalmeringsthee in de kantine enzovoort. En veel ware verhalen met een romig sausje.

Echt waar, we hielpen destijds mensen in de polder en ze mochten niets betalen en nooit meer terug komen. Dat werd niet begrepen en een vrouw bracht een dochter mee. Het hielp wel maar het werd niets hoor.

Maar ik werd gratis en voor niets thuis gebracht met een vrachtautootje van de boomkweker.

Wel en fraai kunstwerkje als herinnering en een stripverhaaltje die door Jan gekopieerd was. Voor het lieve dochttertje en haar vriendin, als kleurplaat te gebruiken.

In deze grauwe wereld waar alles te doen is was dit een dag met een gouden glans!



Roelofarendsveen was dan iets te ver maar nu kon ik veilig naar het NVT gaan.

PS

het originele Aermacchi 5 versnellingsblok is opgegaan in race- en cross en een gaaf koppelingshuis ligt ± 15 jaar in de kast. Had echt niet gedacht het nog eens nodig te hebben.

MotorPiet



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.

TE KOOP AANGEBODEN

GEVRAAGD

Handboekje o.i.d. van Benelli GTV50

Jan van der Poel e-mail via redactie.

Aanbieders en vragers, is de advertentie overbodig geworden omdat onderdelen van eigenaar verwisseld zijn of om andere redenen, geef het door aan de redactie zodat de website geen valse verwachtingen geeft.

neem een kijkje op de website in de snuffelhoek



van de webmaster

Bij het opschonen van vele bestanden stuitte ik op nog wat oude foto's welke ik nog niet eerder was tegengekomen. Het betreft rit foto's uit 2010 en 2008. Neem een kijkje op de website bij '**Foto's voorgaande jaren**' en zie of je er bij staat.

Het zijn; De Kwakelrit, Paasrit, Snertrit en Winterrit.

Verder is de rubriek '**Techniek**', te vinden onder het tabblad 'Meedoen', aangevuld.

Nagenoeg alle inhoud van de Bulletins met een technische inhoud, kun je hier vinden.

Aanvullingen zijn altijd welkom, de redactie zal het graag in een komend Bulletin plaatsen.





Toer – en Evenementenkalender

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
21-03-20	AlgemeneLeden Vergadering	Vianen	Allen	het bestuur	Zie in Colofon	Nr. 179
13-04-20	Paasrit openingsrit	Beesd	M+B	Peter Schipper Nico Middelkoop	06 2203 6358 0344 633 884	Nr. 179
27-04-20	KingWillemrit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	06 1294 6129	Nr. 179
09-05-20	Koffieklets	Roelofarendsveen	B	Jan van der Poel	06 4369 0837	Nr. 179
	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030 6034 853	Nr.
	Koffieklets	Beek	M	Herman Hofmeijer	06 1212 0135	Nr.
	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06 1128 1574	Nr.
01-06-20	Pinksterit	Nieuw-Vennep	M+B	Manuel Lutgens Rien de Koning	06 5461 4783 06 1551 8425	Nr.
	Koffieklets	Veghel	M	Stan van Asten	06 5737 3182	Nr.
	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06 1606 7667	Nr.
	Koffieklets	Bommeler-waard	B	Peter Schipper	0344 633 884	Nr.
23-08-20	Koffieklets	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06 2203 6358	Nr.
19-09-20	NationaalVete-raanTreffen	Woerden	Allen	Bestuur	Info op www	Nr. 182
	Snertrit		B+*M			Nr.

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

Andere Evenementen

08-02-2020	en 9 feb. MotoRetroWieze. Oktoberhallen Wieze België
20-02-2020	t/m 23 feb. Motorbeurs Utrecht
19-04-2020	Nationale 2taktdag in Moergestel. Voor motoren en brommers. Info 2taktdag@gmail.com en www.2taktdag.nl tel.: 0135 286 669
OLDTIMER/BEURZEN	http://www.elseware.nl/contents/nl/d36_beursagenda.html
Diverse Oldtimer beurzen	http://www.oldtimerweb.nl/oldtimer-beurzen.aspx
Motorvakantie - tochten in de Pyreneeën.	Info: http://www.moto-pyrenees.com/nl/
Kijk ook op de website bij 'Links'	



23 & 24 november. EELDE CLASSICS 2019



Alle soorten voertuigen die ooit over onze nationale wegen reden, zijn op zaterdag 23 en zondag 24 november grotendeels te zien op 'Eelde Classics 2019'. Voor de liefhebbers en verzamelaars van oldtimer auto's, motoren, bromfietsen, vrachtwagens, tractoren, bussen, koetsen, rijtuigen en brandweerwagens is het Flowerdome in Eelde die twee dagen dan

ook een waar El Dorado.

[https://oldtimerproducties.nl/agenda/eelde-classics/?](https://oldtimerproducties.nl/agenda/eelde-classics/?utm_campaign=nb22WK34_Oldtimerbeurs&utm_source=00BE_autotron&utm_medium=email)

[utm_campaign=nb22WK34_Oldtimerbeurs&utm_source=00BE_autotron&utm_medium=email](https://oldtimerproducties.nl/agenda/eelde-classics/?utm_campaign=nb22WK34_Oldtimerbeurs&utm_source=00BE_autotron&utm_medium=email)

[Het oldtimerseizoen start met Motoren en \(Brom\)fietsen in Autotron](#)

Zaterdag 11 en zondag 12 januari 2020 Autotron. Het is inmiddels een traditie geworden. Het oldtimerjaar begint bij Autotron met de Oldtimerbeurs Motoren en (Brom)fietsen. Dit jaar kunnen de liefhebbers van tweewielers in het weekend van 11 en 12 januari 2020 hun hart weer ophalen bij...





Snertrit 2019





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,--



Slechts €4,50

Volledig
overzicht
met
prijzen
staat op
de website



Voor uw agenda