

## Voorwoord

41<sup>e</sup> jaargang november nr. 448

Ik ga dit stukje beginnen met iedereen het allerbeste te wensen voor 2021 in alle voorspoed en geluk welke er bestaan. Dat we elkaar snel weer de hand mogen schudden.

We zitten in een zeer lastige tijd. Ons sociale leven ligt bijna stil en het contact met anderen is vaak via telefoon of mail. Ik ben er ook zeker van dat niet al het nieuws, belangrijk of onbelangrijk ons bereikt. En helaas is dit nog niet over, al hopen we alleen dat we snel weer terug kunnen naar normaal. Of zijn we misschien tegen die tijd vergeten wat normaal is?

Wij als bestuur hebben besloten de Algemene ledenvergadering uit te stellen tot ???, ja we hopen snel. Maar daarover meer verderop in het boekje. Uitstellen begint bijna normaal te worden!

Als bestuur bevreedde het ons dat er via lief en leed weinig wordt gemeld. Ergens goed, dit betekent dat het allemaal zonder leed gaat in de klub. Maar is er iets te melden, wilt u dan onze lief en leed coördinator Elly (06 48761504) informeren zodat dat we leden waar het even niet vanzelf gaat een hart onder de riem kunnen steken.

Persoonlijk vind ik dat Corona niet alleen maar slechte dingen brengt. Ik zelf heb daardoor heel wat meer tijd gekregen voor de hobby. Ik kocht in 2006 een scooter erbij (ja jullie voorzitter ging vreemd), een IWL scooter (143cc 2takt bj.1959) grotendeels in onderdelen. Eerst helemaal gestript en alles daarna gepoedercoat, schoongemaakt, de nodige nieuwe onderdelen gezocht en daarna weer opgebouwd. Deze is op het kenteken na weer helemaal klaar. De restauratie had

zonder Corona misschien nog wel een paar jaar geduurd. Niet dat ik me nu verveel of zo. Twee jaar geleden kocht ik nog van de zoon van de eerste eigenaar een Heinkel 103 A0 waar ik nu aan begonnen ben met uit elkaar te halen. Ik wil hier iets meer tempo mee maken dus geen 10 jarenplan!! Maar ook daarover later meer. Misschien hoop ik stiekem wel dat het toch een meerjaren plan wordt.

Alle ritdatums voor de zondagsritten 2021 zijn wel ingevuld. Een zaterdag rit kan er natuurlijk altijd wel bij. Dan sleutelen we gewoon een zaterdag niet. Maar gaan we gezellig weer met zijn allen op pad. Dan ga ik afsluiten met tot ziens ik hoop jullie allen in het echt weer te zien in het komende seizoen.

Jullie voorzitter Ton Hoogenboom

## Agenda 2021

11 april	:	<b>1<sup>e</sup> rit vanuit De Kwakel</b>
2 mei	:	<b>2<sup>e</sup> rit Zuid- Holland</b>
6 juni	:	<b>3<sup>e</sup> rit Brabant</b>
4 juli	:	<b>4<sup>e</sup> rit omgeving Lochem</b>
1 augustus	:	<b>5<sup>e</sup> rit Limburg</b>
5 sept.	:	<b>6<sup>e</sup> rit Groningen</b>
3 oktober	:	<b>Afheinkelen</b>

## Inhoudsopgave Heinkeltje nr. 448 januari 2020

Voorwoord	blz. 3
Mededeling over de ALV 2021	blz. 6
De zaterdag- en zondagritten 2021	blz. 8
Hartelijk dank voor de attentie	blz. 9
Lief en Leed	blz. 9
Een dagje in het NTM 2020	blz. 10
HeinkelHandel	blz. 15
Sigi's tijd bij Heinkel (deel 3)	blz. 17
Progress Strolsch	blz. 20



Sluitingsdatum kopij is **30 december 2020**

[redactie@heinkelklubdekwakel.nl](mailto:redactie@heinkelklubdekwakel.nl) / Seipgensstraat 50, 6164 HR Geleen

## Mededeling over de ALV 2021

In 't Heinkeltje januari zou normaal gesproken een uitnodiging voor de 42e Algemene Ledenvergadering (ALV) staan. Deze staat dan ook gepland en afgesproken bij het dorps huis De Quakel op 13 Februari.

Het wordt een beetje afgezaagd maar:

**We hebben dit in het bestuur overlegd en besloten deze niet door te laten gaan.**

Op het moment van inleveren van de kopij voor het januari nummer van het Heinkeltje is het niet bekend of dit volgens de Corona regels wel kan en mag. Als wij als bestuur naar het verloop van de Corona pandemie kijken zien wij dat de zorgen nog niet voorbij zijn. Wij weten net als u niet hoe dit verder zal verlopen, vandaar onze beslissing.

Dat we een jaarvergadering gaan houden dit jaar staat vast. Dit hoort nu eenmaal bij een vereniging zijn. Alle officiële stukken over het vorig jaar moeten goedgekeurd worden, het jaarverslag gepubliceerd, het verslag van de jaarvergadering 2020 goedgekeurd, de financiële cijfers en de begroting moeten worden overlegd met de leden en ook goedgekeurd. Tevens de contributie voor 2022 moet worden besproken.

En dan meestal direct na de pauze bestuursverkiezing. Dit jaar zijn er geen bestuursleden aftredend dus dat punt is snel afgehandeld, mits we u kunnen verwelkomen als nieuw bestuurslid, deze zijn nog steeds nodig.

Ware het niet dat er wel wat voorgesteld moet worden wat we nu vast graag willen doen. Kees Colijn heeft zich aangemeld als nieuw bestuurslid. Eerder was hij bestuurslid van 2006 tot 2015. Kees heeft inmiddels een paar vergaderingen meegedraaid. Zoals u weet was het bestuur onderbezet dus ziet het bestuur het wel zitten om Kees (weer) toe te laten tot het bestuur. Hij heeft toegezegd de rol van rittencoördinator op zich te nemen. Dit moet door de leden in de jaarvergadering bekrachtigd worden. Maar ja, bij geen

of een uitgestelde jaarvergadering ook geen officiële nieuwe bestuursleden. Zodoende willen wij als bestuur Kees toelaten om zijn functie volledig te kunnen uitoefenen. En dan later in het jaar dit helemaal officieel maken. Mits er natuurlijk vanuit de leden grote bezwaren zijn!! Dit kunt u schriftelijk of per mail melden bij de voorzitter of secretaris onder vermelding van uw naam en lidnummer dan gaan wij hier als bestuur verder mee aan de slag.

Dan komen we bij het punt programma 2021. Ik kan u vertellen dat alle ritten ingevuld zijn en wij gaan ervan uit dat we deze ook allemaal gaan rijden. Maar u weet ook dat als er geen horeca open is, het lastig organiseren is. Dus dit zullen we moeten afwachten.

Ook staat voor dit jaar de evaluatie van het beleidsplan op het programma. Het is inmiddels 5 jaar oud en willen graag met de leden bespreken of dit nog actueel is.

Na de vergadering volgt er altijd nog een uurtje dat iedereen waarschijnlijk het meeste zal missen, even bijpraten en de vergadering informeel nog even nabespreken, onder het genot van een drankje. Zeker nu, we hebben sinds oktober of langer vele leden niet meer gezien of gesproken en willen graag van elkaar horen hoe het gaat.

Maar kom op we houden de moed erin en gaan ervan uit dat het binnen niet al te lange tijd allemaal weer wordt zoals het voor Corona was. We hebben dan best veel in te halen en dus ook de jaarvergadering.

En zoals in het laatste Heinkeltje ook al geschreven, houd u aan de gestelde regels en blijf gezond. Dan kunnen we hopelijk weer snel terug naar gezellig samenzijn.

Het Bestuur.

## De zaterdag- en zondagritten 2021

Een oude vertrouwde seizoensopener, die telkens een nieuwe jas aanheeft, gepresenteerd vanuit De Kwakel: het legendarische trio JaRuPi zal na een gedwongen pauze in 2020 u op 11 april een rit presenteren, die u nog erg lang bijblijft.

Op 2 mei is er de rit door het betere deel van de provincie Zuid Holland, uitgezet door Nieuwveense paar Annet en Ton Hoogenboom en het trouwe koppel Storm uit Utrecht.

6 juni aan de start voor de rit van Piels & Piels in het immer feestelijke Brabant. Schrijven en foto's maken kan dit duo als de beste. Hun ritten zijn van hetzelfde, zeldzame niveau. Kom dus rijden!

4 juli. Rob Krans heeft na zijn rit van afgelopen zomer de uitzet-smaak te pakken en gaat ons dit keer wat plekken laten zien die niet in de vorige editie pasten.

1 augustus. Een rit door het on-Hollands mooie Limburg, gemaakt naar de goede smaak van Peter Smeets en Roel Rievers.

5 september, Groningen heeft echt meer te bieden dan u zich voor kunt stellen. Freerk Zuiderveld en zijn verre familielid Wilfred Leunge gaan u dit fraais laten zien per Heinkel.

3 oktober. "Tom Tom" Richard Zeldenthuis sluit de ritdeelnemers bijna 100 km lang op tussen sluitrijder Ton vd Vall en hemzelf. Ondertussen laten zij u aan van allerlei moois voorbijrijden. Weer of geen weer, kom rijden!

Aftanken en inschrijven verplicht, verder vooral genieten.

Pech betekent 'stukkje schrijven' voor in 't Heinkeltje. Dit gaat in zodra een wiel van uw onfortuinlijke voertuig de klubambulance aanraakt.

Alleen genieten, geheel vrijblijvend: de zaterdagsrit(ten). Die staan nog niet gepland, komen vanzelf in de loop van jaar in de agenda. Houd daarom het klubblad scherp in de gaten.

Heinkelgroeten van Kees Colijn

## Hartelijk dank voor de attentie



Alle leden hebben een kleine attentie in de vorm van een lichtje ontvangen namens de club. Bij de familie Steegh in Leunen staat het bij de miniatuur Heinkel in de kerststal. Symbool voor de hoop op een mooi Heinkeljaar!

## Lief en Leed

Deze maand wordt Simon Vliem – Van Brienen 65 jaar! Namens de Heinkelclub en het bestuur van harte gefeliciteerd.

**Finca " Los Frutales"**  
**Patrida Torrent 29**  
**03520 Polop ( Alicante)**

## Een dagje in het NTM 2020

Onze klub heeft een prachtige scooterserie. Of dat voor een vereniging uniek is durf ik niet te beweren, we mogen daar als lid wel blij mee zijn. Blij met het feit dat ergens in Nederland zo'n reeks scooters van 1 merk, inclusief een Kabine, opgesteld staat om bij gelegenheid te kunnen bezichtigen. Jarenlang stond deze serie geheel op zijn plek in het scootermuseum te Zundert. Nu is het een mooie opvuller in het Nationaal Transport Museum te Nieuw Vennep. Een natuurlijke omgeving, als het ware. De scooters staan in de buurt van wat vliegtuigen, zo blijf je je er van bewust dat Ernst Heinkel van origine vliegtuigbouwer was.

Simon v.d. Heden heeft het al een keer in een voorgaand nummer geschreven. De scooterserie staat onder dit dak tussen een ruime verzameling, in ruil voor wat hand- en spandiensten aan het museum. Een paar mensen van onze klub zetten zich tot op heden al in, om deze belofte waar te maken. Is dat nou iets dat voor iedereen geldt? Het is inderdaad makkelijker als je in de buurt van het museum woont. Een collega van mij, die nou niet zo van de liefdadigheid is, werkt hier altijd op donderdagavond in groepsverband aan restauratieprojecten en is zeer tevreden over de omgang. Dat wil wat zeggen! Mede daarom wil ik wat van mijn vrije tijd investeren om het Nationaal Transport Museum te helpen. Er zit toekomst in. De bedoeling is om over een paar jaar over te gaan naar een mega-complex te Hoofddorp, dat park 21 zal heten. Vrijwilliger worden? Wie dat wil, kan zich opgeven bij Carole.





Voordat je bij de scooterserie staat, moet je het museum binnenkomen alwaar een goed geklede gedaante in de vorm van heer Muntjewerf u direct na de deur staat op te wachten. Met robuuste laarzen aan, stevige broek aan de benen, zware wanten aan, klubtrui om het lijf en een Heinkelsjaal om. De pothelm maakt het overzichtsplaatje van zijn gecontroleerde kledingstijl compleet. Hij zit daar op zijn Heinkelscooter alsof de beste man zich een moment ontspant, omdat hij een flinke reis voor de boeg heeft. Roltas voorop, zijtassen aan de weerskanten, topkoffer op het rek en een flinke tas waar het knieschot mee gevuld is. Sinds oktober draagt hij een mondkapje. Je zou zweren dat hij zo de weg op kan.



Een paar vitrines met interessante auto- en vliegtuigmodellen omzomen heer Muntjewerf. Daar langslopend, komt u vanzelf bij de kassa uit. De kans is groot, wanneer u op een zondag komt, dat iemand van HKDK u begroet. Op zaterdag heeft het museum genoeg vrijwilligers uit eigen voorraad. Die mensen zijn daar dan vaak aan het werk aan één van de vele transportmiddelen die de tand des tijds minder goed heeft doorstaan. Ook dat is op zich erg leuk om te bekijken, hoe wat oude ambachten worden uitgevoerd.

Ben al een paar keer op donderdagavond naar de restauratieploeg geweest om ondersteuning te bieden of wat na te kijken bij de scooterserie. Mijn eerste dag aan de kassa is goed bevallen. Carole heeft me ingewerkt. Zij is ondertussen ervaringsdeskundige. Het bedienen van het pinapparaat, opmaak van de kassa, schakelen van de verlichting, opblazen van het springkussen, allemaal kinderspel na uitleg. De coördinatrice van het museum vraagt mijn naam. Voordat mijn mond open kan gaan zegt ze "Kees Toch!". Ik antwoord; Bijna goed, het is Kees Colijn. Met een blauw shirt aan met mooie opdruk, stel je ineens een crewmember voor. Heel druk werd het niet, deze zondag. Mede omdat het museum nog redelijk onbekend is bij het grote publiek. Je moet ook maar net interesse hebben in oude voertuigen in diverse categorieën. Ik ben van mening dat dit spoedig gaat veranderen. De hoofdrol spelen de vliegtuigen die in de televisieserie Vliegende Hollanders zijn gebruikt, staan in dit museum. Met een kijkcijfer van 1,2 miljoen paar op de beeldbuis gerichte ogen op de eerste avond, behoorlijk succesvol. Als nou eens 1 promille van die kijkers het museum komt bezoeken.....

Meestal zijn het mannen van gevorderde leeftijd die er rondlopen. Soms ook ouders met jonge kinderen, of kinderen die er hun verjaardag vieren. Voor de jongsten is er een speurtocht uitgezet. Hoe de uitslag er van is, doet er niet toe, het is altijd prijs voor de inzet. Wendy heeft ook haar bijdrage geleverd. En Lambert. Dit geldt voor de weekenden. In de nabije toekomst kunt u op vrijwel elke dinsdag het illustere tweetal Jaap en Arie treffen. De heren zijn straks in staat een rondleiding te geven. Misschien ben ik iemand vergeten op te noemen..... De meeste bezoekers zijn vol of als ze weggaan. Een

enkeling is minder enthousiast bij het aanschouwen van een verzameling transportmiddelen, die niet Spic & Span of te willekeurig staan opgesteld. Hartverwarmend is het gegeven, dat een Canadese bezoeker één dag per half jaar in Nederland is voor familiebezoek en de helft van die dag in het NTM doorbrengt! Uitzonderlijk, maar daar doen we het voor.

Tot gauw in het museum, groeten van Kees Colijn



## HeinkelHandel

***Dit is het advertentieblad van Heinkelklub "De Kwakel". Deze pagina wordt samengesteld door de redactie. Wij adviseren dringend om bij duurdere aankopen altijd een deskundig onderzoek uit te (laten) voeren.***

***(nieuw) TE KOOP AANGEBODEN***: grote doos papieren (onderdelenlijsten, verhalen, testen) over de Perle, Kabine en Tourist, in Duits en Engels. Tegen kleine vergoeding.

**A. den Hartog 06-25072228** [albert.den.hartog@wolmail.com](mailto:albert.den.hartog@wolmail.com)

***TE KOOP AANGEBODEN***: T.e.a.b. twee Heinkels 103A-2, samen in één koop. Met diverse reserve onderdelen. Scooters hebben lang stil gestaan in garage. Voor info, bezichtigingen of foto's:

**A. van Loon. Heemskerk 0641596531** [andrevan@gmail.com](mailto:andrevan@gmail.com)

***TE KOOP AANGEBODEN***: Nieuwe en gebruikte Heinkel-onderdelen. Ook voor bemiddeling bij koop of verkoop!

**Johan Vloedveld Tel. 0541-291784**

***TE KOOP AANGEBODEN***: Bandjes 10 inch Continental of Heidenau (ook tubeless) €42/stuk gratis thuis bezorgd. Koolborstels Bosch/SIBA €15 en €18. Remcilindertjes Kabine €70. Remslangen speciaal voor de Kabine €15,-/stuk, nieuwe gasveer deur 50 €, koplamp reflector 60 € en hfd remcilinder revisie.

**Gerard Vingerhoed 06-40100228** [heinkel@planet.nl](mailto:heinkel@planet.nl)

***TE KOOP AANGEBODEN***: Alles van en voor uw Heinkel. Onderdelen -Reparatie - Onderhoud, In en Verkoop. Transistorontsteking met gebruiksaanwijzing €35,- excl. verzendkosten (€ 3,-)

**Léon Bemelmans 043-6041193** [leon.bemelmans@planet.nl](mailto:leon.bemelmans@planet.nl)

**TE KOOP AANGEBODEN:** nieuwe buddyseatstickers 2 stuks voor € 10,-. doming logo voor royal zijspan € 10,-. p/st.

**Ferdy van Haperen** [fapa@live.nl](mailto:fapa@live.nl)

**TE KOOP AANGEBODEN:** Nieuwe draadbomen ad. € 50,-.  
**Jaap Overwater Tel. 0297-564047.**

**TE KOOP AANGEBODEN:** cilinders en zuigers, koppen en krukassen, versnellingsbakonderdelen, dynastarters. NU of NOOIT en NOG MEER  
**Cees Vink 071-3011491 of Ben Koppert 0252-519188**

## Sigi's tijd bij Heinkel (deel 3)

### Herinneringen van een fabrieksmedewerker.

Onze trekkabel was uitgerust met een Amerikaanse Dodge V8 motor en om de kabel op te halen hadden we een Opel P4, bouwjaar ongeveer 1936 zonder dak en zonder deuren en een NSU-500 bouwjaar 1910 met zijspan wiel maar zonder bak!

Omdat ik al drie jaar mijn personenauto rijbewijs had, mocht ik al vanaf het begin de kabel halen.



Omdat de andere werkzaamheden minder prettig waren om te doen (bijv. de kabel splitsen of het vliegtuig naar de start duwen) probeer ik me als kabelhaler onmisbaar te maken , door vanuit de startplaats zo snel mogelijk naar de lier te rijden. Ik stond daar al, als de kabel ontkoppeld werd en terwijl het nog viel ( aan het einde bevond zich een kleine parachute) reed ik er al naar het einde van de kabel om het direct op de haak te hangen en zo snel mogelijk naar de startplaats terug te rijden. Om ervoor te zorgen dat de kabel niet door de snelle terugtocht op de haspel vastliep, vroeg ik de bediener van de lier ondertussen zachtjes te remmen.

Als gedurende mijn lesvluchten anderen de kabel haalden, ontstonden er wachttijden en onrust, hetgeen mijn aanstelling als kabelphaler versterkte. Bij mijn eerste lesvlucht, moest ik alsmaar de snelweg volgen.

Ik was helemaal verdiept in deze opgave. De shock kwam pas toen de vlieg instructeur vroeg waar dan onze landingsplaats was.

Vanwege ons karige budget overnachtten enigen van ons in de hangaar op stro en douchen deden we in een nabijgelegen boerderij. Gedurende deze twee weken ben ik 28 keer gestart.

In deze periode leerde ik een belangrijke meneer kennen uit onze motorafdeling kennen. Later zorgde deze ervoor dat ik 's avonds na werktijd een rondleiding kreeg in de turbinebouw afdeling, die voor ons anders niet toegankelijk was. Voor mij was dit een geweldige belevenis.

Ik zou ook graag bij de vliegers zijn gebleven, want dat was een leuke tijd. Omdat ik echter deelname aan motorsport evenementen me toch nog meer fascineerde, moest ik het zweefvliegen, niet in de laatste plaats uit tijdgebrek, toch wat op de achtergrond stellen.

Want in het Norton zijspan van Werner Riess reed ik internationale straatraces en op een Maico trialwedstrijden.

Bij de zijspanraces openbaarde zich net de trend van volledige blikken ombouw en vermindering van het zwaartepunt.

Dus hamerde ik bij Heinkel een ombouw van aluminium voor de Norton. Bovenop miste alleen nog een gebogen plexiglas ruit.

Meneer Köhler, een in vakkringen zeer bekende bobo in de vliegtuigafdeling (kenmerk baret) vertelde ik over mijn plan. Deze vriendelijk meneer gaf me een hagelnieuwe, nog in papier gewikkelde groengetinte achterrauit van een Kabine. Hij schreef voor mij een nota, dat dit een beschadigde ruit was en daarom aan mij was gegeven zonder betaling!



Vanwege het zwaartepunt zette ik een Kabine tank rechtop in het span van waaruit, middels een elektrische Bosch benzinepomp, de benzine naar de carburateur werd gepompt. In plaats van de originele tank volstond nu een simpele aluminium afdekplaat, waardoor de bestuurder dieper achter de ruit kon kruipen.

Dus was onze zijspan kombi ook niet geheel vrij van Heinkel onderdelen!

Maar nu terug naar de Kabine. Om me op het komende reparatie werk zo goed mogelijk te kunnen voorbereiden, moest ik alle voorkomende werkzaamheden tijdens de opbouw leren kennen. Daarom ging ik naar de fabriek in Speyer waar de lopende band voor de Kabine stond.

De reeds genoemde ingenieur bracht me in zijn Gutbrod-Superior 700 bouwjaar 1954 erheen. Omdat er in 1956 nog niet zoveel bruggen over de Rijn waren, gingen met een kleine houten pont over naar Speyer. We bleven daar ongeveer 10 dagen en logeerden in de Bernardushof.

Op de terugweg bezochten we nog de fabriek in Karlsruhe waar op een kleine band de Tourist ontstond.

De hiervoor benodigde onderdelen kwamen vanuit meerdere richtingen hier samen. Zo leverde bijvoorbeeld Grotz in Bissingen de frames en Heinkel-Grünbach de blikken delen en de motoren kwamen natuurlijk uit Zuffenhausen.

**Wordt vervolgd...**

## Progress "Strolsch"

Om elk misverstand uit de weg te ruimen: Met de bekende stofzuiger productie met dezelfde naam had de Progress fabriek in Oberkirch/Baden niets te maken!

Hun productie-programma omvatte o.a. het maken van luchtpompen voor fietsen, motoren en auto's; de productie van versnellingsbakken, benzinetanks, personenwagenbumpers voor de auto industrie alsook scooters. Het prototype van de Progress scooter werd op de internationale fiets- en auto tentoonstelling van 1952 in Frankfurt voorgesteld. Uitgerust met Sachs-tweetakt motoren werd het voertuig met de grote wielen in het binnen- en buitenland een behoorlijk succes.

De oerversie van de "Strolsch" werd door de meester slotenmaker Gottlieb Gaßmann ontworpen, die in Stuttgart een kleine werkplaats runde en ongegeneerd maar met een goede neus voor de aantrekkingskracht van de "Goede Ster"(Mercedes) reclame maakte: het traditionele onderhoudsbedrijf van de Duitse automobielbouw Stuttgart-Untertürkheim was ook de geboorteplaats van de scooter Strolsch. Van Gaßmann kwam het constructie idee om een scooter met grote wielen en de daarmee verbonden eigenschappen te maken. En van hem namen de Progress fabrieken dan ook meerdere ontwerpen en licenties, om in eigen regie in het Schwarzwald het vlotte eensporige voertuig te modificeren en industrieel te bouwen.



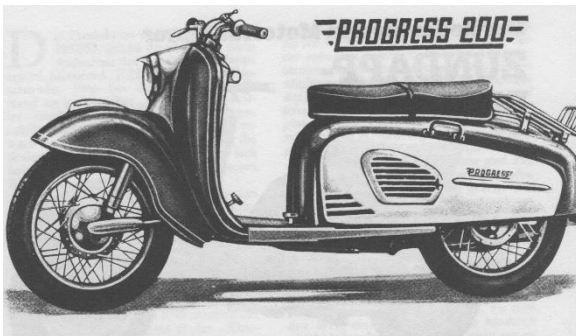
De introductie op de internationale Messe in Frankfurt en andere plaatsen vond veel aanklang.

De serieproductie van de "Strolsch" begon, na een grondige voorbereiding in 1954. Om met de direct aantrekkende vraag gelijke tred te kunnen houden, moest er meer ruimte worden gevonden. Er ontstond een moderne twee etages tellende fabriekshal met 3000 m<sup>2</sup> werkruimte met een capaciteit van 50 scooters voor een normale dagploeg, per dag.

De montage van de "Strolsch" werd gescheiden gehouden van het overige fabricageprogramma van de Progress fabriek.

Verdere producten van de fabriek waren: luchtpompen, fietstrappers, pers-, stans en trek inrichtingen. Tijdens de tweede wereldoorlog moesten er onderdelen voor het leger worden gemaakt. De fabriek kwam er ondanks alles goed vanaf. Na de oorlog werden er pannen braadpannen e.d. gemaakt en werktuigen voor de landbouw en onderdelen voor de voertuigen van het Franse leger.

Met de overname van de "Strolsch" constructie van Gaßmann werd er nieuw land betreden. Riskante zaak voor een nieuwkomer. Maar de investering bleek lonend. Al in 1954 werd er met de "Strolsch" een recordomzet van 4,5 miljoen Mark bereikt. Het jaar daarop het dubbele. Afzet naar bijna alle Europese landen.



Ondanks de afgesloten bekleding en de daardoor mooie vorm, kon je makkelijk bij de onderdelen van de Strolsch. Door grote

openingen voor de handen, kon je makkelijk bij de carburateur komen of een bougie verwisselen. De hele achterombouw kon afgenomen worden zonder gereedschap d.m.v. 2 snel koppelingen. Wielen wisselen werd vergemakkelijkt door naaf en steekassen van Sachs. Later kwam er nog een sterkere scooter van 200 cc, die werd aangeprezen als voortbewegingsvoertuig voor een zijspan. Die was echter niet bepaald goedkoop. Hij kreeg de naam Progress 200.



Tot 1960 zijn er 14.000 exemplaren geproduceerd door het bedrijf van de enige Duitse scooter met 16 inch wielen dat zich nu bezighoudt met het produceren van metalen persdelen.

motor	pk	cc	Km/h	prijs	Bwj.	Aant.
Fichtel & Sachs 1cil. 2 takt	6,5	150	80	DM 1.645	54-60	Ca. 14.000
	9	175	90	1.740	“	“
	10,5	191	95	1.770	55-60	“

**Sluitingsdatum kopij is 30 december 2020**

[redactie@heinkelklubdekwakel.nl](mailto:redactie@heinkelklubdekwakel.nl) / Seipgensstraat 50, 6164 HR Geleen