

Voorwoord

40^e jaargang februari nr. 437

Terwijl de dagen weer langer worden ga ik toch weer verlangen naar het voorjaar. Genieten van de tuin en het mooie weer. Inmiddels hebben we onze vakantieplannen al klaar en kijken we uit naar de eerste rit. Ton moet nog wel het nodige doen aan onze Heinkels, maar dat komt wel goed.

Voor wie interesse heeft in het scootertreffen in Duitsland wees er snel bij met inschrijven. Ik weet inmiddels dat er al meer dan 500 mensen zich voor dit treffen hebben ingeschreven. Alle informatie kunnen jullie vinden op www.altroller2020.de

8 februari is onze jaarlijkse ledenvergadering. We beginnen om 14.00 u. Er wordt dan weer een hoop besproken over het aankomend Heinkeljaar en de toekomst van onze klub. Helaas nemen we dan ook afscheid van een bestuurslid en zitten we na de pauze nog maar met 4 bestuursleden aan de tafel, maar wel allemaal met een Heinkelhart. Natuurlijk zouden we met nog meer bestuursleden willen besturen, want hoe meer mensen des te makkelijker wordt. Dus heb je tijd en zin om het bestuur te komen versterken meld je dan aan.

7 maart om 16.30 uur is iedereen weer van harte welkom bij het Aanheinkelen. Dit voor de laatste keer vanuit de strooppot in Den Hoef. Verderop in dit Heinkeltje vind je de hele aankondiging.

Lukt het niet om bij een van deze evenementen aanwezig te zijn hoop ik iedereen weer te zien bij de eerste rit.

Met vriendelijke Heinkelgroet,

Wendy van de Vall.

Inhoudsopgave Heinkeltje nr. **437 februari 2020**

Voorwoord	blz. 3
Agenda 2020	blz. 5
Aanheinkelen	blz. 6
Een zijspanblok bouwen, Heinkeltuning deel 3	blz. 7
HeinkelHandel	blz. 13
Amsterdam-Rome-Amsterdam in 70 uur (deel 3)	blz. 14
Van de bestuurstafl	blz. 19
31 mooie Heinkeljaren	blz. 20
Beste Heinkelfamilie	blz. 21



Sluitingsdatum kopij is **4 maart 2020**

redactie@heinkelklubdekwakel.nl / Mauritslaan 6 b, 6161 HV Geleen

Agenda 2020

- 7 maart : **Aanheinkelen**
5 april : **1^e rit**
12 & 13 april : Oldtimerfestival (Hem/Venhuizen)
26 april : Brabantse Scooterdag
3 mei : **2^e rit**
7 juni : **3^e rit**
5 juli : **4^e rit**
5 juli : Geen Heden Zonder Verleden (Hensbroek)
17 -19 juli : Rheinbach Classics
26 juli : Oldtimerspektakel (Hoorn en Medemblik)
2 augustus : **5^e rit**
5 sept. : Oldtimerdag te Huizen
6 sept. : **6^e rit**
19 sept. : Nationaal Veteraan treffen Woerden
11 - 21 sept. : Microcar Rally in Noord- Spanje
meer info: <http://www.classicrallypress.co.uk>
4 oktober : **Afheinkelen**



Aanheinkelen op 7 maart 2020

Lieve Heinkelvrienden en -vriendinnen,

Op 7 maart zijn jullie van harte welkom om met ons allen het Heinkelseizoen te openen met een gezellig oud-Hollands feestje in de Strooppot.

Om 16.30 u heten wij u welkom met een heerlijk kopje koffie of thee met wat lekkers. Wat de rest van de middag u gaat brengen is nog een verrassing, maar is zeker de moeite waard. Er is genoeg tijd om gezellig bij te kletsen na onze winterstop. Neem gerust foto's mee van het afgelopen seizoen, zodat we met z'n allen terug kunnen kijken. Om 20.00 u is het feest afgelopen en sluiten we ook met een heerlijk kopje koffie af.

De kosten voor deze complete gezellige middag zijn € 17.50 per persoon.

Rest mij nog het adres:

De Strooppot Oostzijde 42-43 1426 AE De Hoef 0297-593777

Als jullie nog vragen hebben over deze middag dan kunnen jullie mij bereiken onder telefoonnummer 06-41303714.

Met vriendelijke Heinkelgroet Wendy van de Vall.



Een zijspanblok bouwen, Heinkel tuning deel 3

Deze eerste alinea komt uit deel 1, bedoeld om het geheugen op te frissen:

Meer cilinderinhoud = meer koppel/vermogen. Veel Heinkelcilinders zijn eens in hun leven opgeboord naar een overmaat. Met een overmaat zuiger kun je normaal gesproken weer veel kilometers maken. De zuiger slijt trouwens bijna niet aan de buitenkant, de zuigerveergroeven worden na verloop van tijd wat ruim. De zuigerveren laten de cilinderwand slijten. Er zijn cilinders die totaal uitgewoond zijn en daarmee niet meer voldoen aan de grootste standaard overmaat van een 61mm zuiger. Er is een tweede leven voor te bedenken. Op naar de volgende, speciale overmaat. Kolbenschmidt levert een zuiger met een doorsnede van 61.95mm. De cilinder moet dan naar 62.00mm worden gehoord.

Als we op gaan boren, waarom niet meteen door naar een nog wat grotere maat? 63mm is mogelijk in een standaard cilinder, zonder de boel teveel te verzwakken. 64 Millimeter boring is wel het uiterste. Het antwoord is eenvoudig: die grotere zuigers zijn er wel, van andere merken motorfietsen en soms veel goedkoper dan de KS zuiger van circa € 200, al passen ze dan niet zo 1:1 in een Heinkelblok.

Waarom past dat dan niet? Moderne zuigers hebben een veel korter hemd en zijn in totale hoogte een stukje lager. Onze keuze valt op een zuiger van Loncin, een chinese Honda kloon. Met opboren vergroot de cilinderinhoud zich trouwens kwadratisch. Ideaal!!! Ten minste....Zo lijkt het.

‘Dikke’ zuiger = veel cc’s. De Loncin zuiger is goedkoop, makkelijk verkrijgbaar, heeft een betere afdichting door smallere zuigerveren en minder wrijving. Helaas toch met minstens één nadeel. Met de dimensies kom je aan op het volgende probleem, afgezien van de balansfactor, omdat de moderne zuiger veel lichter in gewicht is, toch het volgende : De compressieruimte wordt vele kubieke millimeters te groot, omdat de totale hoogte van de zuiger boven de pistonpen een paar millimeter lager is in vergelijking met een KS zuiger. In totaal is er 8mm hoogteverschil. Dus niet helemaal het ideaal om zo over te zetten. Dit is op te lossen door de drijfstanglengte te veranderen. De originele drijfstang heeft een hart op

hartmaat van 112 mm. D.w.z. de afstand van het midden van het oog van het grote drijfstanglager tot aan het midden van het gat voor de pistonpen. Een drijfstang van een bepaald type Polaris met een lengte van 120mm past zonder al te grote aanpassing in de Heinkel krukas. Dit grapje kost ruim €100 en dat bedrag beperkt zich dan alleen tot de aanschaf. De iets langere drijfstang heeft als voordeel dat er minder leibaankrachten optreden, geeft dus iets minder interne wrijving.

In- en uit elkaar persen en richten van de krukas zijn bij die € 100 niet inbegrepen. Toch is er nog een aantal mogelijkheden over om het tekort aan compressieruimte op te vullen. Met een juiste aanpak is veel van het originele Heinkelspul aan te (laten) passen. Het mooiste is het ietsje vergroten van de slag.

Op dit moment zijn Ton v.d. Vall en ik daar af en toe mee bezig. We doen het samen. Het wordt immers het vervangingsblok voor Ton zijn zijspancombinatie. Vooral met een zijspan met iemand er in, kom je op een Heinkel gauw vermogen te kort om lekker door te kunnen rijden. Daarom stelt hij een compleet blok beschikbaar. Wat mislukt, vult hij opnieuw aan. De ideeën spoken door onze hoofden.

Het is nu vele maanden later. Wat is er tot nu toe van terecht gekomen? Een zuiger gekocht via internet. Dat was zo geregeld. Toen allerlei onderzoek. Het is eigenlijk als een grapje begonnen. Grapjes moeten leuk blijven. "Een duur grapje" is al een stuk minder leuk. Het was dus zaak bij de basis te blijven.

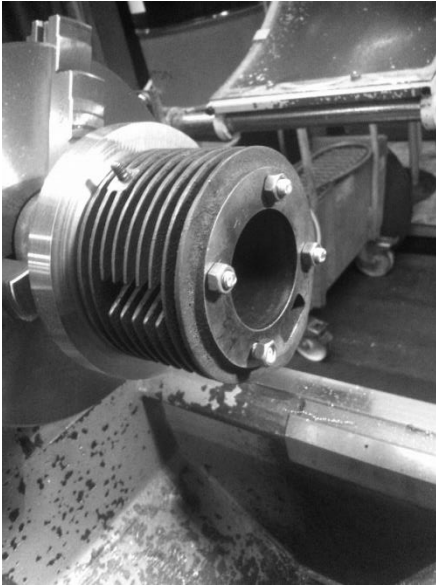
Die langere Polaris-drijfstang werd daarom nooit besteld. Er werd een andere oplossing gezocht. Alle werkzaamheden moesten zoveel mogelijk bij mijn werkgever gebeuren om het overzichtelijk en betaalbaar te houden.

Daarop een krukas uit 1961 uit elkaar geperst. Die was over uit een partij onderdelen. Dat jaartal staat namelijk keurig op de krukwang. Drijfstang verwijderd en de lagering ervan bekeken. Die kon nog een rondje mee. De pistonpen van de Locinzuiger is met zijn 15 mm doorsnede 3 mm dunner dan de originele Heinkelpen. Die zou dus de helft van de waarde van 3 verder omhoog in het oog kunnen komen met een speciaal aangemaakte

bronzen bus. Verder gaat niet, dan ga je door de dragende buitenkant heen. Geen probleem om te maken. In een machinefabriek is een stukje geschikt brons te vinden. Dit wordt aan de buitenkant op maat gedraaid en vervolgens in het drijfstang-oog geperst. De drijfstang zat tijdens het boren en ruimen van het gat in een opspanmal. Ja, het is een uur werk extra geweest na twee eerdere pogingen dit gat 100% evenwijdig aan het gat voor de big-endpen te laten lopen. Hèhè, de eerste 1,5 mm lengteverschil van de in totaal 8mm is op een verantwoorde manier opgevangen.

De gietijzeren cilinder wordt op een eigengemaakte mal, die op zijn beurt in de klauwplaat in een draaibank zit, uitgedraaid naar een maat van 62,9 millimeter. Het bed van de draaibank heeft een lichte afwijking: de bank draait ietsje conisch. Hoe dieper je het werkstuk in gaat met de beitel, hoe groter het gat wordt. Er is bovenaan de cilinder begonnen met snijden. Met een verstelbare hoonsteen en veel geduld wordt de coniciteit weggewerkt en de maat van de boring over de gehele lengte naar 63.00 mm gebracht. Meteen wordt er een tweede cilinder voor reserve achteraan bewerkt.

Het tweede trucje is, de big-endpen verder naar buiten te brengen in de krukvang. Dit moet ook erg precies worden uitgevoerd. Gelukkig had ik een collega die voor mij de twee krukshelften uit zou willen frezen. Als je het gat verplaatst door middel van frezen, moet je de positie van het oude gat weer voor 100% opvullen om de perspassing voor de pen te kunnen behouden. Dat vullen zou je kunnen doen door dichtlassen. Lassen van zo'n hoeveelheid brengt helaas een hoop warmte met zich mee en dat is op zijn beurt nadelig voor het materiaal. Een nieuwe warmtebehandeling is nodig om de structuur te herstellen. Wie kan dat voor mij doen? Geen idee.



Andere manier: die groter gemaakte gaten vul je op met gehard stalen bussen, die in de handel verkrijgbaar zijn. Opnieuw internet afgestruind. De Heinkelpen heeft een diameter van 25,00 mm. De stalen bussen zijn verkrijgbaar met een gat van exact 25 mm en een buitendiameter van 30 mm. De breedte van de bus moet overeenkomen met de breedte van de krukvang. Een verschuiving van 2.5 mm is hiermee mogelijk. Hiermee pak je gelijk een tweede voordeel mee: de slag van het blok wordt $2 \times 2,5\text{mm} = 5\text{mm}$ groter.

Het (hart) middelpunt van het nieuw te maken gat moet dus in beide krukwingen tot aan 2,5mm verschoven liggen. Mag best 0,01 mm minder zijn, als dit maar in beide wangen exact dezelfde waarde krijgt. Later komen de bewerkte gaten namelijk recht tegenover elkaar en dan telt elke afwijking dubbel mee. Gestreefd wordt om op 5 duizendste millimeter nauwkeurig te werken. De machine waarop het gebeurt, is tot op 0,001 mm nauwkeurig. Maar eens dat freeswerk door iemand voor elkaar zien te krijgen, want die machine bedienen kan ik niet zelf.

Ik deed een tijdrovende klus voor een welwillende collega, zodat hij het freeswerk als ruil voor mij zou gaan doen. Uiteraard met een gesloten portemonnee. Haast was niet in het spel.

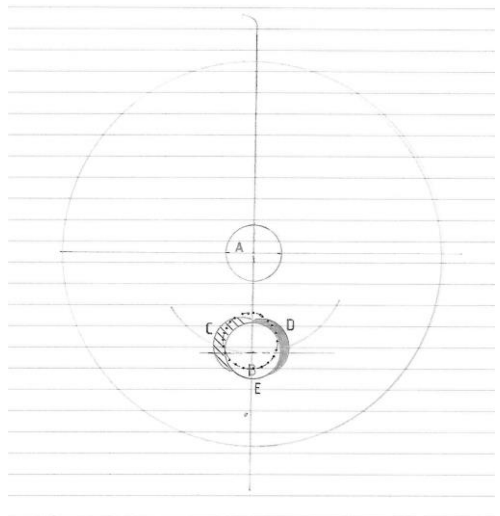
Maanden gingen voorbij zonder enige actie. Achteraf bekende hij niet zeker van zijn zaak te zijn. Maak je immers een foutje met uitklokken en opspannen, kunnen de krukwingen na aanpassing regelrecht de oud-ijzerbak in.

“Geen nood” zei ik. Dan regel ik een volgende krukas. Hij legde mij toen een onvoorziene factor uit. Dit zal ik proberen met een tekening duidelijk te maken. Cirkel A is het midden van de krukas, vanaf de zijkant gezien. Dit deel zit in de lagers. Bij B staat een cirkelvormige stippellijn. Dit geeft aan

waar het originele gat van het big-end zat. De letter E geeft de plek van het nieuw gemaakte gat aan. C en D moeten afwijkingen op de juiste plek van gat E voorstellen. Als je door onvoorziene omstandigheden in de ene wang afwijking C maakt, al is het maar een heél klein beetje, en in de andere D, dan wordt het al volstrekt onmogelijk iets bruikbaar te maken.

Meerdere krukassen in de wilde weg opofferen is dus zinloos. Ze kunnen in theorie steeds door dezelfde factor om zeep worden geholpen. Die onvoorziene factor zou wel op betrekkelijk eenvoudige manier op te lossen zijn. Het bedrijf had een nieuwe CNC freesmachine besteld, met als extra optie een draaibare tafel. Zou vanaf dit moment nog zes maanden duren voordat de levering geschiedde. Goed, doen we dat. Wachten, andere dingen doen. Er lag nog zat werk op de plank. December 2017 stond de nieuwe machine op zijn plek. Het nieuwe type besturing onder de knie krijgen vergde meer tijd dan verwacht. 23 april 2018 was het zover. De krukwingen werden stuk voor stuk in de machine opgespannen, met de astap voor het vliegwiel respectievelijk het aandrijftandwiel naar onderen gericht. Daardoor is het mogelijk om het snijdende gereedschap met de kortste uitsteeklengte te gebruiken en daarmee wordt de hoogste nauwkeurigheid bereikt. Elke vorm van doorbuiging zou een correctie met zich moeten meebrengen.

Zowel in verticaal- als horizontaal vlak werd alles met nauwkeurige meetklokken gecontroleerd op afwijking in het opspannen. Toch wel heel kunstig dat ze bij Heinkel vroeger al dit soort onderdelen zo nauwkeurig konden maken. Op die nauwkeurigheid wordt in 2018 verder geborduurd. De laatste afwijking is door verdraaiing van de ondertafel gecorrigeerd, de vijfde as van de machine. Dat was echt



ongelooflijk om te zien gebeuren. Met een elektronische taster voelt de machine op verschillende punten in het bestaande gat na waar iets "scheef" zit. Hierna voer je een code in en verdraait de ondertafel. Het is dan zeker dat het gat zuiver onderaan op het framebed van de ondertafel ligt. Een frees is met nogal wat tegensputterend geknor door de krukwingen van stevig staal gedirigeerd. Het pakte bijna helemaal goed uit. De gaten zaten perfect op hun plek. Dit was te controleren na opnieuw in elkaar persen en uitlijnen van de krukas. De centers in de krukappen waren nog in goede conditie waardoor een zuivere meting op slingering mogelijk was. Met twee meetklokjes tegelijk op de plekken waar de krukaslagers komen, kon je zien dat de afwijking binnen de 3/100mm lag.

Het als tweede gefreesd gat was helaas toch 0,015mm groter in diameter geworden dan gepland. De persing werd daardoor net te slap naar mijn zin. Voorzichtig twee dunne lasrupsjes leggen met een TIG apparaat was de enige optie. Zonder deze manier van vastzetten van de big-endpen zouden de krukwingen bij grote belasting ten opzichte van elkaar kunnen torderen. Daarna duurt het niet meer zo lang voordat het blok uitermate gaat trillen en uiteindelijk in de soep draait.

Vraagt u zich af, hoe het kan, dat een zo nauwkeurige machine toch een fout maakt? Dat heeft te maken met het feit dat het eerste gat volledig volgens plan ontstond. Stukje proeffrezen, opmeten wat het resultaat is en dan voltooien. Het tweede gat is als kopie van de eerste gemaakt. De harding van het materiaal van de tweede krukwing moet hebben afgeweken van de eerste. Zo krijg je een klein verschil. Beter was geweest, toch weer een meetsnede te maken.



Meer te lezen in deel 4.

HeinkelHandel

Dit is het advertentieblad van Heinkelklub "De Kwakel". Deze pagina wordt samengesteld door de redactie. Wij hebben geen enkel inzicht in de kwaliteit van het gebodene en adviseren dringend om bij duurdere aankopen altijd een deskundig onderzoek uit te (laten) voeren.

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) €41/stuk gratis thuis bezorgd. Koolborstels Bosch/SIBA €15 en €18. Remcilindertjes Kabine €75. Remslangen speciaal voor de Kabine €15,50/stuk (vernieuwen kan geen kwaad)

Gerard Vingerhoed 06-40100228 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

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

Ferdy van Haperen 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

Amsterdam-Rome-Amsterdam in 70 uur (deel3)

Wat onze waarnemer registreerde

Uiteraard interesseert de Technische afdeling van de ANWB zich levendig voor alle vormen van motortransport en is van mening dat de scootmobielen dat transport wellicht een grote rol zal kunnen gaan vervullen, is het dus zaak, de ontwikkeling van dit voertuig opmerkelijk, en dat zo nabij mogelijk, te volgen.

Daarom werd voldaan aan het verzoek van de Nederlandse Heinkel-importeur om toezicht te houden en controle uit te oefenen op de rit Amsterdam-Rome-Amsterdam, welke van 27 oktober t/m 1 november per 3-wielige Heinkel autoscooter werd ondernomen. Deze controle werd uitgevoerd door de heer J.J. Kremer. De voorwaarden waaronder dit zou geschieden luidden als volgt : „De A.N.W.B. verlangt dat per etmaal niet meer zal worden gereden dan 16 uur, zodat de équipe 8 uur rust geniet, en voorts, dat alles wat met de Heinkel geschiedt en zal geschieden vanaf 25 oktober 1956 tot na afloop van de rit, ter kennis komt of zal worden gebracht van de heer Kremer, terwijl deze de vrijheid wordt gelaten die maatregelen te nemen, welke hij nodig acht voor een doeltreffende controle." De Bondsemployé maakte als waarnemer de rit mede in een volgauto.

Het vooraf opgestelde rijschema zag er als volgt uit:

- 27.10 Amsterdam-München, gem. snelheid 50 km/u. 863 km
- 28.10 München -Pistola, gem. snelheid 40 km/u 670km
- 29.10 Pistola - Rome Grosseto gem snelheid 40 km/u 581 km
- 30.10 Grosseto-Brenner, gem. snelheid 40 km/u. 670 km
- 31.10 Brenner-Frankfort, gem. snelheid 50 km/u. 530 km
- 1.11 Frankfort-Amsterdam, gem. snelheid 45 km/u. 438 km.

Onze controleur, de heer J. J. Kremer, had de sleutel van de tachograaf. Elke avond werd de schijf verwisseld en de registratie zorgvuldig bestudeert En zo schrijft een tachograaf op een door z'n uurwerk rond gedraaide papieren schijf, in uiterst fijne krasjes, die zodra men ze onder de loep neemt, in heel nuchtere taal hun eigen reisverhaal vertellen.

Volgens de kaart en losse routes van de Bond is dit totaal 3752 km. Door de importeur van de VDO-instrumenten voor Nederland werd op de Heinkel een VDO-tachograaf aangebracht. Dit instrument registreert op een papierschijf o.a. :

1.rijden; 2. stilstaan met gestopte motor ; 3. stilstaan met draaiende motor 4. Snelheid; 5 acceleratie; 6. Vertraging; 7. afgelegde weg; 8. tijdsduur van een en ander.

Dagelijks monteerde de heer Kremer, die de enige sleutel van deze tachograaf in zijn bezit had, een nieuwe schijf op het instrument. Volgens de kilometerteller was met de Heinkel, die tevoren als demonstratiemodel had gediend, een afstand afgelegd van ca. 5000 km vóór de rit begon. Het motorcompartiment werd voor de start door de controleur verzegeld. Deze was tevens in het bezit van een hoes, welke met een lipsslot kon worden afgesloten. Na beëindiging van het dag traject diende deze hoes als een soort Parque ferme. De Heinkel verdween eronder, de hoes werd afgesloten en de sleutel bleef in bewaring bij onze waarnemer.

Hieronder volgen de bijzonderheden welke hij dagelijks over het verloop van de tocht noteerde :

27.10 Start in Amsterdam om 7 uur v.m. vanaf het R.A.I.-gebouw; tellerstand

tachograaf 69. Aankomst Innsbruck om 23,30 uur tellerstand tachograaf 1090

Verbruikte benzine 41,7 liter ; Rijtijd 17.5 uur afgelegde weg 1021 km.

Weersomstandigheden 3 uur regen en sneeuw, 3 uur sneeuw, 1 uur mist.

28.10, Vertrek Innsbruck 8 uur; stand tachograaf 1090 Aankomst Grossetto 23.30 uur stand tachograaf 1831 Verbruikte benzine 24,2 liter; rijtijd 15.5 uur afgelegde weg 741 km.

Omstandigheden : wegdek van Innsbruck tot over de Brennerpas besneeuwd achter de Brenner zeer goed wegdek en zonnig weer.

Bij het opgaan van de Brenner werd de rijbaan versperd door een tankauto met aanhanger, welke als gevolg van de gladheid dwars over de weg was geslipt. Oponthoud 15 minuten. De Heinkel moest driemaal met handkracht op gang worden gebracht. Ook de volgauto en andere wagens moesten vlot worden gemaakt met behulp van zand en takken.

De helling van de Brenner, 9% gaven moeilijkheden en de helling van de Passa della Porrette (932 m), eveneens 9%, gaven ook moeilijkheden.

29.10 Vertrek Grossetto 8 uur stand tachograaf 1831. Aankomst (via Rome) Porrette Ferme 21.30 uur ; stand tachograaf. 2464, Verbruikte benzine 21.7 liter, rijtijd, 11 uur, afgelegde weg 633 km. Omstandigheden zeer gunstig weer, afdaling van de Passa della Pórrette sterk bemoeilijkt door een flinke laag losse sneeuw. Desondanks kon dit traject zonder enig oponthoud worden afgelegd, ofschoon wij bij de afdaling 181 vrachtauto's met aanhangers telden.

In Rome werd de équipe ontvangen door een lid van de Nederlandse ambassade, die zo vriendelijk was haar ook nog door de stad te loodsen.

In Grossetto werd de tankdop van de Heinkel na het vullen vergeten door de overigens charmante vrouwelijke bediende van het tankstation. Gelukkig was er een reserve-dop aanwezig.

30.10 Vertrek Porrette Ferme 7 uur; stand tachograaf, 2464. Aankomst Kiefersfelder 21 uur,

stand tachograaf 3026 Verbruikte benzine 25.5 liter rijtijd 14 uur afgelegde weg 562 km.

Omstandigheden: de gehele dag slecht weer, regen, natte sneeuw en mist. Bij oprit van de Brenner werd oponthoud veroorzaakt door een losgeslagen aanhangwagen van vrachtauto.

Met handkracht werd de Heinkel viermaal geholpen en kwam overigens geheel op eigen kracht boven. Tot Innsbruck was de afdaling moeilijk in verband met een besneeuwd wegdek, doch verliep zonder stoornis. Na Innsbruck werd last ondervonden met gas en remmen. Het zeer langdurig in regen en sneeuw rijden alsmede ijsvorming in de carburateur bleken daarvan de oorzaken te zijn.

31.10. Vertrek Kiefersfelder 8.15 uur stand tachograaf. 3026. Aankomst Arnhem 23.45 uur; stand tachograaf 3869. Verbruikte benzine 36,4 liter; rijtijd 13 uur. Omstandigheden: weer wordt langzaam beter, wegen worden allengs droog, in de late namiddagweer regen.

1.11 Vertrek Arnhem 8.30 uur; stand tachograaf 3869.

1.12 Aankomst Amsterdam 10.15 uur; stand tachograaf. 3967. Getankte benzine 15 liter, rijtijd 1.75 uur, afgelegde afstand 98 km. weersomstandigheden zeer gunstig, droog wegdek.

Tenslotte nog enkele totalen, welke de lezer waarschijnlijk zullen interesseren.

De reisduur heeft bedragen 123 uur en 1 kwartier, waarvan werd gereden 72 uur en drie kwartier. Blijkens de stand van de tachograaf is rond 3900 km afgelegd, De gemiddelde snelheid was 53.45 km/u., er werd verbruikt 164.5 liter benzine, wat neerkomt op een gemiddelde van 23.7 km per liter, of 4,218 liter per 100 km.

De meteorologische omstandigheden varieerden.

Er werd geregistreerd : 9 uur sneeuw, 6 uur regen, en 17 uur regen en sneeuw, 1 uur mist, terwijl het wegdek over een totale lengte van 266 km met sneeuw bedekt was. Als brandstof werd gebruikt gewone handelsbenzine met toevoeging van ca. 15% super. Volgens controle op de peilstok was het olieverbruik zeer gering, doch dit kan niet nauwkeurig worden opgegeven omdat gedurende deze tocht driemaal olie is ververst.

Over de laatste 400 km zijn door de heer Kremer rem- en acceleratieproeven verricht. Het gemiddelde van drie metingen levert aan acceleratietijd op : 40 sec. van 0-60 km/u en aan remvertraging 50% 4.9 m/sec op een droog asfaltwegdek.

Tenslotte is de Heinkel na de rit door onze Technische afdeling aan een grondig onderzoek onderworpen.

Change to HEINKEL Parka Avenue
FAMILY MOTORING



Cheap as motor cycling and much more enjoyable !

All-weather comfort. Safety. Ample room for 2 adults plus 2 children or luggage. Folding sunahine roof. All-round vision. Self-starter. 200 cc. 4 str. engine. 4 spds. and reverse.

HEINKEL-I DE LUXE 3-WHEELER
£389 . 9s. including P.T.

HEINKEL

HEINKEL is tops!

1958 Tourist Riders were awarded:—
 ★ 69 Gold medals ★ 27 Silver Medals
 ★ 14 Bronze Medals in 22 International and national meetings.

*No road too rough
 No hill too steep
 Nowhere too far*

Test its smooth springing and wonderful road-holding safety features. Ample luggage carrying. Spare wheel. Self-starter. 175 cc. 4-stroke power unit. Electric lighting. Everything.



TOURIST SCOOTER
£231 . 12s. including P.T.

Write for details and folder:

Sole Concessionaires: **INTERNATIONAL SALES LTD**
 34/40, Palfrey Place, Clapham Road, S.W.8. Tel: **RELIance 4244**

Van de bestuurstafel

- We hebben een afspraak met het Nederlands Transport Museum om de puntjes op de i te zetten.
- Het bestuur besluit dat het Afheinkelen weer bij Poldersport plaats gaat vinden.
- De aankomende ALV wordt besproken, wat moet er allemaal nog gebeuren en is alles in orde? De begroting is gereed en de kascommissie zal de vrijdag na de vergadering bijeen komen.
- Voor het Aanheinkelen moeten we wat prijsjes hebben voor het spel.
- Elly moet uit de kافت verwijderd worden als bestuurslid, ze blijft wel lief & leed coördinator.



Carole Teuwisse

Secretaris

31 mooie Heinkeljaren

Na 31 mooie jaren hebben wij om gezondheidsredenen de scooters verkocht.

Aan vele mooie ritten, weekenden, Internationale Heinkeltreffens, Krentenwegge-treffen en 3 x Elfsteden tochten hebben we mee gedaan .

Veel genoten en lief en leed gedeeld. En we kijken daar mooi op terug.

Heinkeljaar fotoboeken gemaakt voor de club van vele jaren.

En na 6 jaar rittencoördinator stop ik daar ook mee, wat ik toch al van plan was. Maar lief en leed blijf ik, ook na 9 jaar met veel liefde doen.

Want ik blijf begunstiger/lid.

Wij gaan het missen, de scooterritten en ik de vergaderingen voor het rit gebeuren enz.

Wij bedanken jullie voor al die mooie jaren die wij gehad hebben met het clubgebeuren.

En wij wensen jullie een heel gelukkig, gezond en mooi Heinkeljaar 2020 toe.

Groetjes Elly en Nico.



Beste Heinkelfamilie

Zoals de meesten van jullie inmiddels wel vernomen hebben, is de zoon van Anton en Joke Straver op 48 jarige leeftijd verongelukt tijdens de Dakar Rally in Saoedi-Arabië.

Wij kenden Edwin vrij goed, omdat hij regelmatig even binnenwipte bij zijn ouders, als wij daar waren. Even wat vragen, meestal over de motor, maar ook over zijn werk. Edwin was een hardwerkende zelfstandige ondernemer, een no-nonsens persoon met het hart op de goede plaats. Zo hebben wij hem leren kennen. Hij had één grote passie en dat was motorcross. Dat had hij natuurlijk van geen vreemde want zijn vader Anton en zijn moeder Joke (die moet er wel achter staan natuurlijk) waren ook helemaal bezeten van de motorsport. Anton behaalde vele successen in de wegracerij. Ook hun dochter, zus van Edwin, heeft al jaren met haar man Arie een grote motorzaak in IJsselstein. Zij hebben een eigen raceteam wat helemaal aangestuurd wordt door Carla. Dit om jonge gastjes de liefde voor de motorsport bij te brengen. Kort samengevat: Bij de familie Straver loopt de motorolie als het ware door hun aderen heen.

Edwin had het goed voor elkaar de laatste jaren: zat lekker in zijn vel, dolgelukkig met vriendin Anja, veel werk als ondernemer, en een mooi huis, helemaal verbouwd met zijn motorvrienden. Want geliefd dat was hij, dat hebben we wel gemerkt tijdens de uitvaart. Kippenvel hadden wij ervan, vooral toen er zo'n 150 motoren even vol gas gingen om over te gaan in een oorverdovende stilte om Edwin zo de allerlaatste eer te bewijzen bij het kerkhof. Helaas is zijn grote passie hem noodlottig geworden, gewoon een valpartijtje in het zand, gewoon zoals zovele valpartijen in die sport. maar zo ongelukkig terecht gekomen zo maar ineens weg uit het leven.

Verschrikkelijk voor Anja zijn vriendin, zijn zus zijn verdere familie, maar vooral voor zijn ouders. In deze volgorde hoort het niet te gaan, dat ouders hun kinderen overleven. We hebben zo te doen met hen, wat moet er niet allemaal door hen heengaan? Anton die niet alleen zijn zoon, maar ook zijn motormaatje heeft verloren, daar zijn geen woorden voor.

Elke avond zaten Gonnie en ik om half zeven voor de TV om de rally te volgen. Zo ook de voorlaatste dag. We hadden al vernomen wat er die dag gebeurt was. Met angst in het hart 's avonds weer voor de TV en dan zie je de beelden dat Edwin roerloos op de brancard ligt. Toen wisten we nog niet dat hij 10 minuten geen hartslag had gehad en hoorden we later, dat hij ook nog een nekwerfel had gebroken. Als je dat hoort weet je eigenlijk al voldoende. We hebben er slapeloze nachten van gehad. Kaarsjes laten branden met de hoop dat het toch nog goed zou komen. Maar helaas op 24 januari, notabene op mijn verjaardag, kwam het bericht dat Edwin was overleden. Kapot waren we er van. maar het leven moet verder ook voor de familie Straver. Het plezier en de successen die de motorsport hen had opgeleverd wordt helemaal teniet gedaan met wat er nu is gebeurd. Het zal een hele lange tijd gaan duren voordat deze wond een beetje is geheeld.

Jan en Gonnie

Sluitingsdatum kopij is 4 maart 2020

redactie@heinkelklubdekwakel.nl / Mauritslaan 6 b, 6161 HV Geleen