

Voorwoord

40^e jaargang juni nr. 441

Na een blik op de kalender te hebben geworpen, realiseer ik me dat de helft van het jaar reeds om is. Op zich maakt dat niet zoveel uit, we hebben al een tijdje lekker warm weer gehad met net op tijd wat buien om een al te grote droogte tegen te gaan. Het raarste wat ons allemaal de laatste maanden is overkomen, is de coronaperiode. Allemaal dingen zijn ineens zeer onzeker, zowel wat de gezondheid betreft als de economie. Persoonlijk valt er niks te klagen. Niet ziek, ook niet geweest. Althans, tot nu toe. Mariela wel, maar niet heftig. De kinderen bleven bespaard. Het werk van ons beiden gaat door met de genomen voorzorgsmaatregelen, de kinderen volgen school online, een diploma is behaald. Kortom: het gaat op zich voor de wind. Ook nog niet vernomen dat iemand onder de leden van HKDK ziek is geworden van corona. De gevolgen van het wereldwijd verspreide virus laten zich nog niet overzien. Laten we vooral aan leuke dingen denken om de voor ons liggende tijd door te komen. Een paar Heinkelklub-evenementen zijn afgezegd. Jammer, maar geen ramp. Wel voor de horecaondernemers die wij onderweg aan zouden doen. Hopen dat zij niet teveel blijvende schade ondervinden. Hier en daar worden de touwtjes aan de maatregelen die door de regering werden gesteld, wat gevierd. Kunnen wij als klub hoogstwaarschijnlijk een soort inhaalslag maken, mocht het weer meewerken. In juli gaat het waarschijnlijk gebeuren dat u uw Heinkel voor het eerst in Klubverband mag berijden. Hou voor de laatste nieuwtjes de Facebookpagina van onze klub in de gaten.

Groeten van Kees Colijn.

Inhoudsopgave Heinkeltje nr. **441 juni 2020**

Voorwoord	blz. 3
Agenda 2020	blz. 5
De eerste Heinkelrit vanuit Lochem	blz. 6
Lief en leed	blz. 8
Ad Arts heeft gelukkig nog een hobby...	blz. 9
Update over onze Heinkelcollectie	blz. 10
HeinkelHandel	blz. 13
Rij alcohol vrij (deel 1)	blz. 14
Motorrevisie	blz. 19
Een niet zo'n nieuw lid stelt zich voor...	blz. 24
Vooraankondiging	blz. 26



Sluitingsdatum kopij is **1 juli 2020**

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

Agenda 2020

- 5 juli : **4^e rit vanuit Lochem** (Rob Krans)
5 juli : Geen Heden Zonder Verleden (Hensbroek)
~~17 - 19 juli : Rheinbach Classics~~
26 juli : Oldtimerspektakel (Hoorn en Medemblik)
2 augustus : **5^e rit vanuit Weezep** (Piet & Grietje Hollander)
22 augustus : **zaterdagrit vanuit Haarlemmerliede**
(Pink Heinkellady's)
5 sept. : Oldtimerdag te Huizen
6 sept. : **6^e rit vanuit Zuidlaren** (Freek & Wilfred)
19 sept. : Nationaal Veteraan treffen Woerden
11 - 21 sept. : Microcar Rally in Noord- Spanje
meer info: <http://www.classicrallypress.co.uk>
4 oktober : **Afheinkelen**

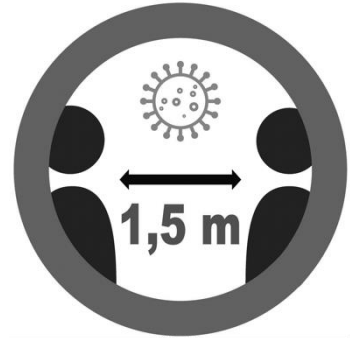




De eerste Heinkelrit vanuit Lochem



Ja hoor eindelijk is het dan zover en kunnen onze Heinkels elkaar weer ontmoeten. Wel moeten we ze duidelijk maken dat ze 1,5 meter afstand moeten houden van elkaar. En als ze een loopneus hebben ze toch nog even thuis moeten blijven en dan maar met de augustusrit mee te rijden.



Rob Krans heeft een supermooie rit uitgezet in de buurt van Lochem. Het zijn een beetje rare tijden en dit is de eerste rit in die rare tijden. We vragen iedereen om zich wel goed aan de regels te houden die er op dit moment gelden. Rob verwelkomt ons om half 12 in Eetcafé "de Zonnebloem". Waarschijnlijk is de inschrijving buiten, maar hoe we dat precies gaan doen weten we pas als we er zijn.

Het restaurant bevindt zich aan de Zutphenseweg 103, 7241 SC Lochem, telefoonnummer 0573 251 745

Tijdens de route komen we ook op stukken wegen die opnieuw geasfalteerd zijn, er liggen een hoop losse stenen die nog ingereden moet worden. Let dus goed op tijdens het rijden!!!

De eerste stop is aan de IJsselkade in Zutphen. De tweede koffiestop is in Laren bij Café Witkamp. De route is ca 90 km dus kom met een volle tank.

Voor de kampeerders onder ons zijn er in de directe omgeving van Lochem diverse kleinere en grotere campings te vinden. Enkele zijn:



Recreatiecentrum de Hekselaak Barchem

0573 441 306

Camping Lieftink Laren 0573 401586

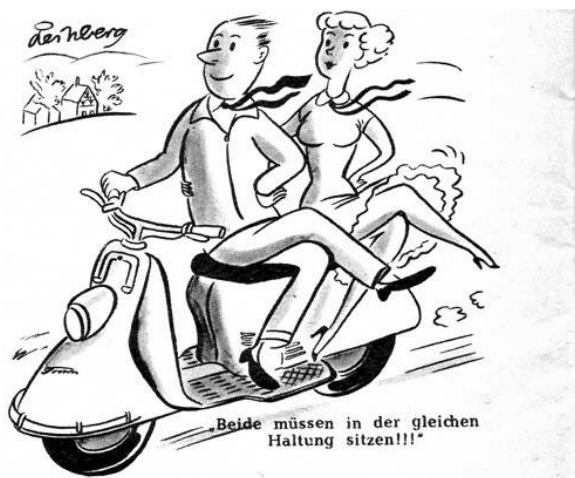
Camping Reusterman Barchem 0573 441 385

Er is geen contact met deze campings geweest dus ze weten niks van de Heinkelklub af. Bel zelf even en kijk of hier nog plekken zijn voor jullie.

Zijn er nog vragen over deze rit tijdens de corona crisis of over andere ritten dan kunnen jullie altijd iemand van het bestuur bellen.

We hopen vele Heinkelrijders weer te mogen begroeten tijdens de eerste rit vanuit Lochem.

Vriendelijke Heinkelgroet Wendy van de Vall



Ad Arts heeft gelukkig nog een hobby...



'Heinkel Parking Only'.... De bloemetjes fleuren een lege plek ook prima op.

Update over onze clubcollectie

Hierbij heb ik wat recente informatie over onze Heinkelvoertuigen , welke in het scootermuseum in Zundert staan.

Inmiddels een paar maanden geleden heeft de eigenaar van het museum "De scooter" alle eigendommen, zoals opstallen en ondergrond verkocht. Zij hebben nu in het dorp een woning terug gekocht en zij verwachten zo rond september a.s. te gaan verhuizen. De nieuwe eigenaar wil het museum in stand houden en de heer Seeters zal het ook na september voor hem nog blijven beheren. Omdat een scootermuseum in Nederland niet zonder onze onvolprezen Heinkels mag zijn, wordt er door een clublid minimaal twee scooters in bruikleen afgestaan voor dit doel.

De voertuigen van de club worden dus opgehaald en de twee eigen scooters komen er voor in de plaats. Zo komen "onze scooter c.a." dus weer dichterbij de clubzetel te staan. Het hangt van de algehele situatie af, of dit in combinatie kan met een clubrit, (zaterdagrit?? Dit jaar nog????) zodat deze rit een mooi afscheid kan vormen van de fam. Seeters, waar wij vele jaren van een warm onderdak hebben genoten.

Inmiddels is uiteraard ook het Nederlands Transport Museum nog steeds gesloten, maar de vrijwilligers werken daar nog steeds keihard door aan alle vlieg-, rij-, vaar- en voertuigen. Wij zijn daar nog steeds van harte welkom. Het is natuurlijk heel jammer, dat vele gewenste activiteiten niet door kunnen gaan. Om jullie een indruk te geven, wat men allemaal bij het NTM voor dit lopende jaar van plan was te gaan doen, vinden jullie hierachter aan het promotie bericht welke het NMT dit voorjaar (voor de uitbraak van het Covid 19 virus) had verspreid. Schitterend toch, als wij daar deel van mogen uitmaken en af en toe een dagje mogen helpen!!!!!!!

Simon van der Heden



Nederlands Transport Museum

Intro

In het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep krijg je een overzicht van 2.000 jaar transport in Nederland. Aan de hand van borden met uitleg en vele grote objecten wordt op 7500 m2 verteld welke stappen doorlopen zijn van de eerste (Romeinse) wegen in het jaar 0 tot de hightech infrastructuur van tegenwoordig. De vestiging in de oude Bolsfabriek is een tijdelijke: over een paar jaar wordt het museum definitief gevestigd in PARK21.

Actief museum

Het museum is nu twee jaar actief en heeft zich in die korte tijd ontwikkeld tot een dynamisch museum dat leuk en interessant is voor volwassenen én kinderen. Er vinden vele activiteiten plaats:

- Elke dag om 14:00 uur wordt er een rondleiding georganiseerd.
- Elke dag is er om 11:00 en 15:00 uur een busrit met een historische bus door het dorp.
- Kinderen kunnen een speurtocht maken, kleurplaten inkleuren, springen op een springkussen, plaatsnemen in een cockpit van een straaljager, een kwis doen in de Griezibus, met een flightsimulator spelen, of gewoon ouderwets stappen door het museum.
- In het museum worden grote objecten gerestaureerd voor de ogen van de bezoekers. Zo wordt op dit moment de eerste Amsterdamse metro gerestaureerd, zijn er vliegtuigen die opgeknapt worden, wordt er aan bussen gesleuteld en worden militaire voertuigen onderhouden.

Samenwerking

Het museum is een samenwerkingsverband van 24 stichtingen en verenigingen die allemaal actief zijn op het gebied van het mobiel erfgoed. De ene stichting restaureert een vliegtuig, de ander rijdt met militaire voertuigen en weer een volgende verzorgt met bussen rondritten voor feesten en partijen. Bij de stichtingen zijn nu zo'n 250 vrijwilligers betrokken, welke de hele week in het museum actief zijn.

Evenementen

Het museum organiseert het hele jaar door tal van evenementen. Zo wordt elk jaar stilgestaan bij 4 en 5 mei, is er een fietsenbeurs, een simulatorbeurs, komen autorally's langs, kortom, elk weekend is er wel iets speciaals te beleven.

Toekomst

De Gemeente Haarlemmermeer en het museum praten op dit moment over een definitieve vestiging van het museum binnen de gemeente. Men heeft een plek op het oog in PARK21, een enorm stadspark dat tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gerealiseerd wordt. Door dat 1.000 hectaren grote park wil het museum een tramlijn realiseren zodat bezoekers door het hele park vervoerd kunnen worden. Het museum zelf zal bestaan uit een centraal gebouw en verschillende paviljoens waarin vervoersthema's dieper uitgelicht worden of andere collecties ondergebracht kunnen worden.

Algemeen

Het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep is elk weekend en alle vakanties open. Omdat het museum afhankelijk is van de inzet van vrijwilligers zullen wij op de website én de facebookpagina, bekend maken welke activiteiten plaatsvinden, en op welk tijdstip. Het Nederlands Transport Museum is gevestigd aan de Lucas Bolsstraat 7, 2152 CZ Nieuw-Vennep. Meer informatie over het museum is te vinden op www.facebook.com/NederlandsTransportMuseum en www.nederlandstransportmuseum.nl.

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.

TE KOOP AANGEBODEN: Continental buitenband (400-10inch) & Continental binnenband, nieuw gemonteerd op 4 puntsvelg, €60 per set. **Jan Neus** janencorrie@live.nl **06-28211566**

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

Rij alcohol vrij (deel 1)

Zonder alcohol deelnemen aan het verkeer is altijd goed, maar we hebben het in dit artikel niet over de drankjes die je zelf nuttigt, maar over wat je motor consumeert nu de E10 benzine zijn intrede heeft gedaan bij de Nederlandse pompstations. Er is veel discussie over die nieuwe E-10 benzine: waar mag het in en waar mag het beslist niet in? En wat kan er gebeuren als je het toch tankt, terwijl je motor er niet geschikt voor is? We zetten de belangrijkste zaken op een rij.

Zelfs het tv-programma Radar wijdde er op NPO 1 in de uitzending van maandag 6 januari uitgebreid aandacht aan, dus de overgang van de "gewone" Euro95 naar de nieuwe E10 verloopt verre van geruisloos. Sinds afgelopen najaar wordt aan bijna elke Nederlandse pomp E10 verkocht in plaats van de bekende Eurosuper oftewel Euro95. Dat staat meestal ook gewoon op de pomp (het octaangehalte blijft immers een belangrijke richtwaarde), er is nu alleen een E10-sticker naast geplakt. Op de Superplus-pomp (98 octaan) vind je nu veelal een E5-sticker.

E10 betekent dat die benzine 7,5 tot 10 % bio-ethanol (alcohol) bevat. E5 betekent dat er 0 tot 5% ethanol in zit; het is dus maximaal 5%, maar het kan ook zijn dat er helemaal geen ethanol in zit. Dat laatste is (vooral nog) het geval bij Shell V-Power en BP Ultimate98. Total Excellium is ook een zogeheten premiumbenzine, maar deze bevat wel 5% ethanol, net als Gulf 98. Bij Esso is de informatie tamelijk vaag, maar vooral nog lijkt het erop dat in de Supreme+ 98 nog geen ethanol zit. Jammer genoeg wordt het feitelijke ethanolgehalte niet op de pomp zelf vermeld, dus als je het wilt weten zul je het met enige regelmaat moeten blijven opzoeken of navragen. Overigens is het octaangehalte van ethanol een stuk hoger dan van de gebruikelijke

pompbenzine, dus over de klopvastheid (tegen het pingelen) hoeft je geen zorgen te maken.

Wat je in elk geval wel moet nagaan is of je motor officieel geschikt is voor E10. Dat kan op www.e10check.nl. Het varieert behoorlijk, je kunt niet simpelweg zeggen dat vanaf een bepaald bouwjaar alle motoren er wel geschikt voor zijn. Of je motor (of auto) geschikt is voor E10, hangt vooral af van de gebruikte materialen in het brandstofsysteem (leidingen, afdichtingen, filters, benzinepomp etc.). Ethanol tast bepaalde kunststoffen aan, terwijl ook corrosie van bepaalde metalen een probleem kan zijn. Dat laatste komt doordat ethanol hygroscopisch is: het trekt water aan. Je krijgt dus meer vocht in je tank en verdere systeem, waardoor simpelweg roest kan ontstaan. Daarnaast ontstaat er door de alcohol ook een zuurverbinding, die dit corrosie probleem verder verergert als de materialen er niet tegen bestand zijn. Dit betekent ook dat je met name in het natte jaargetijde problemen kunt krijgen, waardoor er toch al meer kans is op water in je tank. Maar ook wanneer je motor er geschikt voor is, moet je met bepaalde dingen rekening houden als je E10 tankt. Zo is de houdbaarheid beperkt: vier maanden. Dat geldt bovendien vanaf het moment van productie, dus tegen de tijd dat je het tankt, kan het best zijn dat daar nog maar twee, twee en een halve maand van over is! Voor regelmatig gebruikte auto's is dat niet zo'n probleem, maar voor motorfietsen is dit extra vervelend, want het betekent dat je er de winterstop niet mee doorkomt! Tegen de tijd dat je weer wilt gaan rijden, is de boel hoogstwaarschijnlijk verstopt door afzettingen. Monteurs in motorzaken weten daar alles van: als ze het benzinefilter wisselen blijkt dat filter de laatste tijd enorm zwart en vuil uit de motor te komen. Zo vuil dat je je afvraagt hoe een motor nog heeft kunnen lopen.

Zeker voor de winterstop is het voortaan aan te raden om bij de laatste tankstops een ethanolvrije benzine te tanken. Sowieso was het al verstandig om een van de zogeheten premium benzines te tanken voor de winterstop, aangezien die meer reinigende en stabiliserende additieven bevatten. Net zoals het al de moeite waard was om voor circa 15 euro een busje benzine-stabilisator (van bijvoorbeeld Putoline, Forté, Ligui Moly Wynns of Tunap) in de tank te kiepen voordat je je motor in de winterstalling zet. Dat voorkomt dat de benzine veroudert. Mocht je toch E10 in de tank hebben, dan is zo'n toevoeging helemaal essentieel: gooi het er alsnog in en rijd even een rondje, indien mogelijk. Die 15 euro kan je namelijk een dure reparatie en een hoop ergernis in het voorjaar besparen, dus dat is wat ons betreft een no-brainer.

En hier blijft het niet bij. Er zit namelijk nog een nadeel aan E10-benzine: het verbruik gaat omhoog! Dit komt in de eerste plaats doordat ethanol een 30% lagere energiedichtheid heeft dan benzine. Je moet er dus domweg meer van verbranden voor hetzelfde vermogen. Puur rekenkundig zou dat bij een ethanolpercentage van 10% een verbruiksverhoging van 3% opleveren, maar in de praktijk blijkt dat vaak aanzienlijk meer. Blijkbaar wordt het verbrandingsproces er dusdanig door beïnvloed dat de totale verbranding minder efficiënt verloopt. Dit zal sterk afhangen van het type motorblok; motorfietsen met hun hoogtoerige korte slag blokken (en dus met relatief grote boringen en derhalve langere vlamfronten) lijken er meer last van te hebben dan de doorgaans als lange slag motor uitgevoerde automotoren. Die draaien zelden boven de 6500 toeren, en in de praktijk zelfs veelal onder de 4000. We hoorden al berichten uit betrouwbare bronnen dat het verbruik van een hele normale 95 pk motorfiets 10 tot zelfs 15% hoger uitviel. Nu is dit iets wat iedereen straks kan gaan uittesten als je motor geschikt is voor E10: het zal ook zeker met je eigen rijstijl te maken hebben.

Wanneer het procentuele meerverbruik hoger is dan de procentuele meerprijs van een ethanolvrije Superplus E5 (die kost globaal rond de 10% meer), dan is de keuze natuurlijk eenvoudig: dan rijd je zowel probleemlozer als goedkoper op de duurdere benzine, omdat je ook verder komt op een tank.

Ook kun je bij een fors hoger verbruik logischerwijs ook verwachten dat de motor er merkbaar minder fijn op loopt. Met name stationair kan een motor wat 'rommeliger' gaan draaien. Ook hiervoor geldt echter dat je eigen ervaring de doorslag zal geven, kwestie van proberen dus.

Bij tweetakten speelt dan nog een heel ander probleem: de tweetakt olie lost niet op in ethanol. Het zelf vooraf mengen van benzine met olie (zoals dat in de motorsport altijd wordt gedaan) kan problematisch worden. Bij tweetakt motoren is het dus echt zaak om ethanolvrij te tanken en ligt de keuze voor een premium Superplus benzine voor de hand. In MotoPlus van de volgen keer het vervolg van dit techniek verhaal.

Overgenomen uit MotoPlus voor publicatie in "Het Heinkeltje", clubblad van Heinkelklub "De Kwakel".

Albert den Hartog

HEINKEL
Tourist



**MEISTGEKAUFTER
ROLLERTYP
DEUTSCHLANDS**

Motorrevisie

Nu wij allemaal zeeën van tijd hebben door die rottige Corona, is het misschien het juiste moment om iets meer aan je Heinkel te doen dan dat je anders zou doen. Om een Heinkel in optimale conditie te kunnen krijgen, is een revisie van de motor soms onvermijdelijk.

Kees Colijn heeft in een van de Heinkeltjes daar een schitterend verslag over geschreven, hij schreef over de revisie van het motorblok van Ton van der Vall. Met plezier heb ik de pagina's inclusief een paar bakken koffie rustig op mij in laten werken en dacht, mijn hemel wat een toestand, kon het niet anders?

Uiteraard zit ik dan te filosoferen en speel met de gedachte waarom zo veel werk aan een Heinkelblok en dat allemaal t.b.v.de renovatie van een versleten cilinder en zuiger of was er toch iets meer?

Dat het mijn nieuwsgierigheid wekte, komt omdat ik ook een techneut ben en het sleutelen niet kan laten. Blad voor blad heb ik elk detail beredeneerd en ik moet zeggen, alle lof als je zo ver wilt gaan. Tot in detail is men gegaan "letterlijk tot het gaatje" om het blok weer optimaal klaar te krijgen om later weer met veel plezier te kunt toeren op de ouwe trouwe Heinkel.

Toen ik het Heinkeltje uit had, dacht ik even aan mijn tijd toen ik de Kabine bij Piet Vermeer ophaalde en alleen maar dacht aan sleutelen. Trots showde ik mijn vrouw de nieuwe aanwinst, zij zag mijn bolide op het aanhangwagentje en verschoot direct van kleur en ontstak in een soort van furie. Dat stuk oud roest heb je gekocht en daar geef jij je geld aan uit, even dacht ik vanaf nu moet ik als vrijgezel door het leven. Gelukkig kon ik het haar allemaal uitleggen wat de bedoeling

was en wat het allemaal moest gaan worden, ik praatte alles recht wat letterlijk krom was.

Aan de carrosserie heb ik heel veel werk gehad, vooral nadat hij uit de straalcabine kwam. Een of andere leeghoofd is de carrosserie met volle straal haaks op de beplating te lijf gegaan, het was net een wasbord geworden. Er zijn weken aan arbeid in gegaan om alles weer netjes strak te krijgen. Ik had er op een gegeven moment zo de balen van, dat alles in de grondverf ca. 20 jaar bij mij op de zolder in mijn garage heeft gestaan. Maar eens komt toch het moment dat het karretje moet lopen.

Eindelijk komt het motorblok aan de beurt

Van tevoren kreeg ik uit diverse hoeken te horen dat deze opgeboorde 200 cc motorblokken niet van die beste waren en nogal eens stuk lopen om dat ze te heet worden, door onvoldoende koeling. Ook werd mij verteld dat door de hitte de kleppen van de klepstelen kunnen loskomen en die dan door de zuiger rammen met alle gevolgen van dien, opbeurend was het niet maar ik moest toch verder en dacht, dat zal mij niet gebeuren.

Dan komt de cilinderkop aan de beurt.

Die heb ik naar een bedrijfje gebracht die zich bezig hield met het opvoeren van racemotoren. Hem heb ik verteld, welke problemen zich voor kunnen doen bij deze cilinderkoppen en onbetrouwbare kleppen. De opdracht aan hem was om er zo groot mogelijke kleppen in te plaatsen die extreme hitte kunnen verdragen. Ook moesten de zittingen en geleiders vervangen worden. Toen ik de kop weer op mocht halen, vertelde hij dat er nu Kawasaki kleppen in zitten die nooit meer stuk gaan. Het hele grapje heeft mij maar 135 gulden gekost, ik denk dat hij het leuk vond dat hij aan zo'n koppie van een

Heinkel mocht sleutelen want hij kende ze nog uit de tijd van zijn vader. Nu moest de cilinder nog.

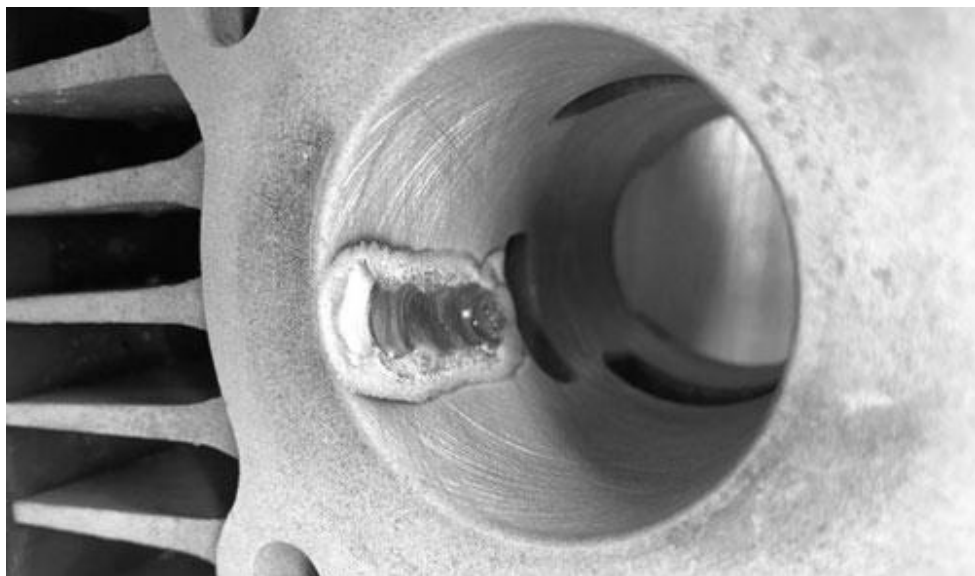


Ik ben aan het speuren gegaan en kwam terecht bij Power Seal in Nuenen zij konden de versleten cilinder weer helemaal opknappen, ook als deze groeven heeft dan lassen ze deze weer dicht. Het procedé is als volgt, je moet een nieuwe zuiger compleet met veren mee brengen en zij maken de cilinder op maat.

Zij boren de cilinder op als de zuiger groter is en wordt dan gestraald. Daarna wordt er chroom aangebracht, en daarna geslepen met diamant omdat chroom erg hard is. Ik weet nog goed, toen ik hem ophaalde en ik in de cilinder keek, kon ik mijn ogen niet geloven, zo mooi.

Toen alles gemonteerd was en ik er mee proef kon draaien heb ik hem behoorlijk doorgetrapt om te weten of alles technisch heel zou blijven, want volgens het revisiebedrijf behoefde ik geen inrijperiode aan te

houden. Ik behaalde op een gegeven moment langs de ringvaart een snelheid tegen de honderd kilometer, maar liet van schrik meteen het gas weer los omdat ik het gevoel kreeg dat ik op elk moment de gracht in zou kunnen zeilen zo onstabiel voelde alles aan. Eindelijk was het dan zo ver dat ik er echt mee kon pronken.



Precies op de dag van mijn afscheidsreceptie kon ik met mijn twee kleinkinderen in het wagentje, geramd gestampt en gestoomd het wagentje showen aan collega's en familieleden.

Vaak hebben zij over de technische uitvoering gehoord en wat ik er allemaal aan deed maar geloofden er niet meer in, maar daar stond die dan.

Ik heb nog een tweede blok staan, bij deze heb ik het anders gedaan. De cilinder heb ik bij Hagmann in Noordwijkerhout gebracht, dat is een bedrijfje die allemaal bromfietsen opknapt tot nieuwstaat en daar ook een klein museumpje bij heeft.

Hij heeft de cilinder opgeboord en er een bus in geperst zo ben ik weer terug op de eerste zuigermaat.

Hem viel op dat de cilinders van een Heinkel niet van zo'n goede kwaliteit zijn en daarom adviseerde hij mij om er een hardere cilinder in te persen.

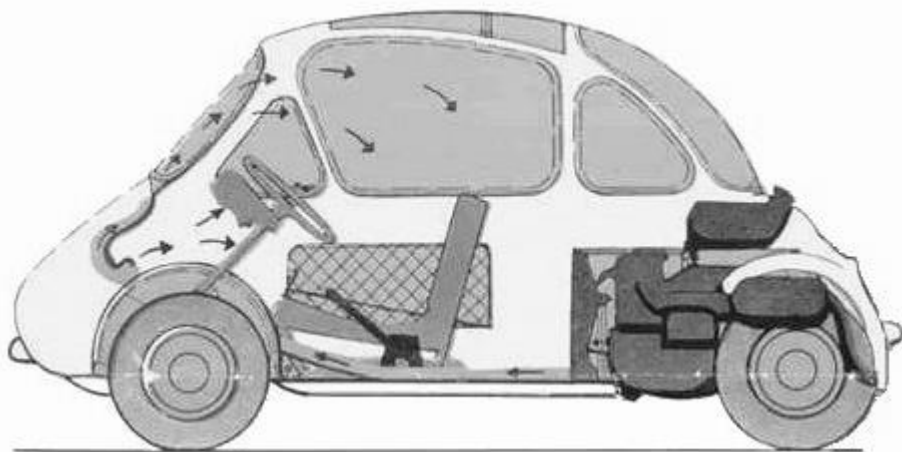
Terugkomend op het begin van mijn schrijven.

Dat sommige Heinkelvrienden zo veel willen doen om hun blok in perfecte staat te krijgen gaat soms heel ver, dat blijkt maar weer uit het verhaal van Kees.

Hoe we het ook doen, de leut blijft het zelfde en daar gaat het om.

Kees ik vond het een prachtverhaal en het zet een ander ook nog eens aan het schrijven.

Groetjes, Udo Peters



Een niet zo'n nieuw lid stelt zich voor.

In navolging van Jacques (voorlaatste Heinkeltje) en Cock (laatste Heinkeltje), heeft bij mij het schaamtegevoel de overhand gekregen, omdat ik, na in januari 2019 lid geworden te zijn, nog steeds geen voorstellingsberichtje heb geschreven en hem nu ga schrijven... (kan een zin nog langer zijn ????)

Komt ie: Zat ik zomaar, heel begin januari 2019 te snuffelen op Marktplaats en kom daar een Heinkel 103-A2 tegen. Op slag verliefd, maar de bekende twijfels... Heb ik hem nodig ? Waar zet ik hem neer ? Hoe vertel ik het mijn Moppie ? (ik heb al zoveel ouwe troep...) Laat maar even zakken dacht ik, morgen zien we wel weer... En ja hoor, die zaterdag stond ie nog steeds op Marktplaats..... Dus met m'n liefste poezelige gezichtje gezegd, "zullen we gaan kijken " ? Nu ging het heel snel, Hij zei ja ! Ik heb m'n bankpas verruimd en m'n helm en m'n motorjas in de auto gegooid en na een goedkeurend telefoontje samen naar Aalsmeer gereden. Even proefgereden, maar ik was al verkocht, ondanks dat gehannes met schakelen...Toen ging het nog sneller.....Naar de pinautomaat gereden, overgeschreven en in de regen naar huis gereden.



(Deze nieuwe liefde kwam voort uit dat we het jaar daarvoor met onze Messerschmitt bij Amerikaans restaurant Charlies in Nederhorst den Berg aankwamen, en daar de Heinkelclub troffen, inclusief Suus en Gerard, die we al kenden van de dwergautoclub.)

Dus als een trotse pauw met "de Rolls Royce" onder de scooters naar huis gereden. 's Avonds nog even Heinkel gegoogeld. Bleek dat de club de volgende dag, zondag, de nieuwjaarsbijeenkomst had... Ik daarheen natuurlijk ! En wat een warm welkom ! Gelijk lid geworden en dat zal wel zo blijven ! Natuurlijk ben ik bezig hem te perfectioneren, zoals de doorgezakte standaard en dat schakelen, Maar we krijgen een steeds closerie relatie, dus we gaan elkaar steeds beter "begrijpen"

Ik doel op het schakelen.... Ben van huis uit gelukkig technisch, dat heb je wel nodig. Jaren als wegwacht gewerkt, dus je vindt oplossingen... Heb nog een Messerschmitt KR 200, een BMW R26 van m'n geboortjaar 1956, een (voor veel mensen foute) Kawasaki z1 van 1973, en een Mercedes 280 SL van 1984. Ik ben al 14 jaar gehuwd met de leukste Engelsman die ik kon vinden, (zie foto trouwlimo...) en ben een rasechte Weespermop ! (bijnaam voor een Weesper) Google dat maar eens, en het water loopt in je mond ! Tsjee, wat een ei moet je leggen om je voor te stellen ! Ik hoop dat na die coronatoestand we elkaar nog vaak kunnen zien !

Tot Heinkels ! Loek Fakkeldij



Voor aankondiging.

Op zondag 2 augustus hebben we onze rit in Drenthe. We starten om 12.00 uur bij Hotel Hegen, Wezuperstraat te Wezup. De camping is De Knieplanden, Hoofdstraat te Zweelo.

Tot ziens in Drenthe,

Piet en Grietje Hollander



Sluitingsdatum kopij is 1 juli 2020

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