

BMW Motorclub Roosendaal



De **BMW Motorclub Roosendaal** heeft als doelstelling het rijplezier op een BMW motorfiets te verhogen.

Hiervoor organiseert de club regelmatig toertochten en andere evenementen.

De club is opgericht op 11 nov. 1989.

Nr. Kamer van Koophandel: V283764

Voorzitter :

Piet van Zundert 0165-552244

Secretaris:

Frank Heerkens 0165-554631

Flintdijk 160,4706JW Roosendaal

e-mail secretariaat / redactie:

BMW-MC-Roosendaal@ziggo.nl

Activiteitencoördinator:

Vacant

Penningmeester:

Johan Rijnvos 0165-761180

Toercoördinator:

Bill van den Berghe 076-5016104

Algemeen bestuurslid:

Ton Gorissen 0165-553889

Toerkalender:

<http://www.bmwclubroosendaal.nl/toerkalender.html>

Redactie clubblad:

Dion van Tilburg 0165-569946

Piet van Zundert 0165-552244

Webmaster:

Peter Hopstaken 0165-548438

Website:

www.bmwclubroosendaal.nl

Bank:

ABN AMRO: IBAN-nr.: NL22ABNA0526085096

Clubhuis:

Huis ten Halve

Kruisstraat 60, 4707RC Roosendaal

Mei 2018

Woord van de voorzitter,

Beste leden, als jullie dit lezen zit ik, als het goed is, in Amerika. Daarom zal onze secretaris Frank de vergadering woensdag 2 mei voorzitten. Braaf zijn, dat ik geen klachten krijg... ☺

Op het moment van schrijven, 16 april, wordt er een aantal bijzonder mooie dagen voorspeld. Of, zoals RTL het noemde: zomer in de lente. Ik zou zeggen, geniet ervan!

Voor diegenen die de Mofrarit nog niet gereden hebben: leuk idee, toch? Volgens enkelen die de rit gereden hebben, mooie weggetjes, bijna bloesem en helaas, maar bijna onvermijdelijk, best veel dorpjes. Ikzelf heb de Speedys toer gereden met Ton en wat vrienden. Prachtig weer, koffie met gebak (hulde!) en een leuk principe om zowel bij de koffie als bij de lunch hetzelfde café/restaurant aan te doen. Mocht je weinig tijd hebben of slecht weer zijn, laat je de tweede lus voor wat het is. Hun open rit had meer dan 140 (?) deelnemers. Zal wel komen door het goede weer.

Ook onze open rit, als die volgend jaar nog doorgaat, zal weer mooi worden want Ton heeft aangeboden hem te maken en we hebben al een mooi stuk ervan gehad toen we naar het GS weekend reden. Kortom, Zeeland weer in!!

Nou, beste leden, ik ga nog wat spulletjes bij elkaar zoeken. Ik zie jullie graag op de clubavond van juni, of eerder na 7 mei, als we terug zijn uit de USA.

Enne, we zoeken nog een activiteitencoördinator.....

Piet.

Agenda

Voor de vergadering van woensdag 2 mei a.s. aanvang 20.00 uur

1. Opening
2. Ingekomen post
3. Toerkalender
4. Rondvraag
5. Sluiting

Restauratie BMW R 68



By [Dolf Peeters](#) | 9 december, 2015

Tussen 1952 en 1954 maakte BMW 1452 stuks BMW R 68. Intussen is de R 68 de meest 'vervalste BMW'. Even op de nummers letten dus als je er eendaags een gaat scoren... Toch een heel apart vak: professioneel top restaureren.

Het is dus best boffen dat AMK zo'n boxer vond. Of eigenlijk kwam een van blijdschap bijnakwispelende Theo Terwel melden wat voor klus hij nu mocht doen.

Theo Terwel is een man voor wie 'Perfectie' de norm is. Voor 'Perfectie' is er alleen gebroggel. Na 'Perfectie' is er alleen engelenzang en bazuingeschal. Zo is de onderste balhoofdplaat bij BMW's fameuze R 90 S af fabriek eerst geëloxeerd en daarna gespoten. Waarom weet niemand. Als Theo een R 90 S klaarmaakt, dan wordt de onderste balhoofdplaat dus ook eerst geëloxeerd. En pas na de derde poging wist de lokale verfspecialist de juiste nuance groen te treffen die Theo nodig had om de op moment aangetrokken bouten van zo'n R 90 S van de juiste kleur lakstrip te voorzien.



Gelukkig is Theo geen saaie perfectionist, maar is hij zo'n zeldzaam exemplaar met een glunder in zijn ogen.

Maar voor BMW restauraties gaat de blik op ernstig. Want er is geen soort motorrijders dat zo star staat op originaliteit als de hardcore klassieke BMW rijders. Het minste is wel dat de motor, de versnellingsbak en het frame dezelfde nummers moeten hebben. 'Anders kan je zo'n ding net zo goed weggooien', sprak een sombere liefhebber bozig...

Dan praat je niet alleen over de juiste kleur lak, dan praat je over de Juiste Kleur Lak van Het Juiste Merk. Niet over die verdomd handige AMP stekkertjes, maar over BMW Original Teile. En tie wraps zijn natuurlijk helemaal uit den boze, want alleen de Echt Aluminium Spanbandjes zoals Das Haus die in de vijftiger jaren gebruikte, kunnen na toetsing, op zo'n herboren Boxer... Het gebruik van de correct gekartelde vreetringetjes onder boutkoppen en moeren is dan natuurlijk vanzelfsprekend.



Bij het restaureren van een echt klassieke BMW ga je natuurlijk voor geheel origineel. Dat houdt in dat plaatwerk tot op het blanke staal gereinigd wordt, ambachtelijk wordt strak gemaakt en dat het daarna, met hoogstens een schraapje plamuur en een neveltje filler, conform het oude laksysteem weer in nieuwstaat wordt gebracht. Op die verse lak moeten dan natuurlijk nog de biezen komen. En net zo natuurlijk mogen dat geen plakbiezen zijn. We herhalen: **DAT MOGEN GEEN PLAKBIEZEN ZIJN!** Want een gerestaureerde, van plak-bebiezing voorziene klassieke BMW is hoogstens goed ter bewapening van een minder

belangrijk stuk in een betonnen vloer. Het stuk onder de toiletten bijvoorbeeld...

Uit ervaring wijs geworden koopt een vakman als Theo ook uit praktische overwegingen louter BMW Originalteile: ze passen beter en de oppervlakte afwerking ervan is beter. En sinds BMW zijn historisch erfgoed koestert, zijn de onderdelen ook voor de echt ervaren Boxers goed verkrijgbaar. Het kost wat, maar dan heb je ook wat! En het is origineel dus...



De Bing carburateurs zijn gewoon nieuw. Maar wel oud. Ook origineel: de kabelboom, merk en type banden, de uitlaten en de zitjes. Alle binnenwerkse lagers, zuigers, kleppen en andere vettigheden. De handvatrubbers... Noem het maar op. Het is nieuw of in nieuwstaat gebracht. En dan zijn er nog altijd drie spannende momenten:

Gloeien bij de eerste draai aan het contactsleutel de controlelampjes op? Start en loopt de motor voorbeeldig? Betaalt de eigenaar / opdrachtgever met een stalen gezicht of maakt hij, helemaal tegen de aard van de Echte BMW Klassieker Liefhebber een huppeltje van plezier?

De BMW R68 was een beest met maar liefst 35 pk aan boord. Voor het rijwielgedeelte waren dat er een paar teveel. De vering en demping slikten de enorme snelheden op de slechte wegdekken gewoon niet. Nog heel klassiek op de R 68: de (voor) ontsteking was met de hand te verstellen. Kenners van dat systeem weten door het verstellen van de ontsteking tijdens het rijden de meest fraaie explosies aan het uitlaatsysteem te ontrukken.



Kostdat?

Pfahh. Dat wil je niet weten... Natuurlijk heeft een R 68 een indrukwekkende waarde. Maar aanschaf van een project – als je er een weet te vinden – en de restauratie ervan... Dat is niet vergelijkbaar met de marktwaarde. Kijk, en dat pleit dan weer voor die Calvinistische BMW fundamentalisten: ze doen de investering toch. Uit passie. Niet uit berekening. En je kan iemand nooit kwalijk nemen dat hij voldoende geld heeft om zijn droom uit te laten komen.

Oh ja, dit exemplaar heeft ongeveer 35.000 euro gekost. Daarvan zijn de ongeveer driehonderd uren

arbeid die er in zitten dan weer een belangrijk deel. Een kant en klare R 68 in heb je vanaf ongeveer 25.000 euro. Als je er tenminste een vindt. Een echte...want machines van dit kaliber vind je doorgaans niet onder de Speurders of op Marktplaats...

Vaak kent de zo goed als aanstaande eigenaar de mogelijke verkoper van zijn motor al jaren.

Hij wacht gewoon af. Want op een dag...



Met dank aan Theo Terwel.