

Always “revving” and right



De 348 cc Omega van Paul Essens.

Een **OMEGA** is het einde

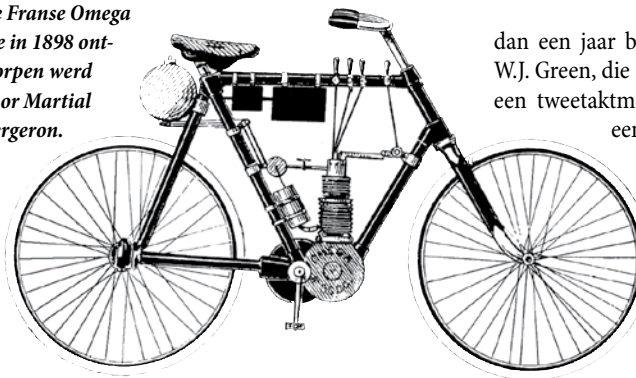
Omega is de laatste letter van het Griekse alfabet en werd door meerdere motorfabrikanten gebruikt als merknaam om aan te geven dat hun motoren ‘het einde’ waren. Helaas moeten we zeggen dat voor de meeste Omega-merken het einde sneller kwam dan de oprichters gehoopt hadden... De Omega die het het langste volhield was van Engelse origine en een exemplaar daarvan is inmiddels (weer) in Nederland. Hans van Dissel beschrijft de alpha en omega van een lang vergeten merk.

Minstens vier landen

De aanzet tot dit artikel kwam van een e-mail van Paul Essens, alweer enige tijd geleden, waarin hij schreef in het bezit te zijn gekomen van een Engelse Omega en om nadere informatie vroeg. We hadden er wel iets over in het archief, maar als snel bleek dat de naam Omega door motorfabrikanten in meerdere landen in de loop der jaren is gebruikt. Behalve in Engeland (waar de merknaam mogelijk twee keer is gebruikt), komen we de naam Omega tegen in Frankrijk, in België en in Amerika, dan wel Japan. Om maar met de oudste te beginnen: in het nummer van februari 1901 van het Engelse blad The Automotor vonden we ooit een korte beschrijving van “The Omega Bicycle”. Daarin

werd gemeld dat de motor, die laag in de framedriehoek van een fietsframe was ondergebracht, via tandwielen de trapas aandreef en van daaruit de achteras. Opvallend was dat de laatste overbrenging niet via de gebruikelijke ketting ging, maar middels een cardanas. Jaren later ontdekten we dat de beschreven machine van Franse origine was en onder de naam “Pétrollette Oméga” door Martial Bergeron al in 1898 gebouwd was. Tot productie was het niet of nauwelijks gekomen doordat monsieur Bergeron er een hopeloos ingewikkelde carburateur voor ontwikkeld had, waarin via een stelsel van in totaal negentien gaatjes, met vier hendels voor de bediening, het gasmengsel tot stand moest komen. Na de Tweede Wereldoorlog dook de

De Franse Omega die in 1898 ontworpen werd door Martial Bergeron.

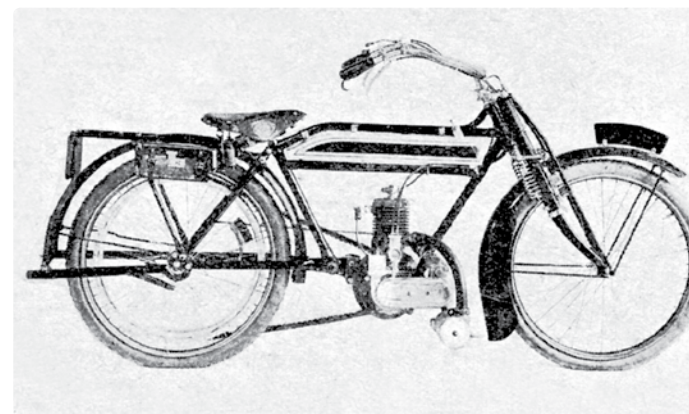


merknaam in België op, waar de Brusselse firma Presto onder deze naam van 1951 tot 1954 actief was. Men begon met tandems en lichte motorfietsen met JLO motoren, evenals de verkoop onder de naam Omega van de Duitse Hummel Sitta scooter. Van 1952 tot 1954 volgden nog enkele modellen met JLO motoren tot 250 cc, maar nog in het laatstgenoemde jaar verdween de Belgische Omega weer van de markt. Rond 1965 komen we de naam Omega tegen in Amerika, waar de KenKay Distributing Company onder deze naam een viertal tweetakten van 90 tot 125 cc verkocht. Maar dit was een kwestie van alleen een andere naam op de tank plakken, want de machines kwamen uit Japan, waar ze door Kawasaki gemaakt werden. We vermoeden dat dit avontuur niet van lange duur is geweest.

Omega in Engeland

In Engeland tenslotte komen we Omega twee keer tegen, in 1909 en daarna vanaf 1914. Diverse bronnen noemen als begindatum van Omega 1919 en weer andere bronnen schrijven de Omega van 1909 toe aan dezelfde fabrikant die onder deze naam vanaf 1914 motoren produceerde. De Omega van 1909 was echter het product van de heren S. Dawson en R.S. Roberts uit Woverhampton, terwijl de Omega's die vanaf 1914 gemaakt werden, het werk waren van W.J. Green uit Coventry. De Omega van Dawson en Roberts was gebaseerd op een gewoon rijwiel, waar vóór het bracket een 1,5 pk motortje was bevestigd. De “Omega Motor Cycle Co.” bood zowel een heren- als een damesmodel aan. De verkopen vielen echter tegen en het is twijfelachtig of de firma langer

dan een jaar bestaan heeft. Beter verging het W.J. Green, die in 1914 op de markt kwam met een tweetaktmodel van 225 cc, gevolgd door een van 346 cc. Beide modellen hadden directe riemaandrijving van het achterwiel, maar de kleinste kon ook met een tweeversnellingsbak geleverd worden en had dan een ketting naar achteren. In april 1914 besprak het blad Motorcycling beide machines en kwalificeerde ze als “exceedingly fast and powerful”. Green haakte daar op in door in zijn advertenties de slogan “always revving and right” te gebruiken – ofwel “altijd op toeren en in orde” (maar in het Nederlands klinkt dat voor geen meter...). Maar kennelijk zag Green nog wel ruimte voor verbetering, want in april 1915 adverteerde hij met een “geheel nieuw ontworpen model” tweetakt dat een cilinderinhoud van 340 cc had en

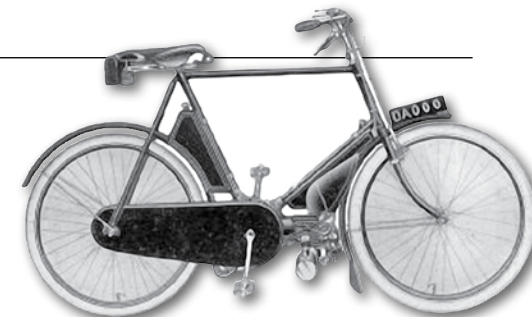


De door W.J. Green gebouwde 346 cc Omega bij zijn debuut in 1914.

naar keuze leverbaar was zonder, met twee of met drie versnellingen. Aan het eind van dat jaar kondigde Omega ook een model met een 2,75 pk JAP motor aan “for those who prefer a four-cycle engine”, dat begin 1916 op de markt zou komen. Of dit viertaktmodel daadwerkelijk is geleverd, is de vraag, want tengevolge van de in 1914 uitgebroken wereldoorlog werd in 1916 de civiele productie van motorfietsen in Engeland gestaakt. Maar dat betekende niet het einde van de Omega, want toen in 1919 de vrede



Een Belgische Omega tandem, gebouwd van 1951 tot 1954.



In 1909 werd de eerste Engelse Omega gebouwd, feitelijk een gemotoriseerde fiets.

Londense Olympia Show aan het eind van 1919 stond Omega met drie modellen, alledrie uitgerust met een 293 cc JAP zijklep blok en een Burman tweeversnellingsbak en met naar keuze een koppeling en kickstarter.

Overdaad aan modellen

De zaken gingen goed en nog in 1920 verhuisde Omega weer, naar een nog grotere behuizing in Coventry. Vanuit de Omega Works in Swan Lane kwam de volgende jaren een overdaad aan modellen. Voor 1921 waren dat de drie 293 cc JAP-modellen, een 500 cc model met Blackburne zijklep motor en Sturmey-Archer driefversnellingsbak en als topmodel een zijspancombinatie van 680 cc met een JAP V-twin blok en ook drie versnellingen. De V-twin viel op door de montage van een zadeltank, een grote uitzondering in een tijd dat ‘platte tanken’ – dus tussen de twee bovenste framebuizen gemonteerd – nog standaard waren. Pas aan het eind van de jaren '20 zouden de zadeltanks aan hun opmars beginnen. De

rijwielgedeeltes waren alle zwart gelakt, met op de benzinetanks karmijnrode zijpanelen, een kenmerk van alle Omega's. De machines waren solide gebouwd en uitgerust met Brampton Biflex voorvorken, die een veerbeweging in zowel verticale als horizontale richting hadden. Zoals toen gebruikelijk ontbrak achtervering en dat gold ook de achterwielaandrijving door middel van een V-riem. Dan was er nog een lichtgewicht model van 269 cc en zonder versnellingen, aangedreven door een Villiers tweetakt en luisterend naar de naam Omegette. Tot slot was deze laatste ook nog leverbaar als zijspancombinatie en was dan uitgerust met een tweeversnellingsbak en treepanken in plaats van voetsteunen. In 1922 raakte de Britse motormarkt vrij plotseling in een recessie en om marktaandeel te behouden bracht Omega een aantal vernieuwde modellen uit. Een deel daarvan werd aangedreven door een nieuwe 348 cc tweetakt van eigen ontwerp en ook de Brampton voorvork maakte bij enkele modellen plaats voor een van eigen makelij. Deze vork was van het telescopische type – Mr. Green was niet bang voor nieuwe ideeën, want de enige andere Engelse motor die met een telescoopvork was uitgerust, was de Scott – en werd gebruikt

Omega
SIDECARS & TWO-STROKE
MOTOR-BICYCLES.

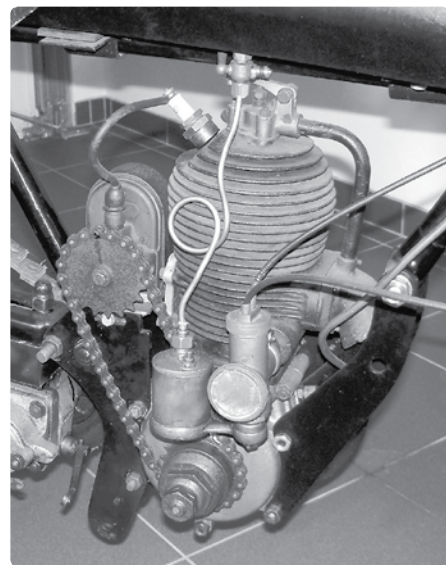
Coachbuilt sidecars from £9-9-0 to the famous Phae-tonette, the sidecar which is built like a car, £17-17-0
 The Omega Two-Stroke is the last word in Motorcyle engineering — larger than a Motorcylette 346 c.c. capacity. First-class equipment. Price, 28 guineas.
 Write for Lists.

W. J. GREEN & CO., Omega Works, COVENTRY.
 Northern Agents:
W. NEWTON & CO., Westgate Road, Newcastle-on-Tyne.
 East Midland Agent: **T. SHIPSIDE,** Daybrook, Notts.

Uit deze advertentie van 1914 blijkt dat Omega ook actief was als zijspanfabrikant.

in combinatie met een ook nieuw ontworpen duplex frame. Door het nieuwe 348 cc blok ook pas te maken in de bestaande enkelpijps frames kon Omega niet minder dan vijf 348 cc modellen aanbieden. De standaard frames waren overigens ook niet meer van een Brampton voorvork voorzien, maar van een goedkopere Druid vork (te herkennen aan de aan weerszijden van de vorkpoten, onder de onderste kroonplaat, gemonteerde veren). De 293 cc Omega-JAP en de

Het 348 cc motorblok van de Omega van Paul Essens. Het op de foto nog ontbrekende deksel voor de kettingaandrijving van de achter het blok geplaatste magneet is inmiddels ook aanwezig.



V-twin stonden ook nog op het programma en er werd nog een 250 cc zijklepmodel aan toegevoegd, dat nogal optimistisch door de fabriek als het model “Racing” in de catalogus werd gezet.

De modellen van 1923
 Mr.Green had kennelijk iets met voorvorken, want in 1923 kwam hij met nog twee eigen ontwerpen. De eerste was voor een nieuw lichtgewicht model, de Junior, die een 170 cc tweetakt motor van eigen makelij had. Hierbij scharnierden de vorkpoten om de onderste kroonplaat en werd de vering verzorgd door een verticaal geplaatste bladveer. Hierdoor bewoog de vork bij het in- en uitveren naar voren en naar achteren (zoals bekend van Triumphs uit het veteraan-tijdperk, al gebruikten die dan een horizontale schroefveer). De Junior was leverbaar met directe riemaandrijving of met een tweevernellingsbak en dan weer naar keuze met koppeling of met koppeling en kickstarter. Door al deze opties hoopte Omega Natuurlijk de verkoopkansen te vergroten.

De V-twin was inmiddels van het programma afgevoerd en er stond nog één 293 cc JAP model in de folder, maar dan weer wel met naar keuze twee of drie versnellingen. Twee van de vijf 348 cc modellen werden nu echter ook geleverd met wéér een nieuwe voorvering, dit keer een redelijk conventionele parallelogram vork, maar wel een waar bij het inveren de veer werd uitgetrokken in plaats van samengedrukt zoals op een gewone webb-vork. En dat brengt ons weer bij de Omega van Paul Essens. Deze heeft het 348 cc Omega blok, de parallelogram voorvork en het standaard enkelpijps frame. In deze uitvoering werd het model in 1923 geleverd zonder versnellingen (officiële aanduiding “Model 1”) en in 1924 met hetzij een Burman tweevernellingsbak, hetzij een Sturmey-Archer bak met drie versnellingen; in beide gevallen met een primaire ketting en secundair een riem (deze modellen heetten nu beide het Model 1). Daarnaast was het model leverbaar met een Sturmey-Archer driebak en volledige kettingoverbrenging (en dat was dan Model 2). De machine van Paul heeft een Burman tweebak en ketting/riemtransmissie, maar voor de bevestiging van de bak is, in Pauls woorden, “tussen de bak en het frame een dik stuk staal als vulstuk geplaatst en dat is duidelijk niet van rond 1920”. Paul vermoedt, en waarschijnlijk terecht, dat hij een 1923-model heeft waar naderhand een versnellingsbak bij is geplaatst. Zoals de foto's laten zien, was de Omega van Paul bij aanschaf niet geheel compleet en

OMEGA 2 3/4 H.P.

De meest elegante lichte motor. 2 en 4 tact motoren J.A.P.motor, 2 versnellingen en kickstarter.
 Prijs 4-tact f 1000.—
 Prijs 2-tact f 850.—

Importeur:
G. F. BAKELS,
AMSTERDAM.

Uit het programma van Omega voor 1921 verkocht importeur Bakels alleen de 293 cc JAP met twee versnellingen en kickstarter en het 269 cc Villiers model.

mag hij ook een ander kleurtje op de tank hebben dan alleen maar zwart. Dankzij contacten in Engeland heeft Paul inmiddels enkele ontbrekende onderdelen op de kop kunnen tikken en nu is het alleen nog een kwestie van tijd hebben om de restauratie aan te vatten (maar we weten allemaal hoe het zit met tijd...).

Voortgaande overdaad
 Voor 1924 had Omega zijn standaardframe enigszins onder handen genomen: de bovenste framebuis maakte nu iets verder naar voren al zijn knik naar beneden. De eigen 170 en 348 cc modellen stonden nog steeds in de catalogus, maar met minder opties. Daartegenover stond uitbreiding van het programma met een model

In april 1915 bood Omega het nieuwe 340 cc model aan, leverbaar zonder of met twee of drie versnellingen.

Omega

The Model 2-Stroke for 1915.

The Omega is an entirely new and redesigned machine and is made throughout in our own works by men who ride them. It is larger than the average two-stroke motorcylette—its engine is 340 c.c. capacity, giving over 2 h.p., and has many interesting features of its own, including new design piston and roller big end bearing. Write us to-day. Single Gear, 28 Gas. 2 Speed, 34 Gas. 3 Speed, 36 Gas.

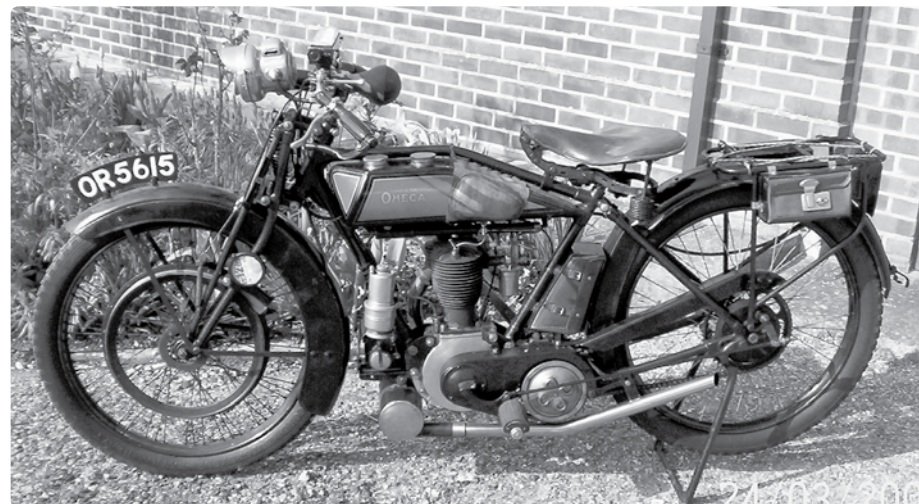
W. J. GREEN, Ltd., Omega Works, Croft Rd., COVENTRY.
 London Agents: Daybrook, High St., Epsom. & White Knight St., Notts. Central St., Cardiff



De Omega parallelogram voorvork van 1923.

met een 249 cc zijklep Blackburne motor en een 349 cc Barr & Stroud schuivenmotor. In 1925 ging de fabriek weer helemaal los met niet minder dan negen modellen, waaronder nu alleen nog de 170 cc modellen met krachtbronnen van eigen fabrikaat. In de overige modellen zaten nu motoren van JAP, Barr & Stroud, Bradshaw (de befaamde oliegekoelde motor), Blackburne en Villiers. De frames van de meeste modellen waren iets korter dan voorheen, wat ze een enigszins gedrongen uiterlijk gaf. In september 1925 verraste Omega de Engelse motorwereld met de introductie van een driewielig autootje, aangedreven door een 980 cc JAP V-twin. Net als de bekende Morgan had de Omega driewieler twee

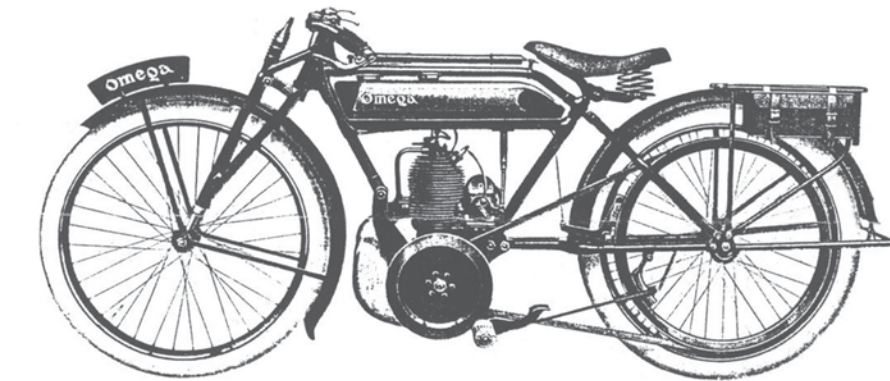
Een 1924 Omega, uitgerust met een 350 cc JAP zijklep motor en Burman drieversnellingsbak, eigendom van Eric Phillips in Engeland.



wielen voor en een achter en dreef de V-twin het achterwiel aan. In ware Omega-traditie werd de nieuweling direct in vier verschillende uitvoeringen aangeboden. In de overdaad van verschillende merken motorblokken werd het jaar daarop enigszins orde gebracht door nog uitsluitend krachtbronnen van JAP te gebruiken. Dat leverde twee zijklep modellen van 300 cc op, twee zijkleppers van 490 cc en een kopklepper van 346 cc. Als enige lichtgewicht was er nog steeds de 170 cc Junior, die nu ook te koop was in een damesuitvoering. Eén van de 490 cc modellen, één van de 300 cc modellen en de 350 kopklepper hadden nu Druid voorvorken in plaats van de Omega webb-vork, terwijl het andere 490 cc model wel een Omega vork had, maar nu met twee veren. Nee, van overzichtelijkheid hielden ze niet bij Omega...

Einde van de rit

In 1927 hadden alle modellen behalve de 170 cc volledige kettingoverbrenging, evenals trommelremmen (die in 1925 hun debuut hadden gemaakt op enkele Omega's) en was JAP nog steeds hofleverancier. Eén van de 300 cc mo-



De 350 Omega van 1922 met de door Green ontworpen telescopische voorvork.

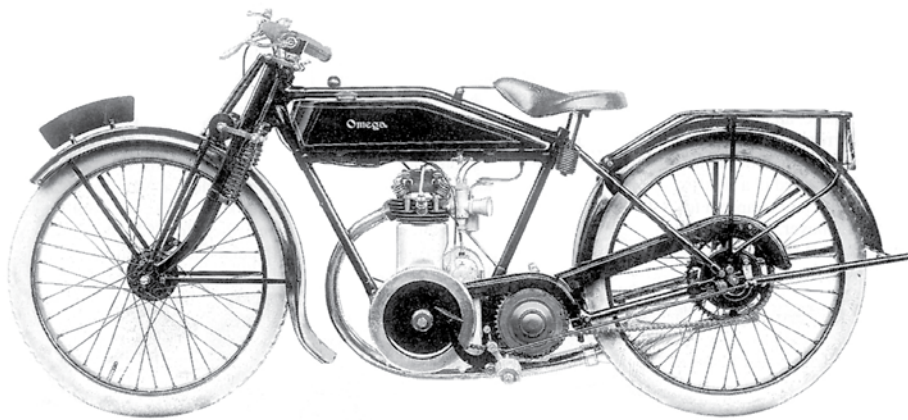
tweetakt in heren- en damesuitvoering kwam het totale aanbod aan motoren weer uit op negen, plus de driewieler in vier smaken. Met de driewieler was Omega echter in een prijzenoorlog met Morgan verzeild geraakt, die de fabriek in Coventry glansrijk verloor. Daarenboven had de jarenlange overdaad aan modellen en opties meer gekost dan het in de showrooms had opgeleverd en nog voor 1927 voorbij was, was voor Omega het einde gekomen.

Omega in Nederland

Omega is ook in Nederland op de markt geweest, al kunnen we daar geen precieze jaren aan ophangen. In een overzicht in Het Motor-

Een van de negen modellen die Omega in 1925 aanbood was dit Model 4, voorzien van een oliegekoelde Bradshaw kopklepper van 349 cc.

rijwiel van 1914 worden de beide modellen van dat jaar genoemd, maar zonder Nederlandse vertegenwoordiger. In 1915 was die er in ieder geval wel, want dat jaar adverteerde de Amsterdamse firma G.F. Bakels (die ook het Engelse Premier importeerde) met Omega. Leverbaar waren twee 3 pk modellen (340 cc): zonder versnellingen en met twee. Ook in 1916/17 adverteerde Bakels hiermee, hoewel het betwijfeld kan worden of er vanwege de stop op civiele motorfietsproductie in Engeland wel exem-



plaren geleverd werden. Na de Eerste Wereldoorlog nam Bakels in ieder geval de import weer op en bood in 1921 een twee- en een viertaktmodel (de laatste alleen met de JAP motor en twee versnellingen) aan. De prijzen? f850,- voor de tweetakt en f1000,- voor de viertakt, wat voor die tijd forse prijzen waren. Paul Essens vond nog een advertentie uit de-

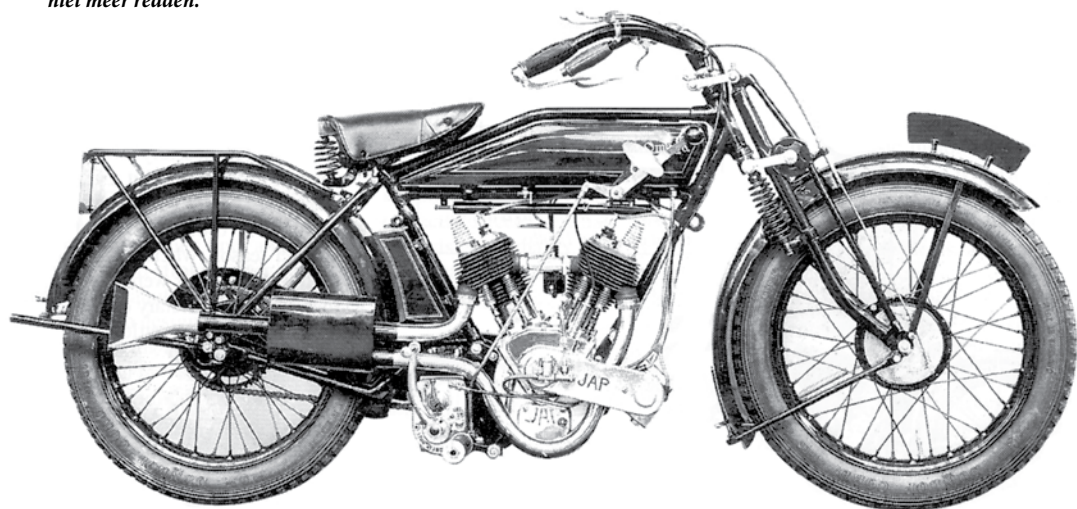
zelfde tijd waarin Bern. Bulten in Doetinchem Omega's aanbood en een folder van 1921 in ons archief draagt een stempel van de Algemeene Motor Import in Den Haag. Er waren dus minstens twee dealers van het merk actief, maar hoe lang het allemaal duurde hebben we niet kunnen achterhalen. In de motorbladen van 1925 die we hebben, vinden we het merk in ieder geval niet meer terug. Volgens de Engelse VMCC



De 348 cc Omega van Paul Essens heeft nog wel liefdevolle verzorging nodig, maar dit in Nederland waarschijnlijk unieke exemplaar is dat zeker waard.

zijn er nog circa vijftien Omega's 'in leven', waarvan er dus een bij Paul Essens in de garage staat. Zuinig op zijn dus!

Foto's: Paul Essens, Archief Stichting Historische Motor Documentatie



Vlaggschip en zwanezang: de 680 cc Omega-JAP van 1927. De stevig ogende V-twin kon het merk niet meer redden.

CLASSIC CROSS



NIEUWS

Voor Dutch Pré 70 data zie Agenda op pag. 30-31

Dutch Pré 70 op Vehikel... en carnaval

Op 6, 7 en 8 maart hebben Gerard Michelbrink en ik op Vehikel gestaan om de motocross en de Dutch Pre 70 te promoten. De stand was niet zo groot maar we hebben er ons mee gered, we konden een stukje van CB Four er bij krijgen, waarvoor nog onze dank. We hebben veel bezoekers gehad en veel contacten gemaakt. Ook hadden we een TV waar we DVD's van de veteranen motocross lieten zien en waar veel mensen hebben staan kijken. Dat was voor ons een teken dat de motorsport toch echt nog leeft en dit gaan we zeker vaker doen. Dan proberen we dat samen te doen met de Classic Trial en de Classic Wegrace en zo het Classic gebeuren bij elkaar te houden in een grote stand. De opening van ons seizoen is op 12 april (Eerste Paasdag) in Eersel. Iedereen kijkt hier al naar uit en er zullen weer diverse nieuwe en opgepoetste motoren aan de start staan. Alleen denk ik nog niet dat het nieuwe kanon van Keizer al klaar is? Ook zal het wel leuk zijn als Hans Polsvoort weer van de partij zal zijn na zijn val over zijn eigen veter, waardoor hij het een en ander gebroken heeft. Hans, sterkte van ons allen en verder een goed seizoen toegewenst. Dan Jo Roelofs die net bij het Carnaval in Gorssel tot Grootvorst is benoemd, een heugelijke gebeurtenis die ik samen met Gerhard de Greef heb opgeluisterd met echte Gold Star sound en een passend gedicht. Dit was wel uniek: ronkende motoren op het podium bij het Carnaval en we kregen er veel leuke reacties op.

Het nieuwe seizoen

We staan weer aan de vooravond van een nieuw motocrossseizoen. Een jaar met wat veranderingen in klasse-indeling en een nieuwe opzet van een heus Classic KNMV kampioenschap. En als hoogtepunt natuurlijk de Classic Motocross des Nations, die dit jaar is toebedeeld aan Ne-

derland en wel aan de actieve motorclub MAC Mova'83 te Boekel. De meesten van ons hebben hun machientje weer eens goed bekeken in de afgelopen winter, voorzien van een nieuw laagje verf, vet of een grondige revisie uitgevoerd. Anderen hebben geprobeerd om er nog een paar PK'tjes extra uit te slepen, want vergeet niet: het zijn oudere motoren, maar op het gebied van ontwikkeling is er elk jaar weer iets nieuws te ontdekken in het rennerskwartier. Eenieder weet dat we er naar streven om de machientjes uit het verleden zo intact en origineel mogelijk te houden, maar ook de techniek van die tijd is wel eens achterhaald. Het zijn toch denk ik de genen van de mens om altijd weer iets nieuws te ontdekken om dat motortje weer iets meer glans en snelheid te geven. Let wel, er is een officieel reglement, waar toch enkele essentiële punten belangrijk zijn met betrekking tot de motor en het rijwielgedeelte, zoals bijvoorbeeld de slag van de voor- en achtervering en het verbod van membranen achter het spruitstuk. Ieder kan zich nog het voorval herinneren van de twee Italianen, die vorig jaar na hun thuiswedstrijd om het Europees kampioenschap in Asti werden gediskwalificeerd omdat de lengte van de achterschokbrekers sterk afweken van het ECMO reglement. Een goede beslissing van de op dat moment aanwezige jury, want dit kan niet getolereerd worden.

Pré 65 viertakt 500 klasse

Dit jaar wordt een proef gestart om de echte oude fietsen uit het verleden extra glans te geven. Het gaat hierbij om uitsluitend viertaktmotoren die veelal met een losse versnellingsbak zijn uitgerust. Gefabriceerd vóór 1965 en van origine met 500 cc inhoud. De naam Koningsklasse wordt hier niet gebruikt, want dit zou de andere motoren en merken sterk benadelen.

Deze apart gewaardeerde klasse start tegelijk met de Pré 65 en Pré 70 motoren in alleen de 60+

Ad Ridderhof en Gerard Michelbrink bemanden de drukbezochte clubstand op Vehikel.



klasse om het Dutch Pré 70 kampioenschap. Ook de leeftijd vanaf 60 jaar en ouder wordt hier ten zeerste gehandhaafd. In het dagklassement worden de totaal drie besten van die dag uit de 60+ klasse in de bekern bloemetjes gezet. Aan het einde van het jaar worden er dus in drie klassen apart bekern uitgereikt in de 60+ klasse. De reden van deze extra klasse-indeling is het feit dat deze van origine 500 cc motoren nogal wat zwaarder zijn dan de lichtere tweetakten en dus minder wendbaar in vooral het bochtenwerk. Om deze motoren in de toekomst niet te laten verdwijnen is hiervoor als proef voor een jaar voor gekozen.

Nieuw initiatief

In de 50+ klasse verandert er eigenlijk niet veel dit jaar, de leeftijdsgrens in de 35+ klasse is dit jaar wel verlaagd van 35 naar 30 jaar, wat betekent dat we deze klasse nu gaan aanduiden als 30+ klasse. In deze 30+ klasse hopen we hiermee wat meer jongere rijders erbij te betrekken, want deze klasse verdient wat meer aandacht. Ad Ridderhof heeft dit jaar een mooi initiatief geopperd om jongere rijders met deze bijzondere tak van motorsport kennis te laten maken. Met Ads kennis van vooral de ronkende BSA viertakten wil hij deze rijders af en toe een motor beschikbaar stellen om zo een groter startveld te creëren en wat belangrijk is dat ze misschien de stap nemen in de toekomst om een volledig motorseizoen mee te willen draaien.

Classic KNMV crosskampioenschap

Dit jaar gaat er verder een heus Classic KNMV kampioenschap van start, om de rijders wat meer publiciteit en erkenning te geven in hun sport. Dit nieuwe kampioenschap bestaat uit totaal vijf wedstrijden, die tegelijkertijd worden verreden met het bestaande kampioenschap van de Dutch Pré 70 Motocrossclub. Dit betekent dus dat er op het einde van het jaar een Classic KNMV kampioenstitel en een Dutch Pré 70 kampioenstitel is te verdelen. De indeling van de klassen bij het Classic KNMV kampioenschap wijken ietwat af van het bestaande Dutch Pré 70 kampioenschap, namelijk Pré 72 motoren in de 30+ klasse, Pré 70 motoren in de 50+ klasse en eveneens Pré 70 motoren in de 60+ klasse.

Tekst & foto's: Ad Ridderhof & Marcel Hermans

Dutch Pré 70 Classic Motocrossclub

Secretariaat: Herman Leunen,
Geffenstraat 29, 6844 HB Arnhem,
tel. 026-381 5955, fax 0481-350 307,
e-mail leunen@classicmotorsport.org
informatie over de Pré 70 vindt u ook op: www.classicmotorsport.org