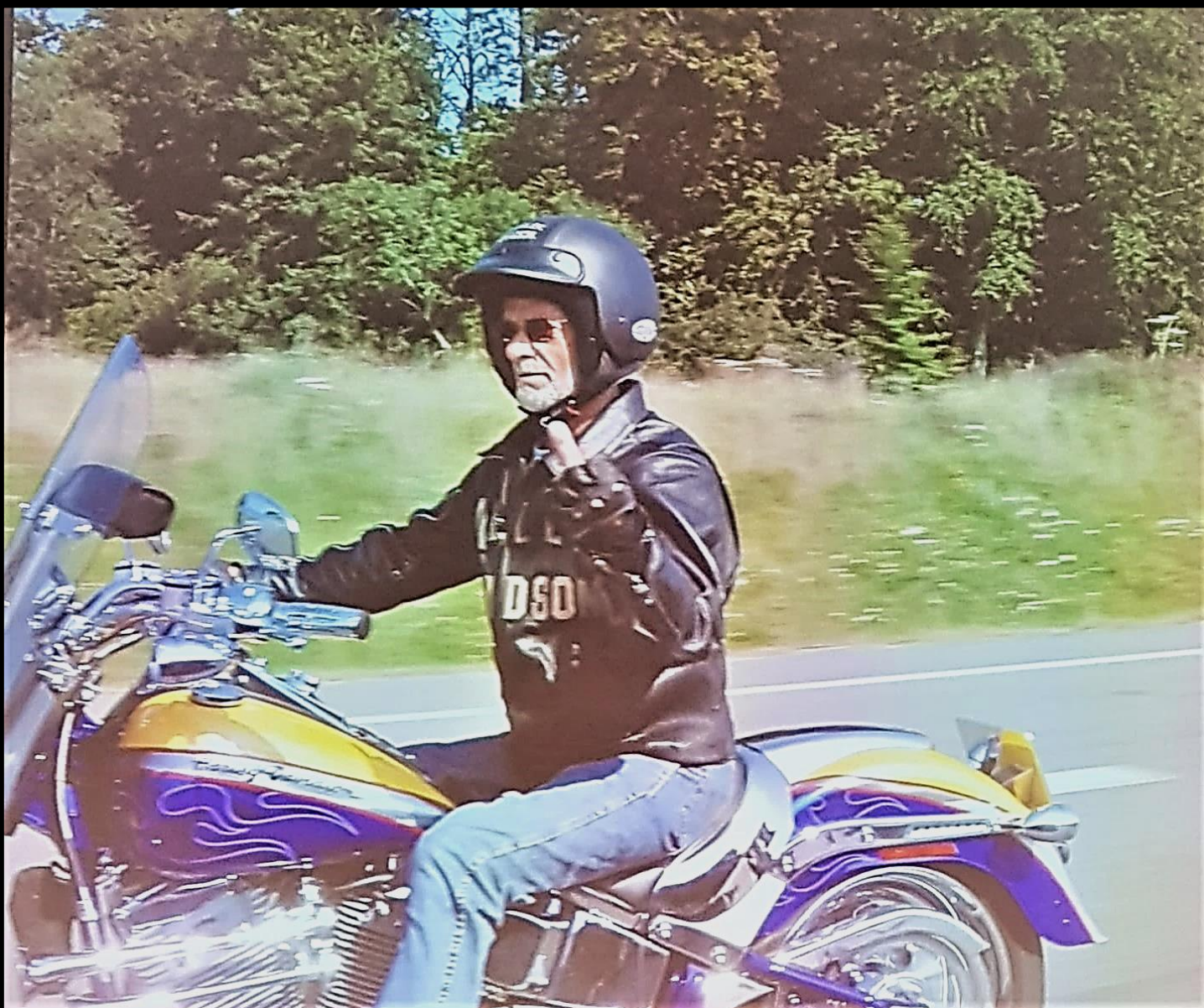




NIEUWSBRIEF SEPTEMBER 2020

Ter nagedachtenis van



1936 Hans Hendriks 2020

Lid sinds 1995 | Erelid sinds 2006



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VOORWOORD.....	3
AFSCHEID VAN ERELID HANS HENDRIKS.....	4
DE LAATSTE MOTORRIT VAN HANS.....	4
AFSCHEIDSREDE YCCNL VAN HANS HENDRIKS.....	5
"IN MEMORY OF HANS"-BADGE.....	7
NIEUWE LEDEN	7
NIEUW: HELMCHAT COMMUNICATIESET APP VOOR MOTORRIJDERS.....	8
MOTORRIJLESSEN EN AFRIJ PERIKELEN.....	9
TERUGROEPACTIE YAMAHA MOTOREN/MOTORSOOTERS OM ONJUISTE REFFLECTOR	11
EERSTE YCCNL RATTENRIT 2020.....	12
EERSTE YCCNL RIT 2020	13
EPISCHE MOTORREIS VAN NEDERLAND NAAR MONGOLIË	15
SENA KOMT MET EIGEN BLUETOOTH SYSTEEMHELM: DE OUTRUSH MOTORHELM	18
WATERVREESWEGNMEMERS: DUNLOP MERIDIAN EN DUNLOP MUTANT	19
IDEALE TRUC OM NOOIT MEER EEN SNELHEIDSBEKEURING TE KRIJGEN!.....	21
REGISTRATIE KILOMETERTELLERS MOTORFIETSEN VANAF 1 JANUARI 2021.....	22
DIEFSTAL MOTORFIETSEN EERSTE HELFT 2020 GESTEGEN	25
LEDEN AAN HET WOORD	26
YCCNL RATTENRIT 26-07-2020	27
YCCNL ROAD FALCONS: GEZELLIGE TREFFENS IN EIGEN CLUBHUIS	28
EERSTE HULP BIJ PECH ONDERWEG.....	29
WEET JE DAT.....	31
➤ JAWA WELDRA TERUG IN EUROPA.....	31
➤ HARLEY-DAVIDSON STOPT MET EUROPESE VERKOOP SPORTSTER EN STREET MODELLEN	32
➤ YAMAHA XT 500 H2O CONCEPT MET WATERAANDRIJVING!	33
➤ 2021 HARLEY DAVIDSON SPORTSTER: WATERGEKOELD REVOLUTION MAX MOTORBLOK	34
MET DE MOTOR OP REIS	35
POLITIE KAN VANAF 2022 SNELHEID VANUIT RIJDENDE AUTO CONTROLEREN	36
EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021	37
RALLY POSTERS	40
ORGANISATIESTRUCTUUR	41





VOORWOORD

Hallo beste leden en begunstigers,

Gelukkig hebben we eindelijk op 15 augustus een bestuursvergadering kunnen houden in de tuin van Jeroen en Marja. Zoals gewoonlijk weer met uitstekende service en hartelijkheid. Het was weer eens hoog tijd elkaar te spreken.

Door het coronavirus zijn alle evenementen afgelast maar gelukkig kunnen nu wel ride-outs gehouden worden, georganiseerd door de Roadrats.

Helaas hebben we op 8 juli afscheid moeten nemen van Hans Hendriks, ons erelid. Hij overleed op 84-jarige leeftijd. In Den Haag waren veel leden aanwezig om op bijzondere wijze afscheid te nemen. Er volgen nog een herdenking en herinnering badges.



Wij achten het niet mogelijk om op een verantwoorde manier dit jaar een ALV te houden. De maatregelen zullen nog van kracht zijn en nu lijkt het virus toch weer vat te krijgen op onze samenleving.

Daarom hebben wij besloten een speciale ALV nieuwsbrief uit te brengen met alle gegevens omtrent onze financiële situatie, de aanstelling van de bestuurders, regio vertegenwoordigers en vrijwilligers, etc.

Aansluitend op de ALV-nieuwsbrief volgt een raadpleging waarbij leden hun mening kenbaar kunnen maken over de behandelde ALV agenda punten in de ALV-nieuwsbrief.

Ook volgt nog een lijst van leden die dit en volgend jaar 25 jaar lid zijn en waarvoor wij een speciale pin hebben laten maken. Zij krijgen nog een brief hierover en de uitreiking vindt plaats op de ALV van 2021.

Voor 2021 zijn al wel plannen gemaakt voor de nieuwjaarsbijeenkomst (9-1-2021) en ALV (11-4-2021) beide in Wageningen. Zie hiervoor ook de berichten op onze website www.yccnl.nl.

In voorbereiding zijn de SOS-rally (23-25 april 2021) en nationale rally (10-12 september). De locaties hiervoor zijn op dit moment nog niet bekend.

De Internationale rally (11-13 juni 2021) wordt gehouden in Finland (uitgesteld wegens Coronavirus in 2020).

Tenslotte een wijziging van het emailadres van de voorzitter.

Aangezien een hacker gebruik maakt van het emailadres yccnl.voorzitter@gmail.com wordt het nieuwe emailadres van de voorzitter yccnl.voorzitter@outlook.com.

Nog fijne motorritten en blijf vooral gezond.

Hartelijke groet,

Namens het bestuur YCCNL,
Hans van den Bosch
Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

AFSCHEID VAN ERELID HANS HENDRIKS

Het weerbericht beloofde niet veel goeds maar dat bleek, achteraf alleszins mee te vallen.

Na het, voor velen toch nog plotselinge, overlijden van Hans, was er veel te organiseren. Ook vanuit de club hebben zich daar velen mee beziggehouden, waarvoor hulde.

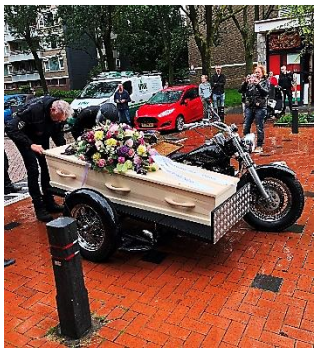
Het gevolg was dat er om een uur of drie een aantal genodigden zouden samenkomen bij een cafeetje in de buurt. Die zouden dan tegen vieren samen naar het huisadres van Hans rijden, om achter de kist en de familie, op de motor mee te rijden als eerbetoon vanuit de club. Af en toe miezerde het een beetje, maar dat hield op toen ik mijn regenbroek aantrok. Dat werkt dus nog steeds.



Iets na vier uur arriveerde er een Harley met zijspan. Dat zijspan was dan niet een bakje, maar een vlakke vloer, waar je een kist op zou kunnen zetten. Dat werd dan ook gedaan. Eenmaal van start ging de tocht via een redelijk vlotte route diagonaal naar de andere kant van Den Haag.

Stoplichten waren er genoeg, maar slechts een enkele keer werd de groep daardoor gesplitst. Gezien het gematigde tempo konden ze snel weer aansluiten.

Net even voor vijf uur kwamen we ter plaatse. Cindy reed op een motor die ooit van Hans was geweest. Die motor mocht naar binnen, die kreeg een plaatsje vlak bij waar de kist zou komen te staan. De motoren uit de optocht en de motoren van de anderen die daar al stonden te wachten werden als erehaag opgesteld. De motor met de kist en de volgauto's met familie reden nu voor, onder het gebrul van de motoren.



De kist werd naar binnen gedragen, de auto's werden geparkeerd en voor het crematorium ontstonden gesprekken tussen motorrijders en/of familieleden. Sommigen hadden elkaar al langere tijd niet gezien (o.a. door de corona-perikelen).

Wat later werden we uitgenodigd om binnen te komen. Bij de ingang van de zaal kreeg iedereen een roos; die was voor op de kist als we daar tot slot langs zouden trekken.

Voor in de zaal werd een foto geprojecteerd (zie voorpagina), met daarop Hans op zijn blauw-gele Harley. Er waren verschillende sprekers die één voor één hun verhaal hielden afgewisseld met stukjes muziek.



Na de rondgang werden we naar de zaal geleid voor koffie en/of frisdrank en om nog even na te praten. Het liep intussen al tegen halfzeven en velen moesten nog een aardig eind rijden, dus al gauw waren er mensen die afscheid namen. Wendy informeerde al of ik ook naar het zuiden ging en zo kwam het dat we samen op reden tot aan de afslag naar de A59. Ik ging daar rechtsaf en Wendy ging rechtdoor richting Breda en Goirle.

Net even over acht uur was ik thuis. Het verloop van de gebeurtenissen schoof nog even door mijn gedachten en verder zullen we Hans nog lang missen, want hij was bij ritten en op weekenden altijd een kleurrijk persoon. Begrafenissen en crematies zijn niet echt een hobby van me; ze herinneren je altijd weer aan de eindigheid van het leven. Aan de andere kant is het ook wel weer eens goed om erbij stil te staan dat gezondheid héél, héél belangrijk is.

Auteur: Ton Trommelen

DE LAATSTE MOTORRIT VAN HANS

Ter nagedachtenis aan ons erelid Hans Hendriks

Enige tijd geleden heeft het bestuur van de YCCNL mij gevraagd om de uitvaart te filmen van ons Erelid Hans Hendriks. Via de link "DE LAATSTE MOTORRIT VAN HANS" hierboven een korte impressie van de uitvaart als aandenken aan Hans.

Fotografie: Jaap Aafjes

Montage: Jaap Aafjes



AFSCHEIDSREDE YCCNL VAN HANS HENDRIKS

Voorgelezen door Ton Trommelen tijdens de uitvaart van Hans Hendriks.

Geachte aanwezigen,

Het is allemaal best snel gegaan. OK, er kwam eens een fotootje langs in de groeps-app, waarop Hans in een scootmobiel zat. Er staat me bij dat er een knieoperatie werd uitgesteld vanwege de Corona-drukke, maar toen er even later sprake was van een tumor, werd het allemaal wel serieuzer. Die tumor zouden ze gaan onderzoeken en toen kwam al heel gauw het bericht dat het fout zat.

Dat was even schrikken.

Vorige week zondag hadden we voor het eerst weer eens een motorrit en daar kwam ik Piet tegen die me vertelde hoe slecht het met Hans ging en dat riep me dan weer terug naar de werkelijkheid.

En dan ineens, op vrijdag, toch nog onverwacht snel, kwam het bericht van zijn overlijden. En dan val je even stil. Dan gaan je gedachten langs alle herinneringen die je hebt aan Hans en dat zijn er vele.

En dan wordt je gebeld met de vraag of je bij de crematie een woordje zou willen spreken. Waarom ik? Nou, jij schrijft altijd verhaaltjes, dus dat gaat je blijkbaar makkelijk af. Gelukkig kreeg ik wat bijdragen en suggesties maar daar kom ik straks op terug. Ik heb ze niet in dit verhaal verwerkt; ik heb ze gelaten voor wat ze zijn, persoonlijke ontboezemingen die ik in hun waarde wil laten. Ik vertel ze straks in hun oorspronkelijke vorm.

In mijn vroegste herinnering reed hij op een Yamaha Dragstar 650, die helemaal beschilderd was. “Ja, dat ding heeft genoeg geld gekost”, zei hij dan, “daar had ik een Harley voor kunnen kopen”. En daaruit bleek al zijn liefde voor dat merk. Daar heeft hij er dan ook een hele serie van gehad. De eerste was geel. Helemaal geel. Blijkbaar een favoriete kleur. Bij een regiobijeenkomst in Zoeterwoude zei hij eens: “rij er maar eens een stukje op, dan weet je waar je over praat”. Dat deed ik, en ik moet zeggen, het zat niet verkeerd. En het stuurde ook best aardig, en het motortje deed ook wat hij moest doen, dat was allemaal positief. Ik keerde en reed terug en bij het stoppen schrok ik toch even. Dus ik zei tegen Hans: “nou, dat valt niet tegen, dat ging eigenlijk best lekker, maar die voorrem doet niet veel”. Tsja, als je een Virago gewend bent, die remt!

Maar Hans was blij met mijn positieve ervaringen en deed mijn negatieve opmerking af met “Ach zeur, hij remt best”. Jaren later, op een weekendje in Apen (Duitsland) had hij een hele snelle Harley en blijkbaar was hij mijn eerdere analyse niet vergeten, want hij nodigde me weer uit om eens een ritje op dat geel-blauwe monster te maken. Ik stapte op en begon aan een lange rechte weg. Eerst even aanvoelen hoe alles werkt en dan het gas erop. Jezus, wat een kanon was dat. Even kijken of de remmen hier wel werken en ja hoor, zoals het hoort. Keren en terug. Hans was zichtbaar tevreden met het feit dat ik onder de indruk was van dit apparaat. Wat ik niet zei is dat ik hem wel erg zwaar en super heftig vond voor een relatief klein persoon. Maar hij had er blijkbaar geen moeite mee.

Bij wat langere ritten vroeg hij om een rookpauze met enige regelmaat. Geen probleem, we hebben meer rokers in de club. Later gaf hij ook toe dat hij last had van zijn handen. Reuma. Tsja, zijn hele leven lang hard gewerkt, en nog steeds als de gelegenheid zich voordeed, dat eist zijn tol.

Aan weekenden deed hij ook graag mee. Slapen in een tentje had niet zijn voorkeur. Eens was er een SOS-party in het Limburgse en die viel kort na een flinke hartoperatie van Hans. Hij had geïnformeerd bij zijn arts of dit al kon en die zei (denk ik) van niet. Maar Hans ging toch. Hij heeft het gehaald, maar was wel zo moe dat hij op tijd naar zijn mandje ging. Dat was, zo verstandig was hij dan wel, in een hut die gehuurd was door Toon en Antoinette.

Ik zou nog heel lang door kunnen gaan, maar al die motorverhalen gaan vervelen.

Van Carolien kreeg ik een rijtje steekwoorden en een paar zinnen. Die kon ik, zei ze, in mijn tekst verwerken. Nou, verwerken, ik kan ze ook gewoon oplezen. Iedereen zal ze herkennen en begrijpen. Het zijn indrukken die je opdoet als je Hans hebt meegemaakt al die jaren. Het gaat als volgt:

Hans.....tsja, hoe moeten we jou omschrijven...

- Haagse Hansje,
- Driftkikkertje,
- Eigenwijs,
- De man van Indian en Harley,
- Trots op zijn “godelijk atletisch gebouwde lijf”,



- Grote bek, klein hartje,
- Recht door zee,
- Ging geen conflict uit de weg, zocht ze zelfs op,
- De man van biefstuk stroganoff,
- Maatje,
- Obstinaat,
- Lief,
- Praatjesmaker,
- Vriend,
- Recalcitrant,
- De man die ieder motorseizoen weer met een nieuw tentje kwam, hem echter nooit opzette, om vervolgens zijn intrek te nemen in een gereedstaande tent,
- En, uhh... kom niet aan met een ei, geef mij maar spek en vet,
- Man, man wat zullen we jouw verhalen en eigenwijze opmerkingen gaan missen...,
- En wat heb je aan Yvonne een supersterke vrouw gehad, want met jou en naast jou leven was niet altijd even makkelijk met je pittige karakter,
- Als klein mannetje heb je jezelf goed op de kaart gezet, jou vergeten is onmogelijk,
- We gaan je enorm missen, want we hebben van je genoten, en we houden van je.

Tot zover Carolien.

Dat mopperen, driftig uit de hoek komen, dat zal iedereen zich wel herinneren. En hoewel dat opvallend was, wist ook iedereen dat hij zijn hart op de goede plaats had. Het werd hem dan ook altijd vergeven, want het kwam voort uit zijn betrokkenheid bij de club. Als er in zijn ogen iets niet goed ging, dan zei hij dat. Op zijn manier. Sinatra zou zeggen: I did it my way, en zo deed hij dat.

De andere kant van zijn persoonlijkheid kwam tot uitdrukking toen hij voorzitter van de club was. Hij zat de algemene jaarvergadering voor. Hij hield zich aan het tijdschema, hij volgde de agenda, hij was kort en bondig, hij luisterde met belangstelling naar wat iedereen in te brengen had en kon dat ook goed samenvatten. Dat was een andere kant van Hans. Geduld, begrip, betrokkenheid, waardering en verantwoordelijkheid. Dat kon hij dus ook. Maar blijkbaar was het onder ons lekkerder om gewoon zichzelf te zijn. Dat mag!

Dan tot slot de bijdrage van Cindy. Zij schreef:

Lieve Hans en Yvonne,

Kleine man, groot hart, maar ook het hart op de tong.

Wat zijn de afgelopen weken een enorme achtbaan geweest voor jullie. Een korte rare tijd met die Corona toestanden, het moment waarop je voor het eerst een beetje wiebelig op je benen stond, toen 2 scootmobielen aanschafte om toch nog lekker de deur uit te kunnen (die ape-hanger die Wim eerst voorstelde vond je echter maar niets....), de ziekenhuisbezoeken en de diagnoses die ons allemaal overvielen, maar ook jouw enorme wilskracht om dit gevecht aan te gaan en de enorme positiviteit om er tegen te vechten. Het heeft helaas niet mogen baten.

Je stond erop om de verjaardag van Rinze nog mee te maken om iedereen nog eens te zien. Je ging mensen bellen om ze te vertellen dat je er volop tegenaan zou gaan en wist ook de artsen te overreden om een goed behandelplan op te stellen. Ze stonden nog versteld van je fysieke en mentale kracht, maar helaas heeft de keiharde waarheid je ingehaald.

Misschien wist je het al diep in je hart en zocht je daarom telefonisch contact met iedereen, om ze nog een keertje te spreken, maar misschien was het jouw manier van afscheid nemen.

Gelukkig hebben we nog de foto's en de mooie herinneringen, die we zeker zullen koesteren. Mocht er toch ergens nog iets daarboven zijn, dan denk ik dat jij daar samen met Ger en Antoinette (die je je hele leven consequent hebt aangesproken als Herriette) aan je overheerlijke "chili con carne zit en een wodkaatje jus op ons zal drinken.

Dat ga ik vanavond ook op jou doen. Bedankt voor je vriendschap Hans, het ga je goed. Xxx

Auteur: Ton Trommelen (met medewerking van Carolien de Jong en Cindy Gijsbers)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



"IN MEMORY OF HANS"-BADGE

Op verzoek heeft het bestuur ons lid, die alle badges en pins voor de YCCNL ontwerpt, gevraagd een "IN MEMORY OF"-badge voor Hans Hendriks te ontwerpen. Hij zond ons de onderstaande twee ontwerpen toe.

De afmetingen van beide badges zijn gelijk: hoog 2 cm. en breed 6 cm.

BADGE 1



BADGE 2



Als lid/begunstiger kan je **kosteloos één** van de badges **vóór** 16 oktober via de link [Bestelformulier GRATIS badge "In Memory of Hans"](#) bestellen. Na 16 oktober worden de bestelde aantallen besteld bij de leverancier. Na ontvangst van de badges van de leverancier worden deze door de ledenadministratie per post naar jullie verzonden.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUWE LEDEN

Het aantal leden is in de periode juni t/m september alweer met 4 toegenomen (ondanks de achter-/uitblijvende activiteiten)!

De nieuwe leden die zich in bovengenoemde periode hebben ingeschreven zijn (op volgorde van binnenkomst):

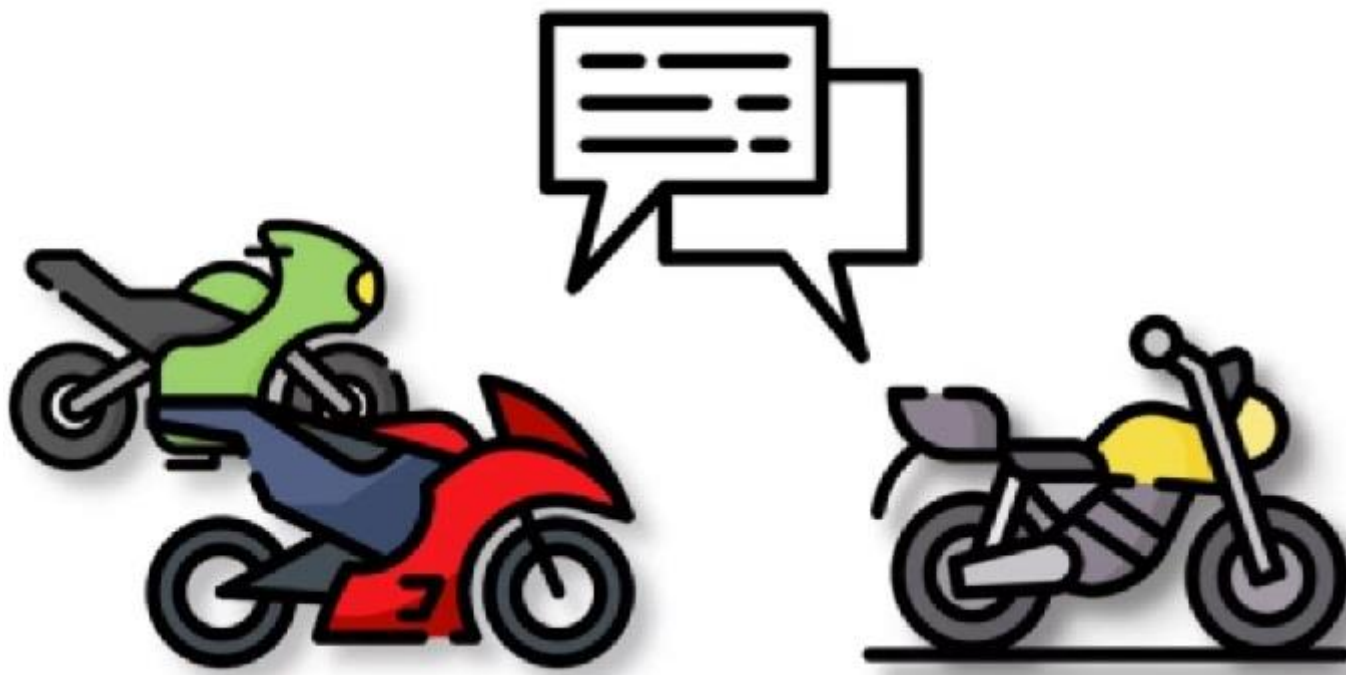
- Sebastiaan Stevens uit Lelystad,
- Anton Kreber uit Vlaardingen.
- Jasper Koperdraad uit Naarden
- Raymond Elias uit Berkel Enscht



En uiteraard geldt namens alle leden voor hen:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUW: HELMCHAT COMMUNICATIESET APP VOOR MOTORRIJDERS



Helmchat is een gratis app, waarmee het mogelijk is om meerdere rijders met verschillende merken communicatiesets toch met elkaar te laten communiceren. De app maakt gebruik van Jitsi. Dit is een open-source software pakket voor videobellen en conference-calls. De makers van Helmchat hebben deze software gebruikt om de app mee te bouwen.

Het idee erachter is vrij simpel. Schakel het video gedeelte van het videobellen uit en je houdt automatisch enkel de spraak over, waardoor in principe een groepschat ontstaat. Het enige wat dan nog nodig is om met andere rijders te communiceren is dat zij ook de app downloaden. Je eigen telefoon dient dan via bluetooth gekoppeld te worden aan het communicatiesetje op je eigen helm. Wanneer dan in de app de link geopend wordt die verzonden is door de organisator heeft iedereen op deze manier verbinding met elkaar, ongeacht het merk communicatieset dat gebruik wordt.

Doordat gebruikt gemaakt wordt van een internet verbinding, wordt er wel data verbruikt wanneer het gesprek gaande is. Helmchat claimt rond de 200 MB aan data bij een rit van zes uur. Door het gebruik van een mobiel netwerk is er echter geen beperking in afstand die rijders van elkaar verwijderd kunnen zijn, zoals bij reguliere communicatiesets. Wanneer de mobiele verbinding wegvalt, bijvoorbeeld in de bergen of in gebieden waar de dekking beperkt is, dan pakt de app het gesprek automatisch weer op wanneer er weer verbinding is met het netwerk. Verder is de app voorzien van noise cancellation, waardoor omgevingsgeluiden onderdrukt worden. Verder blijven verbindingen met een navigatiesysteem of het streamen van muziek ook in tact. Helmchat geeft aan dat tot 15 rijders in de chat de beste ervaringen geeft, maar dat het mogelijk is om tot 75 mensen tegelijk in de groepschat te hebben.

De app is gratis te downloaden en persoonlijke gegevens worden niet doorverkocht aan derden. De data die de app verbruikt wordt tijdelijk opgeslagen op een versleutelde server en worden direct verwijderd nadat iedereen de groepschat gesloten heeft. Helmchat is beschikbaar voor zowel Android als Apple toestellen.

Bon: Motornieuws.nl

Fotocredit: Helmchat.eu

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTORRIJLESSEN EN AFRIJ PERIKELEN

Zoals jullie in de vorige nieuws brief hebben kunnen lezen ben ik geslaagd voor mijn motor rijbewijs. Na jaren lang uitstel en twijfelen, achterop zit ik ook prima. Of toch zelf gaan halen, is natuurlijk ook leuk, maar het kost toch een aardige



duit. Zou toch gaaf zijn zelf rijden, maar wanneer beginnen of toch maar niet. Van dat geld kunnen we ook dit of dat kopen, hoezo ben ik een weegschaal, maar op een verjaardag van Rinze, en een gesprek tussen Piet en Jeroen, werd er door de heren een weddenschap afgesloten. Jeroen die wedden dat ik niet binnen een jaar ging lessen en Piet zei van wel. Vanaf dat moment werd ik door Piet gestalkt, bij alles wat ik plaatste op Facebook kwam er een opmerking van Piet. Deze weddenschap heeft Piet verloren, maar het bleef wel in mijn hoofd rondspoken. Met zoon lief een try the bike gedaan, en 2 uur rondgereden. Wel leuk maar geen rijsschool voor mij, ik als oudere tussen de broekjes, die van jong en wild, maar leer dat staat mij niet. Nee dan maar een rijsschool bij ons in de buurt, eerst maar de theorie. Dat in 1x keer geslaagd met 2 fout, keurig, dus leren kon ze nog.

Toch maar eens aanmelden bij een rijsschool, anders verloopt mijn theorie nog. Ik kwam bij instructeur Sam, aardige vent wat ouder een beetje opschepper. Maar ach wat spreek je hem eigenlijk af en toe zwaaide hij dat ik naar hem toe moest komen dan vertelde hij wat en daar ging ik weer, zelf aanklooien. Hij zat vooral in de auto en op zijn telefoon. Na een paar lessen vertelde hij dat hij ging stoppen en dat hij zelf een motorrijsschool zou beginnen. Ik mocht natuurlijk mee, want hij was natuurlijk de beste enz. Dit niet gedaan, de rijsschool kondigde een nieuwe instructeur aan Mathew, wat een verschil zeg oortje in, ik kreeg instructie. Met sprongen ging ik vooruit vooral, de snelle handelingen waren appeltje eitje voor mij, maar die langzame, en vooral die vervelende langzame slalom zo niet mijn ding. Maar oefening baart kunst. Ineens was daar mijn afrij datum voor de AVB algemene voertuig beheersing. Het is tegenwoordig zo dat je eerst je AVB moet hebben voordat je echt op de straat mag rijden. Je mag alleen van de rijsschool naar het oefenterrein rijden. Dat terrein zat nog geen 1,5 km van

mijn rijsschool, dus echt hard had ik nog niet gereden. Op de dag van je examen mag je de weg op en rechtstreeks naar het examenterrein. Dit was voor mij naar Amsterdam, nog nooit de snelweg op geweest en nu door de spits over de A1 naar de Amsterdam Arena. Ik vond dat nog het ergste van het hele examen. Maar eenmaal op de snelweg, wauw dit is gaaf stelt ook niets voor, ik hoorde in mijn oortje mevrouw van Dam hier mag je maar 100 km hoor. Iets wat ik later tijdens de lessen op straat vaker zou horen.

In Amsterdam aangekomen vertelde Mathew, jouw examiner ken ik al 5 jaar ik heb hem nog nooit zien lachen. Dus het ligt niet aan jou, maak je niet druk om hem. Ik werd geroepen kreeg een hand, dat mocht toen nog, dat was voor de corona. Hij zegt tegen mij wat vind je lastig en ik, stom natuurlijk zeg de langzame slalom en het 8 tje.

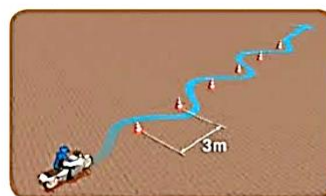
Nu is de langzame slalom een verplichte oefening maar het 8tje niet. Waarop hij zegt dan gaan we die doen, dus ik gelijk, als ik die goed doe ben ik dan geslaagd. En ja hoor, daar was het eerste lachje. Ik start mijn motor en hij wijst de slalom aan, oke ruime aanloop, kijk over de pionnen en ga zingen. Dat deed ik altijd omdat ik anders teveel ging nadenken, over de oefening, zegt die examiner tegen mijn instructeur zingt zij nou. Ja hoor, dat doet zij altijd met de oefeningen, je mag ook verzoeken indienen. Laat ik nou net het laatste pionnetje aantikken, ik kijk in mijn spiegel, YES hij blijft staan. Hij wijst naar de andere oefening dus die heb ik in mijn zak nog 6 te gaan. Lopen met de motor en achteruit inparkeren ook

een verplichte, dat is geen probleem, nu nog charmant afstappen, dus aankomen rijden bij de pion stoppen in zijn vrij zetten en de motor uit. Dan afstappen (je mag geen standaard gebruiken). Ja gelukt dan een stukje lopen, kijken of er geen verkeer aankomt, naar de pionnen duwen en achteruit een parkeervak in duwen, op de standaard zetten stuur naar je toe trekken en uit de vering trekken. Ik kijk de examiner aan maar die keek niet mijn kant op, dus ik denk we gaan verder. Dus weer de motor rechtzetten van de standaard, je loopt het parkeervak uit tot de volgende pion, stap op en start de motor, ook nu zonder standaard te gebruiken. Ik kijk hem weer aan, hij wijst naar de volgende oefening, yes ook in 1x gehaald, je mag namelijk iedere oefening 2x proberen. O jee het 8tje, ik zet mijn liedje in, Time Waith For Nobody van mijn grote vriend Freddie. Voordat ik het wist had ik hem gedaan, maar was hij binnen de pionnen, duim gaat omhoog, Don't Stop My Now, op naar de snelle oefeningen.

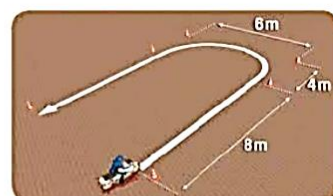
Als eerste de noodstop ook deze is verplicht, je komt met 50 km per uur aanrijden en echt net na de pionnen, moet je volop in de remmen, beiden voeten aan de grond. Deze oefening vind ik leuk dus hoppa. Hij roept mij bij zich, dat is dan foute boel. Ik naar hem toe, hoe hard reed je? Ik 50km toch? Nou zegt hij ik denk veel harder? Oke en nu? Dat je dit dus bij hogere snelheid prima kan uitvoeren, netjes hoor en hij glimlacht en dat is lach 2. Hierna de precisie stop, daarna de uitwijk ook verplicht. Als laatste de snelle slalom deze vind ik ook leuk, ik kijk blij zijn kant op want deze ging volgens mij ook goed. O nee ik moet bij hem komen. Hoe hard reed je deze oefening? Ik, 30 km of zakte ik te ver terug? Met deze oefening moet je namelijk met 30 km aankomen rijden en met minimaal 27 eruit komen rijden. Nou zegt hij deze was ook veel sneller, knap hoor, ik feliciteer je, keurig gereden. Wij lopen terug, de volgende examenkandidaat en examiner komen aanlopen, een oudere heer met een prachtig powerranger-pak met in de kleuren mee gespoten helm, waarschijnlijk van de spanning laat die man echt met een klap zijn helm vallen, ik zeg zachtjes tegen mijn examiner dan heb eindelijk je pak en helm binnen, maanden gespaard dan zie mij en je bent gelijk van slag, en ja hoor weer een glimlach en dat is 3.

De lessen voor het AVD voor op de weg vond ik het alle leukst, dat was voor 16 maart 2020, toen mocht je nog op sommige stukken overdag nog 130 km rijden, echt super leuke ritjes, ja ik was de lieveling van de instructeur. Dus reed ik weleens met hem en een paar vrienden mee, dan werd er niet op de tijd gelet. Super gezellig en heel leerzaam, af en toe even iets sneller.

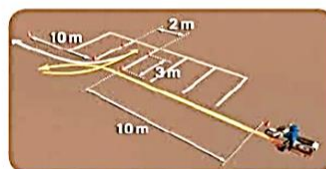
Datum werd geprikt, 16 maart 2020, een voordeel ik hoefde nergens meer op de verschillende snelheden op de snelweg te letten, alles werd per 16 maart 100 km per uur, overdag. En toen 15 maart, 16:30 uur, telefoon, Mathew. Hoi ik weet niet hoe ik het moet zeggen, maar het CBR heeft alle examens gecancelled. Ja daar is niets aan te doen, we houden contact, oké man, tot gauw. De eerste maand verstreek, april, ja nieuws, theorie examens die tot 1 juni 2020 geldig zijn krijgen uitstel, dat is mooi de mijn theorie verloopt ook in die tijd, even kijken. O nee die verloopt 6 juni, even mailen met het CBR. Bericht terug, helaas heeft de minister nog niets gezegd over deze examens, dus moet u afrijden voor 6 juni. Maar er is nog niets bekend wanneer er weer mag worden afgereden. Ja dat klopt we kunnen nu alleen maar afwachten. Langzaam starten de examens weer eerst de AVB, dan bericht vanuit het CBR, mijn theorie en AVB wordt verlengd tot 31 maart 2021, ppppppffffff, ook krijgen de uitgestelde examens voorrang rust. Ja hoor mijn datum, vrijdag 5 juni om 10:00 uur.



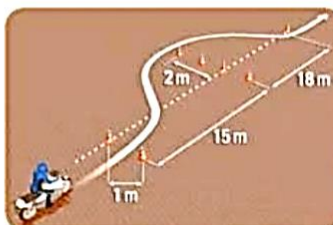
Voertuigbeheersing motor | Rijscho...
rijsschoolkennemerland.nl



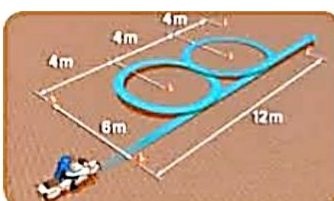
Voertuigbeheersing motor | Rijscho...
rijsschoolkennemerland.nl



Voertuigbeheersing motor | Rijscho...
rijsschoolkennemerland.nl



Uitwijk oefening | Rijschool Bas Rijo...
basrijopleidingen.nl



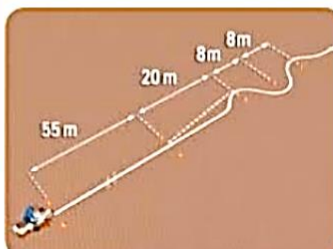
Denkbeeldige acht | Rijschool Bas ...
basrijopleidingen.nl



✓ Oefeningen Motor Examen Voer...
rijsschooldelfin.nl



✓ Oefeningen Motor Examen Voer...
rijsschooldelfin.nl



✓ Oefeningen Motor Examen Voer...
rijsschooldelfin.nl

Na 8 weken niet gereden te hebben starten de rijlessen weer, even wennen, maar het ging als van ouds. Dag van de examen, vroeg op de motor want we moesten met zijn tweetjes achter elkaar afrijden. De dag begon met een waterig zonnetje, mijn medekandidaat Claire, zegt nog jij hebt het altijd droog. Blij dat ik met jou mag rijden, we komen aan in Eemnes, ik ga naar binnen, zij de weg op. Begint het te regenen, eerst nog zachtjes. Op het moment dat ik naar buiten moet begint het steeds harder te regenen. De examinerator zegt tegen mij, wil je even wachten? Volgens buienradar zou dit een uur duren, ik zeg stoer, nee hoor we gaan. Even de controle punten van de motor besproken binnen, de BRAVOK, banden, remmen, accu, vering/verlichting, olie, koeling. Pak de motor maar, de heren gaan in de auto, je eigen instructeur is namelijk degene die verteld waar je naar toe moet. We gaan gelijk de snelweg op, nu hoost het. Goed kijken, we gaan richting Amsterdam, afslag Blaricum, richting Huizen, veel rotondes, bekende weg. Voor het verkeerslicht vraagt Mathew, Mar ben je erg nat? Ik knijp het water uit mijn handschoenen, ga maar naar de snelweg terug naar Eemnes. Dat doe ik, daar is het CBR alweer. We lopen naar binnen zegt de examinerator, je mag alles wel uittrekken maar dan krijg je het niet meer aan, wat heb jij een ballen zeg, door dit weer zo te rijden, met vlag en wimpel geslaagd keurige rit, dame. Zo zie je maar weer, waar een wil is een weg. Eindelijk mijn A.

Auteur: Marja van Dam

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

TERUGROEPACTIE YAMAHA MOTOREN/MOTORSCOOTERS OM ONJUISTE REFLECTOR



Yamaha moet wereldwijd 464.141 motorfietsen en motorscooters terugroepen omdat de gemonteerde reflector aan de achterzijde van de motorfiets niet aan de wettelijke specificaties voldoet en dus onterecht is voorzien van een EU-typegoedkeuringsmerk. Het betrokken onderdeel voldoet dus niet aan de Europese eisen qua typegoedkeuring en daarom moet Yamaha Motor Europe dus alle eigenaren oproepen om terug naar de dealers te gaan. Daar wordt de reflector gratis omgewisseld voor een exemplaar dat qua reflectie wel aan de eisen voldoet. In Duitsland zijn volgens het KBA 18.825 machines betrokken, In Nederland is er nog geen melding in het RDW-terugroepregister terug te vinden. Voor het voeren van "Ondeugdelijke rode

retroreflectoren" staat in Nederland een boete van € 95,-, al is de kans minimaal dat een controleur de daadwerkelijke reflectiewaarde gaat testen; de betrokken reflectoren zijn immers wel (maar onjuist) van een CE-keurmerk voorzien. In 2010 moest Yamaha in de USA ook al eens 54.000 YZF-R6'en terugroepen omdat de reflector 2,3 centimeter te laag zat.

De recall betreft de onderstaande modellen uit de bouwjaren 2013 tot en met 2020:

- Nmax 125 (Modelcode: SE931/SEC71)
- X-Max 125 (SEE61/SEE64)
- X-Max 300 (SH131/SH134/SH135/SH081)
- MT-03 (RH07K/RH125/RH12L)
- YZF-R3 (RH121/RH071/RH12D)
- X-Max 400 (SH121/SH124/SH125)
- XSR 700 (RM114)
- Tracer 700 (MT-07 Tracer) (RM144 / RM301)
- Ténéré 700 (DM071/DM072/DM081)

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

EERSTE YCCNL RATTENRIT 2020

Alle voorbereidingen waren gedaan, inkopen voor de snert in huis en de route uitgestippeld voor de Snertrit van 2020. Het zou wel eens een mooi motorjaar kunnen worden, met weer een aantal mooie ritten op de 4e zondag van de maand.



Toen kwam Corona om de hoek kijken en de hele agenda in de war schoppen. Niets is zo frustrerend als op de 4e zondag mooi weer te hebben en dan niet met je vrienden lekker te kunnen toeren en gezellig kletsen over van alles en nog wat. Zo gaan er 3 maanden voorbij, waarin wij wel allemaal wel gereden hebben, maar op gepaste wijze. Het is ook moeilijk om als motorrat binnen te blijven met mooi weer. Dan komt in juni de verlossende persconferentie waar toestemming wordt gegeven om met 30 personen bij elkaar te mogen zijn met de gepaste 1,5 meter afstand.

Dit gaf voor mij de doorslag. Tijdens het topperleg binnen de Roadrats, is er met meerderheid van stemmen (2 voor en 0 tegen), besloten om 28 juni weer een korte rit te rijden. Snel een mail schrijven met het geplande voornemen, met daarin de vraag

zich aan te melden voor deelname. Hier werd goed gehoor aan gegeven en gereageerd. Daar er rekening gehouden moest worden met het niet zomaar innemen van een horeca terras, in verband met de Coronamaatregelen, hebben wij besloten de rit te beginnen om 13.00 en als het goed is 15.00 uur op de eindbestemming aan te komen.

Om een toerit goed te laten verlopen, gaat er wel wat voorbereiding aan vooraf. Je moet toch ergens verzamelen om dan meestal een half uur later te starten. Als je dat gevonden hebt, moet je toch een route uitstippelen waarbij niet teveel bekende wegen reden moeten worden. Voor degene die ook ritten uitzetten, klinkt dit bekend. Je wilt er toch iets leuks van maken. Naast de route moet er ook voor het eindpunt een en ander geregeld worden.

De lokatie, de zorg voor de inwendige mens, want na een paar uurtjes sturen, wil men ook lekker kunnen zitten en uitrusten.

Maandagavond de route maken en laden in TomTom. Dinsdagavond met de interim-regiovertegenwoordiger de route rijden, om te kijken of het allemaal wel goed te rijden is en misschien iets aan te passen. Bij thuiskomst toch nog wat wijzigingen in de route doorgevoerd. Door tijdgebrek helaas niet kunnen voorrijden. Dit bleek ook tijdens de toerit, toen er 2 keer rechtsomkeert gemaakt moest worden.

Dan is het zover. Het is 28 juni 2020 de dag van de 1e Rattenrit 2020. Verzamelen vanaf 12.30 op parkeerplaats van hotel "de Witte Bergen". Bij aankomst daar stonden al wat leden gezellig elkaar bij te praten. Langzaam werd het steeds drukker, en was de groep compleet om te vertrekken. 17 motoren met 20 personen. Naast de "vaste" groep die bijna altijd mee rijden, ook een aantal leden uit de Snakes en Hogs regio's die toch de tocht gemaakt hebben om lekker mee te kunnen rijden. Dat is altijd een aangename verrassing. Dus zo waren bijna alle regio's vertegenwoordigd.

Zoals aangegeven in de mail, zou de rit om 13.00 uur beginnen. Zo geschiede. Het blijft toch altijd een mooi gezicht al die motoren te zien volgen. De route ging via Anna's Hoeve, de noordelijke ring van Hilversum en langs de door ons te rijden Mc Drive de N201 op richting Mijdrecht. Om een beetje lekker tempo te rijden is de N201 uiterst geschikt, maar dan moet het overige verkeer daar ook rekening mee houden en de brug bij Vreeland niet openstaan. Na het kleine oponthoud van de brug, konden wij onze weg weer vervolgen. Net voorbij Mijdrecht zijn we links af richting de Hoef en toen via Zevenhoven naar het pittoreske Noorden, waar een kleine pauze werd ingelast, om de benen even te strekken. Na de stop ging het vervolgens naar Woerdens Verlaat en door naar Harmelen. Tot zover ging het eigenlijk allemaal



volgens planning. Bij Harmelen begon de route ietwat haperingen te vertonen. Dit stukje was ook niet van te voren verkent. De eerste omleiding was net voor Harmelen, waarbij een rotonde het net liet lijken of het erbij hoorde. De tweede keer kon ik het helaas niet verbloemen en moesten we omkeren. Dit keren is niet voor iedereen goed gegaan. Door de vele bochten en een brug oversteek, die hierna volgden, had ik niet snel genoeg in de gaten dat er een paar motoren niet meer volgden.

Toen dit duidelijk was, ben ik, na kort overleg, snel een stuk van de route terug gereden om op zoek te gaan naar de verloren schapen. Uiteindelijk hebben we elkaar weer gevonden, maar werd verteld dat Johnny door naar Volendam was gereden. Nadat de groep weer herenigd was, zijn we via Vleuten, Maarsen, Utrecht, Groenekan, Maartensdijk weer in mooie Hollandsche Rading. Aangekomen in het Rattenest, uurtje later dan gepland, stond er het nodige klaar om de inwendige mens te verwennen. Gelukkig was het weer ons ook gunstig gezind en konden we allemaal lekker buiten, met de gepaste afstand, heerlijk nagenieten van de 1e Rattenrit van 2020. Allen die hebben meegedaan, bedankt voor het laten slagen van deze mooie dag. Het zou mooi zijn, als we nog meer van dit soort dagen in het verschiet hebben. Tot de volgende rit.

Auteur: Opperrat Jeroen van Dam

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EERSTE YCCNL RIT 2020

Wat een gedoe dat Corona. Niks kan, niks mag, en het duurt eindeloos. Maar aan alles komt blijkbaar toch een eindje. We mogen weer een beetje, als we ons verstand maar gebruiken.

Nou dat kan. Jeroen riep ons op om een ritje te rijden en daar was ik als de kippen bij.

EINDELIJK weer eens een motor(club)activiteit! Daarvoor moest ik dan eerst naar "De Witte Bergen" nabij Eemnes, want daar was het verzamelen.

Om halftwaalf vertrok ik. Maar dat ging niet van een leien dakje. De motor deed het prima maar mijn oordoppen bleven stil. TomTom zei wel wat, maar de tekst kwam niet door. En dat is best raar, want de laatste keer dat ik ze gebruikte deden ze het nog wel. Irritant is dat. Heb je een strak tijdschema en dan begint dat gez... (eindigt op eik). Dus ergens stoppen en kijken waarom dat was. De TomTom gaf aan dat verbinding niet gemaakt kon worden i.v.m. A2DP wat vooringing, of zoiets. Ik gaf het op. Doorrijden, want ik moet ook nog ergens tanken.



Dat deed ik bij Noordeloos. Daar staat net naast de snelweg een betaalbare Tinq met euro 98.

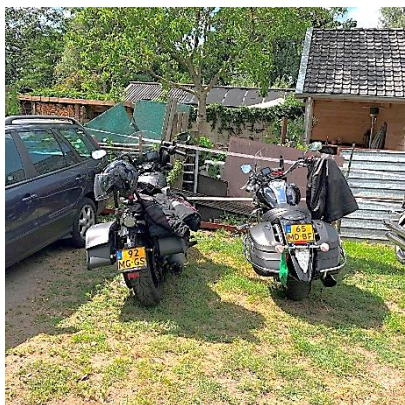
Nog even gekeken of de Tomtom nu misschien wel wilde, maar nee. Gaan met die banaan, komt wel een keertje goed. Het waaide behoorlijk, zag ik aan vlagen hier en daar, maar ik had hem in de rug, dus niks aan de hand. Het was overigens best druk op de weg. Zo te zien lapt de meeste mensen dat overdreven Corona-gedoe aan hun laarzen. Gelukkig ontbraken (de meeste) vrachtwagens, want die vullen in de huidige tijd zowat de helft van de wegcapaciteit.

Onderweg kreeg ik een ingeving m.b.t. de bluetooth-ellende. Ik heb ook nog een telefoon in mijn zak zitten ergens. Daar staat de bluetooth meestal gewoon aan. Makkelijk als je in de auto gebeld wordt. Dan werkt de carkit en dat is handig. Ik kan me voorstellen dat de Tomtom zoiets had van "welke bedoel je?" en dat ik die telefoon even zou moeten uitzetten. Daarvoor weer even gestopt bij een tankstation. OK, de bluetooth

was nu uit op de telefoon, maar Tomtom gaf geen teken van herkenning. Toen dacht ik nog, misschien moet ik zowel de telefoon als de Tom eerst resetten, maar de klok zei dat dat nu even slecht uitkwam, dus hup daar gingen we weer. Vijf minuten voor de vertrektijd kwam ik het terrein oprijden. Pfff.. toch nog op tijd. Meteen zag ik dat Nicky nu ook een Bolt had en Fernando ook. Tsja, dan is er ineens te veel gesprekstof om in een keer af te handelen. We gingen!

Ik heb ze niet geteld, maar het was alles bij elkaar toch een respectabel aantal deelnemers. Als Jeroen het aangaf moest er geblokt worden. Dat ging prima, maar in een stedelijke omgeving (stoplichten en zo) waren we ineens een deel van de groep kwijt. Jeroen werd ingeseind en hij stopte waar dat even kon. Na verloop van enige tijd zagen we de rest aankomen en gingen we weer met z'n allen verder. We moesten ook nog een keertje wachten voor een open brug, maar dat is niet erg. Even geen last van de beukende wind, want die maakte het sturen wel een heel werk. Niet dat het gevaarlijk werd, maar het houdt je wel bezig.

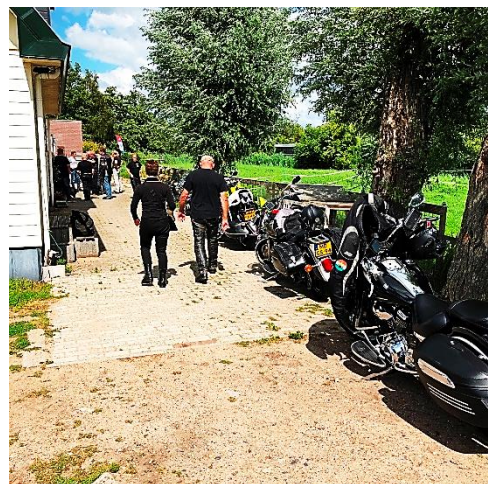
Verderop in het binnenland reden we op een rotonde af en tot mijn verbazing zag ik Jeroen me op de andere baan weer tegemoet rijden. Oh, verkeerd dus. Alle deelnemers maakten dus een rondje van de zaak en toen weer een stukje terug. Niet erg, kan gebeuren. Langs een watertje was ergens een bedrijf met een lege parkeerplaats voor de deur en daar werd even gepauzeerd. Ergens koffiedrinken was er natuurlijk niet bij. Even bijkletsen over de motoren natuurlijk een dan vliegt de tijd. De klok tikte door en om een uur of drie werden we verwacht op de kanaaldijk. Dat ging niet lukken... Ergens verderop in het binnenland kwamen er weer seintjes dat we een deel van de groep misten. Stop dus. Deze keer duurde het wat langer. Jeroen reed terug om uit te vinden wat er aan de hand was. Achteraf bleek dat de motor van John uit Volendam in de drukte vanuit stilstand was omgevallen. Die motor kreeg hij niet zijn eentje overeind, dus daar moest bij geholpen worden. Dat lukte wel, maar John hield het voor gezien. Hij keerde en ging alvast naar huis. De rest kwam met Jeroen weer bij de club en toen kregen we een beetje haast, want het was intussen al over drieën. Misschien dat Jeroen om die reden een stukje snelweg heeft ingelast, misschien kon dat ook niet anders, maar ineens herkende ik



de weg naar Maartensdijk en wist ik dat we er bijna waren. Bij het stoplicht linksaf en dan rustig doorrijden tot de vlaggen van de RoadRats aangaven dat we de bestemming hadden bereikt. Alle motoren kregen een plekje op het terrein en we werden welkom geheten door Marja en hulptroepen die allerlei lekkers hadden klaarstaan. Toch nog 4 uur geworden, maar daarover waren geen klachten. Er werd gedronken, geknabbeld en gebabbeld en de tijd vloog voorbij. Om vijf uur, en dat was het ineens, vroegen Nuno en Wendy of ik ook richting Brabant zou gaan, dan konden we met z'n drieën oprijden. OK, goed plan, maar dus moest ik gauw afscheid nemen van de groep die waarschijnlijk nog wel even door zou gaan, om de motor te starten.

Zwaaiend reden we het hobbelige pad naar de dijk af en daar gingen we. Ik wist dat ik het hele stuk niet op dat tankje zou kunnen halen, dus weer bij Noordeloos gaf ik aan dat ik ging tanken. Ik dacht dat zij dan zouden doorrijden, maar ze gingen netjes mee de weg af. Na het tanken zag ik dat er nog genoeg in de tank gezeten zou hebben om de laatste 30 km net te halen, maar ja, beter mee verlegen dan om verlegen. Dat motortje is best zuinig, rekende ik globaal uit. Deze dag haalde ik makkelijk de 1 op 22!

Dan het laatste stukje. Bij de afslag Oosterhout/Dongen moest ik eraf en dat wisten ze. Zwaai zwaai over en weer en ik was weer bijna thuis. Om zes uur (ongeveer) stond de motor weer netjes in de garage. Maaltje warm gemaakt en een glaasje wijn erbij. Het idee om er meteen een stukje over te schrijven zakte al snel weg. Ik was moe. Ja hoor, pas 75 en



dan al moe na een halve dag motorrijden. 10 Jaar geleden reed ik nog in een ruk naar Zuid-Frankrijk. Meer trainen geloof ik. Ik wijt het aan de wind. Dat was een beul. Ik had nog wel puf genoeg om op mijn gemak dat gedoe met die oortjes op te lossen. Welaan. In de Tomtom stonden 2 bluetooth adressen. Een van de telefoon, die heb ik gewist, en een van een "koptelefoon" maar niet degene die ik gebruikte, dus ook gewist. Daarna verbinding gemaakt tussen Tomtom en de huidige oordoppenset en dat werkte. Ook weer opgelost. Voortaan even ruim voor de vertrektijd testen of het nog werkt, want vertrouwen moet verdiend worden.

Morgen de foto's van de telefoon halen, stukje schrijven en opsturen naar Han voor de volgende nieuwsbrief. Misschien kunnen er dit seizoen nog meer ritjes? We wachten het af. Deze was in ieder geval goed bevallen. Dank aan de van Dammetjes, weer prima geregeld!

Auteur: Ton Trommelen

EPISCHE MOTORREIS VAN NEDERLAND NAAR MONGOLIË

Deze trip was anders dan anders. De route stond al vast en de visa waren geregeld. Omdat naar Mongolië rijden vanuit Nederland op nummer 1 van de bucketlist stond hadden Pieter en Mandy wat voorbereidingen kunnen treffen en op dit punt had Mandy nog maar net haar motorrijbewijs. Laat je betoveren door het verhaal van Mandy over Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Turkije, Armenië, Azerbeidzjan, Turkmenistan, Oezbekistan, Tadzjikistan, Kirgizië, Kazachstan, Siberië en uiteindelijk Mongolië.

VAN NEDERLAND NAAR MONGOLIË

Het idee ontstond tijdens onze eerste motorvakantie samen. We waren op een kampeer tripje door Duitsland. Ik had net mijn motorrijbewijs gehaald en ineens kwam het idee. Laten we naar Mongolië rijden. Het idee werd steeds serieuzer en een paar maanden later hadden we al onze spullen verkocht, baan was opgezegd en het enige wat we nog in bezit hadden waren twee motoren en wat uitrusting. Echt voorbereid hadden we ons niet. We hadden geen idee waar we aan begonnen, maar dat maakte het avontuur zo mooi.

De route lag wel min of meer vast, mede door de vele visa die we van te voren moesten vastleggen. In Turkmenistan moesten we onze overnachtingen vastleggen, maar verder hadden we niks vastgelegd.



Pieter reed op de Honda Afrika Twin en ik reed op een BMW GS 650. Pieter had al een motorreis door Nepal en Tibet gemaakt, maar ik had misschien een paar duizend kilometer op de teller. We vertrokken uit Utrecht en reden via Duitsland, Oostenrijk, Hongarije en Roemenië naar Bulgarije. Bij elke grens overgang veranderde het landschap en de cultuur en met elk nieuw land werd het avontuurlijker. Turkije was het eerste land waar we een visum nodig hadden en één van de laatste landen waar we echt lekker eten hadden.

Turkije was prachtig! Echt een aanrader als je verder wilt dan Europa, maar niet meteen naar de andere kant van de wereld wilt. Pas wel op dat je niet gestopt wordt door de politie. Zo werden we staande gehouden en terwijl ik al een beetje begon te zweten werd ons verzocht te gaan zitten en vooral een kopje thee te nemen met de lokale honing! De mensen zijn vriendelijk, het landschap is super divers. De bergen zijn er prachtig en richting de Kaukasus kom je langs besneeuwde toppen. Het nog maar maart toen we daar waren en we raakten dan ook in Armenië ingesneeuwd.



persvrijheid.

Onze grootste tip is dan ook, zorg voor goede kleding. En bezuinig niet op je regenkleding. Onze handen raakten regelmatig bevroren en zodra er iets nat wordt trekt de kou in je lichaam. Gelukkig werd het in Azerbeidzjan weer warmer en konden we ons klaar maken voor de boottocht richting Turkmenistan. Dat boottochtje had nog wel wat voeten in de aarde. Er gaan namelijk geen passagiersschepen over de Kaspische zee richting Turkmenistan. Er gaan überhaupt weinig mensen richting Turkmenistan. Het behoort namelijk tot een van de meest afgesloten landen ter wereld. Het behoort samen met Noord-Korea tot een van de landen met de minste



We moesten onszelf dus in een vrachtschip zien te krijgen. Dat bleek dagen te duren, maar uiteindelijk ging er een schip die kant op en we parkeerden onze motoren naast een gigantische goederentrein. Met de bemanning zaten we op het schip en een dag later konden we het bijzondere land gaan ontdekken. Veel vrijheid krijg je overigens niet. Een 'gids' volgt je overal waar je met de motor naar toe gaat en wil je zelf de stad verkennen moet je je paspoort inleveren bij het hotel. Internet werkte amper en de hoofdstad bestaat uit gigantische marmeren gebouwen in de meest bijzondere vormen, terwijl er groepjes mannen in legeruniformen rond marcheren.

In Oezbekistan werden we losgelaten en werden we veelal bijna van de weg gereden door de enthousiaste bevolking. Ze waren zo enthousiast aan het zwaaien en foto's maken dat ze soms vergaten dat we ook nog aan het rijden waren. De steden in Oezbekistan lijken op de filmset van Aladin en zijn prachtig. Benzine is er overigens moeilijk te krijgen. Kan iets te maken hebben met de slechte relatie met buurland Turkmenistan waar olie volop aanwezig is. De inwoners van Turkmenistan betalen dan ook niks voor benzine. Waar in Oezbekistan de meeste benzinepompen leeg zijn. Onderhandelen met locals die flesjes benzine verkopen vanuit huis is de manier om verder te komen.

Overal waar je komt is de bevolking geïnteresseerd in de motoren. De eerste vraag (we herkennen hem inmiddels in het Russisch) is 'Hoe duur zijn de motoren?'. Gevolgd door 'Is dat je vrouw?' En 'waar is de baby?'. De motoren zijn populair en worden overal bewonderd. Ook wordt er regelmatig gevraagd aan Pieter of ik wel kan rijden. Dat ik daadwerkelijk aan kom rijden op de motor is blijkbaar niet genoeg bewijs. Intussen rijden we op de Pamir Highway in Tadzjikistan. Een van de hoogste 'snelwegen' (denk veelal niet-geasfalteerde berg weggetjes) ter wereld. Het hoogste punt is 4600 meter en ook slapen we op 4000 meter.



Gelukkig hebben we geen hoogteziekte maar het weinige en slechte eten, soep met een aardappel en een stuk bot) en de pittige wegen en lange dagen maken het een intense week.

Het uitzicht is waanzinnig en rijden door de bergen is prachtig. Maar ook de vallei die grenst aan Afghanistan is prachtig en alleen een rivier scheidt de twee landen. Terwijl we aan de andere kant de kamelenkaravanen zien. Tadzjikistan is een erg arm land en dat merk je. De mensen hebben een hard

leven. De winters zijn er streng en koud en in de bergen rijden we in alle lagen kleding die we hebben.

De Chinezen waren er hard bezig om wegen te asfalteren maar grotendeels van de route was offroad. De bergen veranderden constant en uren kom je niemand tegen. We slapen bij mensen thuis, want we hebben geen tent bij ons en we zijn vroeg in het seizoen. De winter is pas net voorbij en de wegen komen weer vrij.

Van Tajikistan komen we in Kirgizië waar wij en de motoren bijkomen van de pittige dagen. We rijden door naar Kazachstan waar we toch besluiten kampeerspullen aan te schaffen. Goedkope spullen en dat is gelijk nog een tip. Investeer in een goede tent en slaapzak. Kazachstan is warm, maar in Siberië, Rusland worden we wakker van de sneeuw op onze tent. Ik slaap inmiddels met thermokleding én de binnenvoering van mijn motorkleding, plus een muts ver over mijn hoofd getrokken. Maar het blijft koud. Douchen is er niet bij en dagenlang dragen we hetzelfde. Maar wat maakt het uit? Ook Siberië is mooi en het landschap is rauw en de mensen zijn vriendelijk.



Richting de grens van Mongolië wordt het landschap rauwer en de kou blijft. We zijn aangekomen in het laatste land, maar we moeten nog zeker dagen rijden voordat we in Ulaanbaatar aankomen. Ook in Mongolië zijn ze druk aan het asfalteren, maar was grotendeels van de route tijdens onze reis offroad. We hadden er in Tadzjikistan al kennis mee gemaakt, maar in Mongolië mochten we er uren achter elkaar van genieten: washboard roads. Langzaam gek wordt je van deze hobbelige weg waarbij heel hard rijden de tactiek blijkt te zijn.

De kou maakte plaats voor warmte en alle binnen en onderkleding ging uit. Ventilatie-ritsen gingen open om daarna snel weer dicht te doen, want we kwamen in een flinke zandstorm terecht. Alles werd gezandstraald en wat waren we blij met onze dichte helmen. De wegen werden steeds



zanderiger en het was moeilijk om te zien welk pad we moesten volgen. Tientallen paden liepen er door het zand, maar een zeldzame voorbijganger wist ons te vertellen dat elk pad naar het zelfde dorp liep.

De tent bleek hard nodig want soms was er zo weinig bewoning dat je wel moet kamperen. Maar daar is niks mis mee als je ligt onder een prachtige sterrenhemel en daarna als een blok in slaap valt na een pittige dag rijden. Wakker worden met een kopje koffie terwijl de kamelen rondom je tent grazen en het voelt alsof je een heel land voor jezelf hebt. Mongolië voelde als het ultieme avontuur.

Die ruimte maakte plaats voor een file terwijl we Ulaanbaatar inreden en onze eindbestemming bereikt hadden. Al was deze reis maar een begin van vele die volgen met de motor. Deze route blijft een van de meest bijzondere die we gereden hebben. Zoveel landen die elk uniek en anders zijn. Als we het over konden doen zouden we veel meer tijd nemen en nog minder plannen. En een betere tent en echt goede motorkleding meenemen, dat ook. Want die motorkleding, dat is eigenlijk je huis tijdens zo'n reis. Zonder goede kleding kan je het in dit soort landen gevaarlijk koud krijgen en het maakt je reis gewoon een stuk plezieriger én veiliger.

Bron: Team MKC

Auteur: Davey de Lange

Fotografie: Mandy Brander

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

SENA KOMT MET EIGEN BLUETOOTH SYSTEEMHELM: DE OUTRUSH MOTORHELM



Sena was tot nu in de motorbranche vooral bekend als fabrikant van communicatiesystemen voor motorrijders, gemaakt voor montage in een motorhelm. Het Amerikaanse merk kiest er nu echter voor om zelf met een complete systeemhelm op de markt te komen, met daarin al standaard een bluetooth communicatiesysteem ingebouwd. Dit gebeurde al langer met "Smart Helmet" modellen als de Momentum integraalhelm (zelfs leverbaar met ingebouwde actioncamera) en de Savage en Outstar jethelmen, maar daar komt nu voor motorrijders de nieuwe Outrush systeemhelm bij. Een slimme combinatie, omdat motorrijders die gebruik maken van een communicatiesysteem, vaak juist al een systeemhelm dragen.

De nieuwe Outrush weegt 1730 gram en heeft een volledig geïntegreerd Bluetooth 3.0 systeem aan boord, waarmee communicatie naar andere motorrijders mogelijk is, maar wat tevens geschikt is om te bellen, navigeren of muziek af te spelen. Door de verbinding met een app zijn direct alle systemen gebruiksklaar, zonder dat andere hardware nodig is. Na drie uur opladen kan er 15 uur gereden worden. Daarnaast is de Outrush voorzien van een ingebouwd zonnevizier, Pinlock, een bedienknop op de helm maar ook spraakbesturing, tweeweg intercom, ingebouwde FM radio en Advanced Noise Control, een vorm van active noise cancelling.

Het opvallendste van de [Sean Outrush](#) is misschien wel de prijs; in Amerika is die maar 199 dollar. Enig nadeel voor motorrijders in Europa: er is nog geen Europese [ECE 22-05 \(of voor later: 22-06\) helmenkeuring](#). Er zijn al wel gebruikershandleidingen in het Duits en Italiaans, wat er op duidt dat de noodzakelijke Europese homologatie er op korte termijn wel zal komen.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WATERVREESWEGNMEMERS: DUNLOP MERIDIAN EN DUNLOP MUTANT



Allroad draait in 99,9 procent van de gevallen toch altijd weer uit op alleen road. Dunlop introduceert met de Meridian en Mutant twee banden die prima op dat weggebruik aansluiten.

Stronger for longer

De bandenmarkt voor allroads groeit, want de hoogpoters zijn letterlijk niet aan te slepen. In de top-tien van Europese motorverkoop (de 125'jes uitgesloten) staan vijf allroads, variërend van een dikke BMW GS tot een bescheiden V-Strom 650. De Meridian is geschikt voor beide motoren en alles wat er tussenin zit. Dat geldt ook voor de laatste generatie allroads, die over het waanzinnige

vermogen beschikken dat voorheen exclusief was gereserveerd voor superbikes.



De band is de opvolger van de TrailSmart Max en in vergelijking met zijn voorganger gaat de voorband flink langer (32 procent) mee. De levensduur ligt met zo'n 16.000 kilometer nu nagenoeg gelijk aan de achterband (vier procent meer). Dunlop bereikt dat onder meer door het gebruik van meerdere compounds:



een harde voor rechtdoor en een zachtere voor het bochtenwerk. Overigens zit je bij een beetje hellingshoek al op het zachte plakspul. De harde compound loopt over de gehele breedte van de band onder de zachte compound door om de warmte goed door de band te verdelen en die snel op te warmen. Volgens een bevlogen Dunlop-ambassadeur zijn de banden al in de derde bocht op bedrijfstemperatuur. Als dat in de praktijk de tiende bocht is, zit het ook wel snor met de opwarmtijd.

Het is fijn als een band lang meegaat, maar liefst wel gedurende zijn hele leven met goede rijeigenschappen.

Met de "Stronger for Longer"-filosofie probeert Dunlop op dit vlak een punt te maken. Een voor negentig procent versleten band moet qua sturen nog net zo aanvoelen als een nieuwe. Of Dunlop die claim kan waarmaken, gaan we voor je uitzoeken.

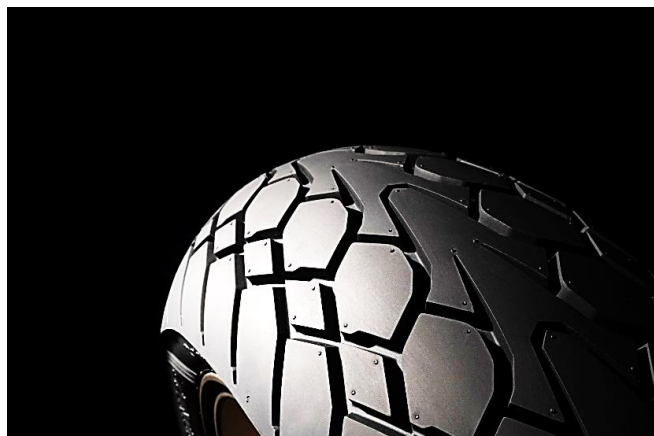


Welkom bij een bandenintroductie-nieuwe stijl. De vliegtickets voor de reguliere introductie van dit duo nieuwkomers konden bij het oud papier toen Covid-19 de hele wereld op zijn kop zette. Het betekent geen testkilometers maken op een zonnig Mallorca, maar via Microsoft Teams luisteren naar een theoretische uiteenzetting.

Geen paniek: er is een set banden naar ons onderweg. Die gaan we duizenden kilometers aan de tand voelen in plaats van een paar honderd, zoals gebruikelijk op een introductie. De bevindingen hoor je later. Zo heeft ieder nadeel toch nog een voordeel.

Vertrouwen in het nat

Dunlop heeft met de Meridian een doelgroep op het oog die altijd gaat voor het beste. Een lage prijs stond niet boven aan de lijst met eisen waaraan de band moest voldoen. Daarop stonden wel levensduur, droge en natte grip, handling en stuurgemak. De band is weliswaar ontwikkeld voor straatgebruik, maar pakt zijn gravelpad ook nog wel mee. Je moet waarschijnlijk alleen geen zompig grasveld of klei opzoeken. Laat dat werk maar over aan de extreem grof genopte TrailMax Mission. De nieuwe variant daarvan ligt waarschijnlijk in juli of augustus op de schappen.



De Mutant is nu al te koop. Dat mag ook wel, want de ontwikkeling van de band startte al in 2016. Wie dol is op generaliseren en in hokjes proppen heeft er een slechte aan. Dunlop ontgint namelijk een compleet nieuw gebied en heeft het zelf over een cross-overband. Het nieuwe rubber combineert volgens de Britse bandenfabrikant het beste van verschillende bandentypen en dat maakt hem extreem allround. Pakken we de top-twintig van Europese motorverkopen erbij, dan ziet Dunlop zelfs vijftien potentiële kandidaten. Een Mutant schiet met hagel als je de verschillende typen motoren ziet waarop Dunlop zich richt: adventure, roadsters, sporttoer, supermoto en scramblers.

Een eigenschap van de Mutant moet een grote groep mensen – onder wie ik – specifiek aanspreken. Dunlop claimt met afstand de beste grip, feedback en prestaties in natte omstandigheden in een straatband te leveren. Dunlop heeft zo veel vertrouwen in de natte grip dat de bandenfabrikant zelfs claimt dat een hobbyrijder er tijdens circuitdagen een verdraaid aardige regenband aan heeft.



Disciplines proppen

Dunlop claimt dat de Mutant rijden in de regen door het vertrouwenwekkende gevoel zelfs leuk maakt. Hemeltjelijef, als dat echt zo is, zijn de wonderen de wereld nog niet uit. Gelukkig voelt de band zich senang onder alle Nederlandse omstandigheden en seizoenen. Van een zonnige dertig graden tot een paar graden onder nul.

Dunlop is trots op de natte kwaliteiten en stelt dat het met de droge grip eigenlijk al tijden snor zit. Ook 25 jaar geleden drukte je inderdaad in een bocht de knie al probleemloos tegen de grond. Een nieuwe band als de Mutant is wel stabiel dan het rubber van een kwart eeuw geleden. Geen overbodige luxe met de huidige generatie allroads, die door hun lange

veerwegen een hoog zwaartepunt hebben. De regelmatig gemonteerde zijkoefers en brede sturen verhogen de noodzaak van een stabiele band alleen maar.

Dunlop Mutant Voor en Achter



Stabiliteit is leuk, maar sturen is nog leuker. Stelt het gerust dat de voorband dezelfde opbouw heeft als een hypersportband?

Het garandeert het lichte insturen dat motor rijden zo leuk maakt. Jammer dat dit noodgedwongen een bandenintroductie-nieuwe stijl is.

Graag hadden we persoonlijk ondervonden hoe deze band zich gedraagt, want Dunlop propt flink wat verschillende disciplines in een product.

Het claimt het sportieve van een sportband, offroad kwaliteiten door de vorm van het profiel, onovertroffen natte grip, het coole uiterlijk van een super motoband, stabiliteit en ook nog levensduur.

Auteur: Bart Verhoeven

Fotografie: Dunlop

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

IDEALE TRUC OM NOOIT MEER EEN SNELHEIDSBEKEURING TE KRIJGEN!

Snelheidsbekeuringen zijn echt zwaar irritant. Kosten idioot geld, zijn gedoe, zorgen voor frustratie en ellende. Oliepeil.nl komt nu met de ideale oplossing om dit tegen te gaan! Let op de volgende **DRIE** trucs & tips uit ons briljante anti-boete systeem en onthoud die goed, zodat je nooit meer een bekeuring krijgt!



1: Probeer tijdens het rijden te letten op borden aan de zijkant van de weg waarop je rijdt. Er zijn er heel veel, dus probeer je vooral te focussen op ronde borden met een witte achtergrond en rode rand met een getal erop. Belangrijk: onthoud het getal in het midden van het bord.

2: Ga op je motorfiets op zoek naar de kilometerteller. De naam is wat verwarrend, vandaar dat hij ook wel snelheidsmeter wordt genoemd, maar meestal is het een soort klok met een wijzer, maar soms ook een veranderend cijfer. Als je er niet uitkomt kan het instructieboekje van je motorfiets vaak helpen, of vraag anders hulp bij je vriendelijke motordealer.

3: Deze is lastig: probeer nu het cijfer op het kilometerteller gelijk of lager te laten zijn dan

het cijfer wat je onthouden hebt bij Tip 1.

Als dit lukt heb je de politie keihard te pakken, want nu kunnen ze je geeneens een bekeuring geven! Haha, dat zal ze leren!

Auteur: HighSider

Bron: Oliepeil.nl

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

REGISTRATIE KILOMETERTELLERS MOTORFIETSEN VANAF 1 JANUARI 2021



Einde maart besteedde Tros Opgelicht op uiterst negatieve wijze aandacht aan misstanden rond de verkoop van gebruikte motoren. Positief geluid in het geheel was dat tellerregistratie per volgend jaar ook voor motoren verplicht is. Hoe ziet dat eruit?

Dat we met de uitzending niet blij waren, spreekt voor zich. Presentator Jaap Jongbloed had het over “het moeras der wetteloosheid waar je in terecht komt als je een gebruikte motorfiets koopt”, en samen met de verborgen-camerabeelden op de MOTORBEURS kwam de complete motorbranche in een uiterst verdacht daglicht te staan. Een gewaarschuwd mens telt voor twee, maar dit soort journalistiek laat vooral een heel vieze smaak achter.

Fris

Natuurlijk: er wordt gerommeld met gebruikte motoren. Dat varieert van het halfbakken opknappen van schade-motoren tot het terugdraaien van tellerstand, of het simpelweg vervangen van de tellerset voor eentje die (veel) minder kilometers aangeeft. Zit je in het vak, dan verraden zaken als slijtage aan bijvoorbeeld handvatten, stuurgewichten en steppies dat een motor meer gereden heeft dan een maagdelijke tellerstand doet vermoeden – maar ook dat soort onderdelen zijn natuurlijk eenvoudig door frissere exemplaren te vervangen.



1500 euro

Op de automarkt lijden consumenten jaarlijks 42 miljoen euro schade door gerommel met tellerstand, weet de Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT). Omgerekend is dat 1.500 euro per teruggedraaide auto. “En dan zitten we nog aan de voorzichtige kant,” zei VAT-voorzitter Martin Huisman vorig jaar tegen het AD. Cijfers over de motormarkt zijn onbekend.

Paniek

Vanaf 2014 zijn autogarages verplicht om tellerstand bij onderhoud en reparaties door te geven aan de RDW. Dat voorkomt gesjoemel niet 100%, maar het maakt het wel een heel stuk lastiger. Voor motoren komt deze verplichting er nu ook aan, meldde Huisman in de genoemde Tros-

uitzending. Wij lieten op facebook weten daar blij mee te zijn. Dat zorgde bij een enkeling voor paniek. Tellerregistratie zou direct tot een apk voor motoren leiden. Reden genoeg om zelf met Martin Huisman te bellen.

Vergeten

“Bij de invoering van de tellerregistratie voor auto's zijn ze motoren gewoon vergeten,” vertelt Huisman. “Wij hebben er steeds voor gepleit om dat alsnog in te voeren. Dat gaat nu dus eindelijk gebeuren, in principe per 1 januari.” Om dat te realiseren zijn al de nodige stappen gezet.

De tellerstand die werkplaatsen altijd al in hun softwaresystemen noteren, worden straks automatisch doorgegeven aan de RDW, en het RDW-systeem wordt aangepast om deze standen net als bij auto's te kunnen verwerken.

Vrijwillig

De verwachting is dat BOVAG-dealers vanaf het derde kwartaal van dit jaar vrijwillig tellerstand van motoren kunnen doorgeven. Daarmee wordt dus vooruitgelopen op de wetgeving. Op het moment dat de wet van kracht wordt, is er van vrijwilligheid geen sprake meer. Dat betekent dat je ook als eigenaar geen keuze hebt: als je je motorfiets voor reparatie of onderhoud langsbrengt bij een bedrijf met een RDW-erkenning, is dat bedrijf verplicht om je tellerstand aan de RDW door te geven. “Niet als je een liter olie komt kopen, maar wel bij elke handeling waar een factuur voor geschreven wordt of zou kunnen worden,” licht Huisman toe.

Erkenning

Vrijwel elk bedrijf dat officieel iets met motoren doet, heeft zo'n RDW-erkenning. Werkt een bedrijf nog zonder de hierboven aangehaalde software, dan moet het de tellerstand zelf aan de RDW doorgeven, met een inlogcode. Klopt een handmatig of automatisch doorgegeven tellerstand niet met eerdere opgegeven standen, dan wordt dat natuurlijk geregistreerd.



Met of zonder

Maar wat gebeurt er dan met de tellerstand van al die motoren die door de eigenaar zelf, een bevriende sleutelaar of een niet-erkende bedrijf onderhouden worden? Het antwoord is heel simpel, aldus Huisman: “Van die motoren worden de tellerstand gewoon niet vastgelegd. Dat betekent dat je straks de keuze hebt, als je een gebruikte motor gaat kopen: dan kies je er voor eentje met of zonder teller historie en de bijbehorende zekerheid.”

Apk

Dus de angst voor een apk als gevolg van de tellerregistratie is ongegrond? “Dat klopt,” stelt Huisman. “Vanuit mijn functie als voorzitter van de VAT ben ik natuurlijk een voorvechter van de motor-apk: hoe meer tellerstanden er bekend zijn, hoe liever het mij is, en hoe kleiner de kans op tellerfraude wordt. Maar vanuit de RDW kan ik je bevestigen dat die apk er niet gaat komen, zeker niet in samenhang met de tellerregistratie.”

Fraude lastiger

Dat er van tellerstandfraude bij motorfietsen straks geen sprake meer is, is natuurlijk een illusie. Om te beginnen wordt dus lang niet van elke motor de tellerstand genoteerd, en van motoren waarvan de teller al eerder teruggedraaid of vervangen werd zal nooit iemand weten hoeveel ze werkelijk gelopen hebben. Dat geldt ook voor alle oudere motoren met vijfcijferige tellers: zijn die het klokje al eens rond geweest of hebben ze echt maar een paar duizend kilometer gelopen? De registratie is wel het begin van een tijdperk waarin die fraude steeds lastiger zal worden.



Datafabriek

De techniek helpt daar ook een handje in mee: nieuwe motoren zijn rijdende datafabrieken, en bij het monteren van een andere teller zal automatisch het werkelijk gelopen aantal kilometers getoond worden. Is daar niet mee te rommelen? Natuurlijk wel: als je het Pentagon kunt hacken, zal dat met een motorfiets ook lukken – maar alle beetjes helpen.

Niet aankomen

Een heel ander punt: wat doe je met de kilometerteller van een motor waar een veel jonger blok onder gehangen is, omdat het oude het begaf? Huisman: “Daar blijf je vanaf.

Wordt een blok vervangen, dan zorg je ervoor dat je daar een factuur van hebt, liefst met een kilometerstand van dat nieuwe blok. Een eventuele koper moet daar dan genoeg mee nemen. Een teller terugdraaien doe je nooit. Het is niet voor niets strafbaar. Daar kun je van alles van vinden, maar dat is de enige manier om het helder te houden.”

We vroegen Simon de Vries, eigenaar van MotoPort Wormerveer, om een reactie op de komende tellerregistratie. Met dat registreren is hij al jaren vertrouwd. “Net als veel andere dealers en werkplaatsen noteren wij bij onderhoud en reparaties altijd de tellerstanden. Zo kun je als eigenaar én als bedrijf zien wanneer bepaalde onderdelen zijn vervangen. En als een klant van mening is dat een onderdeel wel heel snel versleten is, is dat eenvoudig te controleren.” De informatie die zo wordt opgeslagen komt ook goed van pas bij de verkoop van gebruikte motoren. “Van een motor die hier in onderhoud is geweest, kunnen we een potentiële koper de complete onderhoudshistorie laten zien.”

Goede zaak

Ook bij inkoop en inruil van motoren worden de tellerstanden natuurlijk genoteerd. “Wij zorgen hier zelf voor de vrijwaringsbewijzen, en daar vullen we de kilometerstand ook op in.” Maar al die gegevens worden niet centraal vastgelegd. Goede zaak dat dat nu wel gaat gebeuren? “Zeker. Er zijn motoren die er ook na 75.000 kilometer nog als nieuw uitzien. Is de teller teruggedraaid naar 35.000, dan kunnen wij dat nergens checken. Ja, als we elke motor met een diagnosestekker aan de computer hangen, of als je het blok demonteert – maar dat is natuurlijk geen haalbare kaart.”

Zekerheid

Hoe werkt dat als klanten zekerheid willen? “Soms vragen mensen die hier voor een occasion komen expliciet of de tellerstand klopt. Dan zeggen wij dat die stand ons gezien de conditie van de motor aannemelijk lijkt, en dat we een motor die we niet vertrouwen natuurlijk ook niet inkopen. Mocht iemand ooit ontdekken dat er iets helemaal mis is, dan nemen we zo’n motor natuurlijk terug. Nee, dat is nog nooit gebeurd.”

Onmogelijk

In de genoemde uitzending meldde Peter van Lent, die veel motorkeuringen uitvoert, dat er bij zeker 60 tot 70% van de motoren met de teller gerommeld is. “Die ervaring heb ik niet, gelukkig. Bij grotere zaken is dat ook vrijwel onmogelijk. Als je bij een dealer van enige omvang met tellers gaat sjoemelen, weet natuurlijk de hele werkplaats dat. Zie je het voor je?”

Prijsniveau

Waar komt dat hoge percentage dan vandaan? “Ik kan me voorstellen dat Van Lent vooral motoren onder ogen krijgt waar inderdaad mee gerommeld is. Hij komt hier ook wel om motoren te keuren, hoor, maar niet vaker dan eens in de paar jaar. Mensen die hier kopen voelen zich blijkbaar niet geroepen om er een keuring op los te laten. Dat heeft natuurlijk ook met het prijsniveau te maken: we verkopen eigenlijk alleen gebruikte motoren met BOVAG-garantie.”

Auteur: Hugo Pinksterboer

Bron: MAG

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DIEFSTAL MOTORFIETSEN EERSTE HELFT 2020 GESTEGEN



Het afgelopen halve jaar zijn er in totaal 774 motorfietsen gestolen. Dit is een stijging van bijna 6%. In juni werd al bekend dat de **diefstal van motorfietsen**, ondanks Corona, een stijgende lijn laat zien dit jaar. Het terugvind percentage ligt op 19,6%, waardoor ongeveer één op de vijf motorfietsen teruggebracht kan worden naar de rechtmatige eigenaar. De diefstallen vonden vooral plaats in de eenheid Amsterdam (205), Rotterdam (152) en Den Haag (92). 58% van de gestolen motorrijwielen zijn door deze politie eenheden aangemeld..

Yamaha motorfietsen lopen het grootste risico om gestolen te worden. Afgelopen half jaar zijn 147 motorfietsen van het Japanse merk ontvreemd. Wat een stijging is van 4% ten opzichte van het eerste halve jaar van 2019. Wel wordt ruim 21% van de gestolen Yamaha's teruggevonden. In tegenstelling tot KTM, waar het terugvind percentage maar op 7,5% ligt. Waarbij dus maar één op de dertien motoren terug gevonden kan worden. Tevens is het aantal gestolen KTM's het afgelopen half jaar gestegen met 45%, wat neer komt op 67 diefstallen. Met een Piaggio loop je echter het grootste risico om bestolen te worden. Het risico is namelijk 1 op 89. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Yamaha, waar het risico 'maar' 1 op de 823 is. Ongeveer één op de vijf Piaggio's wordt teruggevonden.

Ook bromfietsen worden meer gestolen dan het eerste halve jaar van 2019, deze laten een stijging zien van ruim 6%. Totaal zijn er het afgelopen halve jaar 6.072 bromfietsen gestolen. Wel ligt het terugvind percentage een stuk hoger dan bij motorfietsen. Ongeveer één op drie bromfietsen wordt teruggevonden.



Diefstalrisico gestolen motorrijwielen naar merk 2020						
Merk	Gestolen		Terug	Perc. terug	Park	Diefstalrisico 1 op
	2019	2020				
PIAGGIO	113	114	23	20,2%	10.135	89
KYMCO	15	13	6	46,2%	1.481	114
GILERA	12	14	4	28,6%	1.661	119
HUSQVARNA	5	10	1	10,0%	2.643	264
KTM	46	67	5	7,5%	19.305	288
YAMAHA	141	147	31	21,1%	120.981	823
BMW	82	109	19	17,4%	90.813	833
DUCATI	28	29	5	17,2%	24.404	842
APRILIA	12	11	1	9,1%	9.717	883
KAWASAKI	59	58	9	15,5%	70.107	1.209
SUZUKI	93	71	18	25,4%	96.407	1.358
HONDA	69	74	22	29,7%	169.808	2.295
HARLEY DAVIDSON	19	20	3	15,0%	56.284	2.814
Overige (minder dan 5 gestolen)	29	37	5	13,5%	84.470	2.283
Totaal	731	774	152	19,6%	758.216	980

Bron: Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV)

LEDEN AAN HET WOORD

Wil je ook iets delen met je clubgenoten?

Aarzel dan niet, start direct je tekstverwerkingsprogramma en begin met jouw verhaal te schrijven over wat je met ons wilt delen.

Stuur je verhaal (het liefst vergezeld van jouw mooiste op het verhaal betrekking hebbende foto's) naar: yccnl.secretaris@gmail.com. Die zorgt er dan voor dat jouw verhaal opgenomen wordt in de volgende nieuwsbrief/magazine.

YCCNL RATTENRIT 26-07-2020



De weersvoorspellingen gaven in de loop van de week hieraan voorafgaand geen gunstig beeld. Maar op zaterdag bleek het te veranderen. Niets zo veranderlijk als het weer zeggen ze toch? De voorspelde regen was, gedreven door een stevige wind, 's nachts het land al overgewaaid en we konden op ons gemak een droge dag tegemoet zien.

Vreemd genoeg kreeg ik van mijn dochter die avond een foto geappt van de stortbui die zij die middag over zich heen hadden gekregen, maar dat klopt dan weer: hier en daar een buitje. En vandaag was het gelukkig daar en niet hier.

Ik zat al helemaal in de startblokken toen Nuno via

WhatsApp informeerde of we samen op konden rijden. Dat kon. Verzamelen bij het tankstation aan de A58. Daar hebben we elkaar getroffen en een klein uurtje later reden we de parkeerplaats bij van der Valk in Vianen op. Een paar motoren stonden er al. Met daarbij nieuwe gezichten. Ronald Bode met Marjan uit Loosdrecht, Michel Gertzen met echtgenote en zoon (als ik het goed heb) uit Heiloo en Monique Kruijswijk uit Hillegom. Tot 13.00 uur bleef het doordruppelen.

Ab kwam op zijn oude BSA binnen tuffen. Ik heb op de plaats waar hij parkeerde geen druppel olie zien vallen. Mooi hoor, voor zo'n oudje. Ik bedoel de motor natuurlijk.

Daan kwam ook, nieuwe helm op en hij parkeerde voor een bordje met een paal om zijn accu op te laden, alleen de stekker paste niet. (zie foto).



Alles bij elkaar werden het zo'n 15 motoren (niet echt geteld hoor) en stipt om 13.00 uur gingen we van start. Meteen linksaf en voor we het wisten reden we het Hollands Landschap in. Weggetjes en dijkes, weilanden, bomenrijen, af en toe een stukje bebouwde kom. Iedere keer probeer ik weer wat plaatsnamen te onthouden, maar daar ga ik een keer mee stoppen want dat lukt toch niet. Ik herinner me wel dat we in de buurt van Buuren geweest zijn en ergens langs oude vestingwerken (geen idee waar) en zo reden we verder. Af en toe een wolkje, meestal een zonnetje. We hebben korte tussenstopjes gehad, we hebben een pontje genomen, we hebben een schaap zien spelen met een grote blauwe bal en een dame (echt waar), er waren meer ooevaars dan in vroegere jaren. Kortom het gaat goed met het milieu.

Wat later in de rit zat er af en toe een stukje breder asfalt tussen (er wonen nu eenmaal veel mensen in dit land) maar dan moet je alleen wat beter opletten of de hele groep wel door een stoplicht kan, hetgeen prima gelukt is. Aan het

eind van de rit draaiden we een parkeerplaats op waar een Macdonald was gevestigd. Even wat eten of drinken. Handjes wassen aan de deur, bestelling doorgeven en dan even wachten en met de versnapering naar het terras. Eigenlijk heeft zo'n rit twee gezichten. Het eerste is dan dat lekker motorrijden in het gezelschap van gelijk gezindten en het tweede het onderlinge contact, wat zich afspeelt op de verzamelplaats, op een pontje, bij een tussenstop en de afsluiting. En dat is net zo belangrijk, zo niet belangrijker dan het rijden. Lekker bijpraten, technische knowhow uitwisselen, sterke verhalen en het laatste nieuws, ook dat schept de band die motorrijders hebben. Ook dit keer hebben we zo veel beleefd en weer met dank aan Jeroen voor het organiseren en voorrijden. Op naar de volgende keer op 23 augustus!

Auteur: Ton Trommelen



YCCNL ROAD FALCONS: GEZELLIGE TREFFENS IN EIGEN CLUBHUIS



EERSTE HULP BIJ PECH ONDERWEG



Je routes staan in je gps, de hotelletjes zijn gereserveerd en je hebt voldoende mondkapjes in de zijkoffer. Na een paar dagen zonder zorgen tuffen, flikkert je kentekenplaat op straat, hangt de richtaanwijzer op een oor na een valpartij of knapt de gaskabel. Nu was MacGyver ooit je held. Dus heb je van alles meegenomen, want motorrijders roemen zelfredzaamheid. Met deze spullen red je jezelf uit de brand.



Rolletjes tape

Isolatie tape gebruik je voor de bekabeling.

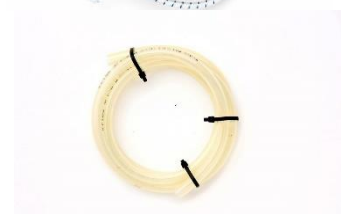
Duct-tape werkt fantastisch als je plastic onderdelen aan je motor provisorisch wilt repareren.



Koord

Snelbinder geknapt?

Geen paniek: met een koord fiks je de boel weer. Ook ideaal als waslijntje in hotelkamer of tent.



Benzineslang

Te gebruiken als hevelsling als je maait zonder benzine staat. Voorkomt heen en weer rijden met een jerrycan. Kan in nood natuurlijk ook ter vervanging van een gescheurde slang dienen.



Schuurlinnen

Een slecht massapunt opschuren met behulp van een stukje schuurlijnen. Erg simpel en altijd goed.



Steekzekeringen (groot en klein)

Een assortiment veel voorkomende zekeringen die in motoren worden gebruikt. De grote zekeringen gebruik je voor de extra aanwezige losse zekeringhouder.



Breekmesjes in houder

Je kunt niet zonder. Om tape te snijden, om de isolatie van een draad te strippen of om een appeltje te schillen.



Kabeloogjes

Hoe leg je uit dat je kabeloog kapot is in Frankrijk? De ogen aan de accu worden na verloop van tijd bros. Zul je net zien dat-ie breekt in de Gorges du Verdon. Leg dat maar eens uit in je beste Frans. Vergeet niet dat overal in je motor kabeloogjes worden gebruikt.



Kentekenplaatboutjes

Het gebeurt nog wel eens dat je kentekenplaat lostrilt. Neem daarom twee gele kunststoffen bouten (voorkomt scheuren van de plaat) mee, inclusief vulringen.

Ventielsleutel en ventieldoppen

Een handig klein gereedschap voor demontage van binnenventielen zodat je ze kunt schoonmaken. De ventieldoppen gebruik je natuurlijk om zoekgeraakte te vervangen.

SKF-vet

Grote tubes zijn onhandig en je hebt onderweg aan weinig meer dan genoeg. SKF-vet gebruik je om een kabel te smeren of een boutje dat wat zwaar draait.



Draadeinden, sluitringen, moeren en borgmoeren

Zit je altijd om verlegen. Tijdens het sleutelen in de vrije natuur rollen ze alle kanten op als je niet oplet. En je vindt ze nooit meer terug in het gras.



Splitpennen en sleutelring

Splitpennen dien je na demontage te vervangen. Ze zorgen ervoor dat belangrijke moeren geborgd blijven. Een sleutelring is geschikt als sleutelhanger, maar ook te gebruiken als de runner van een rits is afgebroken. Je zult zonder zitten.



Vetopnemende doek

Na het sleutelen wil je ook je handen kunnen afvegen. Daar is de vetopnemende doek voor. Gebruik je ook om alle spullen in te bewaren onder het zadel. En als aflegplek voor losse onderdelen.



EN VERDER.....

- Schroefton. Om gebroken kabels te repareren.
- Draad met schakelaar. Om buitenom de motor een verbinding te leggen.
- Draad-aftakblok en kroonsteen. Als kabelverbinder te gebruiken of bij noodreparaties.
- Kabelbinders. Echt een multi-inzetbare noodoplossing. Je kunt niet zonder.
- Kabelschoenen, schuifjes en vlakstekers. Zekerheid: ze breken ooit. Maar wanneer en waar?
- Metalen kabelverbinder. Handig om kabels (kabel van je koffersluitsysteem, choke) te koppelen.

Zelf maken: startkabelset

Een startkabelset raak je niet kwijt op je motor. Veel te groot. Toch is het handig er een bij je te hebben. Daarom maken we een ministartkabelset, die je overal kwijt kunt, zelfs in je binnenzak. Koop een flexibele zwarte en rode stroomdraad van pakweg een meter en knel op de uiteinden kabelogen vast. Koop vier



krokodillenbekken, vier bouten, ringen en zelfborgende moeren. Zo heb je een unieke startkabelset bij je om motoren aan de praat te krijgen. Niet geschikt voor auto's. De set schroef je onderweg in elkaar met de meegenomen steek- en inbussleutel.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WEET JE DAT

JAWA WELDRA TERUG IN EUROPA



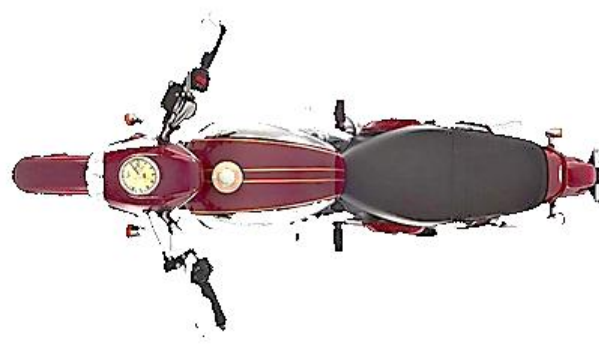
Jawa keert terug in Europa met de 300CL. Daarvan zijn nu ook de laatste specificaties onthuld.

Er is al enige tijd een ‘zullen ze, zullen ze niet’ discussie gaande rond de nieuwe Jawa-modellen en of ze wel of niet naar Europa komen.

Het is geen verrassing dat in Europa motorrijders nieuwsgierig zijn naar deze klassiek gestileerde machines. Jawa liet lang op zich wachten met de officiële bevestiging van een Euro-model.

In welke landen de Jawa op korte termijn verkocht zal worden, is nog niet bekend gemaakt.

Jawa 300CL: kenmerken en specs



De styling en het design van de motorfiets blijft op het eerst gezicht onveranderd. De Jawa 300CL die naar Europa komt ziet er hetzelfde uit als het model dat in Europa verkocht zal worden. Natuurlijk zal wel de kentekenplaathouder op het voorsparbord verdwenen zijn. Alle veranderingen lijken vooral intern te zijn uitgevoerd en vooral om de motor door de Euro-emissievoorschriften heen te helpen (<https://youtu.be/JXbddgz9VDw>).

Intern zal de motorfiets iets anders zijn afgesteld, wat deels te maken heeft met de verschillende klimatologische omstandigheden in Europa. Mar de afstelling heeft natuurlijk ook te maken met het behalen van de uitlaatgasdoelstellingen.

De ‘Europese’ Jawa zal iets minder vermogen hebben dan het Indiase model, zo’n 22 pk in tegenstelling tot de 27 pk van de Indiase modellen. Het koppel zal ook iets dalen, 24,9 Nm in plaats van de 27,1Nm. De capaciteit van de brandstoftank is ook iets afgenomen, 13,2 liter voor de Europese machine en 14 liter voor de Indiase.

De grootste en meest opvallende verandering is dat de Europese machine aanzienlijk meer zal wegen dan het Aziatische model, 182 kilo in plaats van 170 kg. De gewichtstoename zal ongetwijfeld te maken hebben met het meer geavanceerde ABS-systeem.

Er wordt gezegd dat de Europese motor een prijs krijgt van rond de €6.000,-. Daar moeten de Nederlandse belastingen nog bij.

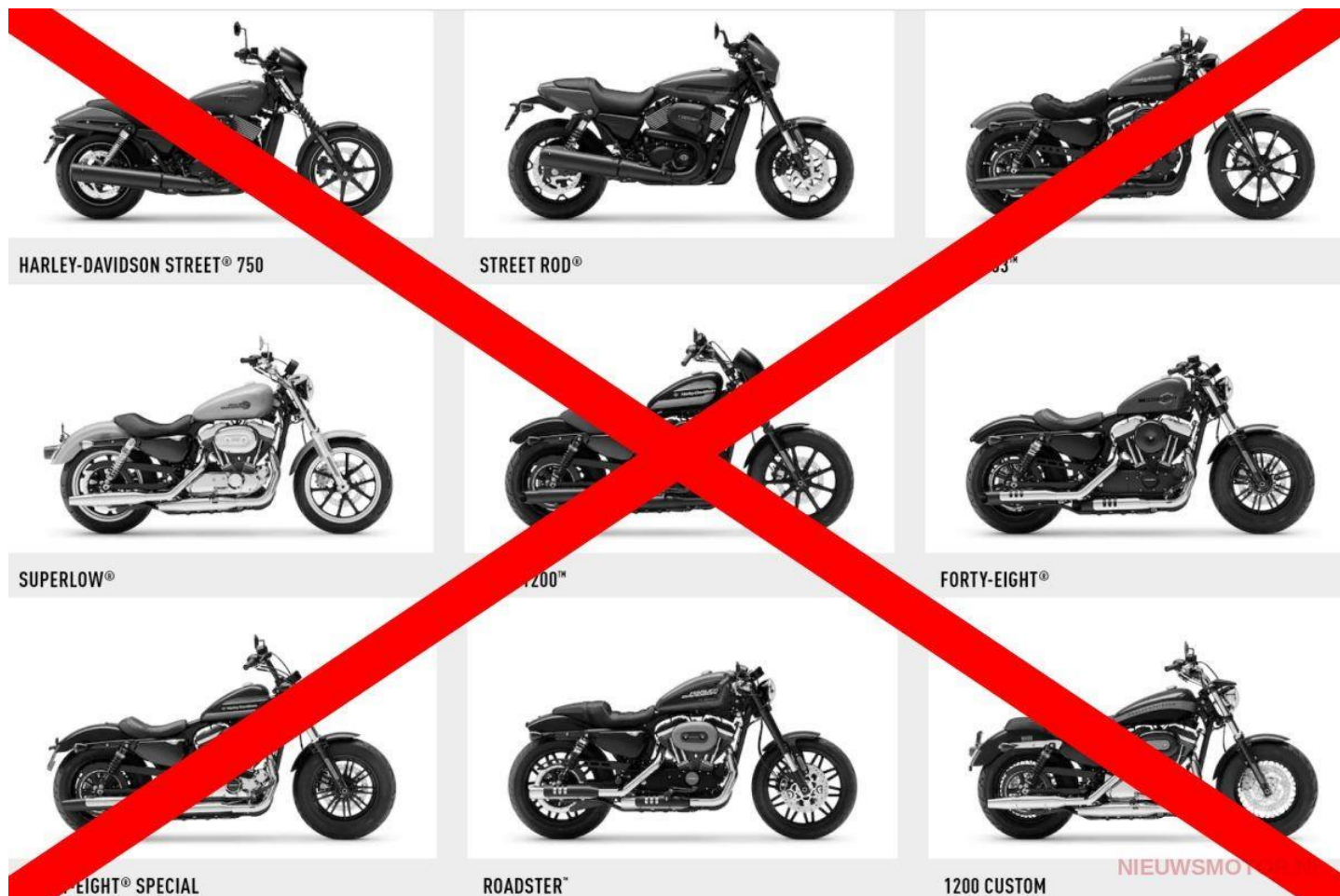
Naast de nieuw geïntroduceerde 300 CL bestaat Jawa’s Europese portefeuille uit de 350 2T en de prachtige, volwaardige café racer, de 350 OHC.

Meer info? Check: <https://www.jawamotorcycles.com/>.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

HARLEY-DAVIDSON STOPT MET EUROPESE VERKOOP SPORTSTER EN STREET MODELLEN



Harley-Davidson zal bij de overgang naar de nieuwe Europese EURO5 typegoedkeuring in 2021 afscheid nemen van alle V-twins met 750 cc, 883 cc en 1202 cc. Daarnaast maakte het merk vandaag bekend haar fabriek in Bawal in de Indiase deelstaat Haryana te sluiten. Dit betekent het einde voor de het hele Street-segment: de Street 750, Street Rod, Iron 883, Super Low, Sportster 1200 Custom, Iron 1200, Forty-Eight, Forty Eight Special, Super Low 1200T en Roadster modellen. Een woordvoerder van Harley-Davidson bevestigt tegenover Nieuwsmotor alleen dat de Sportster-modellen inderdaad vanaf modeljaar 2021 niet meer in Europa verkocht worden, maar dat ze wel op andere markten, met minder strenge milieueisen, leverbaar blijven.

Over de Street 750-modellen wordt officieel geen reactie gegeven, maar vandaag werd gemeld dat de productie van deze goedkope Harleys in India gestaakt wordt. Dit deels wegens tegenvallend succes, maar deels ook door de negatieve publiciteit rondom de productie buiten de USA. Daar komt ook nog bij dat het budgetmodel het imago van Harley niet enorm veel goed doet, een gedachte die het wel nog twijfelachtiger maakt of de aangekondigde "Chinese" Harley-Davidson 338R voor de Aziatische markt er nog wel komt nu de nieuwe CEO Zeitz de bakens aan het verzetten is met de grootscheepse Rewire reorganisatie, die wereldwijd 500 werknemers hun baan bij HD kost en 200 vacatures niet ingevuld laat worden.

Met de komst van de nieuwe EURO5 homologatie komt er bij alle motormerken voor een groot aantal motoren een einde aan wat de "lifecyle" wordt genoemd. Vooral voor minder succesvolle modellen is het niet lonend de kostbare aanpassingen te doen om de motorfiets weer gehomologeerd te krijgen, waarbij door de scherpere emissie-eisen het ook erg lastig is om daarbij geen vermogen in te leveren. In veel gevallen is het dan verstandiger om met een volledig nieuw model te komen, in plaats van geld steken in een model dat eigenlijk ook nog eens mindere prestaties levert, wat veel klanten meestal niet waarderen. De timing van de overgang van EURO4 naar EURO5 valt zeer ongelukkig samen met de corona-pandemie, al zorgen de in heel Europa hard gestegen verkoopcijfers er wel voor dat de voorraden EURO4-motoren zo goed als op zijn.

Bron: nieuwsmotor.nl

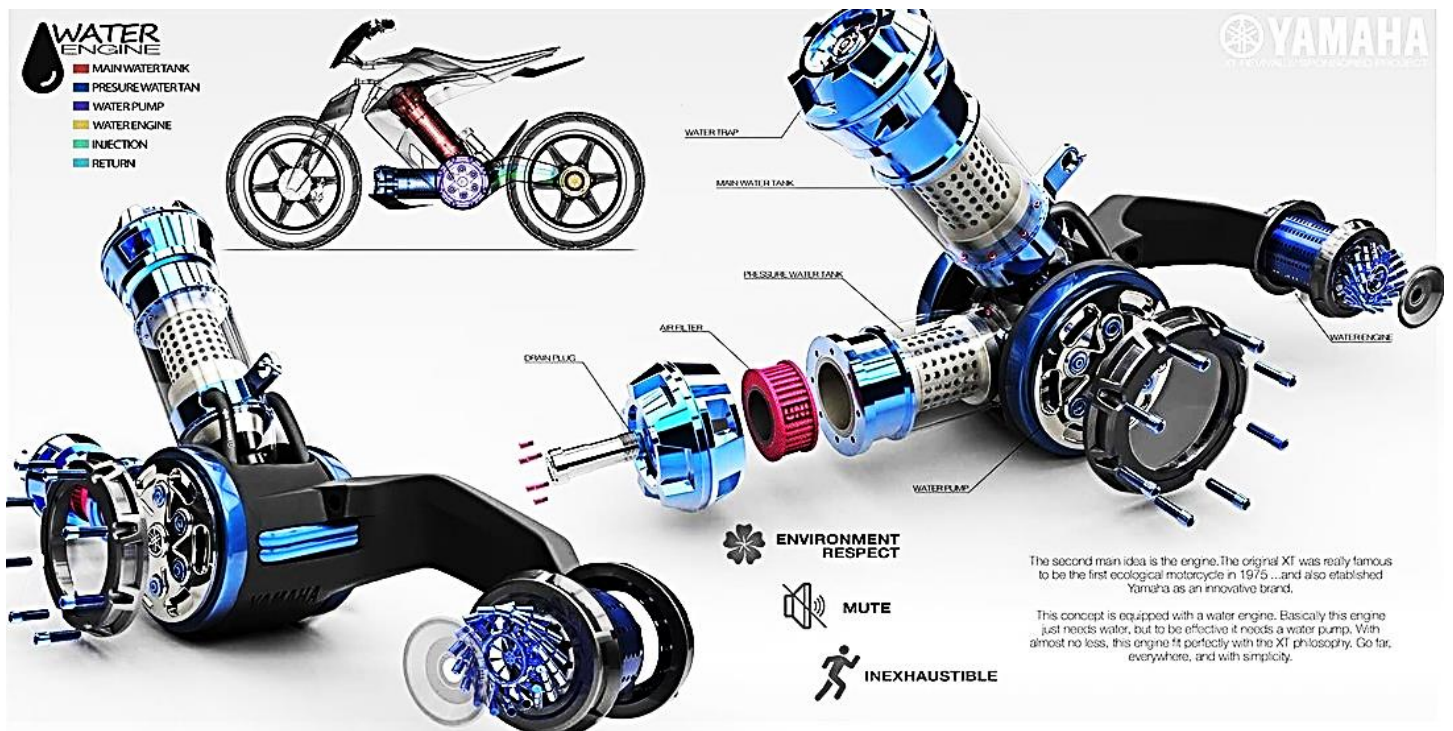
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA XT 500 H2O CONCEPT MET WATERAANDRIJVING!



De Yamaha XT 500 was een geweldige enduro die in principe onverwoestbaar was. Met een minimum aan onderhoud kon je overal overheen. Maar hoe ziet de Yamaha XT 500 van de toekomst eruit. Yamaha gaf motorontwerper Maxime Lefebvre de opdracht er een te bedenken. Na drie pogingen kwam hij met het Yamaha XT 500 H2O Concept op de proppen. Hij loopt op water.

Volgens Autoevolution heeft de motor een innovatieve waterpompmotor die water door een hogedruksysteem stuurt om het achterwiel te laten draaien. Deze vorm van





aandrijving zou onuitputtelijk zijn. Het is niet verwonderlijk dat de details onbekend zijn, wat betekent dat ze waarschijnlijk niet bestaan.

Hoe dan ook, de koele, maar waarschijnlijk onmogelijke wateraangedreven motor is slechts een deel van dit interessante ontwerp. De rest van de motor is super futuristisch. Er zijn scherpe hoeken op de carrosserie, witte band, grote schijfremmen met Yamaha remklauwen, en de voorvork heeft een onconventioneel ontwerp.

Autoevolution speculeert dat er een elektromotor is die

de voorvork en het stuurwiel daadwerkelijk beweegt (stuurbekrachtiging!). Die aandrijving is verborgen onder het frame.

Al met al is dit een echt inventieve kijk op wat een toekomstige enduro zou kunnen zijn.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

2021 HARLEY DAVIDSON SPORTSTER: WATERGEKOELD REVOLUTION MAX MOTORBLOK



Nadat Harley-Davidson recent liet weten dat de huidige Street en Sportster modellen motorisch geen upgrade krijgen voor EURO5 en dus vanaf 2021 niet meer nieuw verkocht gaan worden, blijkt de opvolger voor de iconische Sportster-range al klaar te staan. Harley kondigde eind vorig jaar immers niet alleen een aantal nieuwe modellen aan, maar liet daarvoor ook een nieuw, vloeistofgekoeld motorblok met de naam Revolution Max ontwikkelen. Nadat Harley onder leiding van een nieuwe CEO een andere route in sloeg, werd het stil rondom een aantal van de nieuwe modellen, maar de al gepresenteerde motorblokken (zie foto's) komen alsnog goed van pas.

Volgens Iwan Steiner, Country Manager van Harley-Davidson Motor Zwitserland, zal er met het nieuwe motorblok eerst een naked bike komen, waarmee dan logischerwijs de al aangekondigde Bronx bedoeld wordt. Ook de Pan America "Adventure" is nog onderweg, maar daarna is het, tegen het einde van 2021, tijd voor de nieuwe Sportsters, zo verklaart Steiner tegenover de Zwitserse motorwebsite Moto.ch. Daarmee ontkomt Harley niet langer aan het breed doorvoeren van vloeistofkoeling ("waterkoeling"), iets wat door hardcorefans lange tijd als onwenselijk werd gezien.

Technische gegevens

Eind vorig jaar presenteerde Harley-Davidson al uitgebreid beide motorblokken in een 1250cc en 975cc versie. Daar werd het blok als volgt omschreven: "De 'V'-hoek van 60 graden van de Revolution Max-cilinders biedt de ruimte die nodig is voor dubbele gasklephuizen (...) Vloeistofkoeling van de motor zorgt voor een gecontroleerde motortemperatuur (...) De Revolution Max-motor heeft ook interne balancerings (balansas, Red.) (...) De 975cc-motor produceert meer dan 115 pk en meer dan 94 Nm aan koppel, terwijl de grotere 1250cc-motor meer dan 145 pk en meer dan 122 Nm produceert."

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

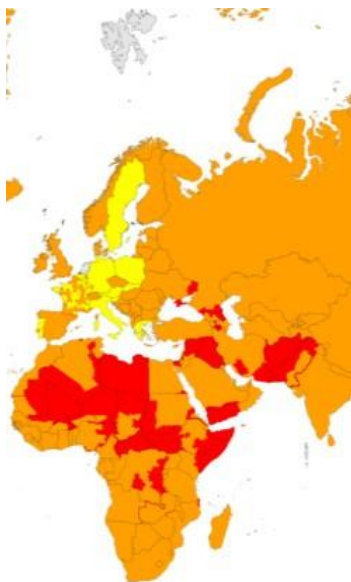
MET DE MOTOR OP REIS



Code Oranje, wat betekent dat voor je motorverzekering?

Premier Rutte kondigde aan dat vanaf 15 juni het reisadvies voor diverse Europese landen van Oranje naar Code Geel gaat. Dit betekent dat in plaats van het advies om alleen noodzakelijke reizen te maken, nu het advies geldt dat u de veiligheidsmaatregelen in Nederland en in het desbetreffende land in acht moet nemen.

Reisadviezen



Vul het land waar je naar toe wilt reizen in op de pagina [Reisadviezen](#) om het reisadvies van dat land te bekijken.

Kijk ook op de pagina ["Wat betekenen de kleurcodes bij reisadviezen?"](#) voor een uitgebreide uitleg over de kleurcodes. Ook vind je daar informatie over of het reisadvies bindend is of niet.

Je kunt nog prima een weekendje naar Duitsland, België of Luxemburg op de motor, daarbij wordt er wel van je verwacht dat je 1,5 meter afstand in acht neemt, drukte vermijdt, je houdt aan de ter plaatse geldende regels voor het tonen van een negatieve COVID-19 test, het dragen van mondkapjes, de eventueel geldende verplichte quarantaine regels voor Nederlanders ter plaatse e.d.

Je motorverzekering kijkt niet naar een reisadvies in een bepaald land, dus je bent gewoon verzekerd als je naar een Code Oranje gebied als Frankrijk of Spanje zou gaan. Het reisadvies kan alleen van invloed zijn op de snelheid van het repatriëren van je motor na een ongeval, uit het buitenland naar Nederland.

Reisverzekering

Je reisverzekering doet dit echter wel. Deze hebben in hun voorwaarden opgenomen dat een negatief reisadvies er voor zorgt dat je niet verzekerd bent in een land. **Houdt hier dus rekening mee!**

Bron: Combimotors Verzekeringen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

POLITIE KAN VANAF 2022 SNELHEID VANUIT RIJDENDE AUTO CONTROLEREN



Vanaf 2022 krijgen vijftig tot honderd onopvallende politieauto's apparatuur waarmee ze al rijdend direct de snelheid van andere voertuigen kunnen controleren. Tot op heden is dat onmogelijk en zijn snelheidscontroles gebaseerd op controles door stilstaande apparatuur in de berm. Vanuit rijdende voertuigen de snelheid vaststellen kan nu alleen als een overtreder in een voertuig eerst gevolgd wordt, om zo een gemiddelde snelheid vast te stellen. De nieuwe techniek moet nu een instantmeting kunnen doen, zowel bij motoren of auto's die gevolgd worden als bij voertuigen die als tegenligger of vanaf de zijkant in de buurt van de politieauto komen. Dat de politie aan deze techniek werkt is al langer bekend, maar volgens Egbert-Jan van Hasselt, scheidend projectleider Infrastructuur van de Nationale Politie, is het systeem vanaf 2020 inzetbaar, zo zegt hij in een afscheidsinterview met De Telegraaf.

Staandehouding zal niet altijd nodig zijn, omdat de technische bewijslast vanuit het systeem en een foto zullen volstaan. Momenteel is een aantal politieauto's al uitgerust met "Automatic Number Plate Recognition" (ANPR) om kentekenplaten te scannen, maar tot op heden is er nog geen algemeen aanvaarde techniek in gebruik die dit combineert met snelheidscontroles vanuit een bewegend voertuig. Dat laatste gebeurt tot nu toe niet in Nederland, maar is bijvoorbeeld in de USA al veel langer mogelijk, zelfs met een handheld radar-, lidar- of lasergun. Van het systeem waarmee de Nederlandse politie nu experimenteert, worden geen technische gegevens vrijgegeven.

Een proef met de radarauto's is succesvol verlopen. "We denken dat het met name op provinciale wegen een goed middel is om de pakkans te vergroten", zegt Van Hasselt tegen De Telegraaf. Bij wegen met een middenberm blijkt het nog lastiger om beide rijrichtingen te meten, maar het zal ook op snelwegen makkelijker worden om hardrijders te bekeuren, omdat die niet meer een minimale afstand gevolgd hoeven te worden.

In het verhaal zijn nog wel een aantal belangrijke vragen onbeantwoord. Zo wordt er niet gemeld of de juridische dekking van het nieuwe systeem al waterdicht is, hoeveel de nieuwe apparatuur gaat kosten en waar de politie de door Van Hasselt genoemde 50 tot 100 nieuwe controlevoertuigen en hun bemanning weg gaat halen.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

LET OP: Bij voortduren van de COVID-19 pandemie is het doorgaan van de onderstaande evenementen geheel afhankelijk van de op dat moment ter plaatse geldende COVID-19 maatregelen.

JANUARI

9 NIEUJAARS RECEPTIE YCCNL

Tijdstip: 11:00 uur (inloop vanaf 10:30)
Locatie: Onder de Linden,
Adres : Haagsteeg 16, 6708PM Wageningen

24 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur
Locatie: Manege Bleijenberg
Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp
Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

FEBRUARI

28 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur
Locatie: Manege Bleijenberg
Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp
Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

MAART

28 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur
Locatie: Manege Bleijenberg
Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp
Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

APRIL

23-25 SOS rally 2020 (Start Of Season)

Locatie: De Strandwal, St. Jacobsgroep Scouting
Adres : Verlengde Roemersdijk 4, 1921CR Akersloot
Inschrijving vooraf is gewenst.
Bij inschrijving vóór 2 april bedraagt de toegangsprijs € 60,00.
Toegangsprijs aan de poort: € 65,00
30 binnen slaappleatsen beschikbaar. Extra kosten: € 5,00 pp
Zelf luchtbed en slaapzak meenemen.

25 Regiocabé Road Rats

In verband met de YCCNL SOS rally vervalt het Regiocabé van de Road Rats.

MEI

7-9 YCC BELGIUM RALLY 2021 (zie poster)

Adres: Ruige Heide, Putsebaan251, 2040 België
Inschrijving vooraf op www.yccb.be is gewenst
"Echte biker sfeer op Vlaamse velden"
Binnen slaappleatsen zijn bij vroegtijdige boeking beschikbaar

21-23 STEAMIN' AHEAD RALLY (VSOC CENTRE 9) zie poster

Locatie: Matlock RFC
Adres : Cromford, Derbyshire DE4 3RQ
Toegangsprijs: £18



23 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

JUNI

6 Duivelsbergrit 2021

Tijdstip: 11:00 uur

Locatie: de Heksendans, Berg en Dal.

Adres : Oude Kleefsebaan 425, 6572AZ Berg en Dal

Verdere mededelingen worden verstrekt via de "YCCNL on the road" app.

11-13 Internationale YCC Europa Rally te Finland 2021 (zie poster)

Gastheer: Yamaha Custom Club Finland

Locatie: Kristalliranta

Adres : Säskyläntie 275, 27800 Säskylä, Finland

Afstand Amsterdam- Säskylä, Finland: ±1800 km

Toegangsprijs: €70,00 voor het gehele weekend

Prijs accommodatie: Tent € 20,00 (2 pers) voor het gehele weekend

Prijslijst overige accommodaties: <http://yccf.fi/2021>

27 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.



JULI

16-18 Centre 6 IN THE LAKES (VSOC Centre 6)

Locatie: Kendal Rugby Club

Adres : Mint Bridge, Shap Road, Kendal LA9 6NZ

Details: Full camping facilities

2Hotels and B&B nearby

Showers, Free Tea and Coffee

Great Food all weekend

Special live band on Friday night, DJ on Saturday night

Toegangsprijs: £20

25 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

AUGUSTUS

22 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

27-30 Scrumpies Rally (VSOC Centre 17)

Locatie: Castle Carey RFC

Adres : Castle Carey, Somerset, BA7 7PF

Details: Food

Disco

Raffle



(vervolg Scrumpies Rally)

2nd Hand Stall -Bring it, Sell it!

Tinny Bar TM

Free Tea & Coffee as usual

Memorial Ride Out

3 day Bank Holiday Rally

Toegangsprijs: £ (nog onbekend)

SEPTEMBER

10-12 YCCNL Nationale 2021

Locatie: Zeelandsche hof (onder voorbehoud)

Adres : Molenstraat 4, 6566JC Millingen aan de Rijn

Toegangsprijs: € 60,00 bij inschrijving vóór 1 april 2020 daarna € 65,00.

Binnenslapen: € 10,00 extra

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

OKTOBER

24 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

NOVEMBER

28 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

DECEMBER

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'Yccnl on the road' en nieuwsbrieven voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

Wil je ook iets in de agenda opgenomen hebben? Laat het je mede-clubleden tijdig weten! Stuur de gegevens en datum van het in de agenda op te nemen evenement naar: yccnl.secretaris@gmail.com. Die zorgt er dan voor dat het evenement opgenomen wordt in de agenda.

Controleer voor de laatste wijzigingen in de agenda altijd even de Agenda op onze website www.yccnl.nl. Kijk ook eens op het forum op onze site of volg ons op facebook.

Wil je opgenomen worden in onze WhatsApp-groep "Yccnl on the road" neem dan contact op met de vicevoorzitter via het email adres: yccnl.vice@gmail.com.



RALLY POSTERS

YCC BELGIUM RALLY 2021
COME AGAIN! FRIENDS WELCOME YOU!
MAY 7-8-9

Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Zandvliet Belgium
TRUE BIKER SPIRIT ON FLANDERS FIELDS

- Sleep on Flanders Fields
- Drink the Best Beer Worldwide
- Live Music on Friday and Saturday
- Ride-out Through The Low Countries
- Have Fun




Pre-registration on website is requested!
 Visit: www.yccb.be

FINLAND
INTERNATIONAL
RALLY 2021

KRISTALLIRANTA, SÄKYLÄ 11.-13.6.2021

yccf.fi/en/2021

Hosted by: 

Steamin' Ahead Rally
Lost riders Center 9
Friday 21st - Sun 23rd May 2021

at
Matlock RFC
Cromford
Derbyshire
DE4 3RQ

Caravans & Camper Vans
- pre-book only



FOOD
BANDS & DISCO
FREE TEA & COFFEE
24 HR SHOWERS
LADIES & GENTS
RAFFLE & BEST BIKE
AUTO JUMBLE

☐ Pre-book - £18 ☐ Associate - £22 - before 30/03/2021
☐ OTG - £23 ☐ Associate - £25

"Sat - Steam Punk Theme" with prizes



YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

ORGANISATIESTRUCTUUR

Bestuur

Functie

Naam

email

Voorzitter	Hans van den Bosch	yccnl.voorzitter@outlook.com (nieuw)
Vicevoorzitter	Willy Sprey	yccnl.vice@gmail.com
Secretaris a.i.	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Penningmeester	Ronny Aafjes	yccnl.penningmeester@gmail.com

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur

Ledenadministrateur, Regiovertegenwoordigers

Commissies

Evenementen (yccnl.evenementen@gmail.com)

Beheer specifieke onderdelen

Onderdeel

Naam beheerder

email

Internationale contacten	Hans van den Bosch	international@yccnl.nl
Ledenadministratie	Ton Trommelen	yccnl leden@gmail.com
Redactie/publicaties	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Lief & leed	Marja van Dam	yccnl.lief&leed@gmail.com
Sitemaster	Jaap Aafjes	yccnl.sitemaster@gmail.com
Facebook	Jaap Aafjes	yccnl.moderator@gmail.com

YCCNL-regio's

Regio

Naam vertegenwoordiger

email

Gebied

Road Falcons (regio 1&2)	Roelf Bos	yccnl.falcons@gmail.com	Gr/Fr/Dr
Road Wolves (regio 3)	Vacant	yccnl.wolves@gmail.com	Ov/Gld/Flevo
Road Rats (regio 4)	Jeroen van Dam	yccnl.rats@gmail.com	NH/Utr
Westcoast Hogs (regio 5)	Vacant	yccnl.hogs@gmail.com	ZH/Zld
Southern Snakes (regio 6)	Vacant	yccnl.snakes@gmail.com	NB/Li

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



JUST WEAR IT!