



NIEUWSBRIEF JUNI 2020

# CORONAVIRUS

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**



*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

*Sorry* EVENT  
**CANCELLED**

## SPELBREKER MOTORSEIZOEN 2020!



## INHOUDSOPGAVE

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| INHOUDSOPGAVE .....                                          | 2  |
| VOORWOORD.....                                               | 3  |
| GESLAAGD!!!.....                                             | 3  |
| NIEUWE LEDEN .....                                           | 4  |
| GA OF DOE JE OOK GEZELLIG MEE??? .....                       | 5  |
| ➤ GEWOON VOOR DE GEZELLIGHEID.....                           | 5  |
| ➤ EN TOEN WAS ER HET MEXICAANSE BIER VIRUS!!! .....          | 6  |
| OP MOTORVAKANTIE NAAR HET BUITENLAND? .....                  | 7  |
| TWEE JAAR GRATIS BANDENPECH-GARANTIE VAN BRIDGESTONE! .....  | 8  |
| MOTOR HEEFT DE TOEKOMST NA CORONACRISIS.....                 | 8  |
| 'FLITSWAARSCHUWERS' NU ECHT VERBODEN IN DUITSLAND.....       | 9  |
| DE MOOISTE MOTORRITJES DICHT BIJ HUIS .....                  | 9  |
| NIEUW: PREMIER DEVIL MOTORHELM .....                         | 11 |
| MOTORRIJDEN MET EEN AUTORIJBEWIJS?.....                      | 11 |
| GELUIDSOVERLAST: REGELS GELUID MOTOREN .....                 | 12 |
| WIST JE DAT.....                                             | 13 |
| TRAMMELANT IN GEBRUIKTE MOTOR-LAND .....                     | 14 |
| LEDEN AAN HET WOORD .....                                    | 17 |
| ➤ EINDELIJK!!! .....                                         | 17 |
| ➤ CORONA-RITJES.....                                         | 18 |
| ➤ ROADTRIP DOOR ZUID IERLAND DEEL 1 .....                    | 21 |
| ➤ ZONDER RUIT!!! .....                                       | 25 |
| ➤ HIMALAYA AVONTUUR 2019 .....                               | 27 |
| EVENEMENTEN AGENDA MEI T/M DECEMBER 2020 .....               | 34 |
| STEEDS MEER MOTORHOTELS OPENEN HUN DEUREN.....               | 36 |
| E10 BENZINE EN OLDTIMERS .....                               | 37 |
| ZO STAAT DE NEDERLANDSE MARKT VOOR MOTORFIETSEN ERVOOR ..... | 38 |
| TIPS BIJ AUTO-/MOTORSCHADE .....                             | 40 |
| AANRIJDING EN AANSPRAKELIJKHEID .....                        | 40 |
| WAARBORGFONDS.....                                           | 41 |
| ORGANISATIESTRUCTUUR .....                                   | 42 |



## VOORWOORD

Nieuwsbrief juni 2020



Beste YCCNL-leden en begunstigers,

Jammer genoeg hebben we tot nu toe geen activiteiten kunnen ontwikkelen vanwege het Corona virus. Geen regio ritten, bijeenkomsten, vergaderingen, SOS en Nationale rally. Spijtig maar velen van ons zijn in de kwetsbare leeftijd en het voornaamste is gezond blijven.

Veel kleine ritjes gemaakt maar de restaurants en cafés waren gesloten en dat was vaak een leuke bestemming. Gelukkig heeft Marja ondertussen haar motorrijbewijs en kunnen we weer de grens over. We hopen binnenkort weer bestuursvergaderingen te kunnen houden en maar afwachten of en wanneer we een algemene ledenvergadering kan plaatsvinden. We missen elkaar en kunnen voornamelijk via Facebook en WhatsApp elkaar op de hoogte blijven houden.

Houd goede moed en blijf gezond. Veel plezier met het lezen van deze nieuwsbrief.

Namens het bestuur,  
Hans van den Bosch  
Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## GESLAAGD!!!



Marja vol ongeduld heb je maanden moeten wachten om het door de covid-19 pandemie uitgestelde motorrijbewijs A examen te kunnen afleggen.

Eindelijk werd het afnemen van de examens hervat en heb je direct maar bij je eerste poging het examen met succes afgelegd. Knap gedaan.

**DAAROM:**



namens alle YCCNL-leden

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## NIEUWE LEDEN

Het aantal leden is met ingang van dit kalenderjaar, ondanks de covid-19 pandemie, gestegen met **5** nieuwe leden! Het is lang geleden dat de aanwas van nieuwe leden zo snel ging en het jaar is nog lang niet om. Maar ja, de andere kant: Als er door de corona allerlei activiteiten uitblijven, kun je niet verwachten dat dit zo door gaat in 2020. Maar niet getreurd, die ellende gaat ooit over en dan kan er weer van alles. Men kan wel filosoferen over een totaal andere maatschappij, maar mensen zijn nu eenmaal sociale wezens en die hou je echt geen jaren op 1,5 meter afstand van elkaar.

Uiteraard moeten we voorzichtig zijn en voorlopig blijven, maar de medici vinden er wel wat op. Geen idee wanneer, maar dat komt vast wel goed. Gewoon optimistisch blijven.

Voorlopig kunnen we in ieder geval 5 nieuwe leden bijschrijven en dat zijn (op volgorde van binnenkomst):

- **Paul de Weerd uit Eelde,**
- **Ronald Bode uit Loosdrecht,**
- **Michel Gertzen uit Heiloo,**
- **Bert van Tongeren uit Hoogeveen,**
- **Monique Kruijswijk van Gerven uit Hillegom.**

Uit reacties in de groeps-app bleek dat een en ander ook te maken had met geestdriftig lobbyen van reeds aanwezige leden, maar via de website komen ook mensen onze club op het spoor.

Uiteraard zijn deze nieuwe leden na aanmelding allemaal uitvoerig voorgelicht over het doen en laten in de YCCNL en als ze beschikken over een emailadres (en dit is het geval) krijgen ze bij deze ook de nieuwsbrief. Die van het eerste kwartaal had ik al meegestuurd met de Statuten en het Huishoudelijk Reglement.

Voor Paul is het clubhuis van de **Falcons** redelijk dichtbij maar voor Bert is dat al weer een heel stuk rijden. Ik heb geen idee of de **Falcons** in deze tijden nog regelmatig bij elkaar komen. Dat mag/kan waarschijnlijk nog niet, maar dat komt wel weer.

De anderen zijn het beste af met de bijeenkomsten van de **Road Rats**, maar ja, ook dat staat op een laag pitje.

Zucht.... Ik word het duidelijk een beetje zat dat gedoe, maar ja, wat doe je eraan. Gelukkig kan ik er op mijn eentje nog op uit en dat is ook heel prettig hoor. Rijden in je eentje is veel minder vermoeiend maar ook weer een stuk ongezelliger.

Dames en heren, of liever jongens en meisjes, ik mis jullie ontzettend en ik kan niet wachten tot de lucht weer opklaart. En voor de nieuwe leden, nogmaals, een hartelijk welkom!

Ton Trommelen  
Ledenadministratie



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





## GA OF DOE JE OOK GEZELLIG MEE???

### GEWOON VOOR DE GEZELLIGHEID.....



Net nadat het bij velen van ons begon te kriebelen, na het voelen van de eerste zonnestralen op onze huid, gooide het virus Covid-19 flink wat roet in onze plannen voor een fantastisch motorseizoen. Naast alle getroffen maatregelen die ons privé allemaal in meer of mindere mate raakt, hoorden wij steeds meer om ons heen dat de rally's voor dit seizoen afgelast dan wel uitgesteld worden. Geen mooie tochten rijden in groepsverband of weekenden doorbrengen met motorvrienden. Zo is de laatste berichtgeving dat ook de nationale, die in september zou plaatsvinden, helaas is afgelast. Ons laatste sprankje hoop op een gezellig samenzijn verdween hier ook mee.

Ik ben eens gaan nadenken hoe wij toch een leuk weekend kunnen hebben met de leden die het leuk vinden om samen te komen maar wel volgens de richtlijnen van het RIVM.

Onze oude motordealer is zijn droom gaan najagen en heeft een accommodatie voor groepen motorrijders opgezet. Hij heeft een oud hotel opgekocht in Salm (Eifel) en heeft dit verbouwd tot een **ferienhaus**.

Het huis bevat voor 28 personen een slaapgelegenheid. Er zijn 12 slaapkamers met eigen sanitair en badkamer en je word heerlijk uitgerust wakker op een eigen boxspring. Naast dat je in de Eifel fantastisch mooi kan motorrijden, biedt het huis zelf ook veel vertier. Zo is er een ouderwetse kegelbaan in de kelder, hangt er een dartbord en kan je een potje tafelvoetbal spelen. De achtertuin biedt ruimte voor het organiseren van een lekkere BBQ en mag de vuurkorf heerlijk branden voor de sfeer. Er zit een grote industriële keuken in het huis waar wij zelf ons ontbijt en avondeten kunnen bereiden.

De kosten zijn afhankelijk van het aantal mensen dat mee gaat op deze trip. Deze kosten zijn dan inclusief ontbijt en avondeten. Voor de drank kan gezorgd worden tegen inkoopprijs maar is wel voor eigen rekening.

Ik denk zelf aan het weekend van 18 tot en met 21 september (afhankelijk van de beschikbaarheid van de accommodatie).

Mocht je zin hebben in een leuk weekend met motorvrienden stuur je aanmelding dan naar:

**[Wendyferreira77@gmail.com](mailto:Wendyferreira77@gmail.com)** met als onderwerp **SALM**.

Zodra ik het aantal aanmeldingen binnen heb zal ik de prijs bekend maken. Zodra de prijs bekend is maken we gezamenlijk ook de definitieve keuze om te gaan.

Groetjes, Wendy

Auteur: Wendy Ferreira da Silva

Terug naar: **[Inhoudsopgave](#)**

## EN TOEN WAS ER HET MEXICAANSE BIER VIRUS!!!



Wie had dat verwacht? Het motorseizoen was nog niet begonnen of het einde ervan was er al. Men ging dan op Facebook oude foto's posten van rally's van de afgelopen jaren. Iedereen werd er sentimenteel van en klaagde over het feit dat men elkaar mist, al weken elkaar niet zagen enz. Dus bij mij rees het idee om op een zaterdag een soort ontmoetingsdag te organiseren onder het mom van "olie verversen".

Voor diegene die het nog niet weten: ik ben chef werkplaats van een stichting die jong volwassenen, met diverse beperkingen, door middel van het sleutelen aan motoren en scooters/brommers, weer in de maatschappij laat integreren.



Ik heb hiervoor een complete werkplaats ter beschikking met 6 heftafels, 6 werkbanken en 6 professionele gereedschapswagens. Ik kan een aantal sleuteldagen organiseren zodat wij elkaar weer eens kunnen zien en op de hoogte kunnen brengen van de laatste roddels. Uiteraard geheel volgens de laatste richtlijnen van het RIVM.

Eerder had ik al in de WhatsApp groep "Yccnl on the road" en op Facebook een bericht gezet. Ondanks dat het idee als super werd betiteld waren de aanmeldingen uitgebleven, helaas.



De enige die er tot nu toe gebruik van heeft gemaakt was Ab (Redelijk red.) aangezien de balhoofd lagers van zijn Wildstar vervangen moesten worden. Dus vrijdag 8 mei jl. om 9 uur in de ochtend reed Ab zijn Wilde Ster op de heftafel en de operatie kon beginnen. Rond de klok van 3 was de klus geklaard.

Het verhaal van de operatie kan je in het artikel "**EINDELIJK!!!**" van Ab lezen.

**Conclusie:** als iemand zijn motor wil poetsen, olie vervangen, onderhoud wil plegen of iets dergelijks, kunnen wij met enkele leden een gezellige dag organiseren om eens bij te beppen. Ik hoor het graag in de groep van WhatsApp of in de ledengroep van Facebook.

Auteur: Nuno Ferreira da Silva

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

### Ab's cadeau voor Nuno (redactie)



Ab's waardering voor Nuno's hulp

## OP MOTORVAKANTIE NAAR HET BUITENLAND?

vanaf 15 juni

reizen in Europa

-  Alleen noodzakelijke reizen
-  Let op, veiligheidsrisico's
-  Beslissing na 15 juni



‘Wijs op reis’ zei premier Mark Rutte tijdens de persconferentie van 3 mei j.l.. Maar hoe zit dat dan als je na 15 juni op vakantie gaat naar een land met code geel?

Eerste vraag die opkomt: Ben je wel verzekerd? Het Verbond voor Verzekeraars zegt hierover dat een reisverzekering bij een reis naar een land met code geel ook dekking geeft. Maar met code geel moet je wel waakzaam zijn. De risico's kunnen anders zijn dan in Nederland. Zorg dus dat je goed voorbereid bent.

Eenmaal op de plaats van bestemming kan de gezondheidssituatie veranderen. Code geel kan ook weer code oranje worden. Bij een nieuwe corona-uitbraak loop je risico om ziek te worden. Dan moet je met eigen vervoer zo snel mogelijk weer naar huis. Tenminste, als het land waar je bent vrij reizen toestaat.

Ben je per vliegtuig afgereisd naar je vakantieland en reis je verder op een huurmotor, weet dan dat gedurende de eerste corona-uitbraak door Buitenlandse Zaken, ANVR, alarmcentrales en luchtvaartorganisaties heel veel moeite is gedaan om gestrande reizigers terug te brengen naar Nederland. Dat gaan ze niet nog een keer doen. Op hun hulp hoeft je dus niet te rekenen. In geval van code oranje zul je zelf je vervoer naar huis moeten regelen. Het Verbond voor Verzekeraars zegt wel dat de reisverzekeraar in sommige gevallen ‘noodzakelijk langer verblijf wel dekt tot een bepaald maximum’.

### Eigen verantwoordelijkheid

Zoals premier Rutte zei: ‘We kunnen deze zomer op vakantie, maar niet zomaar overal en er zijn hoe dan ook onzekerheden.’ Bijvoorbeeld dat je tijdens je reis ziek wordt. Hierover zegt het Verbond voor Verzekeraars dat je je dan lokaal moet melden én bij de alarmcentrale van de betreffende reisverzekeraar. Als je wordt opgenomen in een ziekenhuis, dan worden de medische kosten gedekt onder de reisverzekering. Repatriëring is niet aan de orde, behalve als er een medische noodsituatie is. Dan kan de reisverzekeraar in overleg met jou besluiten om tot repatriëring over te gaan.

Heb je bij een reisorganisatie een pakketreis (hotels en vliegreis) geboekt en zelf een huurmotor gereserveerd, dan zal je in geval van noodsituaties wel gerepatriëerd worden. Reisorganisaties hebben de plicht voor hun reizigers te zorgen. Als het reisadvies weer naar code oranje gaat, halen reisorganisaties hun vakantiegangers dus wel terug.

De **ANWB** heeft voor vakantiegangers een informatieve pagina ingericht waarop je per land de bijzonderheden kunt lezen: [Wetenswaardigheden over coronamaatregelen per land](#).

Auteur: Jan Kruithof Motornieuws





## TWEE JAAR GRATIS BANDENPECH-GARANTIE VAN BRIDGESTONE!

Een lekke band staat zo'n beetje bovenaan het lijstje ergernissen van motorrijders.

Los van het gedoe om je motor of wiel bij de dealer te krijgen, heeft het ook vervelende financiële consequenties. En zeker wanneer je net nieuwe banden hebt gekocht (en je zal zien dat je juist dán lek rijdt) kan een lekke band ook flink in de papieren lopen.

### Simply Ride

Niet wanneer je Bridgestone-banden hebt gekocht. Wie nu een nieuwe set banden bij de deelnemende Bridgestone Biker's Club-dealer koopt, krijgt gratis de unieke Simply Ride 24 maanden (twee jaar) bandenpech garantie. Rijd je lek regelt de Simply Ride-garantie een nieuwe vervangende Bridgestone-band. Afhankelijk van het profiel van de lekke band, kan dat een volledig gratis band zijn. Of een met een mooie korting.

### Hoefst geen Bridgestone te zijn

De Simply Ride-garantie geldt ook voor de banden van een nieuw te kopen motor, ook wanneer deze van een ander merk zijn. Om in aanmerking te komen voor de gratis Simply Ride-garantie is simpel. Koop nieuwe Bridgestone-band bij een deelnemende dealer, registreer de koop op de site en het garantiecertificaat wordt automatisch toegestuurd. Meer info en deelnemende dealers: [www.bridgestone-simplyride.eu](http://www.bridgestone-simplyride.eu).

Bron: *MOTOR.NL*

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## MOTOR HEEFT DE TOEKOMST NA CORONACRISIS

De motor, of in elk geval de gemotoriseerde tweewieler, heeft na de coronacrisis de toekomst en zal een stuk grotere rol spelen in het verkeer in de 1,5 meter samenleving. Dat stelt Dolf Willigers, secretaris-generaal van FEMA, de federatie voor Europese motorrijders.

Brommers, scooters, e-bikes en motoren: we zullen ze als het ergste van de coronapandemie achter de rug is en de steden weer opengaan een stuk meer in het straatbeeld zien, schrijft Willigers in een blog op de FEMA-website. Zowel om goederen als personen te vervoeren als voor toerisme.

### OV in de knel

Een belangrijke reden hiervoor, denkt Willigers, is dat het openbaar vervoer een tik zal oplopen door de coronacrisis en in zijn ogen weinig geschikt is voor de te verwachten nog langdurig van kracht zijnde 1,5 meter samenleving. "Het is immers moeilijk 1,5 meter afstand te houden in het openbaar vervoer." De capaciteit zal dus afnemen. "Terwijl een andere vraag is of openbaar vervoer wel betaalbaar blijft, want in veel landen wordt het nu al hevig gesubsidieerd."

### Stedelijk ruimtegebrek

De andere belangrijke reden is, kortgezegd, ruimte. Met minder OV-gebruik, resteren in Willigers gedachtegang voor kortere afstanden de fiets, scooter, brommer en benenwagen, en voor langere reizen de auto en motor. Maar daar wringt volgens hem de schoen.

Steden zullen immers meer ruimte moeten bieden aan het toegenomen aantal voetgangers en fietsers, die onderling ook nog eens 1,5 meter afstand moeten houden. Dat zal, volgens Willigers, ten koste gaan van de ruimte voor auto's, al verwacht hij tegelijkertijd juist méér autoverkeer vanwege de mindere OV-mogelijkheden en hoe social distancing carpools compliceert. Zo dreigt, waarschuwt Willigers, rondom autoverkeer een verergering van de problemen die we kennen van vóór de coronacrisis: "De files, parkeerproblemen en luchtvervuiling zullen toenemen."

### De toekomst is voor tweewielers

De oplossing volgens Willigers: "Mensen die langere afstanden moeten afleggen, zullen voor (idealiter elektrische) gemotoriseerde tweewielers kiezen. Daarmee kun je zowel korte als langere afstanden afleggen én de benodigde onderlinge afstand houden." Een bijkomend voordeel: tweewielers nemen minder ruimte in en zijn minder vervuilend dan vierwielers.

Als er weer vrij(er) gereisd kan worden, ziet Willigers deze switch naar tweewielers dus wel gebeuren. "Stadsbesturen en verkeersautoriteiten moeten daarop inspelen", pleit hij. Door de infrastructuur van wegen aan te passen, maar ook



door bijvoorbeeld laadpunten te plaatsen voor elektrische tweewielers. “Voor zowel persoonlijk vervoer als deels voor goederen transport, zullen motorische tweewielers de logische keuze zijn.”

Bron: *MOTOR.NL*

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## ‘FLITSWAARSCHUWERS’ NU ECHT VERBODEN IN DUITSLAND

Nu Europa langzaam weer ‘open’ gaat, plaatsen wij hierbij een herinnering die je wellicht veel geld kan besparen. Duitsland heeft per 27 april namelijk een verbod ingevoerd op alle apps, navigatiesystemen en soortgelijken die waarschuwen voor flitsers. Het gebruik hiervan kan daardoor dus worden bestraft met een boete.

Het gaat hierbij om een verbod op zowel speciale flits-apps en -apparatuur als bijvoorbeeld navigatiesystemen die waarschuwen voor flitsers. Je navigatiesysteem mag je natuurlijk nog wel gewoon gebruiken, maar dan moet je wel je flitswaarschuwingen uitzetten. Vaak handmatig!

TomTom meldt in reactie hierop flitswaarschuwingen standaard uit te schakelen voor Duitsland op haar systemen. Je kan deze wel zelf weer aanzetten als je buiten Duitsland bent. Nakijken of flitswaarschuwingen standaard uitstaan.

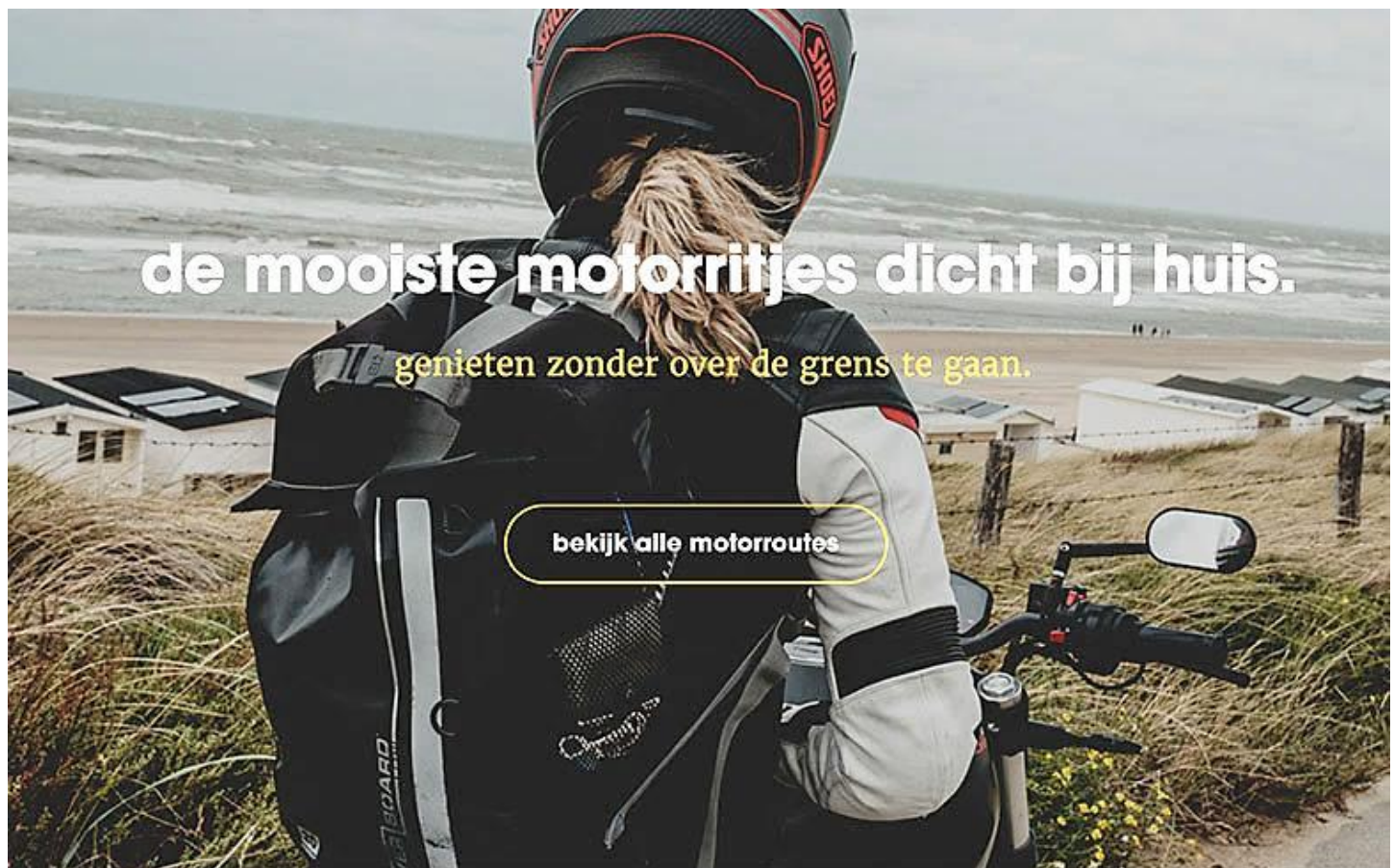
### Flits-apps

Populaire apps die waarschuwen voor flitsers zoals Waze en Flitsmeister mogen conform de Duitse verkeerswet evenmin worden gebruikt. Je hoeft deze niet van je telefoon te verwijderen, maar word je betrapt op het gebruik ervan, dan volgt een boete.

Bron: *MOTOR.NL*

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## DE MOOISTE MOTORRITJES DICHT BIJ HUIS



Met nagenoeg potdichte grenzen zit een weekendje vertier in de Duitse Eifel, Belgische Ardennen of Luxemburg er

voorlopig niet in. Laten we daarom blij zijn met dat wat we wel hebben zoals de motorritjes dicht bij huis met de mooiste ritjes samengesteld door Motorrijders.nl. Natuurlijk zijn de cafés, lunchrooms e.d. dicht maar door je eigen catering te verzorgen en rekening met anderen te houden valt er toch heel wat te genieten.

De mooiste motorroutes zijn o.a.:

- [De polders van Amsterdam](#)
- [Onder de rook van Rotterdam](#)
- [Hanzesteden in Overijssel](#)
- [Rillingen vanaf de Utrechtse Heuvelrug](#)
- [De polders van Utrecht](#)
- [Aan de Noord-Hollandse Kust](#)
- [Genieten op de Veluwe](#)
- [De smalle dijken van Utrecht](#)

Bron: Motorkledingcenter / motorrijders.nl

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## NIEUW: PREMIER DEVIL MOTORHELM

Nieuw in de 2020 collectie van Premier is de Devil helm. Met deze Devil helm is de R&D afdeling van Premier er in geslaagd om aerodynamisch design en comfort te combineren. De helm heeft een geoptimaliseerd ventilatie systeem en is voorzien van E.R.S of te wel emergency release system.

Kortom een geweldige full face helm met een multi composiet Carbon-Dyneema Aramide fiber buitenschaal van hoge kwaliteit voor een betaalbare prijs voor een ieder die graag lange afstanden rijdt maar ook een racegeest heeft.

- Verkrijgbaar in 13 verschillende kleurstellingen
- Extra donker vizier en Pinlock meegeleverd
- Zonnevizier
- Ademende voering
- Lichtgewicht +/- 1380 gram
- Helm schaal in twee maten
- DCA Dyneema Carbon Aramide fiber
- Gekeurd volgens de norm ECE 22.05
- 5 jaar garantie
- Maten: S, M, M+, L, XL en XXL

Prijzen:

€ 299,- (U8),

€ 329,- (U9BM),

€ 459,- (full carbon),

€ 349,- (overige modellen)



Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## MOTORRIJDEN MET EEN AUTORIJBEWIJS?

Auteur: britt

### Waarom nu?

Ja, waarom niet natuurlijk. Maar het is niet zo'n gekke gedachte. Niemand heeft zin om straks weer in het openbaar vervoer te stappen. Los van de vraag wanneer je daar ECHT weer welkom bent. Met zijn allen alleen in de auto kan en zullen we vast blijven doen. Maar een extra alternatief in het post-Corona tijdperk. Is dat niet gewoon heel erg welkom? In buurland België kun je zonder motorrijbewijs toch op een motor stappen. Een lichte motor weliswaar, maar toch. In Europa gelden ontzettend veel verschillende regeltjes als het gaat om rijbewijzen. Europa deed al een poging om de regels in alle lidstaten gelijk te trekken met de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:32016R0446> maar helaas. De voorwaarden om op de motor te stappen zijn nog steeds in veel landen verschillend. Toch mag je in de meeste Europese landen motorrijden met een autorijbewijs.

### Een A1 motorfiets

Een A1 motorfiets is een motor met maximaal 125 cc en maximaal 15 pk of een driewieler met 20 pk. Ook moet de vermogen/gewichtsverhouding minder dan 0,1 kW per kilogram zijn. Met andere woorden, een soort snelle bromfiets dus. Fijn voor stadsverkeer maar je grootste vijand als je de snelweg op moet. Een A1 motorfiets is natuurlijk wel ideaal om het motorrijden te leren kennen en ervaring op te doen. Voor het serieuze werk is een zwaardere motor aan te raden. Een 125 cc motor krijgt de stempel: lichte motorfiets.

### Wanneer mag je op een A1 motor rijden?

In België mag je op een lichte motorfiets rijden met een autorijbewijs. [Als je dit na 2011 hebt gehaald moet je 4 uurtjes rijles volgen en schrijft de gemeente code 372 bij.](#) Na vier uurtjes brommeren mag je dus op de 'motor' stappen. Bij onze Oosterburen in Duitsland moet je minimaal 5 jaar een autorijbewijs hebben en de leeftijd van 25 hebben bereikt. Je volgt dan [9 lessen à 90 minuten](#) en voilà je mag op de Duitse autobahn fahren. Geen examen, gewoon rijden. Vanaf je 16e mag je in Duitsland wel al examen doen voor het A1-rijbewijs.







**In Nederland** moet je eerst het A1-rijbewijs halen voor je op een lichte motorfiets mag rijden. Hou je vast, dit moet je daarvoor doen: theoriecertificaat behalen, praktijkexamen voertuigbeheersing doen en vervolgens praktijkexamen verkeersdeelneming. In Nederland kun je dus niet zomaar motorrijden met een autorijbewijs.

### Waarom niet motorrijden met een autorijbewijs in Nederland?

Een relatief lichte motor en al een praktijkexamen met de auto achter de rug en nog wat verplichte uren les. Je zou je dus kunnen afvragen wat er mis kan gaan. Europa wilde met de Europese Derde Rijbewijsrichtlijnen proberen om de regeltjes gelijk te trekken. Volgens deze richtlijnen zouden lidstaten een rijbewijs voor categorie B geldig kunnen verklaren voor motorrijwielen van categorie A1. Makkelijk gezegd: motorrijden met een autorijbewijs. Voor de diehards valt het terug te lezen in artikel 6 lid 3 B.

Eisen om het rijbewijs te kunnen behalen werden verplicht gelijkgetrokken. Bestuurders moeten in alle EU-landen hetzelfde kunnen en de eisen voor het rijexamen zijn overal gelijk. Nederland besloot echter dat voor het besturen van een A1-motor echt een rijbewijs nodig was.

### Voordelen motorrijden met autorijbewijs

Als je mensen met een autorijbewijs op een lichte motor laat rijden laat je ze kennismaken met motorrijden. Deze groep mensen had de drempel om een rijbewijs te halen anders wellicht te hoog gevonden. Als meer mensen op de motor stappen hoeven er ook minder mensen achteraan in de file aan te sluiten. Het is ook goed voor de verkoop, nu worden er in Nederland nauwelijks A1-motorfietsen verkocht. Al is dat laatste natuurlijk alleen leuk maar zeker niet een reden om iets te doen.

### Mening motorrijders

De Federation of European Motorcyclists' Associations **deed onderzoek** onder 2.875 Europese motorrijders. Hun mening werd gevraagd over het besturen van een 125 cc motorfiets met een autorijbewijs. 65 procent van de ondervraagden vond dat mensen met een autorijbewijs ook de mogelijkheid moeten krijgen om op een lichte motorfiets te stappen. Bijna driekwart van de deelnemers vond wel dat men dan eerst wat rijlessen moet volgen. Het merendeel vindt dat je wel al wat rijervaring moet hebben, bijna een derde vond dat dit minimaal 5 jaar moet zijn. Een kwart van de motorrijders vond dat je na een jaar rondrijden al wel genoeg ervaring hebt. Conclusie: de 'experts' vinden dat motorrijden op een lichte motor na een aantal lessen mogelijk moet zijn met een autorijbewijs. Mochten de lidstaten de aanbevelingen overnemen is dit goed nieuws voor jonge motorrijders. Zij moeten nu veel examens doen of nog meer geduld hebben om op een zware motor te mogen rijden. In het kader van de regels gelijk trekken zou dit natuurlijk geen verkeerd besluit zijn.

Mochten de lidstaten de aanbevelingen overnemen is dit goed nieuws voor jonge motorrijders. Zij moeten nu veel examens doen of nog meer geduld hebben om op een zware motor te mogen rijden. In het kader van de regels gelijk trekken zou dit natuurlijk geen verkeerd besluit zijn.

Bron: Autoblog.nl

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## GELUIDSOVERLAST: REGELS GELUID MOTOREN

Auteur: britt

Hoewel het geluid van motoren voor velen van ons als muziek in de oren klinkt, is dat lang niet bij iedereen het geval. Twee weken geleden overlegden voorzitters van de 25 veiligheidsregio's dat wegen en gebieden afgesloten konden worden **voor** motorrijders. Het zou dan voornamelijk gaan om 'toeristische routes', oftewel de mooie tourweggetjes. Tijdens het paasweekend werd na klachten over geluidsoverlast door fietsers en voetgangers extra gecontroleerd.

Niet iedereen waardeert schijnbaar het geluid van een Akrapovič of Termignoni onder een heerlijke tweecilinder. Dijkbewoners omschrijven het geluid van motoren: "**Alsof er oorlog is**". Kennelijk was het geluid van motoren niet hinderlijk genoeg om ze binnen te houden, want de dijkbewoners besloten te gaan turven. Gewapend met pen en papier besteedden zij hun paasweekend aan het tellen van motoren. Dat zonnig weer uitnodigt om de motor te pakken blijkt, buurtbewoners zetten 1.200 streepjes op de Zuiderdijk. Een bewoner van de Zuiderdijk te Venhuizen heeft 5 april 2020 het filmpje "**Het stilte gebied Zuiderdijk Venhuizen**" opgenomen.

Het mooie aan dit fragment is dat er geen commentaar bij wordt gegeven. Het kan dus door voor en tegenstanders gebruikt worden. Deze bewoner woont aan een weg die gebruikt wordt en dat levert geluidsoverlast op. Onredelijk veel geluidsoverlast? We kunnen hier natuurlijk van alles vinden maar niemand staat boven de wet.





Maar wat zijn nu eigenlijk precies de regels? Met aangekondigde extra controles de komende coronatijd zijn we gewaarschuwd.

Hoog tijd om eens in de regelgeving rondom dempers, db-killers en geluid van motoren te duiken!

### Typegoedkeuring

De uitlaat van motoren moet een typegoedkeuring uitlaatsystemen hebben. Met deze typegoedkeuring voldoen ze aan de wettelijke norm voor geluid. Op het VIN-plaatje dat op het frame van je motor is bevestigd kun je meer informatie vinden. Hier staat op wat het toegestane geluidsniveau van de motor is en bij welk toerental dit gemeten dient te worden. Dit kun je ook terugvinden op de [kentekencheck](#) van de RDW.

### Geluid van motoren meten RDW

De RDW zorgt voor meting van het geluidsniveau en toerental per motor. Op de testbaan van de RDW in Lelystad rijden ze met een fabrieksmotor een vaste route tussen twee microfoons. Bij deze meting mogen motoren volgens de Europese wetgeving niet meer dan 80 dB produceren. Deze dynamische meting wordt in het kentekenregister overgenomen.

### dB(A) eenheid

Geluid drukt men uit in decibels. Met dB(A) worden deze gecorrigeerd naar de gevoeligheid van het menselijk oor. Wij horen lage tonen amper en zijn juist gevoeliger voor hoge tonen. Voor de regelgeving en handhaving van het geluid van motoren hanteren we dB(A).

### Geluid van motoren meten door politie

De politie meet langs de openbare weg. De microfoon plaatsen zij op 50 cm van de uitlaatmond onder een hoek van 45 graden (mag 10 graden afwijken). De sensor plaatst de politie op de bougiekabel. Lukt dat niet meet de politie de pulsen van de bobine. Het toerental van de typegoedkeuring wordt ingegeven in de meetapparatuur. Meneer de agent draait vervolgens driemaal het gas open en het hoogste geluidsniveau telt.

### Boete

Als het geluid van motoren te hard is bekeurt de politie. De boete tot 4 dB(A) te hard is 280 euro. Als het geluid van motoren vanaf 4 dB te hard is kost het 420 euro en wordt de demper in beslag genomen. De politie handhaaft pas vanaf 5 dB(A) overschrijding en dan krijg je dus een boete. Demper inleveren, daar zal pas sprake van zijn als het geluid van jouw motorfiets 10 dB(A) of meer afwijkt.

Een originele uitlaat zal geen problemen opleveren. Heb je een ander dempertje onder jouw motor geschroefd zit er standaard een DB-killer in. Mits de demper is goedgekeurd uiteraard. Deze DB-killer dempt het geluid van motoren. Een after-market uitlaat mag niet meer geluid produceren dan de originele uitlaat.

### Overlast

Voor de laatste tijd klagen bewoners, fietsers en voetgangers veel over de geluidsoverlast van motoren. Het geluid van **motoren** zou oorverdovend zijn en op oorlog lijken. Rijden jullie met een standaard uitlaat of hebben jullie een 'herriepijp' onder jullie motor hangen, of is het nog belangrijker dat je gewoon een paar versnellingen opschakelt?  
Bron: Autoblog.nl

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Je op de "Yamaha-motor-eu"-website alle [Gebruikershandleidingen](#) en [Onderdelen Catalogussen](#) van alle bouwjaar van Yamaha motoren kunt downloaden?

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## TRAMMELANT IN GEBRUIKTE MOTOR-land

**‘De papiermolen compleet hebben is de manier om oplichting voor te zijn.’**

Fraai was het beeld niet dat het tv-programma **Tros Opgelicht** schetste van de handel in gebruikte motoren. Fraude en gesjoemel zijn er volgens het consumentenprogramma aan de orde van de dag. Is het echt zo erg en wat kunnen we er aan doen?

De frustratie knalde van het bericht in onze mailbox: ‘Laat me alsjeblieft een positief tegengeluid geven op Tros Opgelicht!’ Kevin Stoop van Keri Motoren in Opmeer gaat het aan het hart dat de uitzending de illusie wekt dat zeker de helft van de motorhandelaren boeven zijn. ‘De Tros heeft anderhalf uur beeld geschoten en na wat handig knip- en plakwerk bleef daarvan een paar minuten over. Op de MOTORbeurs Utrecht hebben ze bewust een paar tweedehands kneusjes uitgezocht, maar het item wordt geen moment gestaafd met feiten.’

Het blijft inderdaad pijnlijk dat maar een ding van de uitzending blijft hangen: ‘Dat er met zestig à zeventig procent van de gebruikte motoren is gerommeld.’ Dat er soms wordt gerommeld, ontkent Stoop niet. Wat het nog zorgelijker maakt, is dat een particulier dat heel lastig kan ontdekken. Zelfs voor een professional als Stoop is het lastig. ‘De papiermolen compleet hebben is de manier om oplichting voor te zijn, maar Nederlandse motoren hebben vaak geen boekjes. Het leeft hier gewoon niet.’ Stoop importeert zijn motoren daarom veelal uit Engeland. ‘Bij een Britse motor zit meestal een overzicht van werkzaamheden en onderhoud, vastgelegd in het onderhoudsboekje. De kentekenpapieren leren me wanneer de motor is geregistreerd, wie de vorige eigenaren zijn geweest. Het gereden aantal kilometers is grotendeels te herleiden. Na drie jaar moet een Britse motor naar de MOT (APK, red.) en dat levert wederom een kilometerregistratie en dergelijke op. Nederland is zo’n beetje het enige Europese land dat niets tot weinig op papier heeft. Daarom juich ik een apk-keuring toe. Het verbaast me dat een Bovag zich hier niet veel meer voor inzet. Apk is overigens geen vorm van geldklopperij. Het kost je eerder geld als er geen apk voor motoren komt. We hadden hier laatst een Honda CBR600 met valschaad. Dat ding stond nog op veertien jaar oude banden, natuurlijk gaat het dan mis.’



**Banden zeggen veel over de ware leeftijd!**

### ‘Dit gaat nog jaren duren’ – Erik van Lent

‘Van mijn uitspraken neem ik niets terug. Sterker nog: ik roep al jaren dat er bij zestig à zeventig procent van de tweedehands verkopen is gerommeld met de kilometerstand. Dit klinkt niet positief en dat spijt me, maar het is wel zo. De goede bedrijven lijden nu nog onder de slechte en hopelijk is de uitzending het startpunt van een ommekeer.

Verschillende onderzoeken en databases leren me dat er veel mis is. Bij Duitse auto's klopte een paar jaar terug bij twee derde iets niet. Als het bij auto's in Duitsland gebeurt, gebeurt het ook bij Hollandse motoren.

Mijn eigen keuringen tonen ook aan dat de kilometerstand zeer geregeld niet klopt. De modernste techniek houdt gerommel niet tegen. Er zijn genoeg kilometertellers die volgens de fabrikant niet te beïnvloeden zijn, maar handige jongens met laptops bewijzen dagelijks het tegendeel. En er is niet voor niets zo'n levendige handel in gebruikte kilometertellers. Het loont de moeite. Het wordt lang en lastig traject voordat we hier van af zijn.

Onderhoudsboekjes moeten net zoals in Duitsland en Engeland bij de Hollandse consument gaan leven. Er zijn een paar eerste stapjes genomen door verschillende databases aan elkaar te knopen, maar dat levert nog geen zicht op de import uit het buitenland. De uitzending was een startschot, maar het gaat nog jaren duren, voordat de mazen van het net zo klein worden dat er geen motoren meer doorheen glippen waaraan gerotzood is'.



Britse papieren vertellen wel het hele verhaal.

### ‘Verplichting vanaf 2021’ – Tom Huyskens – BOVAG

‘Een wettelijke verplichting tot het registreren van standen en een verder bewustzijn van de consument zullen eraan bijdragen tellerstandfraude verder terug te dringen. Na veel politieke discussies en uitstel, is de verwachting dat het vanaf 1 januari 2021 wel verplicht wordt om tellerstand voor motorfietsen te gaan registreren. Concreet betekent dit dat er een registratie van tellerstand van motorfietsen wordt opgezet, waarbij registratie verplicht wordt bij overschrijving en bij bezoeken bij door RDW erkende bedrijven voor reparatie, onderhoud en banden.’



### ‘Ja, maar is het haalbaar’? – Arjan Everink – KNMV

‘De KNMV is zeker voorstander van een kilometerregistratie, maar we hebben twijfels over de haalbaarheid. Uiteraard wil de KNMV dat iedereen een betrouwbare tweedehands motorfiets kan aanschaffen. Helaas zie je dat motorfietsen in veel gevallen – anders dan bij een auto – zelf worden onderhouden, omgebouwd worden of zelfs helemaal zelf gebouwd worden. De vraag is hoeveel procent van dit park wel eens bij een officiële dealer komt. Is het dan reëel om voor deze groep een heel systeem op te zetten en in te voeren? Samenvattend is ons standpunt dus zeker een “ja”, echter daar hoort dan wel een grote MAAR bij als het gaat om haalbaarheid’.



Klopt die tellerstand?  
Zonder papieren onmogelijk te zeggen.

### MAG hekelt wetteloze moeras – Hugo Pinksterboer – MAG

‘Dat je bij de koop van een gebruikte motor zonder historie en onderhoudsboekje kans loopt op een opgeknapte schadefiets en een teruggedraaide tellerstand weten we. Dat het tv-programma Opgelicht daar aandacht aan besteed, is dus geen probleem. Wel doodjammer dat presentator Jaap Jongbloed daarbij de indruk wekt dat het één grote criminele bende is, met uitspraken over “het wetteloze moeras waar je in terecht komt als je een motor wilt kopen”. Je zou er bijna van gaan autorijden.

Het enige positieve nieuws: de tellerregistratie die er voor auto’s al lang is, komt er nu ook voor motoren’.

Auteur: Ad van de Wiel

Fotografie: Jacco van de Kuilen e.a.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## 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](mailto:yccnl.secretaris@gmail.com). Die zorgt er dan voor dat jouw verhaal opgenomen wordt in de volgende nieuwsbrief/magazine.**

## EINDELIJK!!!



Toch stukken aan de Yamaha! Hij stuurde de laatste tijd gewoon rot en het lag echt niet aan mij of de voorband.

Bij een gratis check bij van Meel motoren in Made vertelden ze mij dat de balhoofdlagers kapot waren, Kosten: slechts € 330,00 inclusief de nieuwe olie in de voorpoten. Dat was wel even slikken voor een pensionada met teveel hobby's.

Dus de hulptroepen van de Yamaha club ingeroepen. Van Gerard het werkplaatsboek gekregen via onze groepsapp en Nuno bood spontaan zijn hulp, gereedschap en sleutelruimte aan. Balhoofdlagers en voorvorkolie besteld en naar Nuno in



Oss. Daar trof ik een prima werkplaats aan met diverse motorheftafels. Alles was aanwezig om te gaan sleutelen. Uiteraard hebben we wel getracht de 1,5 meter aan te houden!

Het ontaarde echter al gauw in opmerkingen van diverse aard over en weer, koffie inschenken, koffie weer koud omdat dat ene boutje nog eerst even los moest enz. Nuno had gezorgd voor gevulde koeken en ik voor stroopwafels om ons gewicht op peil te houden.



Het verliep allemaal super totdat een maatje van Nuno en Ton (v.d. Coevering red.) met een gehuurde Royal Enfield binnenkwamen.

Uitermate gezellig, motor bekijken en weer koffie drinken (met koek uiteraard).

Tegen Wilma (mijn vrouw) had ik gezegd om 14.00 uur wel weer thuis te zijn want Van Meel zou er volgens opgave 3½ uur over doen maar 2 topmonteurs

(Nuno en ik dus) konden dit wel in 2 uur regelen dacht ik. **Niet** dus!

Dan maar weer koffie, slap lullen, broodje erbij, het kon niet op. Wel gezellig hoor. De doos met sterke verhalen werd tevoorschijn gehaald en zo verstreek ongemerkt de tijd. Hoe dan ook, om negen uur begonnen en om drie uur reed ik weer weg uit Oss. Dat moest wel want de koffie was op!

De reparatie is eigenlijk prima verlopen. Het bleek dat het onderste lager (na **20 jaar** en een **150.000 km** sturen) flink beschadigd was.





Voordat ik weg ging, poetste Nuno nog even kort mijn motor op. Na diverse waarschuwingen dat het sturen nu veel lichter zou gaan, ging ik op pad. En inderdaad de motor stuurt nu weer super!

Deze ervaring rijker lijkt het ons (Nuno en mij) leuk om via de groepsapp "Yccnl on the road" met een aantal clubgenoten onze motoren te poetsen in Oss. Stukje gezelligheid, oude verhalen oprakelen, koffie drinken en dan weer naar huis om thuis eventueel het poetsen af te maken.

Nuno bedankt voor de gezelligheid en het beetje sleutelen!!

Gerard bedankt voor het werkplaatsboek. Ik weet nu eindelijk dat er ontzettend veel onderdelen in zo'n motor zitten.

Auteur: Ab Redelijk

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## CORONA-RITJES

Het zijn moeilijke tijden. Je kan niks, je mag niks, er gebeurt niks en zo glipt er een prachtig seizoen aan ons voorbij. Voor de jongeren onder ons misschien niet zo'n drama, voor mij ligt dat anders. Hoeveel mooie motorzomers zal ik nog meemaken. Nog genoeg denk ik, maar ja, 15 jaar achter elkaar zo'n geintje als corona en het is over toch? Maar laat ik daar niet te veel bij stil staan. Het zonnetje schijnt regelmatig uitbundig en er staan 3 motoren in mijn garage (beetje vol) en daar kun je best wat mee.

Allereerst staat er de Bolt, helemaal verbouwd en aangepast zoals ik hem wil hebben. Lekker zwart, voorzien van alle gemakken en betrouwbaar. Zwart is makkelijk want dat scheelt een hoop poetsen. Dat poetsen was iets dat ik tegen had op de Virago. Ik deed het dan wel, omdat het moest, maar het was nooit een hobby. Toch heb ik die al een hele tijd. Ik weet het niet meer precies, maar toch zeker 15 jaar! Er daar is in die tijd heel wat aan gesleuteld zoals de trouwe lezertjes zich misschien herinneren.



De derde motor die er staat is een **Kawa ER5**, een twinnetje met 500 cc en 6 versnellingen. Die is van mijn jongste dochter en die staat er net als vorig jaar te overwinteren. Toen kwam ze hem in de lente weer ophalen. Ze had grootse plannen om er woon-werkverkeer mee te gaan doen. Jaja, de grote weg vond ze maar niks en binnendoor . . . ze zegt dat ze er hooguit acht keer mee is weggeweest. De rest van de tijd stond hij buiten met een zeiltje er overheen. Op een jiffy staat hij natuurlijk altijd scheef en zo koek je het linkerdeel van je carburateur netjes dicht met die troep van euro95. Het koste haar dan ook erg veel moeite om hem naar Rijen te rijden. Onderin was het een gepruttel en geschok en pas boven de 3000 toeren begon er wat te gebeuren. Nou, die heeft natuurlijk een beurtje gekregen en met de plaatselijke Kawa-dealer heb ik wat staan kletsen over de aanpak van die verstopping. Hij gooide er een krachtig middelje in, schudde hem flink heen en weer en zei dat ik er om de zoveel dagen maar eens een flink stuk moest gaan rijden, dan zou het wel beter gaan. Dat heb ik gedaan tot het te koud werd en daarna kon hij het bekijken. De druppellader bediende de drie motoren om de beurt en dat moest maar even voldoende zijn.



Op de eerste zonnige dag was de Kawa de eerste die ik naar buiten rolde. Benieuwd of hij wilde starten. Nou liever niet. Gelukkig was de accu in een beste beurt, wat rommelen met de choke en warempel, eindelijk kwam er 1 cilinder tot leven en die sleurde de andere mee. Lekker warm laten draaien en zowaar, ik dacht dat het al een stuk beter ging met die toeren onderin. Rijden dan maar! Nou is dit niet mijn soort motorfiets, maar ik moet zeggen, het dingetje trekt als een lier en met zes versnellingen ben je toch gauw redelijk op gang. En dan blijkt het toch een handig motortje te zijn. Het zit niet verkeerd, het remt als een dolle, het schakelt als boter, als je gas geeft gaat hij er echt vandoor, nee, niks mis mee. Behalve dan dat hij in mijn garage staat. Want intussen heeft ze besloten dat ze best eens af en toe een stukje wil motorrijden, maar dan samen met mij, dus kan hij net zo goed in mijn garage blijven staan, dan komt ze wel naar hier. En haar complete motoruitrusting ligt dus ook hier ergens in een kast. Ik ga dit één zomer aankijken. En als ze dan er nooit op gereden heeft, mag ze hem verkopen. Ik ben een beetje allergisch geworden voor mensen die “tijdelijk” iets in mijn garage willen stallen. Ik kan mijn kont niet meer keren!



De **Virago**, tsja....., behalve dan dat ik daar een relatie mee heb die tweemaal zo lang is als mijn beide huwelijken hebben geduurd, moet ik toch toegeven dat 2 motoren wel een beetje veel van het goede is. Af en toe pak ik de Virago nog wel en dan ontdek ik weer dat hij toch wel bijzonder lekker rijdt en bijzonder lekker zit. Dat zitten is eigenlijk nog ietsje beter dan op de Bolt, maar daarover later meer. Vooral korte rotondes, en zoals u weet ligt Nederland daar vol mee, neem je makkelijk in zijn twee en zonder nukken. Met die Bolt moet je daar de koppeling bij gebruiken, want het is injectie, dus het is een of nul. Of je gas gaat dicht, of je gaat er vandoor. Daar zit niet veel tussen. Ik had al eens laten merken dat de Virago “op de markt” was, maar daar kwam niet veel reactie op. Ik kan hem natuurlijk op marktplaats zetten, dan is hij zo weg. Maar dan zie ik

hem ook nooit meer. Twijfel, twijfel, twijfel. En toen kwam mijn oudste dochter om de hoek kijken.

Die heeft een **Kawa ZZR600** staan uit het jaar kruik. Dat was/is een jeugdliefde, maar daar mankeert wel wat aan. Staat ook al te lang stil, want ze heeft last van artrose in haar handen. Dat hangen op het stuur werd te pijnlijk. Toen zei ik “probeer die Virago eens”, en dat heeft ze gedaan. Dat zit veel relaxter, sprak ze, en dat hulpstukje op de gashandels is ook zalig. Nou die wilde ze wel! Alleen heeft ze heel kleine handen dus er moet een andere koppelingshandels op een andere voorremhandels. Dat is te regelen. Zo blijft hij dan toch in de familie. Mijn 17-jarige kleinzoon heeft er wel verdacht lang naar staan kijken. Hij vindt dit model niet zo “cool”, maar ja. Dat is nog wel even een puntje van zorg. Alleen, en daar gaan we weer, eerst moet die ZZR600 verkocht worden en dan, ja, ze gaan binnen een jaar verhuizen . . . kan die dan zo lang nog bij jou blijven staan? It is the story of my life ☺



In mijn dromen zie ik dus zowel de **ER5** als de **Virago** het pand verlaten. Dan kan ik de Bolt lekker in het midden zetten. Dan kan ik er lekker omheen lopen, wat makkelijk is als je hem optuigt voor een weekend of zo en als ik iets uit een kast moet hebben hoef ik die motor niet eerst opzij te zetten om ergens bij te kunnen. Heerlijk lijkt me dat. Dan kan ik ook weer eens wat aan die garage doen. Wat leidingen doortrekken naar een stopcontact voor de elektrische deur, eentje voor de compressor en van die



dingen. Misschien nog wat led-tl-buisjes erbij voor meer licht en die ellende aan kasten en planken eens vervangen door iets netters. De vloer kan ook wel eens aangepakt worden. Wat gaatjes wegwerken en dan een coating er overheen. Plannen zat. Deze zomer zal het wel beperkt blijven tot een likje verf voor de buitenkant.



**De Bolt** hebben we nog niet besproken, behalve dan dat de Virago lekkerder zat. Het is ook een wat ander model fiets. Op de Virago zit je lekker rechtop en zo was de Bolt oorspronkelijk niet bedoeld. Maar het kan wel! Ik heb er al twee keer een comfortabeler stuur op laten zetten en dat scheelt al een heel stuk. Maar als ik op de Bolt ook rechtop ga zitten, in dezelfde houding als op de Virago, dan staat het stuur 5 cm te ver weg. Ik heb er studie van gemaakt en met een met een speciale set raisers, die niet zozeer omhoog gaan, maar naar je toe komen, kan het worden opgelost. Die zijn acht tientjes. Maar . . . . dan komt het stuur op de plek waar nu het tellerhuis zit. Dat is ook een onhandige plek. Om dat te verhelpen had ik al eerder een hulpstuk uit Amerika laten overvliegen om die teller vóór het stuur te plaatsen, net boven de koplamp. Ik moet echter nogal wat loshalen om te zien of dat gaat passen. Het zou heel goed kunnen zijn dat dan de ruit weer in de weg zit. Er is ook altijd wat. Maar ik geef het niet op. De komende winterstop breng ik het hele zootje weer naar van Meel en dan mogen zij het oplossen. Komt vast wel goed. Volgend jaar zit ik op de Bolt dan net zo lekker als op de Virago. Mission accomplished.

En rijden? Ja, ik rij heus wel. In mijn eentje weliswaar, maar daar heb ik geen problemen mee. Je zet de TomTom erop en je rijdt maar een eind weg. Als je het dan echt even niet meer weet tik je een route in naar een bekende stek en dan komt alles weer goed. Nederland is best mooi, zeker als er een zonnetje op staat. Af en toe moet ik mezelf even “uitlaten” en dan pruttel ik op een motor naar keuze over de A27 naar Fort Altena. Daar dan het binnenland in langs Uppel, Nieuw-Babyloniëbroek, Eethen, Meeuwen, pontje over, Sprang-Capelle, 's-Gravenmoer en achter Dongen langs weer naar huis. Als ik de Belgische grens weer over mag ga ik ook weer eens een patatje halen in Postel. De hele Taxandria-route is ook leuk. Mogelijkheden genoeg.

Jongens, en meisjes, misschien in september toch nog een weekendje weg? Ik blijf het (tegen beter weten in) hopen.

Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## ROADTRIP DOOR ZUID IERLAND DEEL 1

Een aantal jaren terug zijn we al eens naar Ierland geweest. We zijn toen gestart in Noord Ierland en eerlijk gezegd viel het ons wat tegen. Veel rechte en slechte wegen en veel nieuwbouw, er zaten ook best wel wat mooie stukken tussen maar vooral de slechte wegen en de lelijke nieuwbouw zijn bij ons blijven hangen.

Het zuiden zou veel mooier zijn, dus dat wilden we dan toch ook nog wel eens zien.

We wilden er de tijd voor nemen dus het werd met de tent en alleen bij slecht weer een B&B. Nog wel een nieuwe tent gekocht, want het grondzeil van de oude was al een tijdje niet echt waterdicht meer, natuurlijk weer ietsje groter bijna een kilo zwaarder dan de vorige. Hopelijk vind de Virago het geen bezwaar, een beetje **nóg** meer. Alle vorige vakanties deed de Virago het goed met volle bekpakking en Ronny achterop was hij prima te handelen.



Het was tropisch warm in Nederland op de dag dat we zouden vertrekken, we besloten daarom om een dag eerder te vertrekken richting Duinkerken, gewoon relax 2 maal een half dagje rijden met een tussenstop in Zeeland op een camping aan het water. Routes van A naar B maak ik tegenwoordig met Kurviger met voorkeur voor bochtige wegen en vermijd steden en snelwegen. Je geeft als start Dover en als eindbestemming Fishgard, en binnen 1 seconde heeft hij een route van 600km door Engeland via alleen maar binnen weggetjes. Save as GPX en inlezen in Basecamp, en naar Zumo exporteren. We hadden er een paar dagen voor uitgetrokken om de 600km te overbruggen naar de boot Fishgard-Rosslare.

Aangekomen in Dover (en nog steeds mooi weer) de route opgepakt en na  $\pm 10$  minuten zaten we al op de kleine landweggetjes en ter hoogte van Folkestone stonden we in de file, 100m verder stond een agent het verkeer te regelen op een 3-sprong, auto's probeerden elkaar te passeren op een weggetje waar ik niet eens een auto kon inhalen. Na wat geduld zagen we wat er aan de hand was, we zaten op een smal pad met uitzicht op Folkestone en over zee, waar een vliegshow werd gehouden, dus wij ook maar even meegenieten.

Maar we hadden een doel, dus eerst nog wat km's maken en een camping opzoeken, wat eten scoren en een pinautomaat om wat ponden te scoren. Het nadeel van de kleine weggetjes en steden vermijden is dat je geen pinautomaten tegen komt en geen supermarkt, en de campings langs de route waren ook niet dik bezaait. Maar soms is het geluk met de domme, we rijden een klein dorpje in en zien een kleine buurtsuper waar we eten en een biertje kunnen scoren en ook nog £50 cash, en 500m verder is een camping. Mooi plekje uitgezocht want behalve een oude camper waren we de enige kampeerders en dat voor maar £10.

De volgende 2 dagen heerlijk toeren met aangenaam weer, de 2e dag toch maar wat provinciale wegen opgezocht want kleine weggetjes is leuk maar het schiet geen donder op, en we hadden hierna nog een halve dag om de boot naar Ierland te halen. Op het einde van de dag zaten we halverwege Wales. We waren lid geworden van Youth Hostels, dat leek ons wel handig als we slecht weer zouden treffen en er was hier een Hostel op onze route. Wij erheen, na 2 rondjes door het huis eindelijk iemand gevonden die ons meedeelde dat het vol was? Maar goed, ze wist nog een camping in de buurt, dus wij daar heen, via allerlei onmogelijke steile en smalle weggetjes kwamen we bij een boeren campinkje, met een half afgebouwd hokje waar een wc en een kraan in was geknoeid en een douche die het voorlopig nog lang niet ging doen. Maar voor de hoofdprijs mochten we er wel onze tent opzetten, gelukkig waren we de enige want erg veel plek was er niet. Maar het was wel een heel apart plekje in een verlaten dalletje vlakbij een riviertje. De volgende dag moesten we de boot naar Ierland zien te halen, waar we volgens onze berekeningen voldoende tijd voor hadden, maar de weggetjes waren weer smal en bochtig en we zagen de aankomsttijd steeds verder opschuiven op de GPS. De GPS nog eens op doorgaande wegen gezet maar dat werd alleen maar omrijden en gaf geen verbetering in tijd, dus korte pauzes en doortuffen. En zo kwamen we toch nog  $\pm 15$  min voor tijd aan. De overtocht Fishgard-Rosslare duurt  $\pm 3$  a 4 uur dus voldoende tijd voor een bakkie en wat eten.

Tot nu toe hadden we geweldig weer, een aangename temperatuur en de overtocht en aankomst onder een strak blauwe hemel. We hadden op Camping Carne Beach niet ver van de boot een plaatsje besproken zodat we bij aankomst niet hoefden te zoeken en relaxt konden beginnen aan Ierland.





Ronny was met de Campingmevrouw meegelopen voor ons plekje, maar tegen de tijd dat ik de motor had gestart waren ze verdwenen. Ik ben 3 keer de Camping rondgereden voordat ik ze eindelijk weer gevonden had. Maar goed we hadden



een mooi plekje, er was een ruimte om binnen te zitten en te koken en er was nog een Engels koppel op de motor, wat gelijk al weer gezellige gesprekken geeft. Ze hadden 10 dagen Ierland erop zitten (met mooi weer) en zouden de volgende dag met de boot terug. Maar hadden natuurlijk wel wat goede tips over campings en bezienswaardigheden. De volgende dag een rustdag, het was nog steeds prachtig weer dus een stukje wandelen lang de kust, en ongemerkt lopen we weer een eind weg. Door het land maar weer terug, waar we in de hitte flink lopen te dwalen om de

camping weer terug te vinden, natuurlijk niets meegenomen voor onderweg, maar uiteindelijk toch nog een ijsje gescoord en de camping weer gevonden. De kust bestaat hier uit kleine stukjes strand afgewisseld met stenen en veel stinkend zeewier. Onze stranden zijn toch stukken mooier.

Dag 3 in Ierland, is eerst een stuk doorgaande weg, waar we al snel genoeg van krijgen, we zoeken wat meer de kust op en rijden relax langs enkele mooie stranden en baaien. In Cobh zou volgens zeggen een museum zijn van de Titanic, het was de laatste haven waar de Titanic was afgemeerd, echter wij konden het niet vinden, en het was te warm om langer rond te dwalen. Na een bakje het pondje bij Cobh overgestoken en rustig door getuft. Als we rond 4 uur een camping opzoeken zijn we behalve van enkele kleine stukjes kust nog niet onder de indruk van dit stukje Ierland.



We kwamen wel weer op een leuke eenvoudige camping, net voorbij Timoleague waar we ook weer binnen konden koken en 's avonds binnen

konden zitten. Best relaxt, want het was overdag heerlijk weer, maar 's avonds koelde het ook weer snel af.

D.m.v. een kaart plannen we 's avonds een route voor in de GPS, we hadden wat plaatjes gezien van Mizen Head het meest zuidwestelijke puntje van Ierland, daar werd de route van de volgende dag op afgestemd, en vandaar richting noorden. Dit station werd gebouwd om schepen te waarschuwen tegen verraderlijke rotsen die hier dicht aan de kust liggen. Tegenwoordig is er een bekroond Maritiem Museum. De volgende dag is het wederom mooi weer en vanwege de lengte van de route zitten we weer op tijd op de motor. De route begint met erg kleine weggetjes waarvan de condities erg lers zijn, veel gaten en kuilen, dus we sturen toch maar weer aan op de iets doorgaande wegen. Als we dan in een klein dorpje (Leap) de eerste de beste koffietent induiken blijkt er achter het restaurantje een miniatuur sprookjesdorpje te zijn gebouwd langs een natuurlijk stroompje.



Na Leap rijden we weer regelmatig vlak langs de kust die nu wat rotsachtiger wordt met mooie inhammen. Vlak voor Mizen Head spotten we ook nog een groepje zeehonden in een van de baaien.

Mizen Head is een mooi punt om een uurtje rond te kijken en wat foto's te maken. We werden er op gewezen dat er ook nog 2 klein soort walvissen zwommen, vanuit de hoogte was het moeilijk te zien want qua grootte



leken het wel zeehonden, en die zwommen er ook rond. Maar we laten ons graag wijsmaken dat we walvissen gespot hebben.

We vervolgen onze reis noordwaarts en na het zoeken van enkele campings die wel op de GPS staan maar die we niet kunnen vinden, belanden we op een grote overvolle camping "Eagle Point", niet ons soort camping maar het is ondertussen al laat en we vinden het genoeg voor vandaag.



We komen nu in wat meer heuvelachtig gebied en besluiten de Healy Pass te nemen richting Kenmare. Vlak voor de Pas zien we een bordje Derreens Gardens en denken gelijk aan koffie in de tuin, en het is inderdaad een mooi plekje voor koffie met zelfgebakken cake.





De Healy Pass is is een prachtig slingerend weggetje omhoog en met mooie uitzichten weer naar beneden. De kusten mogen dan mooi zijn maar geef ons toch maar deze slingerende bergweggetjes. Na het drukke Kenmare nog zo'n mooie pass via Moll's Gap en Ladies View.

Het eindpunt is vandaag Killarney National Park met het doel daar een paar dagen te blijven. Van hieruit zouden we wat kunnen wandelen en een deel van De Ring of Kerry kunnen rijden. Na een mislukte poging om een paar dagen in een Hostel te verblijven (we konden het niet vinden) toch maar een camping genomen in Killarney, het was eigenlijk nog steeds mooi weer en er was ook weer een ruimte om binnen te vertoeven.

Dag 10 een beetje gewandeld vanaf de camping langs het meer en een gigantisch landhuis naar een watervalletje. Het barst in Killarney van de paardekoetsjes waarmee je een toertje door de omgeving kan maken, maar zo'n 1pktje was ons te min. Dezelfde weg terug is geen optie voor ons maar daarvoor moesten we wel weer door en over een paar hekken die in de weg stonden. We hadden wel een paar spettertjes onderweg, zou het weer nu omslaan naar de Ierse standaard, het was al zo lang mooi weer.



Maar de volgende dag klaarde het gewoon weer op, dus besloten we een deel van de Ring of Kerry te rijden. Het eerste stuk was mooi, maar dat hadden we al gereden via Ladies View en Molls Gap, maar daarna een lange rechte weg met geen uitzicht. Na een uur waren we er klaar mee en gestopt in Sneem waar we een uitnodigend bord zagen met een menu met zalm en die hebben we ons goed laten smaken. Vandaar binnendoor terug waar we gelijk blij verrast werden door mooie slingerende weggetjes met prachtige uitzichten.

En hoe verder we kwamen hoe mooier het werd door Black Valley en Gap of Dunloe. Met een rustig gangetje genietend van de omgeving zijn we weer terug getuft naar de camping voor een welverdiend biertje. Hier stond ons nog een verrassing te wachten een schuur in onze nieuwe tent. Daar wisten de burens met 2 k., bloedjes van kinderen met fietsjes natuurlijk niets van. Gelukkig zat er nog een reparatiesetje bij de tent zodat dat ook weer opgelost kon worden. 'S avonds bij de Chinees om de hoek een lekkere maaltijd gescoord, wat kan het leven van een motorrijder toch heerlijk zijn.

Dit gebied hadden we wel weer gezien dus de volgende dag weer verder richting Cahersiveen naar camping Mannix Point, die ons werd aangeraden bij onze eerdere ontmoeting met het motorkoppel.

Het was voor het eerst 's morgens zwaar bewolkt, en inderdaad eenmaal onderweg reden we al snel door de regenwolken.

Vandaag weer een stuk van de Ring of Kerry, we vonden het al niet zo indrukwekkend, maar al rijdend in de regen door de wolken ging het mooie wat er misschien was totaal verloren. Onderweg maar een stopje gemaakt voor koffie met



gebak, want daar worden we altijd weer vrolijk van. De route was niet zo lang, dus vroeg in de middag waren we op de camping en ondertussen was het ook weer droog geworden. Na de gebruikelijke routine van aanmelden, plekje zoeken en tent opbouwen, hebben we een heen en weertje door Cahersiveen gedaan want veel meer was het plaatsje niet. Voor het avondeten kon je terecht in de keuken, die was uitgerust met een aantal 4-pits gasstellen en alles wat nodig was om te koken zoals potten en pannen,

borden en bestek waar je gratis gebruik van mocht maken terwijl de camping zelf ook een erg schappelijke prijs rekende.

Na het eten hoorden we uit de aangrenzende kamer iemand op een gitaar tokkelen, wat natuurlijk gelijk onze aandacht trok. Bij een kijkje in de kamer welke was ingericht als huiskamer met banken, een open haardvuur, zaten 2 mannen wat muziek te maken. Een aantal van de Ierse aanwezige haakten daar op in door ook wat Ierse liederen ten gehore te brengen. Drank werd er niet geschonken, maar gedurende de avond was er wel een geweldig Iers sfeertje. Voldaan zochten we 's avonds laat onze tent op door de stromende regen, want het kwam deze avond met bakken uit de lucht. Ons voortentje was een meertje geworden en nadat we e.e.a. gered hadden van de verdrinkingsdood doken we onze droge slaapzakken in.

De volgende morgen zag het er nog dreigend uit maar het was droog, en omdat we alleen naar de lucht kijken om te zien wat voor weer het is, en nooit op de telefoon, want het weerbericht is net zo onbetrouwbaar als het weer, hadden we al besloten om een rondje in de omgeving te rijden. Ook omdat we gemerkt hadden dat alle verhalen over slecht weer in Ierland ver overdreven waren (denken wij). En inderdaad, voordat we op de motor zaten brak de zon alweer door. Vandaag het pondje over naar Valentia Island via een aantal uitzichtpunten. Op Valentia Island klein weggetje ingeslagen richting



Cromwell Point waar op de terugweg de auto's achteruit gingen naar een breder gedeelte om ons te passeren (mijn achteruit deed het niet). Door naar uitzichtpunt op Foghet Cliff met een akelig steile grindweg omhoog (geen probleem voor een Virago). Daarna via een brug het eiland weer af en nog even doorgereden naar Blaket View voor nog meer kliffen. Die waren wel allemaal door de Ieren zelf gemaakt want bij beide punten moesten we entree betalen, maar ja ze moeten ook ergens hun geld mee verdienen. Niets is zo veranderlijk als het weer want op de terugweg moest het gas nog even open, want de lucht begon wel erg te dreigen. Maar het viel weer mee we konden eerst nog wat inkopen doen bij de buurtsuper, wat eten en een alcoholische versnapering, en het bleef gewoon droog. Zo konden we de avond wel weer doorkomen onder het genot van Ierse entertainment in de "huiskamer".

Dingle was ons ook aangeraden als een mooi Iers plaatsje dus dat moesten we ook nog gezien hebben. Hemelsbreed is het niet ver, maar met de motor moet je wel Dingle Bay rondrijden. De weg ernaartoe was, hoe zal ik het zeggen, de Virago deed het goed ondanks dat we er met z'n 2en opzitten en tamelijk zwaar bepakt zijn. De Ierse wegen zijn kwalitatief Uitermate Teleurstellend.

De bovenlaag is overal kapotgereden, veel kuilen en gaten, de wegen lopen veelal bol, ook in de bochten (moet misschien ook wel vanwege de vele regen) dus je moet voortdurend tegensturen, en het uitzicht tja?.. Vlak voor Dingle nog even gestopt om de regenbroeken aan te trekken,

maar dat was eigenlijk niet nodig geweest. Bij Dingle was een Hostel annex camping, Hostel was natuurlijk weer vol dus het werd de camping. Onder het genot van het zonnetje die ondertussen weer was gaan schijnen de nodige werkzaamheden verricht, en daarna richting Dingle gereden.

Over Dingle, waarschijnlijk zijn wij een stel cultuurbarbaren, die liever door de natuur trekken. Dingle is touristisch, en wat moet ik er verder over zeggen misschien hebben we iets gemist, het was net als de weg erheen, tja?..

Geen zin om te lezen klik dan op de link: [ROADTRIP 2019 DOOR ZUID IERLAND](#)



In de volgende nieuwsbrief Deel 2 van de **Roadtrip door Zuid Ierland**

Auteur: Jaap Aafjes

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## Route Zuid Ierland





## ZONDER RUIT!!!

Hemelveaartsdag. Prachtig weer en dat kun je niet zomaar voorbij laten gaan. Zeker niet als er voor de komende dagen minder weer is voorspeld.

Een tijdje terug had ik Rinze zijn motor eens onder een zeiltje zien staan en het viel me op (aan de vorm) dat er toen geen ruit op zat. Met de handige "klik-op en klik-af" systemen is dat immers een fluitje van een cent. Hij zei toen dat hij wel vaker zonder ruit reed. Voor een tochtje op de binnenwegen is het immers niet echt nodig en een stukje grote weg is ook niet erg als het weer goed is.

Indachtig mijn ervaringen op de motor van mijn jongste dochter (een Kawa ER5 waar ook geen ruit op zit) vroeg ik me af of dat voor mijn huidige motor ook zou gelden.

Ik ben doorgaans gek op een ruit, want het haalt de druk van je borst en zeker als je een eind weg moet is dat zeer vermoeiend. Ik herinner me nog dat mijn oudste dochter me eens overhaalde om naar Zuid-Frankrijk te gaan. Zij had toen een Suzuki 600 4-cilinder en vond het heerlijk om ongeveer 140 te rijden. Dan hang je zo lekker in de wind, zei ze, dan hang je niet zo op je stuur.

Jaja, ik had op dat moment sinds best lang weer eens een motor aangeschaft (Virago 750 zonder ruit). Daar reed ik al een tijdje op rond, maar dan lekker rustig.

Ik stemde toe in de rit, wel een heel eind ineens, en we gingen op pad met een stevige zuidenwind tegen. In Nederland ging het nog wel maar toen ze een beetje snelheid ging maken kreeg ik het toch zwaar. Ik zat rechtop wel een heleboel wind te vangen en dat werd ik toen behoorlijk zat. Bij Antwerpen vroeg ik me al af waar ik in godsnaam mee bezig was. Niet zeuren, doorrijden. Ergens bij een tankstation heb ik mijn zorgen gedeeld. De uitdrukking op



haar gezicht had iets van "wat een watje – en dat noemt zich motorrijder" en voort gingen we weer. Bij een volgende tankstop begon ik er weer over, maar dan met een idee. Ik stelde voor eens van motor te wisselen. Ik dacht dan komt ze er zelf achter dat het echt niet leuk is.

Dat hielp echter niet. Ik moest echt wel even wennen aan die gekke buikschuiver en toen ik ongeveer 140 reed keek ik eens in mijn spiegel. Ik zag meteen dat mijn plannetje tot mislukken gedoemd was. Zij is een stuk kleiner en ik zag alleen de bovenste helft van haar helm boven de koplamp uitkomen. Tsja, die heeft dus geen tegenwind.

Bij weer een tankstop (het werd al wat later) vroeg ik of er een hotelletje in de buurt was. Dat was er, na ongeveer 15 km. En ja hoor, een afslag en je zag het (trucker)hotel al liggen. Er waren zelfs garageboxen. Daar hebben we er een van geregeld voor de motoren en we hebben daar prima geslapen na een dinertje. Na het ontbijt zijn we vertrokken voor het laatste stuk van de reis. De wind was gaan liggen dus ik nam weer mijn eigen Virago.

Bij terugkomst in Nederland was het aanschaffen van een ruit een eerste prioriteit. Dit zou me niet nog eens gebeuren. In Zoetermeer bij van Wijk hadden ze een leuke ruit voor de Virago. Past altijd zei hij, had hij wel vaker verkocht aan Virago-rijders. Dat klopte ook wel, alleen vond ik hem een beetje hoog. Ik zat er gewoon doorheen te kijken. Op zich geen probleem, totdat je in de regen een vrachtwagen

moet inhalen. Die hele ruit sloeg in een keer helemaal dicht door het gesproei van de wielen. Ik heb me laten afzakken en daarna de eerste afslag gepakt. Levensgevaarlijk!

Eenmaal thuis heb ik geïnformeerd wat ik er aan moest doen. Laten zakken ging wel een stukje, maar niet genoeg. De koplamp zat ik de weg. Dan de ruit loshalen, met viltstift een mooi boogje tekenen en dan met een figuurzaagje aan de slag. Dat viel best nog tegen. Ik had wel eerst papieren plakband gebruikt voordat ik de het boogje tekende, maar toen ik dat eraf haalde toen het klaar was, kon je toch goed zien dat mijn figuurzaagervaring wel wat was weggezakt. Maar het werkte wel. Ik keek er nu net overheen en dat heb ik op mijn latere motorfietsen gehandhaafd.



Dus ook op de XVS1100 Classic, de eerste Wildstar (en toen die was platgereden) de tweede Wildstar, de Bulldog, de FJR (uiteraard), diverse Virago's en nu ook de Bolt.

Wel een lange inleiding, maar ach, ruimte zat in de nieuwsbrief, dus waarom niet. Ik ging dus testen (het weer was er prima voor) geen wind, geen regen en een lekker zonnetje om Nederland mooier te maken, of het zonder ruit ook te doen was. Na drie kilometer keerde ik om. Mislukt? Nee, dat nou weer niet, maar wel de verkeerde helm. Die ik op had liet erg veel wind richting mijn ogen gaan en die begonnen zo erg te tranen (ouderdomskwaal denk ik) dat ik te weinig meer zag. Andere helm op met vol vizier en daar gingen we weer. Het viel inderdaad mee. Ik zit weliswaar meer rechtop dan op die kleine Kawa, maar de tegendruk viel alles mee, ook als ik op de A27 eens 120 doe om een teut met een caravan in de halen. Is een ruit dus onzin? Kunnen we makkelijk zonder? Nou nee, dat denk ik niet. Als je een hele dag op de motor zit om naar Verweggistan te komen wordt het natuurlijk anders. Dan is zo'n comfortverhoger niet te versmaden. Kleine stukjes gaan wel, maar een reis, dat is andere koek.

Zo'n ruit heeft ook wel nadelen. Hangt een beetje van de vorm af, maar met een ruit krijg je wel te maken met wervelingen vlak achter die ruit. En daar zit jij dan net middenin. Je hebt m.a.w. meer herrie om je helm met ruit, dan zonder ruit (storm uitgezonderd natuurlijk). Dus bij langere reizen is het een afweging. Daar komt nog bij dat je op langere tochten ook vaak je navigatie gebruikt. Het nieuwere model TomTom geeft minder licht dan het oudere model (de lui dit dat maken zijn dus ook knettergek) en dan is gesproken woord ook belangrijk. Dus een systeempje in je helm dat geluid van de navigatie doorgeeft wordt dan ook belangrijk. Ik heb er een paar geprobeerd, en het zal wel aan mij liggen, maar bij mij komt er geen verstaanbaar geluid door.

Gelukkig heb ik op de afgelopen motorbeurs in Utrecht bijeen paar Engelsen mooie doppen besteld en die zijn onlangs aangekomen. Heeft wel even geduurd (corona) maar ze zijn er eindelijk. En ik moet zeggen: voortreffelijk!!! Het geluid is zo duidelijk dat ik de neiging krijg het ietsje zachter in te stellen. Nogmaals, de vorm en de omvang van de ruit zijn belangrijk. Op de Wildstar bv. had ik de middenmaat ruit en daarbij lower deflectors. Een soort verlengstukken van de ruit langs de vorkpoten. De wind die van onder de ruit omhoog komt wapperen ben je zo voor een groot deel kwijt. Een bredere ruit scheelt ook. De hoogte doet ook wat. Het beste is als je er net overheen kunt kijken. Ik denk dat ik voor de Bolt nog eens naar een hoger exemplaar ga zoeken.

Kortom: voor korte stukjes maakt het me niet veel uit (bij goed weer) maar voor langere tochten prefereer ik het comfort van het scherm.

Genoeg gezeurd, ik stop er mee. Ik laat de ruit er voorlopig even af, lange tochten liggen er niet in het verschiets (snik). Tot ziens weer mensen!

Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## HIMALAYA AVONTUUR 2019



17 juni vorig jaar (2019 red.) staan wij, Willy en ik, vol verwachtingen maar toch ook wat gespannen klaar op Schiphol om aan ons avontuur in de Himalaya te beginnen. Eerst nog even kennis maken met de gids Joop en mede avonturiers Ed, Dirk, Hans, Jan-Willem en Henk.

De bedoeling is om via Kasjmir naar Leh en dan verder door naar Manila te rijden. Of we via Kasjmir zullen kunnen rijden zal afhangen van de toch wel steeds gespannen situatie op dat moment. Natuurlijk hopen we allemaal van wel aangezien het een van de dingen was waarvoor we deze organisatie gekozen hadden. Natuurlijk gaat veiligheid voor en er zal gekeken worden de avond voordien of het mogelijk is. Zo niet een alternatieve route.



Na een voorspoedige vlucht komen we aan in New Delhi en komt het regelen van de visa na de evisa. Beetje moeilijk soms met de communicatie en vingerafdrukken nemen maar ook dat komt uiteindelijk wel in orde.

Via de taxi komen we dan aan in ons eerste hotel Natraj Yes Please. Hier gaan we twee nachten blijven. Het eerste wat opvalt zijn de vuile straten en hoge temperaturen : 45-50 graden is toch wel even wennen. Na inchecken gaan we met zijn allen in het plaatselijke wisselkantoor geld omruilen. Na onderhandelingen van Joop krijgen we een mooi aanbod en komen met een hele bundel roepies buiten. De dag erna gaan we met zijn allen ontbijten en gaat ieder zo beetje zijn eigen gangetje om uiteindelijk toch samen in een kantoorje te belanden en met twee taxi's allemaal samen Delhi verkennen: Qutb Minar, Hard Rock Café, Gate of India enz. 's Avonds gaan we gezellig samen eten in een restaurantje op de tweede verdieping. Hier de laatste Kingfisher biertjes want het wordt afgeraden om op grote hoogte alcohol te gebruiken.



De volgende ochtend nemen we taxi's naar het treinstation voor een volle dag in de trein naar Pathankot waar de Royal Enfield Bullet 500 motoren al ongeduldig staan te wachten. Ieder mag zijn motor voor de komende weken uitkiezen en al eens aanvoelen. Leuk was ook dat Joop bij het station een riksja fietser kon overhalen om alle bepakkingen op zijn fiets te zetten en ons zo al lopend naar het hotel te brengen.

Na een goede nachtrust in een vrij mooi hotel gaan we eindelijk op de motor voor een eerste ritje. Niet al te ver om wat aan de motoren te wennen. Het voelt eigenlijk een beetje aan als een speelgoed brommer en zeker wat wennen dat je geen Tip-Toe schakelpook hebt.

De afspraak bij het rijden is dat Joop altijd vooraan rijdt en de volgwagen als laatste. Bij de afslagen of splitsing blijft Joop wachten op iedereen om vervolgens verder te rijden. De volgwagen blijft altijd als laatste. Stoppen voor foto's enz doe je wanneer je wilt maar de motor moet steeds zichtbaar langs de weg blijven. Hoe ze het doen is ons nog steeds een raadsel maar hoe de motor ook stond, ze zagen het altijd en bleven wel altijd mooi wachten.

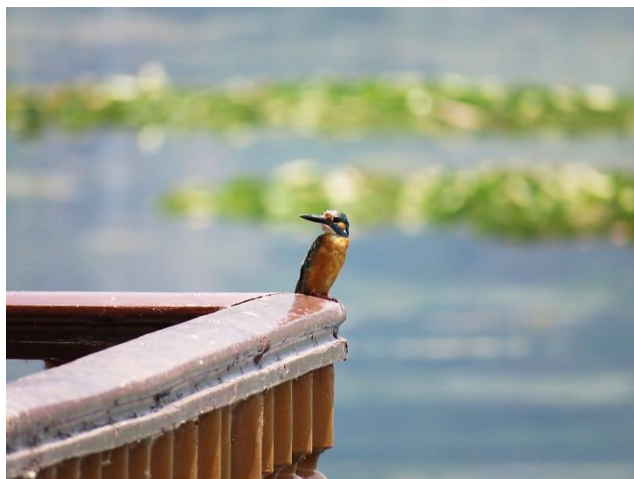
Eerste dag rijden we merendeels asfalt op een 'snelweg' om de motor en zijn grenzen te leren kennen. En die grens is vrij snel bereikt: bij 110 km/hr rammelt hij zowat uit elkaar en lijkt sneller rijden niet echt aangewezen. Snelwegen lijken hier ook niet echt éénrichting te zijn en meermaals komen we auto's in tegenovergestelde richting tegen. Toch wel even wennen zo.

's Avonds is het dan overnachten in een hotel ergens boven op een berg. Hotels zijn overigens allemaal vrij mooi maar beetje onpraktisch ingericht voor onze westerse normen. Er is géén douche cabine of ruimte maar één badkamer met douche, toilet en wastafel en waarbij de waterafvoer van de douche bijna altijd aan de andere kant zat waardoor de

hele badkamer onder water komt. De warmwater boiler is ook meestal elektrisch waarbij de aansluiting soms wel heel erg kort bij de douche kop zit. Afwerking is meestal ook maar uitgevoerd tot het uiterst essentiële.

De toestand in Kasjmir lijkt ondertussen wat bedaard allemaal en de dag erna rijden we dan toch naar Srinagar (Kasjmir) en gaan we op woonboten logeren. Prachtige omgeving! Het landschap en de wegen beginnen zich ondertussen ook stilaan te wijzigen. Merendeel is nog asfalt maar er komen toch meer en meer gaten in de weg.

In Srinagar blijven we twee nachten en genieten de dag daarna van een relax boottochtje rond het meer en genieten van de prachtige natuur : met visarenden en een ijsvogel.



Vrouwen die sloepen vol waterlelies oogsten als voer voor de koeien geven wel mooie foto's maar geven aan hoe hard het leven hier kan zijn. Nadien een bezoekje aan een lokale botanische tuin. Overall is het leger hier duidelijk aanwezig wat zeker duidt op de gespannen voet die hier geleefd wordt. Ook een kort gesprek met een lokale bewoner laat duidelijk merken dat ze onafhankelijkheid willen zonder inmenging van India. Gelukkig is wel alles rustig tijdens ons verblijf.

We blijven als toeristen wel een heel vreemd ras daar en iedereen wil maar dolgraag met ons op

de foto komen. De een na de ander, jong en oud komt ons vragen. Zeker als ze zien dat dit mogelijk is.

Zo komen we ook een paar gasten tegen die net als wij met de motor door de Himalaya gaan en waarvan er eentje zowaar in Eindhoven gestudeerd heeft. Later komen we ze nog eens tegen bij een stop op een berg.







De volgende ochtend vertrekken we naar Kargil. We vertrekken hier met regen maar het wordt al snel droger en kunnen de regenpakken al weer uit. We zijn nog niet zo heel lang weer op weg als we bij een van de vele bochten komen en één van onze medereizigers (Dirk) daar in een betonnen greppel zien liggen.

Hij is onderuit gegaan en met motor en al tegen de betonnen muur gevlogen. Motor is nog vrij goed maar hij komt zelf met moeite overeind. Aangezien zijn vrienden bij hem zijn, besluiten wij om even door te rijden om de gids Joop te waarschuwen. Die vinden we dan even later waar ze gestopt zijn voor een theepauze. Hij gaat dan ook meteen kijken hoe erg het gesteld is maar even later komen ze toch met zijn allen aangereden.



In Kargill gaan Joop en Dirk dan op zoek naar een dokter en komen ze uiteindelijk in het ziekenhuis waar een röntgen foto duidelijk maakt dat het sleutelbeen afgescheurd is. Hij wordt zo veel als mogelijk ingetaped (maar door te kort aan tape stopt het) en afgeraden om nog met de motor te rijden.

Teruggaan heeft momenteel geen zin en hij kijkt het nog aan tot de volgende dag in Leh. De monteur zal zijn motor nu de verdere reis gaan berijden.

Stilaan gaan we hoger en hoger en krijgen we de eerste sneeuw tegen. De landschappen worden woester en mooier maar zo ook de wegen.



Na Kargill rijden we verder richting Leh en worden de wegen stilaan maar zeker 'berijdbaar' en wisselen asfalt met kuilen en zand zich meer en meer af.

Maar ook spectaculaire uitzichten waardoor het moeilijk wordt om niet elke bocht of km te stoppen voor foto's.

Na een lange dag komen we aan in Leh. Eerste hotel dat gereserveerd was, was nog niet helemaal klaar met opruimen en gaan we al even de omgeving verkennen.

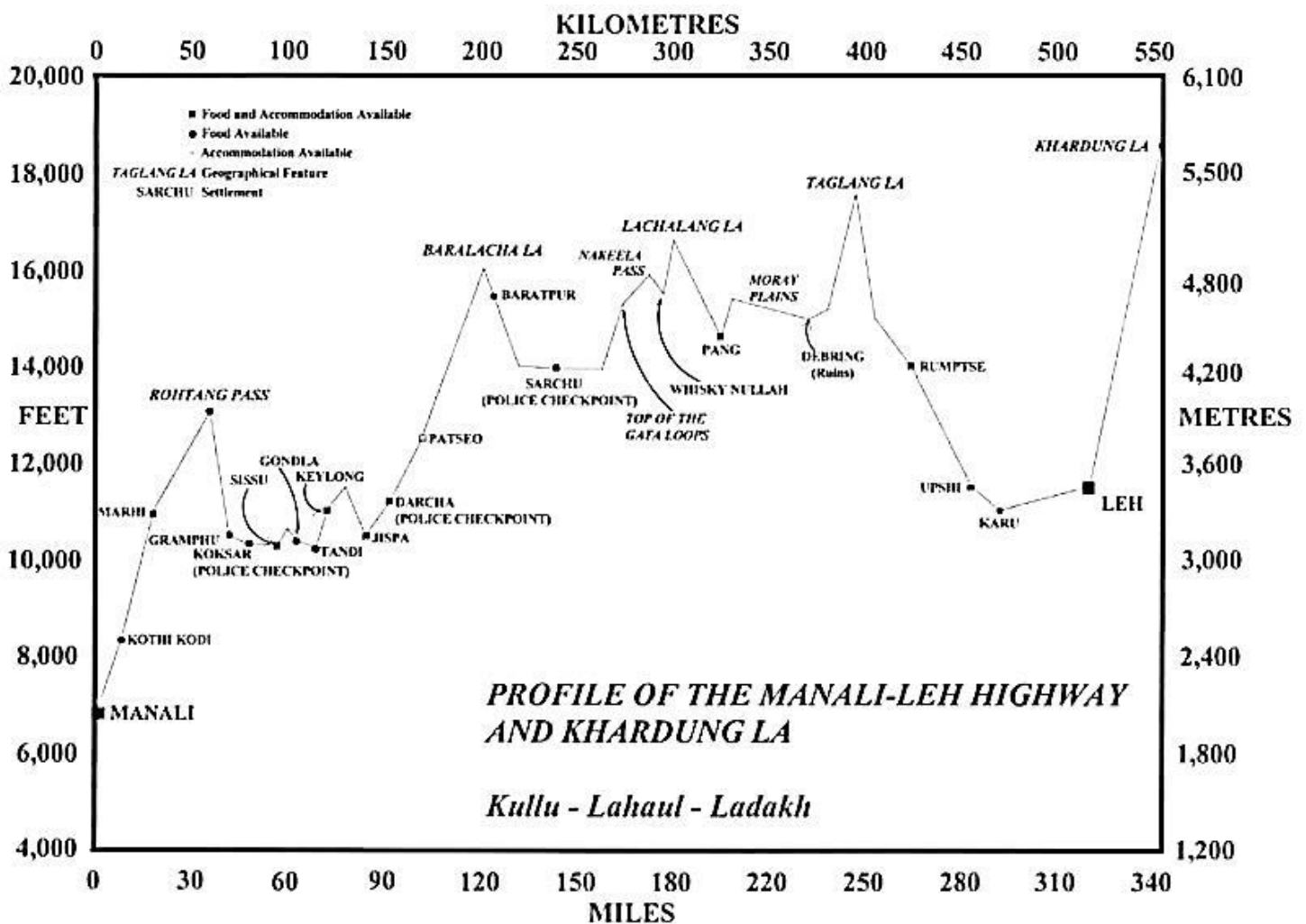
Bij terugkomst bleek iedereen weg maar als snel werd duidelijk waarom. Joop (de gids) was op zoek gegaan naar een nieuw onderkomen omdat de geboekte accommodatie beetje minachtend deed en niet alles waarmaakte wat mogelijk was. Dit kostte hen dan

onmiddellijk een 4-tal kamers én de reserveringen van komende Touratrek tochten daar. Het nieuwe onderkomen leek wel een nieuw hotel en voldeed in alle opzichten: lekker bed en lekker warme douches.



Joop gaat op zoek naar motoren om de dag nadien de KhardungLa te gaan rijden. Leh verbied om de pas te berijden met eigen motoren die niet door hen geregistreerd zijn. De ochtend nadien gaan we dan op stap naar de hoogst bereikbare top: de mighty Khardung La op 18380ft (5602 m). Nog volledig ondergesneeuwd

Boven op de top mag je ook maar 30 min blijven om problemen met te weinig lucht te vermijden. Na een goede 30 min gaan we dus weer met z'n allen naar beneden. Terug naar Leh en genieten verder van dit mooie stadje. Leuke souvenirjes zoals o.a. T-shirts voor 2,5 € en een echte Nepal Jas voor paar 10-tjes. Kopje koffie en wat lekkers bij de German Bakery. Best gezellig en genieten ☺



Tijdens de paar dagen verblijf in Leh kreeg Joop door dat de pas richting Manali door hevige sneeuwstormen bijna ondoorwaadbaar was met wachttijden van meer dan 7 uur. Aangezien er geen weg omheen was zouden we als deze ongunstige voorspellingen bleven de eerste dag zo ver mogelijk rijden om dan ergens langs de weg in een hutje te overnachten waar ook gegeten wordt. Dit zijn eigenlijk slaapplekken voor truckers. Gelukkig kwam op de vooravond het verlossende bericht dat de sneeuw geruimd was en we de normale routes konden aanhouden.

Zogezegd, zo gedaan en de volgende ochtend stonden we weer fris en fruitig klaar voor een tocht naar Debring waar we eens niet in een hotel zouden overnachten. Vroeger waren er tenten maar deze zijn nu vervangen door betonnen hutten zonder verwarming en het kon berekend worden.

Het ritje verloopt, zoals steeds, over deels asfalt (met en zonder gaten) en onverharde wegen. We reden zoals gewoonlijk ergens midden in de groep alleen toen er plots een auto me hééééél erg dicht (en zonder toeteren) voorbijgereden kwam, schrok ik wat en/of kwam de auto wat te vroeg weer naar links. In ieder geval voelde ik plots wat



tegen mijn voet. Ik had nog net de reflex om mijn voet weg te trekken maar kwam wel met de step in de velg te zitten waardoor ik ook zowat met mijn lichaam boven op de auto lag. Gelukkig wel zonder vallen maar de autobestuurder stopte en wilde absoluut dat ik de schade aan zijn velg vergoede !!!! Na wat heen en weer gepraat dat we dat niet gingen doen omdat hij niet had getoeterd én veel te kort was langsgereden, kwamen eerst nog 3 reisgezellen van ons erbij en daarna de auto met monteur. Toen waren ze wel snel vertrokken. De monteur heeft mijn stepje met een groot rotsblok weer terug naar beneden geklopt en konden we weer verder.



Na een verder voorspoedige rit kwamen we iets voor donker in het barakkenkamp aan. Er was nog net even tijd om de omgeving te verkennen met talloze opgehoopte grondheuvelds en gangenstelsels van een marmottensoort (niet groter als een hamster), wilde paarden en ezels maar ook allerlei overleden dieren waarvan de karkassen blijven liggen.



Na wat vegetarisch avondeten vroeg naar bed onder een dik pak dekens. Jammer genoeg echter niet veel geslapen door het gewicht dan weer.



Daarna weer op weg. Eerst een smalle weg terug tot de hoofdweg. We waren nog maar net weg toen Willy al aangaf dat het leek alsof de motor een lekke band had. Hij maakt ook nogal een knarrend geluid dat goed via de intercom te horen was. Op de hoofdweg dan maar even gestopt en gekeken. Geen lekke band in elk geval maar reed wel wat onstabiel. Stoere Ed zou er wel mee verder rijden tot we wat meer plaats hadden om beter te kijken. Echter nog geen kilometer verder stopte hij ook dat het toch niet lekker rijden was. Dan de monteur even getest en na overleg beslist om de lager te vervangen langs de kant van de weg. Best vreemd om dit zo zien te gebeuren. En zo eenvoudig: wiel er uit (ketting en tandwiel blijven zitten), tikje tegen de lagen en hij is er uit en kan de andere er zo weer in. Dit langs beide kanten en wiel er weer in.

Daarna liep hij weer als een tierelier ☺

Ondertussen hadden wij genoten van het uitzicht en een kijkje genomen bij een herderskamp waar we net bij gestopt waren met schapen en Yaks. Zonder verdere problemen komen we in het volgende hotel aan.



Zoals gewoonlijk hebben we niet te klagen over de kwaliteit. Natuurlijk is het niet zoals we in het westen gewend zijn maar met die mentaliteit zijn we ook niet vertrokken. Het is ten slotte een avontuurlijke tocht.

Na een verdere voorspoedige tocht over de Taglang La, Lachalang La, Baralacha La en de berucht Rohtang Pas (de week voordien was er nog een autobus met 40 personen de afgrond in gegaan) komen we dan uiteindelijk in Manali aan. Dit is dan ook het einde van de motorreis.





Even een dag bijkomen in Manali bij de Nederlandse host die samen met haar Indiase man al vele jaren in India woont.

Daarna was het met de nachtbus weer terug naar Delhi en de volgende ochtend om 6h op voor wie naar Agra de Tash Mahal wou gaan bekijken. Vreemd genoeg buiten ons maar één iemand die dit wonder wou zien.

Wel, ik vond het prachtig en al als kind te dromen om dit te kunnen zien !! Jammer genoeg was de temperatuur iets te hoog (om en bij de 48 graden) om er lang te verblijven.

Wel mooi dat we aan de achterkant aan de rivier nog wat Mariboos konden spotten. Heen en terug naar Agra was toch wel een uurtje of 4 maar gelukkig koel in de Taxi.





Terug in Delhi nog even een kleine trip via de metro en dan maar inpakken en alles verdelen over de koffers zodat we klaar waren voor de terugreis

Wat me hiervan bij blijft is dat Delhi een bont allegaartje is met heel erg veel armoede en de mensen gewoon op straat slapen. Of de beteren in hun riksja's.

Op de meest onherbergzame plekken kan je zo maar plots iemand als uit het niets tegenkomen. De aanblik van mensen die met hamer en beitel de grote rotsblokken bewerken tot ze kleine kiezels hebben om de gaten te vullen, is ongelooflijk. Een dagtaak te hebben op 3-4000 m hoogte samen

met vrouw en kinderen en slapen in een tentje dat niet meer als een zeildoek is, is als westerling moeilijk te bevatten. Daarnaast zijn echter de oh zo wonderlijk mooie uitzichten en de woeste natuur een lust voor het oog.

Auteur: Luc Peeters

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





# **EVENEMENTEN AGENDA MEI T/M DECEMBER 2020** **YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS**

## **MEI**

**8-10 YCC BELGIUM RALLY 2020**



*Vervallen wegens coronacrisis*

**22-25 LOST RIDERS CENTER 9 (Steam' Ahead Rally)**



*Vervallen wegens coronacrisis*

**24 Regiocabé Road Rats**



*Vervallen wegens coronacrisis (verbod op het houden van bijeenkomsten tot 1 sept )*

## **JUNI**

**7 Duivelsbergrit 2020**



*Vervallen wegens coronacrisis. Rit is doorgeschoven naar 2021*

**12-14 Internationale YCC Europa Rally te Finland**



*Vervallen wegens coronacrisis. Rally is doorgeschoven naar 2021*

**21 Haringrit**



*Vervallen wegens coronacrisis*

**28 Regiocabé Road Rats**



*Vervallen wegens coronacrisis*

## **JULI**

**17-19 VSOC Centre 6 Northstars (Centre 6 In The Lakes)**



*Vervallen wegens coronacrisis*

**26 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

### 3-4 10 jarig bestaan YCCE



Vervallen wegens coronacrisis

### 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.

### 28-31 Scrumpies Centre 17 (Scrumpy VIII Rally 2020)



Vervallen wegens coronacrisis

## SEPTEMBER

### 11-13 YCCNL Nationale 2020



Vervallen wegens coronacrisis. Rally is doorgeschoven naar 10, 11 en 12 - 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.

## OKTOBER

### 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.

## NOVEMBER

### 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.

## DECEMBER

### 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.

**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](mailto: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](http://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](mailto:yccnl.vice@gmail.com).**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## STEEDS MEER MOTORHOTELS OPENEN HUN DEUREN

Hoewel in veel Europese landen nog beperkingen van kracht zijn om een nieuwe besmetting met het coronavirus te voorkomen, kun je in veel (motor)hotels alweer een kamer met toebehoren reserveren.

MoHo Hotels, de grootste keten van motorhotels – 55 deelnemende hotels in Duitsland, Italië, Oostenrijk, Zwitserland en Benelux – heeft op hun [website een pagina geopend](#) waarop je kunt zien welke hotels geopend zijn. De verwachting is dat komende weken steeds meer hotels hun deuren openen en dat 'Europa' beperkende maatregelen steeds verder zal verzachten.

### Wat is er mogelijk in Europa?

Maak nou niet de fout om meteen een kamer te reserveren en op je motor te springen. Sommige omringende landen kom je gewoon nog niet in. Tenminste, als je niet een dringende reden hebt. De [ANWB](#) houdt exact in de gaten welke beperkingen van kracht zijn in welke landen.

Auteur: Jan Kruithof Motornieuws



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





## E10 BENZINE EN OLDTIMERS

De ideale brandstof voor oldtimers is er nog niet. De meeste moderne brandstoffen zijn niet geschikt om in oldtimers te tanken. De ideale brandstof voor oldtimers voldoet aan deze eisen:

1. de brandstof moet geschikt zijn voor mobiel erfgoed en mag dus **geén** bio-ethanol bevatten.
2. de brandstof moet zo min mogelijk emissie produceren
3. de brandstof moet zo klimaatneutraal mogelijk zijn, dus een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het gehele proces van de productie tot en met het gebruik in mobiel erfgoed ('from well to wheel')
4. de brandstof moet fossielvrij en hernieuwbaar zijn en geen beslag leggen op schaarse grondstoffen.

De FEHAC is in gesprek met degenen die zich bezighouden met de toekomst van brandstoffen en ook zij zien mogelijkheden voor het produceren van nieuwe brandstoffen die aan deze eisen voldoen. Daarbij merken wij, dat steeds meer beleidsmakers deze brandstoffen ook zien als tussenoplossing totdat alle nieuw verkochte wegvoertuigen emissievrij zijn. Daarmee is de ontwikkeling van 'innovatieve brandstof' niet alleen belangrijk voor het mobiel erfgoed, maar voor alle voertuigen die nu en in de nabije toekomst nog op fossiele brandstof zullen rijden.

### Meer ethanol is niet goed voor oldtimers

Aan de kant van de overheid en de olieproducenten wordt er ook hard gewerkt aan de verduurzaming van de brandstoffen. Daarbij worden soms andere oplossingen gekozen dan die wij als FEHAC zouden kiezen: er wordt meer bio-ethanol toegevoegd aan de benzine. De voordelen van bio-ethanol zijn dat het biologisch is, hernieuwbaar en voor een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zorgt. Maar het grote nadeel is dat het niet geschikt is voor toepassing in onze historische voertuigen.

### Van 5% naar 10% ethanol

Tot nog toe werd aan benzine maximaal 5% bio ethanol toegevoegd; dat veroorzaakte niet veel problemen, omdat er genoeg alternatieven waren voor voertuigen waarvoor benzine met bijgemengde ethanol ongeschikt is. Maar per 1 oktober 2019 wordt de hoeveelheid bio-ethanol in benzine verhoogd tot maximaal 10% bio-ethanol. De komst van E10 benzine is voor moderne voertuigen een goede ontwikkeling en maakt de Nederlandse benzine auto minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Maar voor oldtimers is het geen goed nieuws want die kunnen nu eenmaal niet zonder problemen op een benzine-ethanol mengsel rijden.

### Ethanolvrij blijft verkrijgbaar

Voor historische voertuigen is E10 dus ongeschikt, omdat de bio-ethanol in deze benzine rubbers en pakkingen aantast en ook kan zorgen voor een hogere motortemperatuur, wat koelproblemen op/evert. Ook kan het leiden tot roestproblemen in de tanks, omdat ethanol water aantrekt en dan zo agressief wordt voor metaal dat het een lekkende tank tot gevolg kan hebben. Dat weet de overheid ook en dus zal er ethanol-vrije benzine en ook E5 te koop blijven. Maar E10 zal zeker de meest verkochte benzine gaan worden.

### Advies: tank altijd 98 premium benzine

Als FEHAC adviseren we om in oldtimers op benzine alleen ethanolvrije benzine met 98 octaan of meer te tanken. Dat zijn nu Shell V-Power, BP Ultimate of Competition 102 van Firezone. Ook is er natuurlijk de speciale oldtimerbenzine van ECOMAXX. Inmiddels is de FEHAC in gesprek met een producent die gaat kijken naar een ander bio-product dan bio-ethanol, dat wel zonder kans op motorschade te gebruiken is in ons mobiel erfgoed.

#### GEEN ETHANOL? EN E5!

In bovenstaand artikel wordt vermeld dat er nog volop ethanol vrije benzine te koop is en daarbij wordt genoemd BP Ultimate, Shell V-power, Esso Synergy Plus 98 en Firezone Competition 102. Toch hebben deze brandstoffen een E5-sticker.

De verklaring? Die stickers zijn verplicht. E5 betekent dat er nul tot vijf procent ethanol in zit. Zou een EO-sticker niet handiger zijn, voor ethanolvrije benzine? Vast, maar zo'n sticker bestaat dus niet. Typisch geval van overheidslogica!

Bron: FEHAC

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## ZO STAAT DE NEDERLANDSE MARKT VOOR MOTORFIETSEN ERVOOR



Waar de nieuwverkoop van personenwagens nog in zwaar weer verkeert, zit de verkoop van tweedehandsauto's dankzij de terughoudendheid om met het openbaar vervoer te reizen juist in de lift. Ook **motorfietsen** mogen zich op grotere populariteit verheugen. Een **overzicht** van de markt voor **motoren** in Nederland.

In mei werden 1.772 nieuwe motoren geregistreerd, een toename van 6,9 procent ten opzichte van dezelfde maand een jaar eerder. Sterker nog, volgens cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en dataprovider RDC was de afgelopen maand de beste verkoopmaand voor motorfietsen in de laatste tien jaar.







Gemeten over de eerste vijf maanden van het jaar loopt het aantal registraties met 6.982 stuks nog wel 7,3 procent achter op het volume van een jaar eerder. Van dat aantal waren er overigens 151 volledig elektrisch.

Tweedehands motoren waren met een verkoopstijging van 13 procent nog meer in trek dan nieuwe exemplaren. Ook de grotere populariteit van brom- en snorfietsen lijkt te duiden op een beweging bij het openbaar vervoer vandaan.

"De nieuwste gemotoriseerde tweewielers zijn bij uitstek geschikt om in de 'nieuwe' samenleving over langere afstanden en in verstedelijkte gebieden te voorzien in snel, veilig en duurzaam vervoer. Bovendien past de motor in een stedelijk mobiliteitsbeleid, waarbij ruimtebesparing steeds belangrijker wordt en minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor auto's", zo zeggen brancheorganisaties RAI en BOVAG in een reactie.

### **Yamaha de nieuwe nummer één**

De meesten motoren worden verkocht in Zuid-Holland en Noord-Holland. Daar werden tot en met mei respectievelijk 1.575 en 1.461 exemplaren geregistreerd. Noord-Brabant volgt op gepaste afstand met 1.016 nieuwe motorfietsen. Het Japanse Yamaha heeft dit jaar met 1.248 stuks BMW afgelost als bestverkochte merk van Nederland. De Duitsers moeten ook Kawasaki voor zich dulden en vallen terug naar plek drie met 1.033 exemplaren. Honda en het Oostenrijkse KTM maken de top vijf compleet.

De top vijf voor de maand mei is een lijstje met bekende namen. Kawasaki, Yamaha en BMW zijn de eerste drie, gevolgd door Suzuki en Honda.

### **Bestverkochte merken tot en met mei**

- Yamaha: 1.248
- Kawasaki: 1.151
- BMW: 1.053
- Honda: 556
- KTM: 545
- Suzuki: 514
- Harley-Davidson: 496
- Triumph: 316
- Piaggio: 255
- Ducati: 208

### **Honda het populairst op de tweedehands markt**

Bij de occasions is het Honda dat in mei het vaakst van eigenaar wisselde, gevolgd door BMW, Yamaha, Suzuki en Kawasaki. Honda is tevens dit jaar tevens het bestverkochte merk op de tweedehands markt en blijft de genoemde concurrenten daarmee voor.

### **Meest verkochte occasions tot en met mei**

- Honda: 3.809
- Yamaha: 3.618
- BMW: 3.596
- Suzuki: 2.674
- Kawasaki: 2.574
- Harley-Davidson: 1.931
- Ducati: 988
- KTM: 889
- Triumph: 811
- Piaggio: 411

Bron: NU.nl

Foto's: Yamaha

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

## TIPS BIJ AUTO-/MOTORSCHADE



### Hoe handel je de schade snel af?

Schade aan je auto/motor is vervelend en het is dan fijn als je verzekeraar dit vergoedt. Waar je recht op hebt, hangt af van de situatie en de dekking van je verzekering. Hoe claim je schade bij de tegenpartij en heb je ook recht op een vergoeding als je zelf de schade veroorzaakt?

Lees hier meer over [auto-/motorschade in verschillende situaties en de ANWB tips!](#)

Bron: ANWB

## AANRIJDING EN AANSPRAKELIJKHEID



Heb je een aanrijding gehad en ben je gewond geraakt? Dan is het de vraag wie de aanrijding heeft veroorzaakt. Degene die de verkeersregels heeft overtreden is namelijk in de meeste gevallen verplicht om de schade van het verkeersslachtoffer te vergoeden. Deze verplichting wordt ook wel **aansprakelijkheid** genoemd.

Lees hier meer over [aansprakelijkheid](#).

Bron: ANWB

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## WAARBORGFONDS



Ben je aangereden door een **niet** verzekerde of gestolen auto of is de tegenpartij onbekend, dan kun je de schade claimen bij het “Waarborgfonds Motorverkeer”. Er zijn wel voorwaarden aan verbonden.

Lees hier meer over het [waarborgfonds](#)!

Bron: ANWB

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



## YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

### ORGANISATIESTRUCTUUR

#### Bestuur

| <u>Functie</u>  | <u>Naam</u>        | <u>email</u>                   |
|-----------------|--------------------|--------------------------------|
| Voorzitter      | Hans van den Bosch | yccnl.voorzitter@gmail.com     |
| 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

| <u>Onderdeel</u>         | <u>Naam beheerder</u> | <u>email</u>               |
|--------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Internationale contacten | Hans van den Bosch    | international@yccnl.nl     |
| Ledenadministratie       | Ton Trommelen         | yccnl leden@gmail.com      |
| Redactie/publicaties     | Han van Grinsven      | yccnl.redactie@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

| <u>Regio</u>              | <u>Naam vertegenwoordiger</u> | <u>email</u>            | <u>Gebied</u> |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------|---------------|
| 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](#)

we will get thru this  
together