



NIEUWSBRIEF DECEMBER 2020



FIJNE
  
FEEST
DAGEN



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VAN HET BESTUUR	3
ACM: SCHADE BIJ EIGEN WA-VERZEKERING CLAIMEN MAG NU OOK.....	4
WIL JE IETS DELEN MET JE CLUBGENOTEN?.....	4
DE GESCHIEDENIS VAN YAMAHA IN BEELD EN TEKST	5
GEBOREN KLASSIEKER: YAMAHA TW125/200/225 (1987-NU).....	7
LEDEN AAN HET WOORD.....	8
➤ WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 1)	8
➤ WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 2)	10
➤ ROADTRIP DOOR ZUID IERLAND DEEL 2 VAN 2	13
YAMAHA FZ-S LINE-UP KRIJGT BLUETOOTH-CONNECTIVITEIT.....	16
ROYAL ENFIELD EN HET TRIPPER ON-BOARD NAVIGATION SYSTEM.....	17
HOE DE MOTORFIETS DIGITAAL MOET COMMUNICEREN MET DE AUTO.....	18
TWEEDE KAMER: 30 KM/U IN DE BEBOUWDE KOM	20
MINISTER: 'GEEN BTW OVER BPM'.....	20
MINISTER: VERRUIM JURIDISCHE BEVOEGDHEDEN VOOR OPSPORING 'STRAATRACERS'.....	21
ZWITSERLAND: VERBOD LAWAAIIGE MOTOREN VOORLOPIG AFGEWEND.....	23
NEDERLAND OP SLOT: WAT KUN JE NOG MET JE MOTOR?.....	24
YAMAHA NIEUWS.....	25
➤ YAMAHA ONTWIKKELT DRIECILINDER SUPERBIKE MET TURBO.....	25
➤ YAMAHA STOPT MET FJR 1300 en XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ	28
➤ NIEUW: 2021 YAMAHA TRACER 7 GT.....	29
➤ NIEUW: 2021 YAMAHA TRACER 9 ADVENTURE MET 889 cc MOTORBLOK.....	29
➤ TERUGGROEPACTIE YAMAHA FJR1300A.....	30
WORDT DE BRITSE MOTORINDUSTRIE NIEUW LEVEN IN GEBLAZEN?	31
➤ BSA VOLGEND JAAR TERUG ALS BRITS MOTORMERK.....	31
➤ NIEUWE EIGENAAR TVS BEVESTIGT NORTON ATLAS 650 MODEL VOOR 2021	32
➤ 2021 ROYAL ENFIELD METEOR 350	33
VREDESTEIN BREIDT AANBOD CENTAURO MOTORBANDEN UIT: NS, ST EN ST XPLY.....	34
EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021	35
RALLY POSTERS	38
ORGANISATIESTRUCTUUR.....	39





VAN HET BESTUUR

Beste mede leden en begunstigers,

Op 4 december 2020 hebben we een Google-meet vergadering gehad waarin besloten is het magazine van december te laten vervallen vanwege te weinig copy van leden en begunstigers van gereden motorritten.

Corona is hiervan de schuldige want er waren geen activiteiten. Wel komt er een december nieuwsbrief gecomponeerd door Han vG.

Ton T. gaat op korte termijn de ledenpasjes voor 2021 maken zodat we deze nu al kunnen versturen (samen met de eventueel door jou bestelde herinneringsbadge aan Hans Hendriks) aangezien wij er rekening mee moeten houden dat de ALV 2021 eventueel door de corona pandemie ook niet door kan gaan. De ledenpasjes kunnen dan niet samen met de uitnodiging voor de ALV verstuurd worden.

Op de YCCNL-website staat een enquête Voor de ALV 2020 zodat u kunt reageren op enkele belangrijke punten. De Informatie over de items die aan bod komen, worden je nog of zijn je reeds toegestuurd.



De speciale pin voor de leden die 25 jaar lid van de club zijn, wordt aan hen uitgereikt zodra er weer een bijeenkomst is zoals b.v. de nieuwjaarsbijeenkomst, ALV, regio bijeenkomst, SOS- of nationale rally. Hoewel het even kan duren, willen we toch persoonlijk de pin aan deze leden overhandigen.

Hopelijk kunnen we volgend jaar elkaar weer vaak ontmoeten en plannen maken voor mooie motorritten.

Tot die tijd wensen we iedereen goede feestdagen toe. Houd vooral de moed erin in deze bijzondere tijd.

Namens het bestuur,
Hans van den Bosch
Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





ACM: SCHADE BIJ EIGEN WA-VERZEKERING CLAIMEN MAG NU OOK

Verzekeraars mogen samen een regeling invoeren om schades aan motorrijtuigen sneller en eenvoudiger af te handelen. Nu moeten consumenten met een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering (WA) de schade vaak zelf verhalen op de verzekeraar van de veroorzaker. Straks kunnen consumenten ook bij de eigen verzekeraar terecht. In dat geval verrekenen verzekeraars de schade onderling. Naar aanleiding van een aantal gesprekken over deze nieuwe regeling met de Autoriteit Consument & Markt (ACM) gaat het Verbond van Verzekeraars wel enkele aanpassingen in haar bedrijfsregeling doorvoeren. Die maken het duidelijk dat de consument zelf kan kiezen en zorgen ervoor dat nieuwe verzekeraars makkelijk kunnen toetreden tot de regeling.

Michiel Denkers, directeur Mededinging bij de ACM: "Schadeverzekeraars openen een nieuwe route voor consumenten met een WA-verzekering om motorrijtuigschade te verhalen. Dit kan gedoe en ergernis bij consumenten verminderen over schade aan hun voertuig die door anderen is toegebracht. Dat juichen we toe. Consumenten moeten wel de vrijheid houden om rechtstreeks de schade bij de aansprakelijke verzekeraar te verhalen. Daarbij kunnen ze zich laten begeleiden door een onafhankelijk adviseur of bemiddelaar. Daarnaast moet deze regeling geen toetredingsdrempel zijn voor nieuwe schadeverzekeraars. Zij moeten eenvoudig, op basis van eerlijke en objectieve criteria, bij deze regeling kunnen aansluiten. Beide punten zijn nu door het Verbond van Verzekeraars opgepakt."

Keuzevrijheid vastleggen in bedrijfsregeling

De ACM vindt het belangrijk dat de routes om schade te verhalen (rechtstreeks bij de verzekeraar van de tegenpartij óf via de eigen verzekeraar) vindbaar en begaanbaar zijn. Dit betekent dat een verzekeraar direct bij de schademelding de consument op deze twee routes moet wijzen en daar ook voldoende informatie over moet geven. Het Verbond van Verzekeraars bevestigt dat keuzevrijheid voor consumenten een belangrijk uitgangspunt is. Consumenten kunnen rekenen op een voortvarende en zorgvuldige afhandeling van schades ongeacht de gekozen route. Het Verbond onderschrijft daarnaast het belang van toegang voor nieuwe schadeverzekeraars tot het onderlinge afhandelingssysteem. Daarom wordt de bedrijfsregeling aangepast die voor alle aangesloten schadeverzekeraars bindend is. De nieuwe regeling gaat waarschijnlijk halverwege 2021 in.

ACM en toezicht op markten

De ACM wil markten goed laten werken voor mensen en bedrijven. Ze handhaaft op verschillende manieren de concurrentieregels. In dit geval wees de ACM op mogelijke risico's voor de concurrentie en die werden in goed overleg snel weggenomen. Een half jaar na de introductie van de regeling bekijkt de ACM of deze verbeteringen goed werken.

Bron: Autoriteit Consument & Markt

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

Wil je iets delen met je clubgenoten?

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

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



DE GESCHIEDENIS VAN YAMAHA IN BEELD EN TEKST



De geschiedenis van Yamaha begon toen de oprichter, Torakusu Yamaha, in 1887 een gebroken rietorgel repareerde. Kort daarna voltooide hij met succes het eerste harmonium dat in Japan werd gebouwd. Maar aangezien wij geen fan zijn van traporgels zullen we ons beperken tot de Yamaha Motor Company.

In de komende 49 minuten word je compleet bijgepraat over het hoe en wat van hoe Yamaha sinds de oprichting in 1954 – alweer 65 jaar geleden, terwijl het toch het jongste merk is van Japans grote vier – haar plekje in de motorgeschiedenis verwierf. Link naar de video: [DE HISTORIE VAN YAMAHA VANAF 1955](#)

De historie van Yamaha in tekst:

Het begin: 1955

De motordivisie van Yamaha werd opgericht in 1955 en werd geleid door Genichi Kawakami. Yamaha's eerste product was een 125 cc tweecilinder motorfiets, de YA-1, die een kopie was van de Duitse DKW RT 125. De YA-1 was vanaf het begin een competitief succes bij het racen en won niet alleen de 125 cc-klasse in de Mt. Fuji Ascent, maar haalde ook het podium met een eerste, tweede en derde plaats in de All Japan Autobike Endurance Road Race datzelfde jaar. Het vroege succes in het racen zette de toon voor Yamaha, aangezien de concurrentie in vele soorten motorraces een belangrijke onderneming is geweest in de hele geschiedenis van het bedrijf, vaak gevoed door een sterke rivaliteit met Honda, Suzuki, Kawasaki en andere Japanse fabrikanten.

Yamaha begon internationaal te concurreren in 1956 toen ze deelnamen aan de Catalina Grand Prix, opnieuw met de YA-1, waar ze zesde werden. De YA-1 werd gevolgd door de YA-2 van 1957, nog eens 125cc tweetakt, maar met een aanzienlijk verbeterd frame en vering. De YD-1 van 1957 was een 250cc tweetakt tweecilinder motorfiets, die leek op de YA-2, maar met een grotere en krachtigere motor. De YDS-1, een prestatiegerichte versie van deze motorfiets, bevatte de 250 cc tweetakt tweetaktmotor in een dubbel downtube cradle frame en bood de eerste vijfversnellingsbak van een Japanse motorfiets. In deze periode bood Yamaha ook zijn eerste buitenboordmotor voor de scheepvaart aan.

SUCCEES EN GROEI IN DE JAREN '60

In 1963 betaalde Yamaha's toewijding aan zowel de tweetaktmotor als het racen zich uit met hun eerste overwinning in de internationale competitie, in de GP van België, waar ze de 250 cc-klasse wonnen. Het verkoopsucces was nog indrukwekkender en Yamaha richtte in deze periode de eerste internationale dochtermaatschappijen op, te beginnen met Thailand in 1964 en Nederland in 1968. In 1965 werd een 305 cc tweetakt-tweeling uitgebracht, het vlaggenschip van het bedrijf. Het was voorzien van een aparte olietoevoer die rechtstreeks olie in de benzine injecteerde vóór de verbranding (traditioneel moesten de rijders olie in de benzine voormengen voordat ze de benzinetank op



tweetaktmotoren vulden). In 1967 werd een nieuw, groter verplaatsingsmodel aan het assortiment toegevoegd, de 350 cc tweetakt twin R-1.

In 1968 lanceerde Yamaha hun eerste viertaktmotor, de XS-1. De Yamaha XS-1 was een 650 cc viertakt twin, een grotere en krachtigere machine die de cilinderinhoud en prestaties van de populaire Britse motorfietsen uit die tijd, zoals de Triumph Bonneville en BSA Gold Star, evenaarde. Yamaha ging door met zowel de tweetakt- als de viertakt-tweeling in een tijd dat andere Japanse fabrikanten steeds meer overstapten op viercilinder-viertaktmotoren, een trend die in 1969 door Honda werd aangevoerd met de legendarische CB-750 viertakt-viercilindercyclus.

HET YAMAHA VIERTAKTENTIJDPERK BEGINT: de jaren zeventig

Pas in 1976 zou Yamaha de andere Japanse merken antwoorden met een eigen viertakt multicilinder. De XS-750 (en later 850) een 750 cc driecilinder machine met cardan eindaandrijving werd bijna zeven jaar na Honda's doorbraakmotor geïntroduceerd. Yamaha's eerste viercilindermodel, de XS-1100, volgde in 1978, wederom met cardanaandrijving. Ondanks het feit dat hij zwaarder en meer toeristisch georiënteerd was dan zijn rivalen, leverde hij een indrukwekkende reeks overwinningen op in de enduranceraces.

In de jaren zeventig waren er ook enkele van de eerste speciale off-road motoren voor off-road racen en recreatie. Yamaha was een vroege vernieuwer op het gebied van de dirt-bike technologie en introduceerde de eerste single-shock achtervering, het handelsmerk "Monoshock" uit 1973. Het verscheen in productie op de Yamaha YZ-250 uit 1974, een model dat nog steeds in productie is, waardoor het Yamaha's langste doorlopende model en naam is geworden.

Yamaha bleef racen in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw met toenemend succes in verschillende formaten. Het decennium van de jaren zeventig werd afgesloten met de XT500 die in 1979 de eerste Parijs-Dakar Rally won.

YAMAHA JAREN '80: diversificatie en innovatie

In 1980 werd de combinatie van consumentenvoorkeur en milieuregelgeving steeds populairder. Suzuki beëindigde de productie van hun GT tweetakt serie, inclusief het vlaggenschip van de watergekoelde tweetakt 750cc GT-750 in 1977. Kawasaki, die in de jaren zeventig van de vorige eeuw veel succes had met hun tweetakt triples van 250 cc, 350 cc, 500 cc en 750 cc, beëindigde de productie van tweetakten voor de weg in 1980. Yamaha heeft deze trend doorbroken en bleef tot in de jaren tachtig de tweetakten voor de straat verfijnen en verkopen. Deze motorfietsen waren prestatiegerichte, watergekoelde tweecilindermachines, ontworpen om uitstekende prestaties te leveren door gebruik te maken van het lagere gewicht van tweetakten. De RZ-250 van 1980 was de voorloper van deze serie. De RZ-350, het grootste verplaatsingsmodel, was een populaire hot-rod motor uit de jaren tachtig en werd in sommige landen nog tot begin jaren negentig verkocht.

In de loop van de jaren tachtig ging de motorindustrie geleidelijk aan over van het bouwen van een paar eenvoudige maar veelzijdige modellen die ontworpen waren om goed te werken in vele rollen, tot het aanbieden van veel meer gespecialiseerde machines die ontworpen waren om uit te blinken in bepaalde niches. Deze omvatten racen en prestatiegerichte straatrijden, toeren, motorcross, enduro en recreatief off-road rijden, en cruisen. Yamaha vertakte zich van het relatief kleine aantal UJM's (Universal Japanese Motorcycle) aan het begin van het decennium naar een veel groter aanbod in verschillende duidelijk omschreven markten aan het einde van het decennium.

De XV750 van 1981 had een luchtgekoelde V-twin viertaktmotor en een cruiser-stijl en was een van de eerste Japanse cruiser-stijl motorfietsen. Tegen het einde van de jaren '80 had Yamaha tientallen cruiser-stijl motorfietsen in een verscheidenheid aan cilinderinhoud en motorconfiguraties aangeboden.

De RZV500 was een van de eerste "repli-racers", een bijna kopie van de Kenny Roberts competitie GP-motor, met een vloeistof gekoelde tweetaktmotor van 500 cc cilinderinhoud in een V4-configuratie, samen met een omtrekframe en een volledige kuip.

Een populairder en praktischer high-performance model voor de straat werd geïntroduceerd in 1985, de FZ750. Het was een innovatief 750cc viertakt inline viercilindermodel. Het was de eerste motorfiets met een vijfkleps cilinderkop, iets waar Yamaha bekend om werd. Hij was ook voorzien van een 45 graden naar voren gekanteld cilinderblok en een stalen omtrekframe met kokerprofiel. De productie van de FZ ging door tot 1991.

Een andere motor die prestatiegericht was, was de Yamaha RX-Z, die in 1985 werd geïntroduceerd als een tweetakt-naaktsportmotor, gerelateerd aan de Yamaha RX-135 en Yamaha RD-135, waarbij het chassis en het platform werden geleend. Oorspronkelijk uitgerust met een vijfversnellingsbak en een solide schijfremschijf voor met trommelremmen



achter, was hij populair in Maleisië en Singapore. Na enkele jaren op de markt werd de motor geüpgraded met de installatie van een zes versnellingsbak, samen met een nieuwer instrumentpaneel en stuurschakelaars, en een dwars geboorde schijfremrotor voor, terwijl de achterste schijfremmen bij de trommelremmen bleven. Het ontwerp bleef ongewijzigd totdat het in 2004 werd geüpdatet, waarbij de achterlichten werden geleend door de Yamaha Y125Z en een nieuwe koplamp. Ook werd er een katalysator ingebouwd, die het vermogen terugbracht naar 19 pk. Het maximale koppel bleef echter onveranderd, maar het lage koppel werd verbeterd ten opzichte van de vroege modellen. Sommige eigenaren van de eerdere RX-Z motorfietsen kunnen problemen hebben tijdens het opstijgen, omdat de motor de neiging heeft om af te remmen wanneer een onervaren rijder probeert op te stijgen in de eerste versnelling. Het probleem werd echter opgelost in het nieuwe model. In Maleisië werd deze motor geassocieerd met straatracers en was te zien in veel Maleise films. In 2011, na 26 jaar, werd hij stopgezet.

DE JAREN NEGENTIG VOOR YAMAHA: Prestatiegerichte fietsen en een spin-off merk

In 1998 bracht Yamaha een 1000cc viercilinder wegmotor op de markt die de YZF 'R1' werd genoemd. Dit model introduceerde een nieuwe stijl van versnellingsbakontwerp die de totale lengte van de motor/versnellingsbakkast verkortte, om een compactere eenheid mogelijk te maken. Hierdoor kon de motor op zijn beurt verder naar voren in het frame worden geplaatst, ontworpen om het rijgedrag in een kort wielbasisframe te verbeteren.

In 1995 kondigde Yamaha de oprichting aan van Star Motorcycles, een nieuwe merknaam voor zijn cruiser-serie motorfietsen op de Amerikaanse markt. In andere markten worden Star-motoren nog steeds verkocht onder het merk Yamaha. Dit was een poging om een merkidentiteit te creëren die nauwer aansluit bij het marktsegment van de cruiser, een van de grootste en meest lucratieve in de VS.

DE JAREN 2000: Uitbreiding en consolidatie

In 2007 richtte Yamaha de Filippijnse activiteiten op en distribueert Yamaha motorfietsen onder de bedrijfsnaam Yamaha Motor Philippines, Inc., een van de meer dan 20 wereldwijde dochterondernemingen die op alle continenten actief zijn.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Nick Enghardt

GEBOREN KLASSIEKER: YAMAHA TW125/200/225 (1987-NU)



Yamaha TW225

De Yamaha Trailway mag dan in Nederland hooguit een bescheiden succes zijn geweest in de 125cc-uitvoering, die van 1999 tot midden jaren nul werd geleverd, maar in bijvoorbeeld de Verenigde Staten staat de TW2000 al 33(!) jaar in de officiële Yamaha USA line-up. De reden voor de onophoudelijke populariteit van deze geinige tweewieler is het 'go anywhere'-karakter; de TW vraagt niet alleen om stadsverkeer, maar ook om expeditie door ruig, desolaat en toegankelijk terrein, een decor dat in Nederland zo node ontbreekt.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



LEDEN AAN HET WOORD

WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 1)



Foto 1

In 2019 schreef ik over mijn dilemma; wel of niet een Royal Enfield classic 500 aanschaffen? Mijn ervaringen in de Himalaya met de Royal Enfield Bullet 500 (zie foto 1) waren van dien aard dat ik aldaar geroepen heb: "Als er weer een motor komt dan wordt het een Royal Enfield". Het rijden op de Royal Enfield was zo leuk dat ik, eenmaal terug in Nederland, ben gaan kijken of ik een Royal Enfield ergens kon huren. Nou, dan was dus mogelijk inderdaad en beter nog zelfs de Royal Enfield classic 500 uitvoering. Deze is iets anders dan de Bullet 500, maar



Foto 2

véél leuker en meer retro. In India reed de Road captain op de "Desert Storm" uitvoering (zie foto 2) en die gaf ie niet af. Wij moesten het met de Bullet 500 doen (zelfde motorblok, zelfde frame, andere afbouw zeg maar). De Classic 500 is een echte retro uitvoering en in diverse kleuren leverbaar, waaronder dus de "Desert Storm", uitgevoerd als eerbetoon aan de door het Indiase leger gebruikte versie tijdens de tweede wereldoorlog (Indian Arm). Het model heeft iets weg van uit de tijd van de Liberator uit de 2^e wereldoorlog ook en zeker uitgevoerd in "Army Green" zou een motor nitwit hem kunnen aanzien voor een Liberator.



Foto 3

Van 8 tot en met 10 mei heb ik dus de Royal Enfield classic 500 in de kleur "Gun Grey" (zie foto 3) gehuurd. Oké, de "Desert Storm" uitvoering had mijn voorkeur, maar het is slechts het uiterlijk wat anders is. Veel bijpassende accessoires zijn er overigens voor de "Desert Storm" te koop. Via internet de huur geregeld. Wat gaat dat makkelijk. MVM Motoren in De Meern is de verhuurder. Als extra werd er door mij een GPS vastgelegd (met mijn richtingsgevoel van een "ei" heb ik zo'n ding echt nodig). Met Nuno en Wendy werd afgesproken om lekker te gaan rijden, Wendy met háár aanwinst. Verzamelen bij Nuno zijn dagbesteding in Oss. Aangekomen bij MVM was het op de parkeerplaats weer even in mijn onderbroek staan om mijn leren broek aan te trekken. In mijn motortijdperk was dat voor mij niet nieuw. Ik hoopte altijd wel dat collega's niet even uit het raam keken in die tijd.

De motor werd uitgelegd qua werking. Er zitten lekker weinig fratsen op en aan de motor. Gelukkig een buddyseat zodat ik mijn rugzak met overnachtingspullen daarop kwijt kon. Helaas was de GPS aan een ander vergeven.

Tja, mooi verhaal weer . . . Oss was dan nog wel te vinden, maar het adres waar ik zijn moest vast niet. Duizendmaal excuses hielpen niet echt natuurlijk. Mijn doel was om te ervaren of de bike mee kon komen op de snelweg en of ik hetzelfde gevoel met de bike had als in India. Tja, geen scherm zoals ik wel gewend was enne . . . dat is wennen. Oss werd gevonden en uiteindelijk de afgesproken locatie ook. Google maps op mijn telefoon was erg . . . warrig. Achteraf (nadat ik 4 keer de zijstraat waar ik in moest voorbij gereden was) had ik dóór dat Google maps kennelijk eerst verlaten moest worden om daarna opnieuw opgestart wel de juiste aanwijzing te kunnen geven. Ik moest ieder keer even kijken, ik had geen oortjes bij me helaas. Nuno had aangegeven dat het balhoofd vervangen diende te worden. Ik had niet meegekregen dat het niet zijn bike betrof, maar dat ontdekte ik ter plaatse.

Ongetwijfeld heeft de eigenaar van de balhoofdmotor zelf een verslag gemaakt van deze klus, want dat was het wel. Een vriend van Nuno (Frank) en ik voerden de directietaak uit: zittend aan een tafel, koffie, koek, stroopwafels en "aanwijzingen" geven. Er was lol voor 10 kan ik laten weten. Aan het einde van de dag was het sein "brandmeester" en rolde de bike voor een proefrit de werkplaats uit. Mooi dat deze werkplaats gebruikt kon worden, chapeau Nuno! De gecombineerde skills van de eigenaar, Nuno en de echte goede aanwijzingen van Frank maakte de klus succesvol.

Samen met Nuno reden we naar een adres om een internetaankoop op te halen. Dit was voor de nieuwe liefde van Wendy. Lekker binnendoor genietend van het weer, de wegen en de Royal Enfield. Op de snelweg richting Oss was het, tja . . . wat zal ik ervan zeggen, . . . minder omdat er geen scherm op zat en minder omdat de top net boven de 120 km per uur ligt. Dus de 100 aanhouden ging wel, "even" inhalen van een vrachtwagen met 110 km per uur lukt ook wel, maar prettig? Bij veel reviews werd geroepen dat het stuur zo trilde. Tja, wat dacht je van de brede cruiser sturen van



Foto 4

de Yamaha DragStar 1100 classic en de 1900cc Midnight Star. Neuh, dat trillen was geen probleem. Het gemis aan nèt even wat meer power wel. Oh ja en het genoemde scherm natuurlijk. Met mijn BMW R75/5 (zie foto 4), toen ik 20 jaar was, had ik het verschil ervaren van met een stuurkuipje en zonder stuurkuipje rijden. Met stuurkuipje kreeg je wat wind tegen de borst aan (voor zover ik mij herinner) en 1 keer ben ik zonder dat stuurkuipje gaan rijden en dat beviel voor geen meter.

Op het internet had ik ook een advertentie gezien van een Yamaha XV950 R, de Bold. En verdikke, die motor had alles wat ik aan accessoires erop zou willen hebben; tassen set, handvatverwarming, scherm, Mustang solozadel (het originele werd bijgeleverd), de motor was uitgevoerd in de grijze mat kleur en bagagerekje op het achterspatbord. Net geen 30.000 km, 1^e eigenaar en dealer

onderhouden (én goedkoper dan een nieuwe Royal Enfield). Te koop bij de Yamaha dealer in Volkel (tijdens het schrijven van dit stukje begin juni, stond ie nog steeds te koop). Mijn dilemma werd er slechts groter door.

Uiteraard en wederom werd ik gastvrij ontvangen door Nuno en Wendy. Heerlijk gegeten en genoeg gedronken. Zaterdag zouden we een stuk gaan rijden. Nuno opperde om via de Yamaha dealer in Volkel te gaan om van daaruit naar de Maas te rijden en deze te volgen richting Den Bosch. "Ik koop 'm niet hoor!", gaf ik van tevoren aan. Mooie route naar Volkel. De bike is de bike zoals die geadverteerd werd. Er hing geen prijskaartje aan. De koffie was lekker, op naar de Maas.

Schitterend weer, schitterende route, kortom geweldig genieten. De Enfield werd op zijn "kloten" gegeven. Op de snelweg al. Er stond slechts 700 km op de teller toen ik hem meenam. Eenmaal terug 's maandags was dat aantal kilometers met iets meer dan 500 km toegenomen en begon de uitlaatbocht een verkleuring te geven. De Enfield trok lekker snel op en kon daarmee prima met het verkeer meekomen. Uiteraard een verschil: als Nuno met zijn 1900 naar de derde versnelling schakelde zat de Enfield al in zijn 5. Overigens kon de Enfield al snel in zijn 5 en trok van daaruit prima op. Leuk hoor.

Bij Den Bosch afscheid genomen en ik trachtte de weg binnendoor naar Rijswijk te vinden. Google Maps liet mij vaak in de steek en bij Breda had ik zoiets van "laat maar". Hop de snelweg op en de wind trotseren. Bij Dordrecht moest ik echt even stoppen om bij te komen.

Moe maar voldaan arriveerde ik thuis. De Enfield werd door het thuisfront als een leuke motor ontvangen. 's Zondags de bike even schoongemaakt, dat scheelde weer € 15,-. Tanken had ik zaterdagochtend in Goirle gedaan en hoefde nu pas weer bij De Meern. Hij sprong net op zijn reserve. Totaal verbruik lag met 1:29 (!) prettig in mijn gehoor en portemonnee. Niks je best doen om zuinig te rijden en gewoon knallen heel de tijd en dan met dit verbruiksresultaat? Perfect.

Ga ik een Royal Enfield classic 500 kopen? Nou . . . nee dus. Nèt even iets meer topsnelheid is aangenamer, hoewel we tegenwoordig niet harder mogen rijden dan 100 km per uur. Op de snelweg dus (en daar zal ik af en toe toch wel gebruik van gaan maken) dan komt de classic 500 te kort. In India hebben wij geen snelwegen gereden, ik kon slechts een enkele keer het gas opentrekken waarmee ik dan eventjes over de 100 km per uur kwam. Nu had ik het goed kunnen uitproberen. Ga ik die XV 950 R kopen? Hm . . . nu nog even niet. Ja een betrouwbaar merk, meer bike voor minder centen. Groter ook. Zo'n bike vraagt erom om vaker lekker door te branden op de snelweg vind ik. Wellicht als ie over een maand of 2 nog niet verkocht is, haha.



Foto 5

Royal Enfield heeft nòg een leuke retro; de Interceptor. Een 650cc 2-cilinder (zie foto 5). Ook daarvan zijn de recensies goed. Voorzien van ABS en EFI (Electric Fuel Injection). Tja, er moeten wel wat accessoires op natuurlijk.

Eerst maar eens huren en zien hoe die rijdt, ook op de snelweg. Toevallig kwam er van de week een voorbij op de snelweg, de topsnelheid ligt in de buurt van de 170km per uur als ik de rijderervaringen mag geloven. De Yamaha DragStar 650 voldoet ook goed op de snelweg, dus wie weet de Interceptor ook wel.



Tja, waarom dit allemaal. Nou we (mijn vrouw en ik) hebben voor in de stad, Den Haag en voor mij ook de omstreken zoals Delfgauw, Zoetermeer en Pijnacker, een scooter met blauw kenteken die 25 km per uur mag rijden. Daar is nog geen helmplicht voor. Hij rijdt 37 km per uur. Bijzonder prettig en vooral makkelijk in Den Haag. We hebben vernomen dat Den Haag(?) en mogelijk landelijk, een verordening wordt afgegeven dat rijdend op dit soort scooters een helm gedragen moet worden en dat deze scooters niet meer op het fietspad mogen. Dat zal ongetwijfeld een wielrenners helm gaan worden, maar dat vind ik 3 keer niks dus (enne als automobilist) erger ik mij mateloos aan de 45 km per uur scooters op de weg die de verkeersregels ook nog eens aan hun niet gedragen laars lappen. Dus als de scooters met blauw kenteken ook van het fietspad af moeten, dan wordt het mij te gevaarlijk ook. Dan liever weer een lichte motor.

Dus het dilemma duurt voort. Wellicht als de Interceptor ook niet bevalt dat ik dan toch voor de of een Bold moet gaan.Time will tell.

Auteur: **Ton van de Coevering**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 2)

In 2019 schreef ik over mijn dilemma; wel of niet een Royal Enfield classic 500 aanschaffen en afgelopen juni schreef ik over mijn ervaringen met een, voor een lang weekend, gehuurde Royal Enfield classic 500. Die classic 500 voldeed niet aan de behoefte die ik had voor de Nederlandse snelwegen waar ik af en toe toch op te vinden zal zijn .



. . . dus half juli werd wederom bij MVM De Meern een motor gehuurd, deze keer de Interceptor 650. Dit keer voor "gewoon" een weekend, want vrijdags zou het in de ochtend nog regenen dus een lang weekend paste niet met het weer. Gek, 2 dagen i.p.v. 3 dagen nu en ik heb daarin zo'n 700 kilometer gereden t.o.v. zo'n 500 met de classic 500 eerder in die 3 dagen. Wederom met Nuno en Wendy was het plan, echter zaterdags kon Wendy niet meedoen. Nuno zou ik in De Meern opwachten en dan via Lelystad "over" het IJsselmeer naar Enkhuizen en door naar Alkmaar waarna we een route zouden rijden die ik met de Fiat 500 club al eens gereden had. Nuno was lekker bijtijds dus we konden het ons veroorloven om binnendoor naar Lelystad te rijden. . . dacht ik.



Het ging prima, de Interceptor 650 reed lekker, nee lekkerder, dan de classic 500. De stand werd daarmee gelijk al 1-0 voor de Interceptor 650. De dijk langs het IJsselmeer naar Lelystad is lekker lang en nodigde uit tot zo af en toe even het gas te openen. Heerlijk, helaas geen windscherm ook overigens. De Interceptor heeft 6 versnellingen. Geweldig; tot zo'n 50/60 kilometer per uur is het schakelen geblazen en daarna werd het een automaat . . . 140 kilometer per uur was makkelijk haalbaar, ik heb zijn top niet geprobeerd. Volgens Interceptor 650 Facebook groepen ligt dat nabij de 170 km per uur. Zal wel, niet zo boeiend. Je mag maar 100 km per uur doorgaans en voor even snel inhalen op de snelweg biedt de bike voldoende soelaas dus.



Wat ook wel enigszins mee speelde met het huren van deze motor was de optie voor een uitdagende rit volgend jaar naar, in eerste instantie zuid Portugal. Dat zou ik op een geleende motor (XVS 650A) kunnen doen, alleen de heenweg. De motor blijft dan achter. Tja, dat is het op 2 fronten niet helemaal voor mij,

1. Je rijdt maar de helft en mist de fun van de terugweg.
2. Je rijdt niet op een eigen motor.

Ooit had ik toegezegd de motor daarheen te rijden, maar gelukkig wel met de optie open dat als ik zelf een motor zou hebben, dat ik die dan zal gebruiken voor de heen- en terugweg.



Enfin, Lelystad. Aldaar voerde ik het startpunt van de route in Alkmaar in. Hop gaan over die dijk door het IJsselmeer. Jammer dat we even wat regen kregen, gelukkig heeft MVM de eis dat de motor weer schoon ingeleverd diende te worden laten vallen. Mijn zomerhandschoenen boden niet voldoende warmte en rijdend tegen de middellijn was niet aan te raden met het aanstormende vrachtverkeer. Niet vanwege het opspattend water en ook niet vanwege de winddruk. De Interceptor weegt "slechts" 202 kilo en dan mijn gewicht er nog bij. Tja dat is toch even wat lichter dan een XVS1100A en XV1900. Mooi, dan weten we dat ook. We kwamen in Alkmaar aan waarbij ik toch nog last had van zogenaamde "dooie" vingers. Dat fenomeen is ontstaan vlak vóór ik de XV1900 van de hand deed. Het heet het Raynaud syndroom. Google laat weten: *"Het fenomeen van Raynaud is een vaataandoening waarbij de*

bloedtoevoer stopt naar de vingers of tenen. Dit zorgt voor gevoelloze, verkleurde vingers of tenen. Een aanval ontstaat vooral bij kou en vocht, het aanraken van koude voorwerpen of heftige emoties. Dan trekken de slagaders te snel samen en ontstaan er klachten." Heel vervelend . . . en er is helaas geen simpele oplossing hiervoor.

De route in Noord Holland reed Nuno vóór. Ik kon die route niet in de huur TomTom proppen natuurlijk. Een mooie route, maar dat wist ik al. Ergens eind van de middag in Den Helder hadden we een overlegje. Het was al tegen 4 uur . . . Ik weet dat het ruim 1,5 uur rijden over de snelweg is naar Rijswijk enne ik zou voor het eten zorgen (Indisch koken). Dus hup "aan het gas" en naar Rijswijk. De route doen we een andere keer wel weer in zijn geheel. 's Avonds op tijd gegeten, lekker gekletst, gedronken (en niet te veel deze keer voor de verandering) en hop naar bed, Wendy zou 's ochtends ons komen vergezellen op de rit in Zeeland.



Zondags vanuit Rijswijk naar Zeeland gereden, ook die had Nuno in zijn GPS gezet. Perfect. Mooi weer en wederom een mooie route die de Fiat club al eens eerder had gereden. Van de Corona maatregelen vonden we in Renesse in ieder geval niets terug. Wat een drukte aldaar. Tjonge, daar moet je zeker in het hoogseizoen niet zijn. De Brouwersdam dito. Een geliefde plek voor in ieder geval de Fiat/Abarth 500 rijders om mooie foto's te maken. Maar nu. Toen wij er waren? Forget it. Wat een drukke bedoeling, allemaal campers en veel witte kentekens van onze nabije oosterburen. Blurgh. Gelukkig ging de route al rap lekker binnen door, en dan echt binnendoor.

Op een mooie T-splitsing hebben we van onze meegebrachte lunch genoten. Er waren momenten van doodse stilte aldaar. Heerlijk zeg in het zonnetje. We reden niet veel later verder en ik zag telkens op het achterwiel van de XV1900 een wit plekje voorbij komen. Het zal toch weer niet zoals toen met zijn XV1100 in Enschede het canvas (gordel laag) zijn . . . Bij een stop even gecheckt en het was niet het canvas nee . . . maar echt de metalen bindingen (karkas laag) en iets verder dus dan toen met de XVS1100 in Enschede. Pfff . . . snel, nee niet snel eigenlijk, maar wel linea recta naar huis. En nooit meer doen. Eigenlijk had die motor gewoon afgevoerd moeten worden. Enfin, de route werd ook nu weer afgebroken en moeten we ook een ander keer maar eens opnieuw rijden.



De TomTom stelde ik in op mijn huisadres en met de keuze "spannende wegen". Volgens mij is dat een ander woord voor "snelwegen vermijden". Maar goed, lekker binnendoor rijden was het devies. Het leidde naar de pont bij Maassluis. Aldaar moest er een kaartje uit een automaat getoverd worden, wat een rampenplan. De zon scheen recht op het scherm en je zag dus weinig. De wachtenden zorgden automatisch voor een zekere druk en niet alleen bij mij. Ik betaalde dus ongewild voor een passagier die ik niet had. Bagger automatisering dat je zo'n vergissing kan maken. Achter mij stopten bij de veerpont een motorrijder en een scooter die-met-2-voorwielen rijder. De laatste bewonderde mijn huurexemplaar en stelde op een intelligente toon dé vraag die je dus niet moet stellen dan: "Zo, dat is een ouwetje, uit welk jaar is ie?". "Tja, uit 2019 . . .", antwoordde ik lachend. En daarmee werd het voor mij 2-0 voor de Interceptor. De classic 500 had veel aandacht, maar "dé" vraag werd niet gesteld.

De Interceptor heeft 2 klokkies, snelheid en toeren. Uiteraard zit daar ook een benzinemeter bij in de vorm van een regel van 7 kleine digitale blokjes. Al rap zag ik die afnemen iedere keer. En dat verontrustte mij. Rijdt die dan zo duur? Enfin, ik hield niets bij en had besloten om het thuis allemaal uit te rekenen. Het kwam uit op iets meer dan 1 op 25 . . . Zo, dat is lekker ondanks het onzuinige rijgedrag. De tankinhoud was maar 13,7 liter, daar kwam ik thuis achter en zoals



eerder aangegeven gingen de gereden kilometers best hard. Dan houdt in dat de actieradius evenveel is als die van de 17 liter tank van de XV1900 . . . zo ongeveer. Overigens met de 1 op 29 van de classic 500 werd hiermee de score 2-1 voor de Interceptor.



Saillant verhaal: in één van de Interceptor Facebook groepen, ik heb mij uitvoerig laten informeren over gebruikerservaringen, ging het over het verbruik in gallons (Amerikaanse en Engelse gallon verschillen van inhoud) en reageerde iemand uit Zoetermeer. Hij is van Zoetermeer naar Assen gereden en scoorde een verbruik van 1 op 27 over de snelweg met een Interceptor. Die persoon stuurde mij een persoonlijk messenger bericht en tijdens het chatten liet hij weten bij de Royal Enfield importeur te werken. De verkoopcijfers van Royal Enfield zijn met 130% gestegen het afgelopen jaar liet hij weten. Corona zorgde ervoor dat de aanvulling van de voorraad stagneerde. De dealers hebben aangegeven dat de Royal Enfield voorraad aardig begon te slinken. "Zal ik morgen voor je nagaan wie welke kleur nog heeft staan?", bood hij aan. Geweldig, ik heb aangegeven wat ik van plan was. Later feliciteerde hij mij met mijn aankoop. Leuk, dat soort contacten via social media.

's Maandags vóór 09:00 uur moest de motor in De Meern zijn. Ik had van te voren gevraagd of hij gelijk alweer verhuurd was en zo niet, dan mocht ik vast wel een uurtje later komen. Uiteraard was dat geen probleem. Ik had al eens eerder, zoekend naar 2^e hands Interceptors, er slechts 2 gevonden. Van de 1 werd als reden opgegeven een schouderblessure van de eigenaar (deze motor had een oranje tank en iets van 6.000 op de teller). De Interceptor werd pas sinds 2019 (Volgens mij) in Europa verkocht. In India bestaat ie al veel langer. Dus ik vertrouwde die reden niet. Die andere 2^e hands (met zwarte tank! En iets van 4.000 op de teller) stond bij MVM in De Meern te koop. Slechts zo'n € 550,- onder de nieuwwaarde van 2019, maar daar zou ik wel over babbelen. Ik vermoedde dat dit een demo exemplaar zou zijn. Mijn besluit was eigenlijk dus al genomen t.a.v. de aanschaf van deze Interceptor 650 en de accountant thuis had card blanche gegeven. Yeah!!!!!!!!!!

Met een kopje koffie werd het gesprek aangevangen.

- **Ik:** "Die 2^e hands motor, wat is daar het verhaal van?"
- **Verkoper:** Dat is onze demo motor geweest.
- **Ik:** Oh, dus er rust nog 2 jaar fabrieksgarantie op. Tja, ik mag hem van de accountant thuis kopen, maar niet voor dat bedrag en ook niet voor een hoger bedrag, je weet vast wel hoe dat werkt met een accountant thuis die op de centen let (waarmee ik een voor de hand liggende opmerking voorkwam).
- **Verkoper:** (Lachend) Ja, dat van die accountant herken ik wel.
- **Ik:** Graag wil ik er handvatverwarming op hebben en is het mogelijk om er een Ledlamp in te plaatsen?
- **Verkoper:** Ja, dat kan allebei, maar met LED haal je wel het retro aspect naar beneden.
- **Ik:** Tja, maar mijn ogen worden er niet beter op met de jaren, dat herken je vast ook wel (de verkoper was rond mijn leeftijd en beaamd dit ook).

Als laatste gooide ik in de strijd dat ik de huurprijs van de Interceptor zou terugkrijgen bij de aanschaf van eenzelfde motor. Een mooie voorwaarde dus.

Tja, en dan snap ik nooit (ook bij autoverkopers niet) wat er dan allemaal met de computer moet gebeuren om een nieuwe, lagere prijs vóór te stellen. Maar goed, hij kwam uit € 90,- onder de originele kostprijs die op het label stond. Inclusief de aanschaf en het plaatsen van de handvatverwarming en de LED lamp. Ik offerde om met € 100,- lager akkoord te gaan, maar na wat twijfel zakte hij nog € 50,-, die € 100,- was hem net te ver. Prima deal!!

Ik ben dus eigenaar van een Royal Enfield Interceptor 650 cc. Yeah!!! Cool! De YCCNL ritten kan ik dus weer met een motor meedoen. Jullie zullen mij weer wat vaker zien!!

Auteur: **Ton van de Coevering**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ROADTRIP DOOR ZUID IERLAND DEEL 2 VAN 2

Vandaag naar Cahersiveen, 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, en een open haardvuur, zaten twee 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 gelukkig nog 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 laten 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 zijn 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 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 een flesje wijn en 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 (2e keer),

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



We waren ondertussen 2 weken onderweg, en omdat de boten voor de terugweg ver van tevoren waren besproken moesten we ook weer aan de terugweg beginnen. Niet dat we ons hoefden te haasten, maar ruim de tijd hebben geeft rust. Persoonlijk vind ik het jammer dat je de boten ver van te voren moet bespreken, het beperkt je in de vrijheid van

reizen, het moet natuurlijk niet, maar als je dat niet doet is het weer een aanslag op je reisbudget.

's Morgens eerst nog een rondje langs de kust over de Sleah Head Drive, een mooi rondje met fraaie uitzichten. Hierna een beetje binnendoor steken, eerst



via de Connor Pass richting het binnenland, weer zo'n mooie pas. Verder het binnenland in krijgen we weer lange rechte wegen met aan weerszijden villa's met grote saaie tuinen, het is ons allemaal te recht en te nieuw. Engeland binnendoor heeft veel meer sfeer.



Er is niet veel groen in dit stuk Ierland en er zijn ook niet veel campings, maar er ligt er een bij Kilbreedy dus daar toeren we op goed geluk heen.

De camping ligt in een soort park en om er te komen moet je bij een automaat een kaartje kopen om de slagboom te

openen (met een auto) we hebben geen gepast geld en we kunnen er omheen dus dat doen we dan maar. De camping ligt mooi beschut tussen de bomen en het zonnetje scheen volop, dus gelijk maar een dag extra geboekt, blijkt ook nog het hele middenveld te zijn gereserveerd door de Royal Enfielders Ireland. Na onze trip door de Himalaya op een Royal Enfield hebben we wel iets met die motoren. Zulke onverwachte ontmoetingen maken zo'n vakantie tot iets aparts. De club was niet zo groot, maar 50% was aanwezig op het jaarlijkse treffen (5 man en een vrouw) dus wel een goede opkomst. Het treffen werd ieder jaar



hier gehouden omdat de Enfield dealer in het plaatsje Adare was gestationeerd, een paar kilometer verder, in de kleinste motorzaak van Ierland. Ik ben er nog even heen gereden uit nieuwsgierigheid, en het was inderdaad heel klein, er zullen wel motoren verkocht worden maar ze stonden er niet en ze zouden er ook niet inpassen.



De Enfielders gingen de volgende dag (zondag) weer huiswaarts en nadat we ze uitgezwaaid hadden zijn we nog even een rondje gaan wandelen door het park buiten de camping. Het was niet zo groot, er was wat bos, een meertje en een oude ruïne, een groot veld met veel gekleurde Ierlanders met rokende barbecue's en muziek, kortom een gezellige boel.

In het begin van onze vakantie hadden we een tip gekregen over "The Apple Farm" in Cahir, een leuke camping op een boerderij. Daar hadden we de route een beetje op uitgestippeld. Over de weg valt weinig te melden, het was lekker

weer en een relaxte route. Onderweg voel ik wat langs mijn been op het asfalt kletteren, het watertankje niet goed vastgemaakt, en gelijk komt er uit tegenovergestelde richting een enorme tractor aan die er dwars overeen rijdt, zo plat als een dubbeltje was ie en niet meer in vorm te krijgen.

Over de camping was niets teveel gezegd, een prachtig veldje in de boomgaard, bij aankomst een fles appelcider, en je kon zelf je aardbeien plukken tegen een kleine vergoeding, het avondeten was weer een culinair hoogstandje, tenminste in ieder geval het toetje.

Het einde van onze reis door Ierland begint nu echt te naderen en de volgende dag rijden we terug naar ons beginpunt "St. Margaret's Beach" in Lough Linnane, alwaar we de teleurstellende mededeling krijgen dat de camping helemaal vol is, maar ze gaat nog even bellen voor een plaatsje, deze camping ligt het dichtst bij de haven, want we moeten om 8 uur 's morgens met de boot mee en een uur van te voren aanwezig zijn. Maar na enkele minuten komt ze terug met de mededeling dat we voor een nachtje tussen 2 stacaravans in mogen staan, wij allang blij.



Echter nadat we de papieren van de boot opgezocht hebben, blijken we een dag te vroeg te zijn, foutje in de planning, onze boot vaart niet morgen maar overmorgen. We hebben eerlijk gezegd geen zin om hier nog een extra dag te blijven en besluiten om de boot om te boeken naar morgen. Bijkomen voordeel is dat we nog een nachtje op het Yamaha treffen in East Grinstead kunnen staan

zonder ons te hoeven haasten. Dat omboeken doen ze natuurlijk niet gratis, maar omdat we zulk uitzonderlijk mooi weer hebben gehad hebben we ook geen extra kosten gehad voor overnachtingen in B&B 's of hotels.



Dus de volgende morgen vroeg op naar de boot en na een rustige overtocht rijden we om een uur of 12uur Wales weer in door "Brecon beacons National Park" op de een of andere manier spreekt Engeland ons toch meer aan als Ierland, en dus we zitten weer te genieten van het landschap om ons heen op de motor. Aan het einde van de dag proberen we toch weer eens een echt bed te scoren, maar op de een of andere manier lukt het niet, we kunnen het niet vinden of er is niemand thuis. Dus dat wordt toch weer de tent maar wel weer op een mooi plekje met een pub op loopafstand.

En na een goede maaltijd en een paar biertjes duiken we weer tevreden de tent in.

Het weer is ondertussen toch iets minder geworden en 's morgens rijden we met regenkleding weg. Het is meer dat het dreigt en de weg nat is, dan dat het regent en in de loop van de dag klaart het gelukkig al weer op. Nadat we het water overgestoken zijn bij Bristol rijden we nog een stuk door tot we uit de drukte zijn, en gaan weer een slaapplekje opzoeken. We komen uit bij wat volgens de GPS een camping is maar dat blijkt een camperplaats. De eigenaar verwijst ons door naar een pub met een camping, en dat staat ons wel aan. Na enig zoeken zien we de pub en vervolgens een bord camping, aanmelden bij het kantoor, maar de man wil ons eerst voorrekenen wat het kost omdat we geen lid zijn. Hoe duur kan het kosten om je tent op te zetten? Maar na enig rekenwerk komt hij uit op 35pond, ik nog zeggen dat we de camping niet willen kopen maar een nachtje willen slapen. Maar dat is de prijs take it or leave it. We voelen ons genaaid, maar er zijn niet veel campings in de omgeving dus toch maar doen. Gaan we 's avonds in de pub een biertje drinken, blijkt de pub een camping te hebben, kosten 8pond, voelen we ons dubbel genaaid. Maar ja het bier smaakte lekker dus hebben we het verlies maar weggedronken.

De volgende morgen na ons ontbijtje begon het te regenen, dat hadden we nog niet mee gemaakt de boel opruimen in de stromende regen en wetende dat je de natte tent 's middags ook weer moet opzetten, maar ja voor alles is een eerste keer. En het bleef regenen die dag.

In eerst instantie zijn we nog een stuk binnendoor gereden, maar op de hoger gelegen stukken reed je met een harde zijwind, en in de dalen reden we op sommige stukken door plassen van een halve meter diep, je ziet ze ook niet aankomen omdat er zand en modder op drijft. Ook blijven er soms wat auto's achter je hangen die je geen ruimte kan



geven want de wegen zijn smal en je hebt zelf ook de ruimte nodig met duo passagier en bagage. Dus eerst maar koffie scoren en een betere route uitstippelen. Het was zo'n Amerikaanse koffietent met 300 soorten koffie en het was er vol en druk, niet mijn soort tent, maar ik heb daar niet zo'n moeite om met onze natte modderige zool naar binnen te lopen en de koffie was lekker. Weer naar buiten is een ander verhaal, dan moet je die klamme zool weer aantrekken en de regen in want het kwam nog steeds met bakken uit de lucht. Maar als je dan weer ingepakt op de motor zit, de regen klettert op je helm en



de Virago tuft ondanks de regen gewoon door onder je, dan geeft het me ook wel weer een fijn gevoel van vrijheid. De rest van de dag houden we de snelweg aan dat rijdt een stuk beter in de regen dan die kleine weggetjes, en zo komen we rond 5 uur in Grinstead aan. Op het terrein zoeken naar wat bekende gezichten en daar zien we Willy, Luuk en een aantal leden van YCCBE, dus daar maar een wat minder zompig plekje zoeken voor de tent, want aan de rand van het terrein stonden ze met 5cm water in de tent. Ondertussen was het zowaar weer droog geworden en konden we in alle rust de tent opzetten. Luchtbedden en slaapzakken erin, gelukkig was alles droog gebleven onderweg, en op naar de koffie, eten en daarna muziek en bier. Het bier was goed de muziek was luid en duidelijk en de sfeer weer prima. Een goede afsluiting van een regenachtige dag.



Nog één dagje Engeland, vandaag rustig opstarten met een goed Engels ontbijt.

Het is weer droog, dus de tent kan weer bijna droog ingepakt. Vandaag rustig aan richting Dover, we hebben alle tijd. Om een uur of 11 zitten we halverwege Dover alweer volop in de zon aan de koffie. Wat hebben we het getroffen met het weer.

In Dover eerst maar op zoek naar een slaapplek, maar alle voor ons bekende plekjes zijn vol en ook alles eromheen, en we willen niet te ver uit het centrum. Er is nog een optie, maar die is pas om 4 uur aanwezig en het is een beetje louche tent. We nemen de gok, en zowaar heeft hij nog een kamer, nou ja, het is een hok waar net aan een bed in past, maar er is wel een douche op de kamer en de prijs is navenant. Het is maar voor één nachtje en morgenochtend vroeg zijn we weer vertrokken. Eerst nog even de bagage omhoog via een veel te smalle en steile trap, er moet ook geen brand uitbreken vannacht. De motor is ook nog een dingetje, die moest ik maar langs de weg zetten, maar daar voel ik niet veel voor. Er loopt 's nachts veel opgeschoten jeugd langs door de straten, maar tegenover het "Hotel" is een



tankstation waar 24uur iemand zit en daar mag ik hem aan de achterzijde wel een nachtje stallen, kunnen we hem vanuit onze kamer zien staan.

Nog even de Dover in om heerlijk op een terrasje wat te eten en daarna maar vroeg het bed opgezocht. Na een onrustige nacht (het was warm, we liggen aan een rumoerige weg, de Virago staat alleen buiten en dat is ie niet gewend) staan we maar op tijd op om de bagage naar beneden te sjuwen en op te laden. De overtocht is relaxed, ontbijtje scoren, en wat lezen op het achterdek in de zon.

Aangekomen in Duinkerken is het weer warm, net als op de heenweg. Het eerste stuk vermijden we de snelweg om het gevoel van vakantie nog een beetje vast te houden, maar we krijgen toch wel last van de warmte. Ik vang nog wel wat wind voorop maar Ronny zit achter mijn brede rug peentjes te zweten. Dus de snelweg maar op voor wat meer rijwindkoeling. En dan zit de vakantie er weer op. Van Zuid Ierland en met name van de Ring of Kerry hadden we iets meer verwacht. Maar toch ook wel mooie stukken gereden, met name de passen binnendoor vonden we erg mooi. En de campings vond en wij heel relaxed met overal kookgelegenheid en een ruimte om binnen te zitten. Al met al was het weer een mooie vakantie, met veel mooi weer en leuke ontmoetingen.

Geen zin om het hele verhaal te lezen? klik dan op deze YouTube link: <https://youtu.be/vHPPCtqApSk>

Auteur: **Jaap Aafjes**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA FZ-S LINE-UP KRIJGT BLUETOOTH-CONNECTIVITEIT

In India heeft Yamaha, volgens de website GaadiWaadi, een nieuwe Bluetooth-connectiviteitsfunctie voor een aantal



van zijn motorfietsen. De FZ-S line-up krijgt wat Yamaha 'Yamaha Motorcycle Connect X' noemt.

Deze nieuwe connectiviteitsfunctie zal motorrijders veel meer gegevens verschaffen over hun motorfiets en de ritten die ze maken. De echte kracht van deze Bluetooth-connectiviteitsfunctie is het veiligheidsvoordeel dat ermee gepaard gaat. Gebruikers kunnen zien waar hun motor zich bevindt en kunnen hem gemakkelijker vinden in overvolle parkeerplaatsen. Ze kunnen ook zien of hij verplaatst is en waarheen. Er is ook een systeem voor

vergrendeling op afstand.

De veiligheidsfuncties en het gebruiksgemak laten de richtingaanwijzers knipperen om te laten weten waar de motor zich bevindt in een overvolle parkeergarage. De lampjes knipperen ook als er een alarm afgaat. Over het geheel genomen klinkt het als een geweldig systeem dat zijn weg mogelijk zal vinden naar meer Yamaha's.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ROYAL ENFIELD EN HET TRIPPER ON-BOARD NAVIGATION SYSTEM



Op 6 november 2020 lanceerde Royal Enfield de langverwachte **Meteor 350**. De nieuwe motor introduceerde niet alleen een nieuwe motor in de 350-familie, maar introduceerde ook de nieuwste technologische innovatie van Enfield. Namelijk het Tripper On-Board Navigation System.

De Meteor is de eerste motor met het volledig nieuwe Tripper-navigatiesysteem. Dat is een sprong voorwaarts op het gebied van techniek voor de Indiase fabrikant.

Zoals Enfield's Head of Digital en Analytics Pawan Kakwani in de introductievideo uitlegt, bestaat de Tripper uit twee delen: het separate display en de app. Als de berijder coördinaten in de app invoert, verschijnen er turn-by-turn instructies op het display. De twee werken dus samen.

2021 Royal Enfield Meteor 350 gepresenteerd

Simpel

De app maakt gebruik van gegevens van Google Locations en Places en stelt de berijder in staat om tot 20 waypoints in te voeren. Het gebruik van de app betekent ook dat de navigatie ononderbroken verloopt, zelfs als mobiele verbindingen minder worden.

Het display, dat los staat van het grote display, toont niet alleen standaard turn-by-turn instructies met pijlen en afstanden, maar geeft ook visueel aan hoe dicht de berijder bij de volgende bocht is door de pijlen geleidelijk in te 'vullen', alsof de pijl aan het laden is. Eenmaal daar begint de pijl te knipperen om aan te geven dat het tijd is om te sturen. Product Manager Matthew Cardenas legt in de video uit dat de instructies in het perifere zicht van de berijder worden weergegeven, zodat-ie weet dat er actie ondernomen moet worden, zonder van de weg te worden afgeleid.

Tripper On-Board Navigation System: op meer modellen?

Op dit moment is Tripper alleen beschikbaar op alle versies (3) van de nieuwe Meteor 350. Royal Enfield moet nog bevestigen of het systeem ook op andere modellen wordt toegepast. Het zou een geweldige upgrade zijn, vooral voor de Himalaya en de 650-twins. Dat zijn de modellen die het buiten India goed doen.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: **Jan Kruithof**

Terug naar: **Inhoudsopgave**



HOE DE MOTORFIETS DIGITAAL MOET COMMUNICEREN MET DE AUTO

16 DECEMBER 2020

Op dit moment werken er verschillende motorfiets fabrikanten samen om het motorrijden veiliger te maken. BMW, Honda, KTM en Yamaha zijn voor deze samenwerking aangesloten bij CMC (Connected Motorcycle Consortium). In het kort komt het hier op neer dat door de bundeling van kennis van deze merken en andere organisaties er een standaard ontstaat om motorfietsen te verbinden met elkaar, met andere voertuigen en met verkeerssituaties.

Dat dit hard nodig is mag duidelijk zijn. Steeds meer automerken brengen namelijk modellen op de markt die (deels) zelfstandig rijden. Hierin is niet altijd rekening gehouden met de motorrijder. Waardoor deze bijvoorbeeld door het voertuig niet 'gezien' wordt. Daarnaast zijn er met de komst van het 5G-netwerk meer mogelijkheden om een netwerk op te zetten, waarbij auto's met elkaar communiceren. Zo worden er al testen gedaan met zelfrijdende vrachtwagens in kolonne, waarbij de voorste vrachtwagen aan de achterste doorgeeft of er geremd of opgetrokken dient te worden. Hierin is zelfs al een project opgezet met de naam C-IST (Coöperatieve Intelligent Transport System). Dit project heeft als doel om de draadloze communicatie tussen voertuigen te bevorderen, maar motorfietsen zijn hierin niet of nauwelijks meegenomen.

Op basis van bovenstaande is het CMC project gestart. Juist om motorfietsen ook (letterlijk!) op de radar te zetten. Door de communicatie met overige voertuigen, kan er namelijk verschillende informatie gedeeld worden. Waaronder locatie, snelheid, vertraging, versnelling etc. Dit komt uiteraard de veiligheid alleen maar ten goede, omdat de voertuigen aan de hand van deze informatie ook kunnen handelen of de bestuurder waarschuwen.

Het CMC samenwerkingsverband loopt al sinds 2016. Afgelopen maand is er een rapport verschenen dat de verschillende hoofdstukken aangeeft waar CMC zich op wil richten.

Allereerst zal er onderzoek gedaan worden naar ongelukken. Hierbij wordt er gekeken naar welke situaties voor bepaalde ongelukken zorgden en hoe communicatie tussen voertuigen dit in de toekomst weg kan nemen.

Daarnaast zal er ook onderzocht worden welke technieken gebruikt kunnen worden voor de verschillende situaties die eventueel gevaar kunnen opleveren. Hierbij moet gedacht worden aan zien en gezien worden. Waarbij bijvoorbeeld een blinde hoekdetectie een uitkomst biedt, wat Ducati bijvoorbeeld al biedt op de nieuwe Multistrada. Maar ook het onverwachte juist aan zien komen, zoals het aangeven van een file of wegwerkzaamheden. Laatste van de onderzochte technieken is zoals CMC het noemt 'rijden zonder stress'. Hierbij wordt er bijvoorbeeld aangegeven wat de ideale snelheid is om in de 'groene golf' te rijden.

Ook zal CMC onderzoek doen naar welke technische systemen gebruikt moeten worden. Zoals een radar die de adaptieve cruise control in de gaten houdt, wat we al kennen van BMW (en Ducati).

Vierde stap is het testen van alle bovenstaande technieken en systemen. Op basis van deze testen zal er daarna een evaluatie plaatsvinden.



Verder kijkt CMC ook hoe hun standaard zich verhoudt tot de andere standaarden voor andere voertuigen die er al zijn. Waarbij de vraag is in hoeverre de door CMC ontwikkelde technieken in staat zijn te communiceren met de andere technieken en welke updates vanaf beide kanten nodig zijn.

Alle bovenstaande informatie moet ook aan de bestuurder getoond worden. CMC werkt ook hier aan een standaard voor de motorrijder die met name gericht op met zo min mogelijk afleiding de nodige informatie door geven.

Op basis van bovenstaande punten werkt CMC verder aan een strategie om de ervaringen die zij op doen te delen met C-ITS, waarbij er gelet wordt op hoe dit verder bij kan dragen aan de veiligheid van de motorrijder.

Dat het de samenwerking van de vier merken niet alleen blijft bij goede bedoelingen blijkt wel uit de ontwikkelingen van afgelopen jaren. Zo heeft BMW al een volledig zelfrijdende motorfiets ontwikkelt. Waarbij het uitgangspunt niet is om het rijden over te nemen, maar juist in situaties die daar om vragen hulp te bieden aan de bestuurder van de motor zelf. Ook KTM is al twee jaar bezig met het testen van een Adaptieve Cruise Control functie.

Daarnaast is Bosch sinds enkele jaren ook bezig met onderzoek hoe de motor- en autowereld door middel van het 5G-netwerk kunnen communiceren, om zo onveilige situaties te voorkomen. Opvallend is echter wel dat Bosch niet genoemd wordt op de site van CMC als één van de partijen waar zij mee samen werken. Terwijl Bosch juist wel samenwerkt met de verschillende merken om juist deze technieken te ontwikkelen.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





TWEDE KAMER: 30 KM/U IN DE BEBOUWDE KOM

NIEUWSMOTOR.NL

De huidige standaard maximumsnelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom gaat omlaag naar 30 km/u. Een meerderheid van de Tweede Kamer steunt een motie van GroenLinks en de SGP, die daartoe oproept. Uitzonderingen zijn nog wel mogelijk, bijvoorbeeld op doorgaande wegen of plekken waar dit veilig kan.

De maximumsnelheid in de bebouwde kom is nu nog 50 kilometer per uur, tenzij anders aangegeven.

De maatregel moet leiden tot minder verkeersdoden. Meerdere organisaties, waaronder de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), steunen het plan. De **SWOV** schat in dat tussen de 22 en de 31 procent van het aantal verkeersdoden en -gewonden kan worden voorkomen door de maatregel.

Geen steun van minister

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) vindt het niet nodig om van 30 km/u de nieuwe standaard te maken. Ze wijst er op dat gemeenten zelf al 30 km zones kunnen instellen. Maar dat doen gemeenten niet altijd.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Auteur en fotografie: **Maikel Sneek**

MINISTER: 'GEEN BTW OVER BPM'

Eerder deze maand kon je al op **MOTOR.NL** lezen over het mogelijke bpm-plan van de overheid waar ook motorrijders de dupe van zouden worden. Motoren zouden mogelijk flink in prijs gaan stijgen. Zojuist valt er op de site van de BOVAG te lezen dat de staatssecretaris van Financiën in antwoord op Kamervragen van VVD-kamerlid Helma Lodders gemeld heeft dat dat niet de bedoeling is en ook niet zal worden gevraagd.

In een eerdere reactie was de BOVAG al zeer duidelijk: 'Wij verwachten dat dit probleem wordt onderkend en aangepast. Het is in deze tijd zeer onwenselijk dat door een administratieve ingreep auto's en motoren fors duurder worden. Dat is slecht voor het broodnodige consumentenvertrouwen. Het Belastingplan, waar wij dit uit afleiden, wordt binnenkort in de Tweede Kamer besproken. Wij zullen kamerleden hier dan ook met nadruk op wijzen.'

Het onderwerp is dus besproken in de Tweede Kamer en de BOVAG is blij dat de staatssecretaris opheldering heeft verschaft. Hans ten Broeke, algemeen voorzitter BOVAG:

'Nieuwe en gebruikte auto's dreigden gemiddeld duizend tot tweeduizend euro duurder te worden. Op een middenklasse auto zoals de Mazda3 benzine zit nu minimaal € 4.418,- bpm. De btw daarover zou € 928,- zijn. En voor een populaire zakendiesel als de Peugeot 3008 zijn die bedragen respectievelijk € 8.831,- en € 1.855,-. En campers soms nog veel meer. Zeer ongewenst in deze tijden waarin de nieuwverkoop fors terugloopt. De overheid speelt met de autobelastingen en subsidies een steeds grotere en negatieve rol in de showroom. Goed dat de door ons



gevraagde duidelijkheid er nu ook is gekomen. Voor de branche en voor de Belastingdienst. We zijn blij met de steun van Helma Lodders, die er middels Kamervragen voor zorgde dat de staatssecretaris opheldering verschafte.'

Han ten Broeke, algemeen voorzitter BOVAG.

Bron: **BOVAG.nl**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MINISTER: VERRUIM JURIDISCHE BEVOEGDHEDEN VOOR OPSPORING 'STRAATRACERS'

03 DECEMBER 2020

Naar aanleiding van een 'onboard' filmpje op social media, waarin motorfietsen met hoge snelheden over de A16 rijden, blijkt nu dat Minister Grapperhaus werkt aan een wetsvoorstel met meer wettelijke bevoegdheden om dergelijk rijgedrag te onderzoeken en vervolgen. Naar aanleiding van het filmpje en daaropvolgende commotie, stelden Kamerleden Nispen en Lacin (SP) schriftelijke kamervragen aan Minister Ferd Grapperhaus (Justitie en Veiligheid). Na wat inleidende vragen over de algemene aanpak en trajectcontroles, waarin de Minister als antwoord aangeeft bekend te zijn met deze specifieke zaak, laat Grapperhaus weten al te werken aan een methode die justitie veel ruimere bevoegdheden geeft, zo blijkt uit de verslagen vanuit de Tweede Kamer. Basis daarvan is om Artikel 5A uit de Wegenverkeerswet (WVW) een "upgrade" te geven door het in de lijst van specifieke artikelen met meer bevoegdheden (in een ander wetsartikel) op te nemen, waardoor het in de "eredivisie" van de strafbare feiten komt. Dit als aanvulling op de recente invoering van Artikel 5A WVW, waarin de straffen voor ernstige verkeersmisdrijven al flink werden verhoogd.

In feite betekent dit dat het recente artikel 5A, de op 1 januari 2020 in werking getreden Wet Aanscherping Strafrechtelijke Aansprakelijkheid Ernstige Verkeersdelicten, een nog zwaardere betekenis krijgt omdat het nu een "voorlopige hechtenisfeit" wordt. Artikel 5A van de Wegenverkeerswet beschouwd "zeer gevaarlijk rijgedrag, waarbij levensgevaar of zwaar lichamelijk letsel te duchten is", al als misdrijf met een gevangenisstraf (!) van maximaal 2 jaar. Dat rijgedrag lijkt op de motorfiets zelf misschien niet altijd even riskant, maar de verwachting is dat rechters bepaald rijgedrag (hoge snelheid, wheelies en andere stunts) al relatief snel als zodanig zullen bestempelen. Doordat dit nu ook vatbaar moet zijn voor een bevel tot voorlopige hechtenis en alle daarbij behorende rechtsmiddelen, krijgen politie en justitie veel meer bevoegdheden bij verdenking van overtreding ervan. Relevante voorbeelden daarvan zijn het (langdurig!) verlengen van de periode voor verhoor na aanhouding, opvragen van telefoonverkeer, vorderen van camerabeelden, DNA-afname, inbeslagname en huiszoeking.

"Ik deel de mening van de vragensteller dat het mogelijk moet zijn om waar nodig ook voor opsporing in het kader van artikel 5a van de WVW bepaalde opsporingsbevoegdheden in te zetten. Het gaat bij artikel 5a, zoals ik bij de



totstandkoming van dit artikel heb benadrukt, om een ernstig strafbaar feit. (...) Met name voor buiten de heterdaad situatie tekent zich de behoefte af ook voor wat betreft artikel 5a, teneinde opheldering van dit delict mogelijk te maken, bepaalde opsporingsbevoegdheden te kunnen toepassen, die slechts mogen worden aangewend bij verdenking van een voorlopige hechtenisfeit. Hierbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het vorderen van gegevensverkeer met betrekking tot telecommunicatie, bijvoorbeeld om na te gaan of de verdachten kort voor of tijdens het ongeval gebruik maakte van een mobiele telefoon (artikel 126n Sv), of het vorderen van gegevens of camerabeelden (artikel 126nd Sv en artikel 126nda Sv). Daartoe wordt artikel 176, eerste lid, WvW (de strafbepaling voor artikel 5a) opgenomen in de opsomming in artikel 67, eerste lid, onderdeel c, Sv. (...) Ik verwacht dat het wetsvoorstel naar verwachting begin volgend jaar ter advisering aan de Raad van State kan worden voorgelegd."

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





ZWITSERLAND: VERBOD LAWAAIIGE MOTOREN VOORLOPIG AFGEWEND

Deze zomer werd er in Zwitserland in de Nationaalrat ook gediscussieerd over luide motoren. Net als in Oostenrijk, waar al eerder wegen werden afgesloten voor motoren met [een geluidsproductie van 95 dB](#). De benodigde maatregelen zijn nu voorlopig van de baan.

In juni dit jaar riep het Zwitserse Nationalrat-lid Gabriela Suter (Sociaal-Democratische Partij van Zwitserland) op tot een algemeen rijverbod voor herriemotoren in Zwitserland. Suter begon een parlementair initiatief om het wettelijk voor elkaar te krijgen motorfietsen te weren op geliefde trajecten. Motoren die stilstaand een geluidsproductie hadden van 95 dB mochten niet verder.

Het is niet de eerste keer dat Zwitserland poogt lawaaimotoren te weren. Ook in 2016 was er al een initiatief rond het thema lawaaimotorfietsen. Die poging de motoren te weren werd destijds ternauwernood voorkomen met een krappe meerderheid van 97 tegen 79 stemmen.

Bron: [MOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



HAPPY, HEALTHY, NEW YEAR
Stay strong, stay safe, keep distance



NEDERLAND OP SLOT: WAT KUN JE NOG MET JE MOTOR?



Plots zit zowat het hele land op slot en zitten er nog meer mensen thuis. Terwijl jij misschien net je motor winterklaar wilde laten maken bij de dealer. Of een paar nieuwe [winterhandschoenen](#) wilde scoren... En nu? We zetten het kort voor je op een rijtje!

Met ingang van de lockdown vanaf 15 december 0.00 uur moeten alle **niet-essentiële** winkels sluiten. Zeker na de gisteren ontstane chaos rondom winkels als HEMA, Kruidvat en Action zijn de regels nog verder geduid. Eén [uitzondering](#) stond gelukkig van meet af al vermeld: locaties voor reparatie en onderhoud van consumentenartikelen en (motor)voertuigen mogen open. De motorzaak kan de werkplaats dus in elk geval openhouden. Bel bij wel eerst even voor een afspraak, aangezien ook dealers erg druk zijn en de handhaving van de regels strikt is. Als vanouds zomaar binnenlopen is er even niet meer bij. Motorkleding en -accessoires worden al niet essentieel beschouwd en mogen dus ook niet verkocht worden.

Hoe de lockdown-situatie in de praktijk wordt aangepakt, verschilt per motorwinkel. De meeste dealers geven via hun websites of Facebook-pagina's tekst en uitleg hoe zij het aanpakken en welke service ze je nog graag bieden. Controleer dat vooral voor je aanstalten maakt, al blijft de beller in de meeste gevallen sowieso sneller!

9 perfecte motorcadeaus voor motorliefhebbers

Motorkleding en motorrijles?

Dan kent Nederland inmiddels een ook niet onverdienstelijk grote markt voor motorkleding-zaken, die specifiek alles behalve de motorfiets zelf verkopen. Denk aan Motorkleding Store, Motorkleding Center ([dat deze week nog grootste plannen uitrolde](#)) en Chromeburner. Die hebben helaas stuk voor de stuk de deuren van hun fysieke winkels kunnen sluiten. Online bestellen kan natuurlijk nog steeds gewoon en via de telefoon en social media kun je je nog altijd prima laten adviseren.

Sowieso is het niet onverstandig dezer dagen de social media-pagina's van je favoriete zaken in de gaten te houden. Steeds meer ondernemers proberen afhalen mogelijk te maken. Scheelt druk op de pakketbezorging en het scheelt jou wachten!

Mocht je nou juist nu met rijlessen bezig zijn, dan hoeven we je niks te vertellen. Dat ligt plat. Vooralsnog legt het [CBR](#) alle rijlessen en de theorie- en praktijkexamens tot en met 19 januari 2021 stil. Tijdens de lockdown in het voorjaar gebeurde dit ook, maar al snel werden motorrijlessen binnen 1,5 meter-afstand alsnog hervat. Of dat nu ook weer gebeurt voor het eind van de lockdown is nog even de vraag.

UPDATE 13:30: [inmiddels zijn de rijlessen weer hervat!](#)

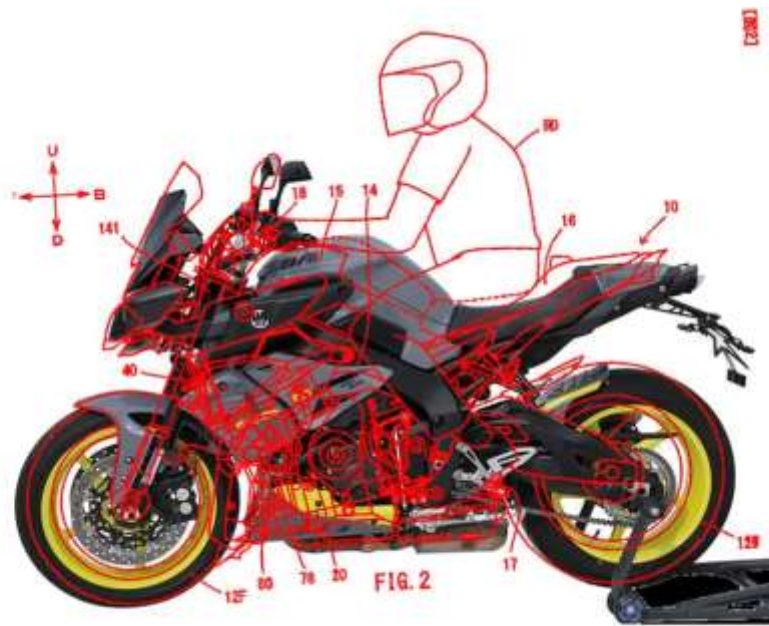
Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Auteur: Nick Enhardt

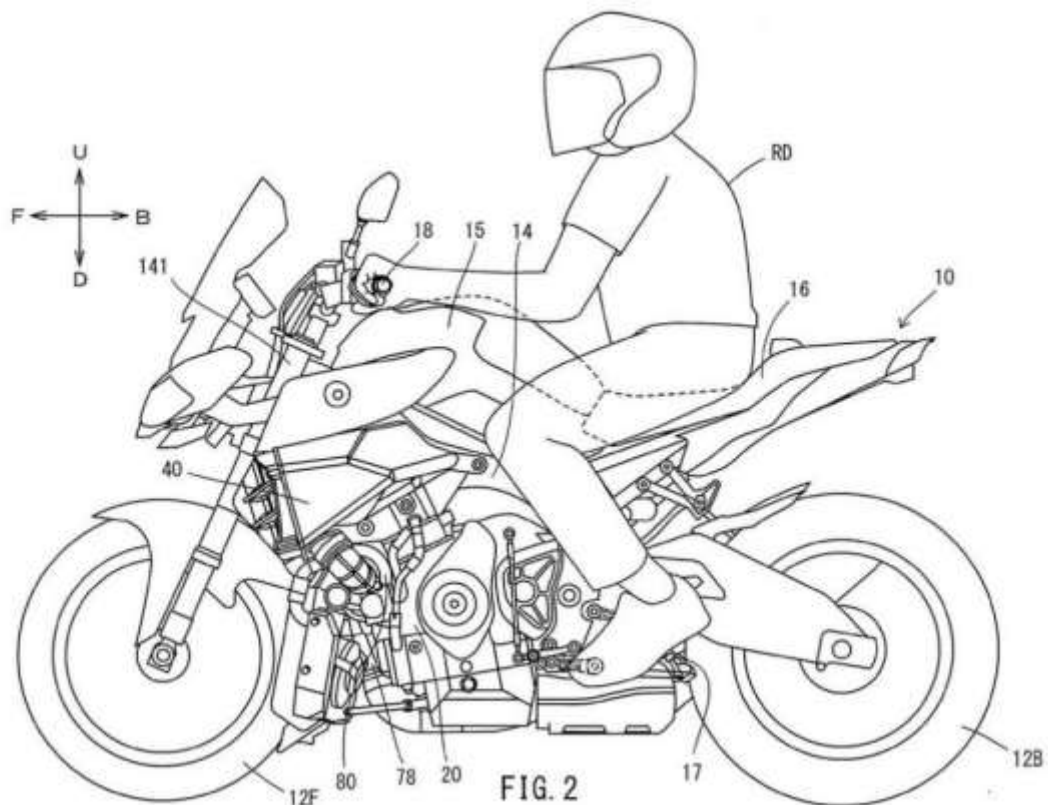


YAMAHA NIEUWS

YAMAHA ONTWIKKELT DRIECILINDER SUPERBIKE MET TURBO



We weten al een tijdje dat Yamaha’s R&D-afdeling zich bezighoudt met turbo-geladen motorprojecten. Nu heeft Yamaha de eerste details onthuld van een prototype dat de turbotechnologie verder verkent. Vorig jaar heeft Yamaha patent aangevraagd voor een turbocharged parallel-twin die is afgeleid van de MT-09, maar waarvan één cilinder is verwijderd. Het prototype is echter een op maat gemaakte 847cc-driecilinder-turbo.

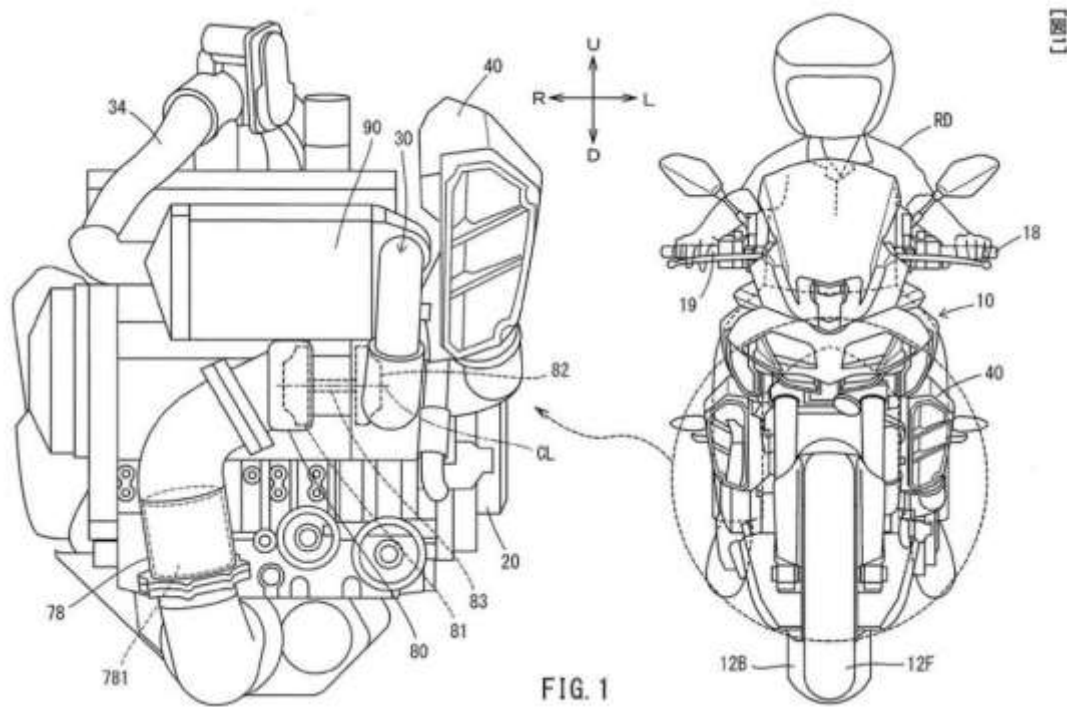


Yamaha is de laatste tijd druk bezig geweest, dit keer met een nieuw drie-cilinder prototype met turbocompressor.

De capaciteit van de 847cc komt overeen met die van de 2014-2020 MT-09, maar het blok van de turbomotor is vrij verschillend – met een langere slag (73 mm) en een kleinere boring (67,5 mm) om een relatief laag toerental en een hoog koppel mogelijk te maken. Tijdens de tests tikte het blok een vermogenspiek aan van 180 pk bij 8.500 tpm, samen



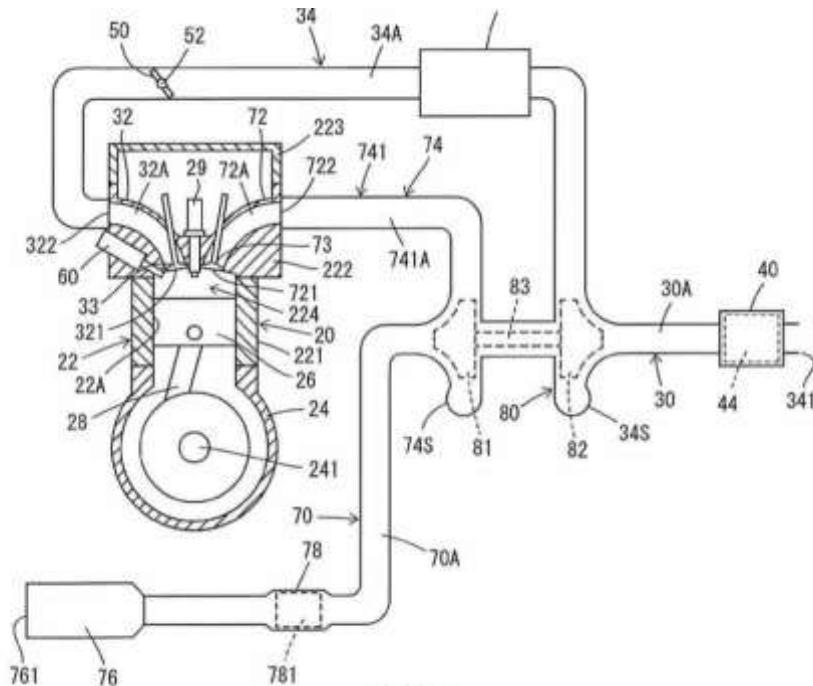
met een koppel van 176 Nm aan de krukas. Zo'n 90 procent van dat maximumkoppel bleek beschikbaar te zijn tussen 3.000 tot 7.000 tpm. Om een indruk te geven: deze waarden overtreffen die van de V-Max gemakkelijk. Indrukwekkend is ook dat dit werd bereikt met een 30 procent lagere CO₂-uitstoot dan bij vergelijkbare motoren met normale aanzuiging. Daarnaast: een enorme vermindering van de uitstoot van koolmonoxide, NO_x en koolwaterstoffen, die allemaal ruim onder de helft komen van de niveaus die zijn toegestaan volgens de laatste Euro5-norm.



Tests hebben indrukwekkende vermogens- en koppelwaarden voor het prototype aangetoond, met emissies die ver onder die van vergelijkbare machines met normale aanzuiging liggen.

De turbo alleen is niet verantwoordelijk voor de verbeterde uitstoot. Het blok heeft ook een directe brandstofinjectie, waarbij het gas rechtstreeks in de verbrandingskamers wordt gespoten in plaats van in het gasklephuis. Het lagere toerental van de turbomotor helpt hier waarschijnlijk bij, want het is bekend dat het werken aan normaal aangezogen motorfietsblokken een lastig en technische klus is. Yamaha heeft ook variabele kleptiming toegevoegd aan zowel de inlaat- als de uitlaatnokkenas, waardoor het soort technologie wordt nagebootst dat gebruikelijk is bij moderne auto's, maar dat de sprong naar motorfietsen nog niet heeft gemaakt.

Directe injectie en variabele kleptiming helpen de motor ook schoner te lopen.





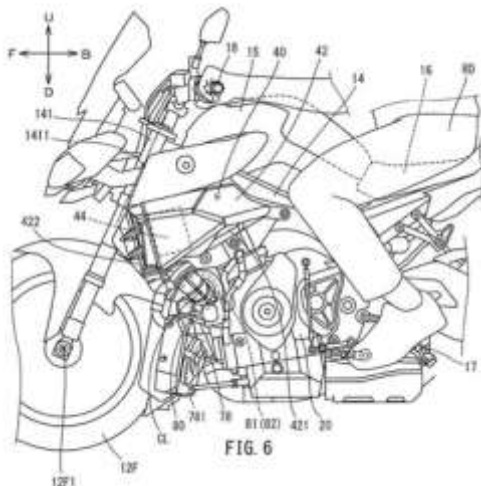
Terwijl de kwestie van het turbogat altijd al over turbogeladen motorfietsen heeft gehangen, waarbij elke vertraging in de gasrespons de rijervaring belemmert, lijkt Yamaha die puzzel tijdens de ontwikkeling van het prototype te hebben gekraakt. Dat is opgelost met behulp van geavanceerde boost-control-elektronica, zodat het tijdens tests bij 3.000 tpm in de derde versnelling iets meer dan een seconde duurt om 90 procent van het piekkoppel te bereiken.



Dit prototype is gewoon bedoeld om de turbo-technologie te laten zien in plaats van te dienen als een concept voor een productiemodel.

Terwijl het blok een op maat gemaakt ontwerp is, steekt het prototype in een aangepaste MT-10. Aangepast aan het blok zijn Deltabox-frame, achterbrug, voorvork en zelfs een groot deel van de carrosserie, zelfs de tank en achterzijde. De zijpanelen, die de intercooler van de turbo verbergen, zijn speciaal voor het prototype gemaakt, terwijl de radiator ongemakkelijk dicht bij de grond onder de motor hangt. Maar houd er rekening mee dat dit prototype de turbotechnologie verkent en dat het niet het ontwerp is dat in deze vorm in productie gaat. Met ongeveer 12,5 procent meer vermogen dan een MT-10 en een enorme verhoging van het piekkoppel met 50 procent, zal het prototypeblok dat de MT-10 zo'n 22 kilo zwaarder maakt niets afdoen aan de prestaties. Met een speciaal voor dit blok gemaakt chassis zou een deel van dat overtollige gewicht waarschijnlijk ook kunnen worden weggestreept.

Hoe ver weg is de turbo-opgeladen Yamaha-productiemotor? Dat is op dit moment onbekend. Kawasaki diende vijf jaar voor de lancering van de supercharged Ninja H2 al de patentaanvragen. Aangezien er nog geen vaste invoeringsdatum of definitieve eisen zijn vastgesteld voor de Euro6, is het waarschijnlijk dat Yamaha zijn tijd afwacht totdat het weet wat het doel is voordat het project wordt opgestart. Hoewel het prototype ruim binnen de Euro 5-emissienormen ligt, is de kans groot dat Yamaha wacht tot de Euro 6-regels zijn vastgesteld voordat het project wordt uitgevoerd.



Suzuki werkt op dit moment ook aan turbo's. De Recursion-parallel-twin nadert langzaam z'n voltooiing. Zowel Kawasaki als Honda spijkeren hun superchargertechniek bij, maar Kawasaki loopt duidelijk voorop met de H2-serie. Honda heeft onlangs patenten aangevraagd voor een Africa Twin met supercharger.

Auteur: **Jan Kruithof**

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA STOPT MET FJR 1300 en XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ



Vorig jaar november kondigde Yamaha de [Ultimate Editions uitvoering van de FJR 1300](#) aan. Deze Ultimate Editions lijkt nu ook de laatste nieuwe toevoeging aan de verschillende uitvoeringen van de Yamaha FJR 1300 te worden. Yamaha stopt namelijk met de productie vanaf 2021. Met meer dan 120.000 verkochte motoren wereldwijd vanaf 2001, komt er hiermee een einde aan de FJR 1300 reeks. Dit heeft alles te maken met de Euro-5 normering. Dat er vanuit Yamaha helemaal geen opvolging komt voor de FJR lijkt echter onwaarschijnlijk. Op dit moment levert Yamaha namelijk aan een flink aantal Europese landen de 1300 voor de politie, waaronder Italië. In 2018 is er daarnaast ook een overeenkomst gesloten met de Amerikaanse politie. In Nederland wordt de FJR 1300 ook geleverd aan de overheid, maar dan voor de [Koninklijke Marechaussee](#). Over een eventuele opvolger is dus echter nog niets duidelijk.

Daarnaast stopt Yamaha ook met de XT1200Z Super Ténéré 1200. In 2018 nog voorzien van een [Raid Edition](#). De beoogde concurrent van de BMW GS overleeft in eerste instantie ook de overgang naar Euro-5 niet. In de loop van 2021 wordt de Ténéré 1200, na 10 jaar in productie te zijn geweest, uitgefaseerd. De 700 lijn van de Ténéré blijft wel behouden. Of er een opvolger komt voor XT1200Z is niet duidelijk. Door het stoppen met beide modellen heeft Yamaha geen motorfietsen meer in assortiment groter dan 1000 cc.

Het stoppen van beide modellen komt daarnaast bovenop het eerdere nieuws van het stoppen met de productie van de R6 voor de straat. Hiervoor in de plaats komt een circuitmotor de R6 Race.

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NIEUW: 2021 YAMAHA TRACER 7 GT



Yamaha heeft, naast de Tracer 9 en Tracer 9 GT, ook de Tracer 7 GT uitgebracht. De GT variant is voorzien van extra accessoires. Uiterlijke kenmerken hierbij zijn het kofferrek inclusief harde koffers met 20 liter inhoud. Daarnaast moet het bredere en hogere touring windscherm betere bescherming tegen de wind bieden. Het scherm dat in hoogte verstelbaar is, is 9,2 centimeter hoger en 7 centimeter breder dan het reguliere windscherm. Het comfortzadel moet verder bijdragen aan de toureigenschappen van de Tracer 7 GT. Het zadel is gemaakt van twee verschillende materialen en heeft een contrastkleur voor de stiksel. Om het comfort te verhogen is er gebruik gemaakt van verschillende schuimdichtheid per zone.



Yamaha claimt verder dat de Tracer 7 GT de lichtste motorfiets in zijn klasse is, waardoor de beste vermogen-gewicht verhouding bereikt wordt. Verder zijn de voor- en achtervering volledig instelbaar. In tegenstelling tot de Tracer 9 GT en diens TFT-display, is de Tracer 7 GT voorzien van een volledig LCD display, waarbij de toerenteller en schakelindicator in kleur zijn. Het motorblok komt overeen met dat van de Yamaha MT-07. Waarbij Yamaha een nieuw 690 cc motorblok heeft gemaakt om te voldoen aan de Euro-5 norm. In de Tracer levert het blok 73,5 PK bij 8.750 toeren per minuut. Het maximale koppel van 68 Nm komt vrij bij 6.500 toeren per minuut. Opmerkelijk; deze waardes liggen een fractie hoger dan van de MT-07.

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](https://nieuwsmotor.nl)

NIEUW: 2021 YAMAHA TRACER 9 ADVENTURE MET 889 cc MOTORBLOK



Op haar website heeft Yamaha al de nieuwe 2021 Yamaha Tracer 9 onthuld, als opvolger van de Tracer 900. De Tracer 9 krijgt het nieuwe 889 cc Euro5 motorblok, zoals dat ook al in de 2021 Yamaha MT-09 werd gepresenteerd. Daarnaast heeft de nieuwe adventure middenklasser een nieuwe 6-assige IMU die de hellingshoekgevoelige elektronische rijhulpmiddelen regelt, terwijl een dubbel TFT-informatiepaneel en volledige LED-verlichting ook nieuw voor de Tracer 9 zijn. "De nieuwe 890 cc vloeistofgekoelde CP3-motor met grotere capaciteit ontwikkelt een hoger lineair koppel bij lagere toerentallen en produceert opmerkelijke acceleratie en opwindende snelheden bij het verlaten van bochten. Daardoor is dit de sportiefste Tracer 9 ooit. De geoptimaliseerde overbrengingsverhoudingen plus de verfijnde A&S-koppeling zorgen voor supersoepele prestaties en het glorieuze gegrom van de nieuwe dubbele

uitlaat en het opnieuw ontworpen inlaatsysteem versterken de sensatie van elke rit. De Tracer 9 van de volgende generatie is uitgerust met een nieuw ontworpen CF-gegoten aluminium Deltabox-frame dat meer stijfheid biedt, met de wendbaarheid van een sportmotorfiets en betrouwbare stabiliteit. De opnieuw ontworpen aluminium swingarm is 64 mm langer om uitstekende stabiliteit bij hoge snelheden te garanderen, zonder afbreuk te doen aan het wendbare rijgedrag van de motorfiets".

Bekijk ook de [megagallery met 30 foto's van de nieuwe 2021 Yamaha Tracer 9](#).

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](https://nieuwsmotor.nl)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



TERUGROEPACTIE YAMAHA FJR1300A

04 DECEMBER 2020

Yamaha Motor Nederland B.V. meldde op 20-11-2020 de Yamaha FJR1300A aan in het terugroepregister van de RDW. De mogelijkheid bestaat dat onder zeer zware belasting en/of uitzonderlijk schakelgedrag het tandwiel van de tweede versnelling breekt, zo vermeldt de tekst van de recall. Gevolg van het euvel zou kunnen zijn dat de motorfiets 'geen aandrijving meer heeft of niet meer in een andere versnelling geschakeld kan worden'. In Duitsland gaat het om bijna 1000 motoren, in Japan om 661 stuks. In Nederland zijn in de afgelopen jaren grote aantallen FJR1300's aan de Koninklijke Marechaussee geleverd, maar hiervoor geldt de terugroepactie niet. Dit omdat het gaat om de 'nieuwe' zesbak en de KMAR rijdt met het vorige model, met vijf versnellingen.

De voertuigeigenaar wordt via een brief van de importeur verzocht een afspraak te maken met een merkdealer voor een ingrijpende, maar gratis reparatie waarvoor per motor dik 14 uur in de boeken staat. Daarbij worden tandwielen in de versnellingsbak vervangen, gevolgd door een software update. Er is echter ook een aantal motoren waarbij het tandwiel al aangepast is, daarbij kan de een software-update worden volstaan. De eigenaren zullen hierover door de distributeurs vanaf 8 december 2020 via een brief worden geïnformeerd, aldus de RDW.

Hoewel niet vermeld in het RDW-register, gaat het om de FJ1300A en FJR1300AE (RP28) motorfietsen die tussen 2016 en 2020 gebouwd en verkocht zijn. Aangezien echter verschillende FJR-modellen van de aangegeven periode de modificatie van de versnellingsbakmechanica al hebben ontvangen, beperkt de recall zich bij deze laatste tot het updaten van de software en niet tot het vervangen van onderdelen van de bak. De interventie (duur ongeveer 14,5 uur plus de software-update) is uiteraard gratis voor klanten, die worden uitgenodigd om zo snel mogelijk contact op te nemen met hun Yamaha-dealer om een afspraak te maken voor de werkplaats.

De voertuig- / chassisnummers die bij de terugroepactie betrokken zijn, zijn als volgt:

Van JYARP281000000301 tot JYARP281000002510;

Van JYARP286000000301 tot JYARP286000005300;

Van JYARP286000005511 tot JYARP286000005549.

De VIN's waarvoor alleen ECU-herprogrammering vereist is, zijn:

Van JYARP286000005301 tot JYARP286000005510;

Van JYARP286000005550 tot JYARP286000005569.



Overigens is dit het laatste modeljaar voor de FJR, die niet meer als Euro5 verkocht gaat worden. Of Yamaha met een vervanger voor de klassieke sporttourder komt is nog onbekend.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WORDT DE BRITSE MOTORINDUSTRIE NIEUW LEVEN IN GEBLAZEN?

BSA VOLGEND JAAR TERUG ALS BRITS MOTORMERK



Anand Mahindra, de Indiase miljardair en voorzitter van het Mahindra Group-conglomeraat, hoopt "de Britse motorindustrie nieuw leven in te blazen" met een plan om al in 2021 in de UK motorfietsen te gaan bouwen onder merknaam van het klassieke BSA. Idee is daarbij om eerst motorfietsen met verbrandingsmotor te gaan bouwen, maar om daarna over te stappen op elektriciteit, zo meldde Mahindra in een gesprek met de Britse krant The Guardian. Een no-deal Brexit zou nog een een struikelblok voor de Britse locatie kunnen worden, maar Mahindra zegt er vanuit te gaan dat dit geen probleem zal zijn, terwijl de corona-pandemie volgens hem juist grote kansen biedt voor motorfietsen als vervoermiddel.

Mahindra zal al binnenkort beginnen met de bouw van een R&D locatie in Banbury, waar het eerst nog motorfietsen met verbrandingsmotoren zal ontwikkelen. Die tijd wordt echter ook gebruikt om elektrische motortechnologie te ontwikkelen, voordat een elektrisch batterijmodel tegen het einde van 2021 leverbaar moet worden. Qua 'gewone' motoren heeft Mahindra meer dan genoeg motorfietsen in haar portfolio om als basis te gebruiken: het is ook eigenaar van het [recent heropgerichte Jawa](#) en van [Peugeot Scooters](#) & [Peugeot Motorcycles](#). Mahindra kocht de [rechten op de merknamen BSA en Jawa in 2016](#) in één koop en nam Peugeot scooterdivisie over van de Franse autobouwer. Bij deze merken werden al snel na aankoop nieuwe modellen gepresenteerd, maar dat waren technisch gezien steeds Mahindra modellen met een ander uiterlijk.

BSA, een afkorting voor Birmingham Small Arms, werd oorspronkelijk opgericht in 1861 om wapens te maken op Small Heath, nu vooral bekend als decor voor de populaire Netflix-serie Peaky Blinders. De metaalbewerkingsfabrieken werden later omgebouwd voor de productie van fietsen en vervolgens motorfietsen. In de jaren vijftig was BSA de grootste motorfietsfabrikant ter wereld, maar in de jaren zeventig kwamen de Japanners met betere, goedkopere producten en ging het Britse bedrijf failliet.

Anand Mahindra, die volgens Forbes goed is voor 1,7 miljard dollar, zegt nu dat hij ervoor kiest om in Engeland te investeren 'vanwege de historie qua ontwikkeling van motorfietsen'. Het bedrijf krijgt daarnaast ook steun van de Britse regering, die de BSA Company een subsidie van 4,6 miljoen Pond toekent om elektrische motorfietsen te ontwikkelen, in de hoop zo minstens 255 banen te creëren.

Het project wordt gerund door Anupam Thareja, een voormalige investeringsbankier die aanvankelijk het BSA-merkrecht zelf kocht. De bankier zegt de "eigenzinnige Engelse charme" van het oorspronkelijke BSA-bedrijf voort te willen zetten, maar wil nog geen schattingen geven over de jaarlijkse productiecijfers. Met BSA is nu weer een oorspronkelijk Brits merk in Indiase handen gekomen, na Royal Enfield (Eicher) en Norton (TVS).

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NIEUWE EIGENAAR TVS BEVESTIGT NORTON ATLAS 650 MODEL VOOR 2021

84bhp POWER
824mm SEAT HEIGHT
64NM TORQUE
650cc Parallel Twin ENGINE

Gorgeous styling along with solid practical components makes the ATLAS fit for purpose.

Na het [faillissement van Norton Motorcycles](#) en de daaropvolgende [overname door het Indiase TVS](#), kondigt het bedrijf nu aan dat men het, [reeds onder de vorige eigenaar gepresenteerde](#), Atlas 650 model zal gaan produceren en verkopen. De fabrikant is nog niet heel scheutig met details, maar gemeld wordt wel dat de nieuwe 650 cc paralleltwin 84 PK en 64 Nm gaat leveren en een zadelhoogte van 824 mm heeft. Het lijkt er op alle foto's op dat de nu aangekondigde Atlas grotendeels (of misschien zelfs volledig) hetzelfde model is als eerder aangekondigd. Op de website van Norton kan al een voorinschrijving worden ingevuld.

Bij de eerste aankondiging van het [model in 2019](#) meldden we het volgende: *de nieuwe Norton Atlas is gebouwd op een buizenframe, voorzien van een aluminium swingarm en een klassiek scrambler-uiterlijk met een naam uit de jaren '60, al wordt boos gereageerd als het model "retro" wordt genoemd. Met een 15,5 liter tank en een droog gewicht van 178 lijkt de Atlas vooral bedoeld voor snelle ritjes in de buurt, waarbij de velgmaten (Nomad: 110/80 R18 voor, 180/55 R17 achter; Ranger: 120/70 R19 voor en 170/60 R17 achter) plus de keuze voor Avon Trekrider banden ook op licht offroadgebruik wijzen. Verder is de Atlas voorzien van radiaal gemonteerde Brembo remklauwen en Norton's eigen Roadholder vering, waarbij vooral de enorme 50mm upsidedown voorvork opvalt.*

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



2021 ROYAL ENFIELD METEOR 350



Onlangs werd middels een livestream de nieuwe Royal Enfield Meteor 350 gepresenteerd. Al rijdend werd de **'compacte' cruiser** in het groene landschap van Wales getoond.

De Meteor 350 is nieuw ontworpen en ontwikkeld met een kleine link naar de Royal Enfield Thunderbird. Het ontwerp moet de klassieke lijnen van een cruiser benadrukken. Ook het motorblok, de zogenaamde 'J3', is speciaal ontworpen voor de 2021 Meteor 350. De luchtgekoelde 349cc één cilinder produceert 20,2 pk bij 6100 tpm met een koppel van 27nm bij 4000 tpm. Royal Enfield geeft aan dat er vooral is ontwikkeld op veel koppel in het lage gebied en een stabiel middengebiet. Het dubbele wiegframe en ophanging zijn tevens vers van de tekentafel gekomen.



De Meteor heeft aan boord een gadget gekregen genaamd 'Tripper'. Naast de conventionele teller zit een navigatie tool welke te koppelen is met de Royal Enfield app, de app is voorzien van de kaartgegevens van Google Maps. Via de smartphone kan dan vooraf een bestemming of route worden ingediend en via bluetooth krijgt de Tripper zijn navigatie gegevens binnen. De Tripper geeft dan de afstanden tot afslagen en bochten weer.

Bij de Meteor 350 zien we ook het **'Make It Yours'** concept van Royal Enfield weer terug, eerder werd deze in India toegepast op de 650 twin modellen. (Interceptor en Continental) Met dit concept zijn de mogelijkheden tot customizen en aanpassen met Royal Enfield accessoires zeer uitgebreid. De Meteor zal in drie versies beschikbaar zijn, de Fireball, de Stellar en de Supernova.

In India is de Meteor 350 vanaf nu beschikbaar, echter zijn er ook berichten dat de Meteor naar Europa en dus ook naar Nederland zal komen, wanneer dit zal zijn is nog even afwachten.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VREDESTEIN BREIDT AANBOD CENTAURO MOTORBANDEN UIT: NS, ST en ST XPLY



Apollo-Vredestein breidt haar in 2019 geïntroduceerde **assortiment Centauro-motorbanden** uit met nieuwe modellen voor supersporters en sportieve toerrijders. Met de nieuwe Centauro NS betreedt Vredestein nu ook het kritische supersportbandensegment. Daarnaast wordt het aanbod voor de Centauro ST sporttourband uitgebreid, en komt er een XPLY diagonaalversie naast.

VREDESTEIN CENTAURO NS SUPERSPORT MOTOR-BANDEN

De Centauro NS is een geheel nieuwe supersport motorband die vanaf het eerste kwartaal van 2021 verkrijgbaar is in de bekende maten voor supersport en superbikes. De radiaalband met een stalen nul-graden gordelconstructie is ontworpen om onder alle omstandigheden stabiliteit en dynamisch weggedrag te garanderen. Door de compoundsamenstellingen van het loopvlak belooft Vredestein een zeer snelle opwarming van de band, veel wegcontact, maximale grip en duurzaamheid. Het multiradius profiel is ontwikkeld om controle en precisie onder alle rijomstandigheden te garanderen, evenals gelijkmatige slijtage gedurende de hele levensduur van de band.

Maten:

VOOR: 120/70 ZR 17 (58W) TL

ACHTER: 190/55 ZR 17 (75W) TL | 180/55 ZR 17 (73W) TL | 200/55 ZR 17 (78W) TL.

VREDESTEIN CENTAURO ST SPORTTOER MOTORBANDEN

Vredestein breidt ook het assortiment qua maten voor de al langer bestaande Centauro ST sporttoerradialband uit. Er waren reeds motorbanden in de maten **120/70 ZR 17 (58W) TL** en **180/55 ZR 17 (73W) TL** leverbaar, waarvan de **achterband** standaard in een enkellaagse versie verkocht wordt, maar deze was ook al leverbaar in een **dubbellaagse** versie voor zware motorfietsen en/of veel bagage.

Vanaf november 2020 komen daar nog veel meer maten bij aan **achterbanden**:

150/70 ZR17 (69W) | 160/60 ZR 17 (69W) TL | 170/60 ZR17 (72W) | 190/50 ZR 17 (73W) TL | 190/55 ZR 17 (75W) TL, de laatste in de enkellaagse standaardversie maar ook in de tweelaagsconfiguratie.

VREDESTEIN XPLY CENTAURO ST-SPORTTOUR MOTORBAND

Een andere nieuwe toevoeging aan het Vredestein-assortiment is de Xply Centauro ST-sporttourband, waarvoor een uitstekend rijgedrag onder de meest uiteenlopende omstandigheden en temperaturen van de diagonaalband wordt beloofd. De nieuwe Xply (cross-ply) zal vanaf november 2020 in maar liefst achttien verschillende maten op de markt komen.

VOOR: 90/90 - 18 M / C 51H TL | 100/80 - 16 M / C 50P TL | 100/80 - 17 M / C 52H TL | 100/80 - 17 M / C 52S TL | 100/90 - 18 M / C 56H TL | 100/90 - 18 M / C 56V TL | 100/90 - 19 M / C 57H TL | 100/90 - 19 M / C 57V TL | 110/70 - 17 M / C 54H TL | 110/70 - 17 M / C 54S TL | 110/80 - 17 M / C 57H TL.

ACHTER: 90/90 - 18 M / C 57P TL | 120/80 - 16 M / C 60P TL | 130/70 - 17 M / C 62H TL | 130/70 - 17 M / C 62S TL | 130/80 - 17 M / C 65H TL | 140/70 - 17 M / C 66H TL | 140 / 70 - 17 M / C 66S TL.



Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**



EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021
YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

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

JANUARI**9 NIEUJAARS RECEPTIE YCCNL**

Uitgesteld tot nog nader vast te stellen datum i.v.m. de shutdown van 14-12-2020

**24 Regiocabé Road Rats**

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

FEBRUARI**28 Regiocabé Road Rats**

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

MAART**28 Regiocabé Road Rats**

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

APRIL**23-25 SOS rally 2020 (Start Of Season)**

Locatie: De Strandwal, St. Jacobsgroep Scouting

Adres: Verlengde Roemersdijk 4, 1921CR Akersloot

Inschrijving vooraf is gewenst.

Bij inschrijving vóór 2 april bedraagt de toegangsprijs € 60,00.

Toegangsprijs aan de poort: € 65,00

30 binnen slaappleatsen beschikbaar. Extra kosten: € 5,00 pp

Zelf luchtbed en slaapzak meenemen.

25 Regiocabé Road Rats

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

MEI**7-9 YCC BELGIUM RALLY 2021 (zie poster)**

Adres: Ruige Heide, Putsebaan251, 2040 België

Inschrijving vooraf op www.yccb.be is gewenst

"Echte biker sfeer op Vlaamse velden"

Binnen slaappleatsen zijn bij vroegtijdige boeking beschikbaar

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

Locatie: Matlock RFC

Adres: Cromford, Derbyshire DE4 3RQ

Toegangsprijs: £18

23 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur



Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

JUNI

6 Duivelsbergrit 2021

Tijdstip: 11:00 uur

Locatie: de Heksendans, Berg en Dal.

Adres : Oude Kleefsebaan 425, 6572AZ Berg en Dal

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

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

Gastheer: Yamaha Custom Club Finland

Locatie: Kristalliranta

Adres : Säskyläntie 275, 27800 Säskylä, Finland

Afstand Amsterdam- Säskylä, Finland: ±1800 km

Toegangsprijs: €70,00 voor het gehele weekend

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

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

27 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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



JULI

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

Locatie: Kendal Rugby Club

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

Details: Full camping facilities

Caravans and Motorhomes Pre-Book only

2Hotels and B&B nearby

Showers, Free Tea and Coffee

Great Food all weekend

Special live band on Friday night, | DJ on Saturday night

Inter-Centre model boat competition on Saturday afternoon. See <https://www.c6-northstars.co.uk> for more details

Toegangsprijs: £20

25 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

AUGUSTUS

22 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

27-30 Scrumpies Rally (VSOC Centre 17)

Locatie: Castle Carey RFC

Adres : Castle Carey, Somerset, BA7 7PF

Details: Food

Disco



(vervolg Scrumpies Rally)

Raffle

2nd Hand Stall -Bring it, Sell it!

Tinny Bar TM

Free Tea & Coffee as usual

Memorial Ride Out

3 day Bank Holiday Rally

Toegangsprijs: £ (nog onbekend)

SEPTEMBER

10-12 YCCNL Nationale 2021

Locatie: Zeelandsche hof (onder voorbehoud)

Adres : Molenstraat 4, 6566JC Millingen aan de Rijn

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

Binnenslapen: € 10,00 extra

26 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

24 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

NOVEMBER

28 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

DECEMBER

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.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

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

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

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



RALLY POSTERS

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

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

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




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

FINLAND
INTERNATIONAL
RALLY 2021

KRISTALLIRANTA, SÄKYLÄ 11.-13.6.2021

yccf.fi/en/2021

Hosted by: 

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

at
Matlock RFC
Cromford
Derbyshire
DE4 3RQ

•
Caravans & Camper Vans
 - pre-book only



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

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

“Sat - Steam Punk Theme” with prizes

VSOC Centre 6 Northstars Present
Centre 6 In The Lakes
at Kendal Rugby Club, Mint Bridge,
Shap Road, Kendal LA9 6NZ

16th - 18th July 2021



YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

ORGANISATIESTRUCTUUR

Bestuur

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

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur

Ledenadministrateur, Regiovertegenwoordigers

Commissies

Evenementen (yccnl.evenementen@gmail.com)

Beheer specifieke onderdelen

<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.secretaris@gmail.com
Lief & leed	Marja van Dam	yccnl.lief&leed@gmail.com
Sitemaster	Jaap Aafjes	yccnl.sitemaster@gmail.com
Facebook	Jaap Aafjes	yccnl.moderator@gmail.com

YCCNL-regio's

<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](#)

