



NIEUWSBRIEF MAART 2021



toch APK voor motoren in heel Europa



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER.....	3
➤ NIEUWE LEDEN	3
➤ UITSLAG STEMFORMULIER SCHRIFTELIJKE ALV YCCNL 2020	4
STEMFORMULIER SCHRIFTELIJKE ALV YCCNL 2020	4
➤ BELANGRIJK NIEUWS OVER DE INTERNATIONALE YCC-EUROPA RALLY 2021 FINLAND	5
➤ YCCNL EN DE WET TOEZICHT EN BESTUUR RECHTSPERSONEN ('WBTR').....	6
➤ OPROEP VAN DE EVENEMENTENCOMMISSIE.....	7
GOED OM TE WETEN	8
➤ E10-BENZINE KAN SCHADELIJK ZIJN.....	8
➤ EUROPEES PARLEMENT WIL TOCH APK VOOR MOTOREN IN HEEL EUROPA.....	9
➤ MOET IK BETALEN VOOR MIJN MOTOR ALS ER BETAALD PARKEREN GELDT?	10
➤ MET DE MOTOR DOORRIJDEN NAAR VOREN BIJ ROOD LICHT, MAG DAT WEL?	11
➤ DIT KOST EEN VERKEERSOVERTREDING IN 2021.....	12
➤ VERBOD MOTOREN TUSSEN DE FILE IN FRANKRIJK KRIJGT NIEUW ONDERZOEK	14
➤ NIEUWE EUROPESE WETGEVING: ZELF MOTORACCU VULLEN VERBODEN	15
➤ VERKEERSBOETE KLEINE OVERTREDING LAGER, GEVAARLIJK WEGGEDRAG HOGER.....	16
➤ TOP-10 ACTIEFSTE FLITSPALEN VAN NEDERLAND IN 2020	17
➤ "LOUIS"-NIEUWSBRIEF DE KORTSTE WEG NAAR KOOPJES.....	18
YCCNL-LEDEN/BEGUNSTIGERS AAN HET WOORD.....	19
➤ WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 3)	19
➤ WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 4)	22
➤ LENTE?.....	24
➤ KENNISMAKING MET RIEN DE VOS UIT TSJECHIE.....	26
➤ POLITIE GAAT CONTROLEREN OP HERRIE VAN MOTOREN	27
➤ Wil je ook iets delen met je clubgenoten?.....	28
BERICHTEN UIT YAMAHA-LAND.....	29
➤ GEBOREN KLASSIEKER: YAMAHA TW125/200/225 (1987-NU).....	29
➤ EERSTE RIJ-INDRUK: 2021 YAMAHA MT-09.....	30
➤ NIEUWE IMPULS MOTORRIJDEN VANUIT CONNECTED MOTORCYCLE CONSORTIUM	32
➤ YAMAHA MET HONDA, KTM EN PIAGGIO IN CONSORTIUM VAN VERWISSELBARE ACCU'S.....	33
➤ TERUGROEPACTIE 2020 YAMAHA YZF-R1 EN YZF-R1M IN DUITSLAND	34
➤ DE APP OM JOUW RIJERVARING TE VERRIJKEN	34
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	35
➤ DE PERFECTE VROUWELIJKE MOTORJAS.....	35
➤ EURO4 NAAR EURO5: WELKE MOTORFIETSEN VERDWIJNEN	36
➤ GHANESE UITVINDER BOUWT DRIJVENDE MOTORFIETS.....	37
➤ ZWARTE CROSS LANCEERT POSITIVITEITSOFFENSIEF DOOR HET HELE LAND.....	38
➤ BUSTED: LOUD PIPES SAVE LIVES?.....	39
➤ MOTORRIJDERRIJDERS KWETSBAAR?	42
➤ IN CHINA KOPIËREN ZE ZICH ROT	44
➤ MICHELIN STREEFT NAAR 100% DUURZAME BANDEN IN 2050	45
➤ SPRAAKBESTURING VOOR MOTORFIETSEN	46
➤ ECHTPAAR NA 55 JAAR HERENIGD MET HUN GELIEFDE MOTORFIETS	47
EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021	49
RALLY POSTERS	52
ORGANISATIESTRUCTUUR.....	53



VOORWOORD VOORZITTER

Hallo YCCNL'ers,

Door de corona maatregelen zijn er helaas nog geen definitieve activiteiten te plannen.

Via email, WhatsApp, Facebook en internet vergaderingen is er nog wel contact met elkaar.

Vandaar dat de nieuwsbrief toch gestuurd wordt en wij, als bestuur, een verrassing in maart in petto hebben.

Ik weet niet of de verrassing al bekend is op het moment dat deze nieuwsbrief verstuurd wordt maar we hopen dat de verrassing in de smaak valt.

Georganiseerde motorritten lukken nog niet, maar we kijken er wel naar uit evenals naar onze evenementen welke op dit moment door de corona pandemie nog moeilijk te plannen zijn.

We hebben in februari gelukkig al wel mooie dagen gehad om het rubber wat op te warmen, maar missen wel onze contacten.

We houden goede moed om, zodra het kan, weer in volle vaart een en ander te organiseren.

Hartelijke motorgroeten en digitale knuffels,

Namens het bestuur,
Hans van den Bosch
Voorzitter YCCNL



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUWE LEDEN

Het aantal leden is, ondanks de COVID-19 pandemie, in de periode januari t/m maart 2021 alweer met 1 toegenomen!!

Het nieuwe lid die zich in bovengenoemde periode heeft ingeschreven is:

- **Rien de Vos uit Mochtin Tsjechië**

Lees ook het artikel:

"KENNISAKING MET RIEN DE VOS UIT TSJECHIE"

van Rien in de rubriek "YCCNL-LEDEN/BEGUSTIGERS AAN HET WOORD".

En uiteraard geldt namens alle YCCNL-leden en begunstigers ook voor hem:





UITSLAG STEMFORMULIER SCHRIFTELIJKE ALV YCCNL 2020

STEMFORMULIER SCHRIFTELIJKE ALV YCCNL 2020

1. Ben je het eens met de beslissing van het bestuur de ALV 2020 per email af te handelen vanwege de Corona regels?
☐ **JA** **100%** ☐ **NEE** **0%**
2. Heb je commentaar op het financiële verslag?
☐ **JA** **0%** ☐ **NEE** **100%**
3. Heb je commentaar op de controle van de kascommissie?
☐ **JA** **0%** ☐ **NEE** **100%**
4. Verleen je decharge aan de penningmeester?
☐ **JA** **100%** ☐ **NEE** **0%**
5. Wil je je opgeven voor de kascommissie voor 2020?
☐ **JA** **7%** (1x) ☐ **NEE** **93%** (13x)
6. Bent je het eens met het verlengen van de periode voor de aftredende maar herkiesbare bestuursleden (voorzitter) tot de ALV van 2021?
☐ **JA** **100%** ☐ **NEE** **0%**
7. Wil je je kandidaat stellen voor de functie van secretaris ter vervanging van de tijdelijke secretaris (a.i.)?
☐ **JA** **0%** ☐ **NEE** **100%**
8. Ben je het eens met het voorstel van het bestuur de contributie ongewijzigd te laten?
☐ **JA** **100%** ☐ **NEE** **0%**
9. Bent je het eens met de inhoud van het huishoudelijk reglement?
☐ **JA** **100%** ☐ **NEE** **0%**
10. Geef hier jouw mening over de YCCNL-nieuwsbrieven per email.
 - Het is duidelijk en het spaart veel kosten voor de vereniging.
 - Nieuwsbrief ziet er goed uit en is altijd wel gevuld met leuke verhalen en wetenswaardigheden
 - Prima zo
 - Ik hoop dat de vertrekkend secretaris deze activiteit wil voortzetten. Een vierde nieuwsbrief in de vorm van de internetvariant bevat eigenlijk ook best, scheelt weer kosten!
 - Vanwege de hoge drukkosten van het magazine is nieuwsbrieven per email beter lijkt mij. Vindt dit wel jammer, email gooi ik weg, de boekjes bewaarde ik.
 - Oeps, nog niet gelezen. Deed ik altijd wel met het boekje
 - Vind het fijn om te lezen per mail
 - Heel handig en snelle informatie
11. Wat heeft jouw voorkeur:
☐ **3 nieuwsbrieven per email en 1 magazine p.j.** **43%** (6x) ☐ **4 nieuwsbrieven per email** **57%** (8x)
12. Overige opmerkingen en/of vragen:
 - GEEN (2 x)
 - Geen opmerkingen en/of vragen
 - Vindt het fijn dat er wel contact gehouden wordt met de leden via mails en de fb site.
 - Ga zo door
 - 2 boekjes misschien?



Op 25 december 2020 is door de ledenadministratie aan alle leden/begunstigers een email verzonden met de bijlagen:

- De Verkorte Schriftelijke Algemene Leden Vergadering
- Laatste versie van de statuten
- Laatste versie van het huishoudelijk reglement
- Financieel verslag YCCNL 2019 & begroting 2020
- Verklaring kascommissie boekjaar 2019

In het document “Verkorte Schriftelijke Algemene Leden Vergadering” werd verzocht om via de link “Stemformulier ALV 2020” te reageren op deze alternatieve ALV op de vragen van het bestuur en de inhoud van de brief “Verkorte Schriftelijke Algemene Leden Vergadering”.

Van de aangeschreven leden heeft 15% van de stemgerechtigde leden het “stemformulier ALV 2020” ingevuld. De invultermijn is inmiddels op 28 februari 2021 gesloten.

Het bovenstaand formulier toont de uitslag van de antwoorden zoals deze op de ingezonden formulieren zijn ingevuld.

Namens het bestuur,
Han van Grinsven
Secretaris a.i. YCCNL



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

BELANGRIJK NIEUWS OVER DE INTERNATIONALE YCC-EUROPA RALLY 2021 FINLAND



Afgevaardigden van de besturen van de clubs van de deelnemende landen aan de Internationale YCC rally 2021 te Finland hebben zondag 14 maart 2021 een video conferentie belegd over het wel of niet doorgaan van de rally.

Gezien de nog steeds voortdurende corona pandemie en de geldende corona maatregelen in de deelnemende landen is tijdens de vergadering besloten om de geplande internationale YCC-rally 2021 te Finland **NIET** door te laten gaan.

Tijdens de vergadering is tevens besloten om de Internationale YCC rally van 2022 gehouden wordt in Noorwegen.

De rally van 2023 wordt gehouden in Finland. Dat betekent dat de UK en Spaanse rallies verschuiven naar 2024 & 2025. De volgorde welk land wanneer wordt in een later stadium beslist.

Namens het bestuur,
Han van Grinsven
Secretaris a.i. YCCNL



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YCCNL EN DE WET TOEZICHT EN BESTUUR RECHTSPERSONEN ('WBTR')

De Wet Toezicht en Bestuur Rechtspersonen ('WBTR') is onlangs is door de Eerste Kamer aangenomen. Deze wet zal in 2021 in werking treden. De WBTR kent een lange aanloop. Al in 2016 werd een wetsvoorstel ingediend. Dit is sindsdien nog grondig herzien voor het uiteindelijk is goedgekeurd.

Wat houdt de WBTR in?

Met de WBTR wordt de regeling voor bestuur en toezicht bij (onder meer) de vereniging en de stichting aangevuld, verduidelijkt en zo veel mogelijk in lijn gebracht met de regelingen die gelden voor de BV en de NV. Dit was een behoefte vanuit de praktijk. Hieronder een kort overzicht van de belangrijkste wijzigingen die zullen worden doorgevoerd voor de vereniging.

Raad van commissarissen

Als vereniging kun je als je wilde altijd al een raad van commissarissen (ook wel raad van toezicht) instellen. Die mogelijkheid stond alleen niet expliciet in de wet. De WBTR zorgt dat dit voor de vereniging nu ook in de wet komt te staan. Het is niet verplicht voor verenigingen om een raad van commissarissen te hebben. Maar als de vereniging dat wel wil, zijn de regels hiervoor nu ook terug te vinden in de wet.

One tier board

Een 'one tier board' houdt in dat de toezichthouders en de bestuurders samen een bestuur vormen. Je hebt dan uitvoerende en niet-uitvoerende bestuurders. Als er een zelfstandige raad van commissarissen is, spreek je van een 'two tier board'. Het was voor een vereniging altijd al mogelijk om een 'one tier board' in te stellen, maar ook dit stond niet expliciet in de wet. De WBTR zorgt nu dat ook hiervoor een wettelijke grondslag is. Een 'one tier board' is niet verplicht. Mocht de vereniging een 'one tier board' willen instellen, dan zijn de bepalingen nu terug te vinden in de wet.

Taakvervulling bestuurders en commissarissen

In de wet wordt nu specifiek bepaald dat bestuurders (en commissarissen) van een vereniging zich bij de vervulling van hun taak moeten richten naar het belang van de rechtspersoon en de daarmee verbonden onderneming. Dat stond al in de wet voor bestuurders (en commissarissen) van een NV en een BV, maar nog niet voor de vereniging. Dit wordt met de WBTR nu gelijk getrokken.

Tegenstrijdig belang

Voorheen stond in de wet dat indien de vereniging een tegenstrijdig belang heeft met één of meer bestuurders, de algemene vergadering een of meer personen kan aanwijzen om de rechtspersoon te vertegenwoordigen. De WBTR bepaalt nu dat een geconflicteerde bestuurder (of commissaris) niet mag deelnemen aan de beraadslaging en besluitvorming over het relevante onderwerp. Als hierdoor geen besluit kan worden genomen, neemt de raad van commissarissen (als die er is) het besluit. Bij gebrek aan een raad van commissarissen is de algemene vergadering het aangewezen orgaan om het besluit te nemen, tenzij de statuten anders bepalen. Op deze manier sluit de regeling over een tegenstrijdig belang aan bij de bepalingen voor een NV en een BV. De modelstatuten van de YCCNL bevatten geen expliciete bepaling over het tegenstrijdig belang. Als een vereniging gebruik heeft gemaakt van deze statuten, is sowieso geen aanpassing nodig.

Ontstentenis- en beletregeling

De statuten van de vereniging moeten voortaan – net als bij een BV en een NV – een bepaling bevatten waarin staat wat er moet gebeuren in het geval van ontstentenis of belet van alle bestuurders (en/of commissarissen). Ontstentenis ziet op de situatie dat een bestuurder defungeert of is ontslagen. Belet ziet op (bijvoorbeeld) langdurige ziekte of schorsing. In de statuten moet dus simpel gezegd worden bepaald wie er beslissingen mag nemen als niemand van het bestuur dat meer kan. Een vereniging moet op grond van de WBTR een bepaling hierover opnemen bij de eerstvolgende statutenwijziging. Dat kan dus binnenkort zijn, maar ook pas over een paar jaar.

Aansprakelijkheid in faillissement

Voor bestuurders van verenigingen wordt nu aangesloten bij de regels die voor alle bestuurders van rechtspersonen gelden in faillissement. Bij faillissement kan de curator de bestuurder aansprakelijk stellen voor het tekort in faillissement als het bestuur zijn taak onbehoorlijk heeft vervuld en het aannemelijk is dat dit een belangrijke oorzaak is van het faillissement. Hiermee wordt de regel voor aansprakelijkheid niet (inhoudelijk) gewijzigd, maar wordt het toepassingsbereik uitgebreid.

**Beperking meervoudig stemrecht binnen het bestuur**

Het meervoudig stemrecht wordt beperkt. Dit betekent dat een bestuurder van een vereniging niet méér stemmen mag uitbrengen dan de rest van de bestuurders bij elkaar. Op deze manier wordt voorkomen dat één bestuurder alle zeggenschap heeft. Als er in de statuten toch zo'n regeling staat, dan gelden die nog tot uiterlijk 5 jaar na inwerkingtreding van de WBTR. Daarna komen ze automatisch te vervallen. Als verenigingen gebruik hebben gemaakt van (een van de versies van) dit model, dan hoeven de statuten op dit punt niet aangepast te worden.

Wordt het aansprakelijkheidsrisico van bestuurders groter met de WBTR?

Op grond van het huidige recht zijn bestuurders van alle soorten rechtspersonen (waaronder verenigingen, stichtingen) tegenover de rechtspersoon gehouden om hun taak behoorlijk te vervullen. Als zij dat niet doen (en dus hun taak onbehoorlijk vervullen), zijn zij aansprakelijk voor de schade die daardoor ontstaat. Dat verandert niet met de WBTR. Wat wel verandert, is dat de bepalingen over aansprakelijkheid in faillissement ook gaan gelden voor bestuurders (en commissarissen) van informele verenigingen en verenigingen die niet zijn onderworpen aan de heffing van vennootschapsbelasting. Dat zijn amateurverenigingen over het algemeen. Als een bestuurder zijn taken ernstig heeft verzuimd, is het voor een curator belangrijk dat hij de bestuurder hiervoor aansprakelijk kan houden. Dat maakt de WBTR nu mogelijk. Het is dus niet zo dat de aansprakelijkheidsregel gewijzigd wordt, maar wel het toepassingsbereik ervan.

Is het nodig om de statuten van de vereniging te wijzigen?

Zodra de WBTR in werking is getreden, moeten de statuten van de vereniging bij de eerstvolgende statutenwijziging in de volgende twee gevallen aangepast te worden:

De statuten bevatten nog geen bepaling over de wijze waarop in de taken en bevoegdheden wordt voorzien ingeval van ontstentenis (bijvoorbeeld door defungeren of ontslag) of belet (bijvoorbeeld door langdurige ziekte of schorsing) van alle bestuurders en/of toezichthouders.

De statuten bevatten nog een bepaling die inhoudt dat een bestuurder (of toezichthouder) méér stemmen kan uitbrengen dan alle andere bestuurders bij elkaar. Als zo'n bepaling in de statuten staat, is deze tot uiterlijk 5 jaar na inwerkingtreding van de WBTR geldig (of de eerstvolgende statutenwijziging).

Het doorvoeren van de wijzigingen moet dus gebeuren bij de eerstvolgende statutenwijziging. Dat kan volgende maand zijn, maar ook pas over een paar jaar.

Naar aanleiding van bovenstaand artikel zal het YCCNL-bestuur een deskundige verzoeken te beoordelen of de YCCNL statuten naar aanleiding van de inwerkingtreding van de WBTR aangepast dienen te worden en hierover op de eerstkomende Algemene Leden Vergadering verslag uitbrengen aan haar leden/begunstigers.

Mocht je geïnteresseerd zijn in de 14 pagina's omvattende WBTR-wetstekst dan is die die vinden door op de link <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2020-507.html> te klikken.

Namens het bestuur,
Han van Grinsven
Secretaris a.i. YCCNL

OPROEP VAN DE EVENEMENTENCOMMISSIE

Zodra de corona maatregelen wat meer ruimte bieden en de evenementencommissie weer aan de slag kan om de YCCNL evenementen zoals nieuwjaarsreceptie, Algemene Leden Vergadering, SOS rally en Nationale rally te organiseren, zijn er weer extra handjes nodig om alles op deze evenementen op die dagen zelf goed te laten verlopen.

Wil je de evenementencommissie hierbij helpen, laat het hen dan weten door je per email als helpende handjes aan te melden bij de vicevoorzitter via het emailadres yccnl.vice@gmail.com. Zij neemt dan contact met je op en uitleggen wat de bedoeling is.



GOED OM TE WETEN

E10-BENZINE KAN SCHADELIJK ZIJN



Foto Sander Koning

Het Duitse Fraunhofer-instituut voor Milieu-, Veiligheids- en Energietechnologie (UMSICHT) heeft de effecten van E10-benzine getest. De conclusie luidt dat deze benzine brandstofdampsterugwinningsfilters kan beschadigen.

E10 is een zogenaamde biobrandstof die ongeveer 5-10% bio-ethanol bevat. Het werd vanaf januari 2011 geleidelijk ingevoerd in Europa en het kampt ook vandaag nog met een slechte reputatie. Naast een hoger brandstofverbruik als gevolg van de lagere energie-inhoud van ethanol in vergelijking met benzine (gerekend wordt met een meerverbruik van ongeveer 3%), verdraagt niet elk voertuig de biobrandstof.

Vooraf bij oudere voertuigen kunnen er problemen optreden omdat bepaalde onderdelen zoals pakkingen gevoelig zijn voor ethanol. Bovendien kan ethanol bij hoge druk en hoge temperaturen corrosie veroorzaken in onderdelen van aluminium, bijvoorbeeld in het inlaatkanaal tussen het inspuitsstuk en de inlaatklep of in benzinepompen.

Euro4 eis voor filters

Hoewel nieuwere voertuigen geschikt zouden moeten zijn voor E10, zijn er blijkbaar nog meer problemen met E10 biobrandstof. In 2016 werd de Euro4-norm van kracht. Deze norm vereist filters die benzinedampen uit de tank opvangen en terugvoeren naar de verbranding. Die filters zijn meestal gemaakt van actieve kool.

Het Fraunhofer-instituut heeft vastgesteld dat E10-dampen de filters op lange termijn beschadigen. Het instituut beveelt aan de filters op hun goede werking te controleren tijdens de algemene inspectie van de motorfiets. Dampen van E10-brandstof in combinatie met vochtigheid kunnen filters zodanig beschadigen dat ze op lange termijn defect raken.

Een controle van het filter tijdens de (grote)beurt is nog niet gepland. Maar in de toekomst zou het mogelijk moeten zijn dat de filters op gezette tijden worden vervangen.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EUROPEES PARLEMENT WIL TOCH APK VOOR MOTOREN IN HEEL EUROPA



Op 25 februari 2021 heeft de Commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement (TRAN) de Europese Commissie verzocht om motorfietsen op te nemen in de algemene verplichting tot periodieke technische keuring, als onderdeel van een groter plan om verkeersveiligheid in de Europese Unie te vergroten. "Het Europees Parlement wil verplichte periodieke technische keuringen voor alle motorfietsen en bromfietsen in elke lidstaat. Geen uitzonderingen", zo meldt de FEMA. Een woordvoerder van de Europese Commissie zelf zegt tegenover Nieuwsmotor echter dat het gaat om een "suggestie" of "idee", dat in overweging kan worden genomen.

Toch is de APK voor motorfietsen in Nederland niet op héél korte termijn te verwachten, al is het onderwerp na een aantal jaren rust nu opeens wel weer terug op de agenda. Met deze resolutie verzoekt het Europees Parlement namelijk de Europese Commissie om een wetgevingsvoorstel in te dienen, wat dan nog wel de hele politieke cyclus van de Europese politiek moet doorlopen. De Europese wetsbasis voor verplichte technische inspecties ligt nu nog in Richtlijn 2014/45 / EU die in 2018 in werking trad, maar zoals de naam al aangeeft is dit een richtlijn, geen volledige verplichting. Door het kiezen voor andere regels uit de Richtlijn, kon Nederland aan de APK voor motorfietsen ontkomen. Feit is dat er een nieuwe richtlijn gaat komen, vraag is nog wel hoe strikt die zal zijn en hoe de recente discussies over (bijvoorbeeld) motorgeluid een rol gaan spelen bij de houding van de Nederlandse politiek in Europa.

Volgens veel organisaties van motorrijders komen de keuringen er puur om omzet te genereren voor de motorbranche, terwijl volgens de meeste brancheorganisaties het louter om de veiligheid van de motorrijders gaat. In Nederland zijn organisaties als RAI (motorfabrikanten) en BOVAG (motordealers) daarom traditioneel voorstander van periodieke veiligheidskeuringen, maar **verzetten organisaties als KNMV en MAG zich juist tegen de APK voor motorrijders.**

Voorafgaand aan deze richtlijn zijn de aanbieders van technische keuringen, de industrie en de verkeersveiligheidsorganisaties volgens de FEMA (Federation of European Motorcycling Associations) een sterke lobby begonnen om ook motorfietsen op te nemen in de nieuwe richtlijn. Het is daarbij niet ondenkbaar dat sommige organisaties zich **minder hard zullen verzetten**, bijvoorbeeld omdat ze dezelfde Europese politiek willen bewegen om (hun) periodieke **cursussen voor verkeersveilig motorrijden** juist wel weer verplicht te stellen.

De overige voorstellen uit het "Roadworthiness Package" gaan over zaken als de Europese uitwisseling van kilometerstanden en andere technische gegevens (zoals keuringen), bij voorkeur in één Europees systeem. Daarnaast



wordt gevraagd om meer technische controles van voertuigen langs de weg uit voeren. Ook wordt opgeroepen E-call verder door te voeren en regels rondom nieuwe vervoermiddelen (hoverboards, e-steps).

De ontwerpresolutie over de verkeersveiligheidsaspecten van het technische controlepakket werd binnen de commissie met 48 stemmen vóór en 1 tegen aangenomen. Als volgende stap moet er nu in het plenaire Europese Parlement over worden gestemd, mogelijk al tijdens de zitting van 2 maart a.s., maar eind maart ligt meer voor de hand. Daarna is het aan de Europese Commissie welke route gevolgd gaat worden om tot een nieuwe richtlijn te komen, die dan ook weer aan het Europees Parlement en de Europese Raad voorgelegd gaat worden.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOET IK BETALEN VOOR MIJN MOTOR ALS ER BETAALD PARKEREN GELDT?



Leuker kunnen we het niet maken, wel duidelijker. Ja, dat moet zodra je een motorfiets binnen een betaald parkeer-zone in een parkeervak zet. Sterker nog, als je twee motoren in één vak zet, moet je twee keer betalen omdat je in Nederland altijd per voertuig betaald. In het verleden was het parkeerbonnetje een groot probleem voor betaald parkeren, maar gelukkig gaan steeds meer steden over op digitaal parkeren zodat je kunt betalen met een app. Yellowbrick, ANWB Parkeren, en EasyPark zijn hiervan enkele voorbeelden. Let op! Niet elke app werkt in elke gemeente, dus het is slim om wat voorwerk te doen. Er zijn ook steden waar je zelfs een parkeervergunning voor je motor kunt aanvragen! Op de stoep parkeren mag volgens de wet niet, maar gemeente – en zelfs handhavers – gaan hier heel verschillend mee om, zo wijst de praktijk uit. Het blijft dus een erg ingewikkelde kwestie, die je als je pech hebt zo maar 100 euro kan kosten...

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MET DE MOTOR DOORRIJDEN NAAR VOREN BIJ ROOD LICHT, MAG DAT WEL?



Veel motorrijders doen het en het gaat ook bijna altijd goed: naar voren rijden bij rood licht. Maar mag het ook?

De vraag of je bij een rood licht wel of niet vooraan mag gaan staan, is niet zomaar te beantwoorden. Ja, je mag langs een file rijden. En een rij auto's die voor rood staat is een file. Dus het mag, lees je links en rechts. Klopt dat? Soms wel. Vaak niet.

Doorgetrokken streep

Als er op een twee- of meerbaansweg auto's voor rood staan, kun je er vaak makkelijk tussendoor naar voren rijden. Dan is er op zich dus geen probleem. Gaat het om een enkele rijstrook, dan moet je vaak een of twee keer over een doorgetrokken streep rijden om vooraan te komen. Fout, dus. Om diezelfde reden mag je niet over het ene voorsorteervak naar voren rijden om in een ander vak vooraan te gaan staan.

Stopstreep

Zolang het licht op rood staat, is er natuurlijk nog een streep waar je niet overheen mag: de stopstreep, inderdaad. Het grote probleem daarbij is dat je door die rij wachtende auto's bijna nooit kunt zien of er tussen de voorste auto en de stopstreep voldoende ruimte voor jouw motor is.

Officieus gedoogd

Tegelijkertijd ben je als motorrijder kwetsbaar als je achteraan sluit bij een rij wachtende auto's. Naar voren rijden wordt daarom meestal gedoogd, maar dat betekent zeker niet dat er een officieel gedoogbeleid is. Belangrijkste uitgangspunt is altijd dat er ruimte en tijd moet zijn om het veilig te doen.

Zebrapad

Rij je naar voren, dan doe je dat met lage snelheid en zonder ander verkeer te hinderen. Om irritatie te voorkomen moet je niet nog tussen de auto's door kruipen als het licht weer op groen springt. Doe het dus alleen als je de verkeersregeling goed kent of als je ziet dat kruisend verkeer net groen krijgt. Voorkom ook altijd dat je met je motor op een fietsoversteekplaats of een zebrapad komt te staan of op een andere manier medeweggebruikers hindert. Gedraag je je volgens deze en andere ongeschreven regels, dan zal er waarschijnlijk geen agent zijn die je bekeurt omdat je naar voren bent gereden.



Gedragscode

Het Motorplatform, een overlegorgaan waar onder meer MAG, politie en het Openbaar Ministerie in vertegenwoordigd zijn, heeft overwogen om naast de gedragscode voor filerijden ook regels op te stellen voor het bij rood licht naar voren rijden. Daar is uiteindelijk van afgezien: er zijn bij verkeerslichten zo veel verschillende situaties dat er geen eenduidige gedragscode voor op te stellen is. Het komt dus allemaal neer op gezond verstand en respect voor andere weggebruikers. Als dat je basis is, komt het vast goed.

Vrachtwagen

Twee belangrijke tips tot slot:

- Rij nooit naar voren als er een vrachtwagen vooraan staat. Je zal de eerste niet zijn die wordt overreden omdat de chauffeur je vanaf zijn hoge plek niet ziet staan en je motor afslaat als je weg wilt rijden.
- Sta je achteraan de in rij, stel jezelf dan indien mogelijk zo op dat je een vluchtweg hebt. Ga dus ook nooit te dicht achter je voorganger staan, en hou achteropkomend verkeer via je spiegels in de gaten.

Auteur: Vera de Bruijn

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DIT KOST EEN VERKEERSOVERTREDING IN 2021

Tarieven verkeersboetes 2021



De tarieven voor verkeersboetes in 2021 zijn gestegen. De stijging volgt de inflatiecorrectie van 1,6 procent. De bedragen voor snelheidsboetes liggen 1 tot 10 euro hoger.



Overzicht snelheidsboetes 2021

Overschrijding max snelheid met (km/h)	Binnen bebouwde kom € (in 30km zone, bij werkzaamheden en woonerf gelden andere bedragen)	Buiten bebouwde kom € (bij werkzaamheden geldt andere bedragen)	Snelwegen € (bij werkzaamheden geldt andere bedragen)
1	-	-	12
2	-	-	16
3	-	-	22
4	29	25	25
5	35	32	31
6	43	39	38
7	50	46	44
8	57	52	51
9	65	61	58
10	74	69	65
11	100	94	89
12	108	104	97
13	120	114	105
14	129	123	114
15	139	133	123
16	149	142	132
17	160	152	143
18	173	162	155
19	184	176	165
20	197	188	177
21	211	200	189
22	224	212	200
23	239	224	212
24	251	239	224
25	267	252	235
26	282	267	249
27	300	280	261
28	314	295	271
29	330	313	286
30	346	329	302
31	-	-	316
32	-	-	331
33	-	-	346
34	-	-	362
35	-	-	378
36	-	-	394
37	-	-	411
38	-	-	427
39	-	-	435

Bereken zelf het tarief van een snelheidsovertreding (link naar website Openbaar Ministerie)



En dit betaal je in 2021 voor de volgende overtredingen:

- Onnodig links rijden op een autoweg of autosnelweg: **150** euro
- Rechts inhalen: **250** euro
- Geen autogordel dragen: **150** euro
- Als bestuurder tijdens het rijden een mobiele telefoon vasthouden: **250** euro
- Geen voorrang verlenen aan bestuurders van rechts: **250** euro
- Door rood licht rijden: **250** euro
- Negeren rood kruis: **250** euro
- Afslaan zonder richting aan te geven: **100** euro
- Met een motorrijtuig rijden terwijl het kenteken niet behoorlijk leesbaar is: **50** euro
- Buiten noodzaak stilstaan op de vluchstrook of vluchthaven: **250** euro
- Passagiers die bij een tram of autobus willen in- of uitstappen daartoe geen gelegenheid geven: **400** euro
- Een voertuig dubbel parkeren: **100** euro
- Parkeren op plaatsen die voorzien van een blauwe streep, zonder dat er een parkeerschijf in de auto aanwezig is: **100** euro
- Onnodig mistlicht aan de voorzijde voeren: **100** euro
- Onnodig mistlicht aan de achterzijde voeren: **150** euro
- Niet werkende remverlichting: **150** euro
- Niet werkend derde remlicht (voor voertuigen na 30-09-2001): **100** euro
- Het niet tot stilstand kunnen brengen van een voertuig binnen een veilige afstand (bumperkleven): Hoogte van de boete is **afhankelijk van de gereden snelheid en de afstand tot voorligger** (Link).

Bron: ANWB nieuwsbrief

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

VERBOD MOTOREN TUSSEN DE FILE IN FRANKRIJK KRIJGT NIEUW ONDERZOEK





In navolging van [eerdere berichtgeving](#) over het verbod om tussen de file door te rijden in Frankrijk is er bekend gemaakt dat er een nieuw onderzoek met daarbij behorend experiment zal komen. Na het laatste onderzoek werd het gedoogbeleid voor motorfietsen tussen de files verboden. [Ook was eerder al te lezen](#) dat 20 februari ruim 10.000 Franse motorrijders de ring van Parijs op gingen om hun ongenoegen te uiten over het verbod.

Op 25 februari heeft er een overleg plaatsgevonden tussen het Franse verkeersveiligheid orgaan en diverse motorrijders belangen organisaties. Er is ingestemd met een nieuw (nog) uitgebreider onderzoek welke in maart voorgedragen zal worden en waarschijnlijk in juni 2021 zal starten. Er gaat gewerkt worden met borden langs de weg die aanduiden dat het voor motorrijders is toegestaan om tussen de file door te rijden. De elf gebieden die eerder al deel uitmaakte van het vorige experiment zullen ook nu weer gebruikt gaan worden, echter zullen er in het nieuwe experiment nieuwe gebieden toegevoegd worden, deze zullen nog bekend gemaakt worden. Dit is voornamelijk om een nog breder statistisch beeld te kunnen vormen.

Het onderzoek gaat de voorwaarden onderzoeken om het filerijden voor motorfietsen op een zo veilig mogelijke manier te hanteren. Ook wordt gekeken naar het 'onderwijzen' van weggebruikers en hoe het in de Franse wegenverkeerswet opgenomen kan worden.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUWE EUROPESE WETGEVING: ZELF MOTORACCU VULLEN VERBODEN

Door het ingaan van een nieuwe [Europese Verordening \(EU\) 2019/1148](#) op 1 februari 2021 wordt zwavelzuur (accuzuur) in de concentratie 15% g/g tot 40% g/g vanaf nu officieel gedefinieerd als uitgangsstof voor explosieven. Doel is ervoor te zorgen dat bepaalde stoffen waar zelfgemaakte explosieven mee gemaakt kunnen worden, niet meer vrij verkocht kunnen worden. Die wet bestond op al, maar in de herziening van de wet zijn een aantal veranderingen aangebracht. Vanaf februari mag er daarom geen zwavelzuur 'los' meer worden verkocht aan consumenten die niet over een speciale vergunning beschikken. Dit geldt ook voor de zuurpakketten die in sommige gevallen werden meegeleverd met onderhoudsvrije accu's, wat nu dus niet meer is toegestaan. Ook zogenaamde onderhoudsvrije accu's mogen daarom vanaf nu alleen aan motorrijders worden verkocht, als de accu door de dealer vooraf is gevuld.

De nieuwe richtlijn gaat nog verder waar het zwavelzuur aangaat. Motordealers zijn namelijk verplicht verdachte transacties, verlies en diefstal van 'precursoren' van explosieven te melden aan de bevoegde autoriteiten, overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2019/1148. Ook dit geldt dus bij zwavelzuur voor accu's. Motorzaken zijn daarom ten alle tijde verplicht om zo'n verdachte transactie, vermissing of diefstal binnen 24 uur te melden bij het [Meldpunt Verdachte Transacties Chemicaliën](#), een verplichting waarover zij ook hun werknemers moeten inlichten.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

VERKEERSBOETE KLEINE OVERTREDING LAGER, GEVAARLIJK WEGGEDRAG HOGER



Ernstige en gevaarlijke verkeersovertredingen wil het kabinet zwaarder bestraffen en de relatief kleine overtredingen in het verkeer juist lager. Zo wordt bijvoorbeeld de boete voor het vasthouden en gebruik van de mobiele telefoon tijdens het autorijden verhoogd van 240 euro naar 340 euro. Tegelijkertijd worden de boetes voor te hard rijden op de snelweg voor de eerste 10 km/u boven de maximum snelheid verlaagd met 15%. Dat heeft de ministerraad besloten op voorstel van minister Grapperhaus van Justitie en Veiligheid.

Op basis van advies van de Commissie Feiten en Tarieven, waarin onder andere experts van de politie, het Openbaar Ministerie (OM) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) zitten, worden een aantal zwaardere verkeersovertredingen hoger beboet. De extra boete ontvangsten hieruit worden ingezet om de boetes voor lichtere verkeersovertredingen te kunnen verlagen. Hiermee geeft het kabinet uitvoering aan afspraken in het regeerakkoord.

VERKEERSVEILIGHEID

Door aanpassing van het boetestelsel wordt verwacht dat de verkeersveiligheid wordt versterkt door het strenger bestraffen van ernstige verkeersovertredingen. Tegelijkertijd zal de maatschappelijke acceptatie worden vergroot door lichtere overtredingen minder zwaar te beboeten. Voor de verkeersveiligheid is hierbij van belang dat ook de pakkans van verkeersovertreders wordt verhoogd. Door versterkte inzet van de politie is de afgelopen tijd te zien dat het aantal staandehoudingen gestaag stijgt. Daarnaast wordt door de politie en het OM steeds meer gewerkt met innovatieve vormen van digitale handhaving; bijvoorbeeld door de inzet van camera's bij het controleren op telefoongebruik in het verkeer. Verder is het aantal trajectcontrolesystemen in Nederland uitgebreid en staan deze niet alleen meer op snelwegen, maar ook op provinciale N-wegen waar relatief veel ongelukken gebeuren doordat er te hard wordt gereden.

SANCTIE OMHOOG

Behalve de hogere boete voor het vasthouden van mobiele (communicatie)apparatuur, worden onder meer ook de volgende feiten zwaarder bestraft:

- Niet zo veel mogelijk rechts rijden (onnodig links rijden) op een auto(snel)weg van 140 euro naar 210 euro.
- Niet verlenen van voorrang aan een voorrangsvoertuig van 240 euro naar 340 euro en overhevelen naar het strafrecht.



- Het vervoeren van minderjarigen zonder gordel verhogen van 140 euro naar 210 euro.

SANCTIE OMLAAG

Naast dat kleinere snelheidsovertredingen onder de 10 km/u lichter worden bestraft, gaat ook de sanctie omlaag op onder andere de volgende feiten:

- Het veroorzaken van onnodig geluid met een motorrijtuig 390 euro naar 240 euro.
- In- en uitstappende passagiers voorbijrijden zonder hen de gelegenheid te geven in- of uit te stappen van 390 euro naar 240 euro.
- Parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats van 390 euro naar 300 euro.
- Ook wordt de bekeuringsvrije voet ingevoerd voor de eerste 3 kilometer snelheidsoverschrijding op de 130 km/u wegen. Op alle andere wegen geldt die bekeuringsvrije voet al. Nu wordt de uitzondering voor snelheidsovertredingen op 130 km/u wegen weggenomen.

De aanpassingen in het verkeersboetestelsel worden later dit jaar via een algemene maatregel van bestuur (AMvB) aan de Tweede Kamer voorgelegd.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

TOP-10 ACTIEFSTE FLITSPALEN VAN NEDERLAND IN 2020



Ook in 2020 werd er weer volop geflitst in Nederland. Ruim 2,8 miljoen verkeersdeelnemers kregen een boete voor snelheid. Mobiele flitsers pakten namen 1,4 miljoen hardrijders voor hun rekening. Hoeveel verkeersovertreders dit mobiele toilet heeft gepakt is niet bekend.

In oktober 2020 plaatsten wij een bericht over een beruchte flitspaal in Waddinxveen. Deze super-flitspaal had op dat moment al 26.000 keer geflitst. Daar zijn in de maanden daarna nog ruim 11.000 flitsen bijgekomen. Deze flitspaal staat dan ook op één in de top-10 van actiefste flitspalen van Nederland in 2020. Verder valt het op dat nagenoeg alle flitspalen



te vinden zijn in het westen van het land. Enige uitzondering is de flitspaal op de N310 (Ede). Bekijk hieronder de volledige top-10.

VLGNR	POSITIE	AANTAL BOETES
1	Waddinxveen – N207 Zuid	37.058
2	Westland – N211 Delft	36.830
3	Stichtse Vecht – N201	31.297
4	Goeree-Overflakkee – N57	29.182
5	Westland – Wippolderlaan West	27.117
6	Zaanstad – N203	24.622
7	Zaanstad – N203	23.439
8	Ede – N310 Zuid	23.435
9	Westland – N211 Kijkduin	22.699
10	Stichtse Vecht – N201	22.347

Bron: **Topgear.nl / Rijksoverheid**

Auteur: **Maikel Sneek**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

“LOUIS”-NIEUWSBRIEF DE KORTSTE WEG NAAR KOOPJES



De wekelijkse nieuwsbrief heeft voor louis.nl een duidelijke functie. Europa's grootste postorderbedrijf voor motorkleding en -accessoires (500 merken, 55.000 artikelen!!) wil ervoor zorgen dat trouwe klanten als eerste over de nieuwste koopjes worden geïnformeerd! Omdat "zolang de voorraad strekt" heel snel kan veranderen in "helaas uitverkocht."

Maar natuurlijk is er ook veel andere informatie, snel en gratis: alle nieuwe producten, alle aanbiedingen en kortingsacties, tips over motoren, etc. Schrijf je nu ([hier](#)) in, zodat je gegarandeerd niks hoeft te missen. Bovendien doet iedereen die de nieuwsbrief ontvangt automatisch mee aan de grote winactie. En met prijzen van in totaal meer dan € 20.000 moet je echt niet aarzelen.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YCCNL-LEDEN/BEGUNSTIGERS AAN HET WOORD.....

WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 3)

NA het doorbreken van mijn dilemma,

De eerste kilometers zijn gemaakt, de eerste keer tanken ook. Niet slecht, 250 km gereden en er ging 10 liter in, dus ik had nog 3,7 liter over wat dan goed zou zijn geweest voor ongeveer 75 kilometer als ik aan de veilige kant reken. Mooi, voortaan na 300 kilometer tanken dus, waarmee mijn actieradius iets verder ligt dan die van mijn XVS1100A en XV1900 indertijd. **Cool.**

Internet werd driftig geteisterd op zoek naar wat ik aan accessoires wilde hebben. Een windscherm is een must. Gek werd ik van de wind die mijn brede(?), maar vooral lange lichaam(!) opving. De druk op buik en borst maakte het rijden voor mij op de snelwegen met slechts 100 km per uur, niet prettig. Windschermen zijn in voldoende uitvoeringen beschikbaar gelukkig. Royal Enfield zelf heeft er slechts 2 die meer als vliegenschermen bekend staan en niks wezenlijks toevoegen aan windopvang. Die vormen dus geen optie. Mijn zoektochten, diverse Royal Enfield sites in Engeland en India en daarna op algemene termen gezocht via Google, leidden uiteindelijk naar het merk Givi. Het valt allemaal niet mee. Zo hoog mogelijk scherm, zo breed mogelijk en met 4 bevestigingspunten, want van trillen en bewegen van het scherm word ik erg onrustig. Kwalitatief moet het ook een robuust scherm zijn. Maar ja, koop je dat ongezien, alleen van fotootjes, via internet? Nou, ik liever niet. Ja terugsturen kan altijd . . . maar extra verzendkosten en wie draagt het risico bij beschadigen of kwijtraken? Enfin, wie verkoopt de Givi A31, want daarop viel mijn keuze. Schappelijke prijs, net over de € 100,- . . . totdat je leest dat het exclusief bevestigingsmateriaal is. Tja, dat was dan weer jammer.



RAD in Drongen, nabij Gent, had er nog 3 in voorraad. Mooi, met de Fiat club hadden we een rit in zuid Limburg staan, dus 2 overnachtingen werden snel geboekt in Limburg, we hebben allebei tijd zat tegenwoordig ☺, en via Drongen dus de eindbestemming ingevoerd. Het scherm laat zich op een motor los wat moeilijk vervoeren en aldaar monteren? Het zag er allemaal nogal ingewikkeld uit. De hulptroepen in de vorm en persoon van Nuno en zijn ter beschikking staande werkplaats, zie eerder het verslag van Ab zijn motorklusje, werden dankbaar aanvaard. Nog een voordeel van met de auto zijn: op de terugweg een binnendoor route uitgestippeld richting Goirle, dan kon ik de accessoires, er werd meer gekocht, aldaar gelijk achterlaten. Dat scheelt weer.

Bij RAD werd ook een motorspijkerbroek gescoord. Ook zoiets wat ik nooit via internet koop: kleding. Zien, voelen en passen! Vooral ook omdat de prijzen van dat soort broeken, inclusief de protecties, nogal uiteenlopen en voornamelijk naar de hogere euro regionen. Tjonge, tot € 400,- heb ik een spijkerbroekie gezien. Ik scoorde er 1 voor zo'n € 125,-. Stretch, dus ik kan nog groeien . . . haha.

Tja, de acculader moest ook aangesloten kunnen worden, dus een SAE snoertje voor de accu werd aangeschaft en eveneens een SAE sigarettenaansluiting, dan kan ik van alles opladen onderweg. Een verlengsnoer werd dan weer wel via Ali gescoord, daar kan weinig mis mee zijn. Als je maar de juiste dikte draad koopt.

Eveneens werd er een kleine valbeugel gescoord. Achteraf vermoedelijk een 2e hands, gezien de prijs, het feit dat er geen "Royal Enfield" op stond en dat de bijgeleverde bouten volkomen los stonden van de lengte en dikte van de bouten die ik van de bike afhaalde. Vooruit maar weer, terugsturen is ook weer zo'n ding. De voorraad van de werkplek van Nuno bood een , voor mij tijdelijk oplossing, ik haal hier in de buurt wel een bout van het juiste formaat. De vulringen kunnen dan weer terug ☺

Oh ja, en natuurlijk een aansluiting voor mijn gps. Ook weer zo'n verhaal. Zeker zo'n 6 jaar geleden, in 2014, had ik een gps van het merk GoRider gekocht. Prima ding, een slow starter, maar als ie er eenmaal was dan deed hij het ook perfect. Ook in de auto werd en wordt ie door mij gebruikt. De TomTom had nogal dure updates waar de GoRider heel europa(!) van nieuwe kaarten voorzag voor nog geen 3 Eurocentjes. Tja ik blijf een Hollander natuurlijk. Dus ik dacht dit jaar, laat ik weer eens een update doen. Via de site kon ik wel bestellen aankiezen, ogenschijnlijk, maar nergens betalen . . . er werd ook niks verzonden natuurlijk. Mailen dus. Geen antwoord, weer mailen en dat tot 3 keer toe. Nee, wel van de ik meen getoonde 8 uitvoeringen er 6 benoemen als "discontinued". Pff . . .Leve de kapitalistische weggooi maatschappij. Wat heb ik daar toch een hekel aan. Een prima werkende gps kan je dus weggooien.



Enfin, dan maar een Garmin kopen, die is inclusief "levenslang" kaartupdates. Totdat die "discontinued" wordt verklaard natuurlijk. Mooi, ook die handel moest naar Goirle, maar dat kon ik wel op de motor meenemen, via internet werd dat bij ons thuis bezorgd. De laatste vrijdag van juli, ja die van 30 graden, was de uitgekozen dag om aan het werk te gaan. Laatste ritje zonder scherm over de snelweg. Even vóór de Moerdijk stoppen bij de benzinepomp om te rusten. Het valt niet mee met de (rij?)winddruk. En dóór . . . niet veel later. Bij Nuno dus de eerste keer getankt.



nog?", "pff ik kan dopsleutel maat x niet vinden!" en noem maar op. Beiden waren we uiteindelijk trots op het eindresultaat. Mooi scherm, robuust en absoluut trillingsvrij.

De gps plaatsen. Tja, aansluiten ná het contactslot. Ik wil niet met een per ongeluk leeggetrokken accu staan. De koplamp moest dan dus open. Uhh . . . hebben we net dat scherm geplaatst en bovenop de ring van de koplamp zit dus het schroefje om de lamp open te maken . . . De koplampunit losgedraaid, ietwat achterover gekanteld en de lamp ging open.



Daarna wat het puzzelen, waar laat ik de gps houder aan het stuur? Het stuur is voorzien van een stang die van links naar rechts loopt. Waarschijnlijk om trillingen te reduceren, maar het beperkt wel de beschikbare ruimte. Ook omdat er handvatverwarming is geplaatst door de dealer op mijn verzoek. Raynaud is het fenomeen van dooie vingers waar ik sinds een paar jaar erg veel last van heb. Dat staat weer haaks op "het hele jaar doorrijden" met de motor wat ik toch eigenlijk nog steeds van plan ben. Even een koude luchtstroom of wind, zelfs bij temperaturen boven de 10 graden kan al leiden tot de witte, dooie, vingers. Erg vervelend kan ik zeggen, dus handvatverwarming en minder plek aan het stuur. De in eerste instantie gekozen plek zorgde ervoor dat ik de snelheidsmeter voor $\frac{3}{4}$ niet meer kon zien. Ook niet handig. Na veel draaien, kantelen en schuiven is dit allemaal goed gekomen. Wellicht kan ik dan ook weer een beker/fles houder van Barefoot plaatsen. Alles om volgend jaar naar zuid Portugal te kunnen reizen ook. Een flesje water is dan al rijdend onder handbereik om de "val in slaap" en "het verlies van concentratie" momenten al rijdend weg te nemen. Proefondervindelijk vastgesteld wanneer je die momenten hebt en dat ze weggaan met even wat drinken of eten.

"Laat mij de valbeugeltjes maar doen, dan kan jij je met het echte werk bezighouden", opperde de handige ik die op een YouTube filmpje had gezien hoe eenvoudig dit moest zijn. Ja, op het filmpje eenvoudig. De zending kwam uit India. De verpakking was opengemaakt en in een niet kapot te krijgen plastic verpakking opnieuw verpakt. Hm. De beugels zijn zwart, prima, dat wilde ik ook. Links en rechts zijn verschillend van elkaar, dus nog even YouTube gestart om goed te kijken. Hoopvol toog ik aan het werk. De onderste bout van het motorblok los, de moer vasthouden anders draaide alles mee. In feite moest het motorblok aan de vóórzijde losgemaakt worden. Op YouTube bleef het blok mooi hangen uiteraard, dat zal hier ook wel lukken. De bovenste bout was langer en moest de beide valbeugels vasthouden. Op YouTube was een 2e set handen nodig om de moer vast te houden. Gelukkig was mijn assistent Nuno er ook nog. Hij demonteerde aan de rechterzijde gelijk de onderste moer en merkte op dat de nieuwe beugel aan zijn kant niet ging



week maar even shoppen.



hop de snelweg op. Met een uurtje thuis. Yeah, nagenoeg alles met 120km per uur gereden, heerlijk met het scherm nu. GPS goed zichtbaar, thuis ga ik wel onderzoeken wat de mogelijkheden en instellingen zijn. Komt goed. File! File? File! Pff vanaf de Moerdijk tot aan Dordrecht. Gelukkig is het een ranke motor in vergelijking met mijn XV1900. Dat gaat redelijk soepel tussen de auto's door, maar toch loop je vertraging op.

Het laatste stuk, vanaf Rotterdam naar de A4 . . . tja, had ik die bekerhouder en flesje water maar. Zonder verdere problemen kwam ik thuis. Snel de kleding uit, zwembroek aan en het zwembad in. Heerlijk afkoelen. De warmte van het blok was onderweg goed voelbaar aan de onderzijde van mijn bovenbenen. Dat beloofd wat op warme dagen en daarbij op dit type motor, daar kan je met je benen en voeten maar op 1 positie op zitten. Continue 120 km per uur rijden levert ook spanningen op van de spieren. Even wennen. Normaal rij ik deze snelheid niet. Gaat allemaal goed komen. De bike bevalt prima. Prima qua rij eigenschappen, de power die hij heeft en met de accessoires en wat er nog bij moet komen zoals tassen gaat hij mij prima naar zuid Portugal brengen. Oh ja, iets van een "cruise" control. Ja, dat moet er toch ook wel weer komen.

Sofar deze update.

Auteur: **Ton van de Coevering**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

passen. Huhh? Alsof de bevestigingspunten te wijd uit elkaar waren. Wat gek. Handig als hij is pakte Nuno een steeksleutel van fors formaat om wrikkend de bovenzijde naar beneden te duwen. Bout er doorheen vanuit mijn zijde en klaar . . . dachten we. Pff, de meegeleverde langere bout was veel dunner en had voldoende lengte maar te weinig schroefdraad. De originele onderste bouten pasten in de nieuwe situatie weer wel. De beide meegeleverde exemplaren waren dunner en hadden geen moer . . . Je had er dus geen moer aan. Letterlijk en figuurlijk gesproken. Pff dat heb ik weer. Dat flut internet ook . . . strak ook nog maar even klagen bij de afzender. Uit eigen voorraad duikelde Nuno een langere bout op. We hadden wel veel opvulringen nodig, maar dat mag de pret niet drukken. Hij krijgt ze terug als ik hier een juiste RVS bout heb gevonden. Van de

Zo, nog even de SAE draad aan de accu en klaar zijn de Kezen. Oh ja, de Ali led spotlights doen we een volgende keer. Plan was op de valbeugel, maar waarschijnlijk plaatsen we die nabij/onder de knipperlichten. Misstaat zeker niet, voordeel is veel minder draad nodig.

Zoals aangegeven was het 30plus graden. Tussen 16:00 uur en 17:00 uur is de temperatuur vaak het hoogst op een zomerse dag. We waren al binnendoor naar Goirle teruggedreden. Het scherm, beviel perfect. Net als indertijd met mijn XVS1100A, ik keek over het scherm, mijn gezicht vangt wel wind en mij lichaam niet, heerlijk. Het scherm stoort de retro look zeker niet en dat is ook wat waard. Een nog groter scherm had niet zo mooi gestaan ook. In Goirle een boks, wat liks van Mel en smeeks van Wendy en



WERKEN AAN MIJN DILEMMA (DEEL 4)

"Goed gesprek man",



Met (en dus op) mijn nieuwe aanwinst op bezoek bij clubleden in De Meern, handig vlak bij mijn verkopende dealer waar ik toch ook nog even moest zijn. Ik was snel klaar bij de dealer en berichtte mijn gastheer en – dame dat ik eraan kwam. Even onzeker over de te volgen weg, het was alweer enige tijd terug dat ik er geweest was, maar al snel kon men mij aan horen komen. Op klompen en blote voeten en schaars gekleed, het was tegen of wellicht even boven de 30 graden, werd ik met lovende woorden over mijn nieuwe 2-wieler ontvangen. Leuk dat enthousiasme over mijn niet Yamaha bike.

Heerlijk koel binnen hebben we over van alles en nog wat gesproken. Lekker even bijpraten. Tegen half 4 wilde ik toch echt weg, want ik wilde mijn nieuwe GPS uitproberen met een weg-van-de-snelweg route. Nieuwe GPS? Tja, dat is ook weer zo'n verhaal.

Een nieuwe GPS gekocht omdat de vorige (uit 2014 ongeveer), nog wel goed werkende GPS, geen kaartupdates meer leverde. Dit keer een GPS van een bekend merk met "levenslang" gratis kaartupdates. Kijk, daar heb je als zuinige Nederlander dus wat aan. De GPS is te verbinden via wifi. Helemaal mooi dus. Zo heeft een nieuw exemplaar dus ook nieuwe technologie aan boord. Prima, overigens heb ik die techniek niet gemist

nog op mijn vorige GPS maar dat terzijde. Bijblijven met de moderne wereld noem ik dat dan maar.

Onderweg van Goirle naar Rijswijk op vrijdag 31 juli kon hij lekker opladen. Thuis gekomen eerst de diverse settings ontdekken. Nee, niet d.m.v. een handleiding, tegenwoordig is zo'n apparaat toch vast wel Monkey proof . . . althans daar ging ik vanuit. Inmiddels heb ik jaren in de ICT gewerkt dan weet je ook wel wanneer je iets wel of niet moet bevestigen met een druk op een knopje.



Hee; "updates installeren" of een tekst in die richting en een knopje erbij. De WIFI connectie was gemaakt en er werd dringend geadviseerd om het apparaat aan te sluiten aan het stopcontact. Gegevensverlies door het ontbreken van stroom kan leiden tot een onherstelbare niet functionerende GPS. Prima waarschuwing dus. Aangesloten aan het sapleverpunt en op de knop "updates installeren" of een equivalent van deze tekst, werd gedrukt. Ogenschijnlijk gebeurde er weinig spannends, een progress bar verscheen en een bekende Windows look-a-like cursor begon te draaien. Prima. Etenstijd, dus straks maar weer eens kijken. Tegen 24:00 uur had ik nihil komma niks aan voortgang of wijziging van het beeld gedetecteerd. Op het inschakelen van de nachtkleuren eerder die avond na dan. Er was dus wel leven in het apparaat.

Zaterdagochtend ook nog geen veranderingen. Pff . . . wat nu? Zeker niet de stekker eruit trekken, want die waarschuwing stond er ook nog steeds: "onherstelbaar verlies van software" . . . o.i.d. Tja, "Annuleren" is ook nog een optie, die knop stond er ook. Met annuleren wordt op zijn minst de oude werkende software hersteld . . . als het goed is. Indrukken die knop dus. De knop veranderde naar een donkere kleur en de tekstkleur in een "je hebt um ingedrukt" kleurtje. Zo'n 4 uur later . . . geen veranderingen. Ik heb een mailtje naar de leverancier gestuurd met de

vraag hoe kan dit en hoe het nu verder moest gaan.

Zaterdag tegen 24:00 uur weer, geen verdere veranderingen. Nou, hij doet het kennelijk toch niet meer, dan de stekker maar uit het stopcontact halen en zien dat de accu leeg raakt. Inmiddels had ik de uit- en aanknop ook geprobeerd, maar dat leverde geen enkel resultaat op. Hop de stekker uit het stopcontact gehaald dus. Ik heb vast garantie . . .



Zondagochtend, het apparaat was zonder stroom gekomen en stond dus uit. Nou, stekker in het stopcontact en . . . er was leven. De melding "sluit aan op het stopcontact en verwijder de stekker niet tijdens de update" o.i.d. verscheen. Krak, nou breekt mijn klomp. De progress bar begon te "lopen". Nou moe. Een half uurtje later riep Marja "Er is iets veranderd". En jawel hoor een melding waaruit bleek dat het operating system een update had ontvangen. Voor het overige moest ik het apparaat aan een pc koppelen. Dat heb ik geprobeerd, maar er begon niets spontaan te installeren. Ik wacht de email van de leverancier af en wellicht ook maar eens de handleiding lezen op dit vlak. Wat een gedoe toch weer. Zoals ik in mijn werk regelmatig opmerkte en vaak nog steeds roep: "automatisering is mooi als het allemaal werkt zoals het bedoeld is".

Wat later die ochtend gaf de GPS ineens aan dat alles voorzien was van een update. Wow . . .



Dus de terugweg leende zich voor een test. Ik was aangenaam verrast. Wat een genot. Er zijn 3 weg-van-de-snelweg soorten instellingen, veel of weinig heuvels, veel of weinig bochten en veel of weinig snelwegen. Nou, die heuvels . . . die hebben we niet in het westen, dus laat maar op veel heuvels staan, veel bochten altijd goed en willen we minder, minder . . . snelwegen? Jazeker! Gelijk uit De Meern al een mooie weg en dat bleef zo tot Zoetermeer, ruim 1 uur rijden verder.

De route bracht mij over de tolbrug (ja die bestaan ook nog met de tol voor de wegverkeersdeelnemers!) bij Nieuwerbrug. Wat leuk!!! Er was een auto vóór mij en die betaalde keurig € 0,50. Nou, zal de motor goedkoper zijn?

De man zei: "Nee je hoeft niet te betalen!"

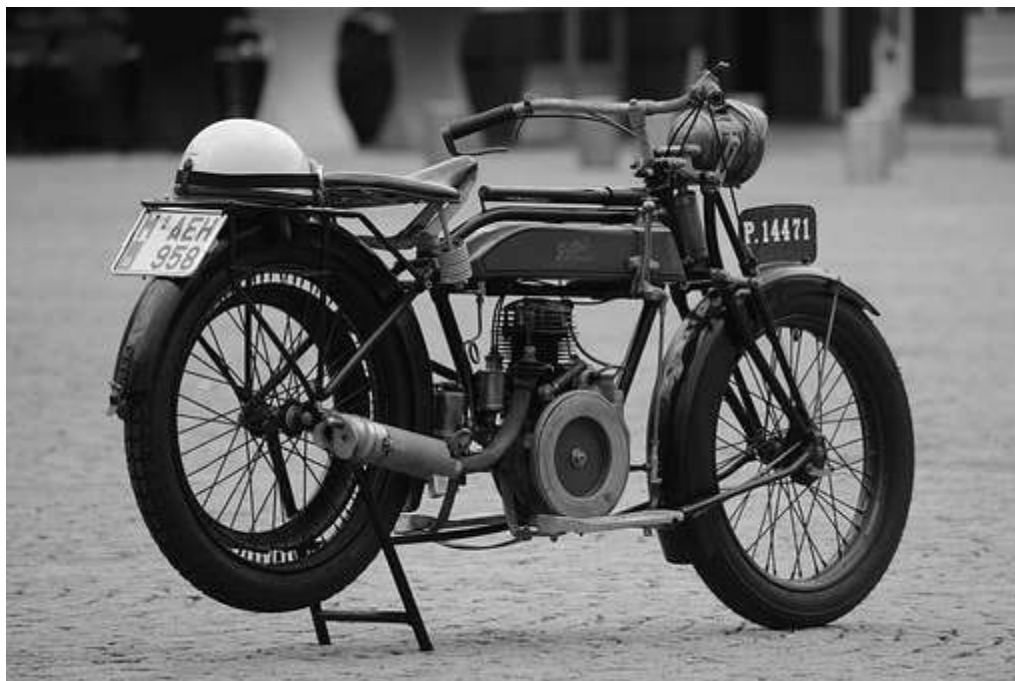
"Oh, wat zeg je?", antwoordde ik

En hij hoorde dat dan weer niet en riep vol enthousiasme uit "Jeetje wat een mooie motor! Een oud model in een nieuw jasje zie ik dat goed?". Hij liep naar de andere kant en nam plaats tegen de reling van de brug. Een geanimeerd maar kort gesprekje volgde. Hij dacht eerst dat het een Triumph was, maar vond het logo op de tank erg mooi en zag uiteraard daaraan dat het geen Triumph was. Ik vertelde een beetje de geschiedenis van de Royal Enfield. Hij stond op voor een volgende klant, ik balde mijn vuist voor een moderne Corona proof boks, die hij kennelijk niet begreep en hij dacht waarschijnlijk dat er tolgeld in mijn vuist zat. Hij liep door en zei: "Nee je hoeft niet te betalen. Goed gesprek man!!"

Geweldig! Hier moet ik nog eens terug komen, ook voor het maken van leuke foto's!

Auteur: **Ton van de Coevering**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





LENTE?



Lente? Is het echt lente? Nou, als je naar de temperatuur kijkt, je zou het haast denken. Maar ja, ruim een week geleden stonden we nog op de schaats en droomden we van een Elfstedentocht.

Het kan raar gaan in het leven. Blijft dit mooie weer? Geen weerman of -vrouw durft zich nog aan een voorspelling te wagen. Het klimaat is erg onvoorspelbaar geworden, roepen ze dan.

Goed, de eerste 2 weken, zo tot 6 maart, durven ze mooi weer te beloven.

Vandaag was het in ieder geval zo mooi en er was ook al aardig wat regen overheen geweest, dat ik het wel aandurfde. Eerst in de garage van 3 motorfietsen de banden op spanning controleren. Dat viel niet eens tegen. Hier en daar een of twee streepjes bijblazen en klaar was ik.

Eerst maar die Kawa van mijn dochter. Ik rolde hem naar buiten nog zonder jas, helm en handschoenen, alsof ik het niet vertrouwde. Tijdens de winterperiode heb ik met mijn druppellader 3 motoren om de beurt verwend en daarbij was me opgevallen dat die Kawa steeds wel meer tijd nodig had om op krachten te komen.

Sleuteltje omdraaien, choke open en starten maar. Er gebeurde niks. Nou ja de startmotor draaide, maar wat ik ook probeerde, spelen met het gas, spelen met de choke, het hielp allemaal niks en ineens ging de startmotor langzamer draaien en toen was het stil. OK, dood dus. De accu dan. Kan ik weer gaan bellen met de plaatselijke Kawa-dealer. Mag die hem komen halen, nieuwe accu erin en dan het startprobleem oplossen. God mag weten waar het oude beestje nou weer last van heeft.

Als hij eenmaal loopt en hij is lekker warm, dan is het een strak sturend en enigszins beschaafd racingetje met 6 versnellingen en die jankt hij allemaal in een keer weg. Alles werkt, behalve dat starten dan. Irritant.

Weer naar binnen met dat ding en dan de Virago maar. Die startte wel en nog vlot ook. De brandstofpomp moest wel even wat oppompen en de choke moest open maar dat was dan ook genoeg. Ik liet haar maar even roffelen terwijl ik mijn helm vastmaakte en de handschoenen aan trok. Rijden maar. Getver, die spiegels staan niet helemaal goed. Ja, de hele winter loop je er tegen aan te stoten en dat blijft niet zonder gevolgen. Even stoppen en bijstellen. En daar gingen we weer.



Waarheen? Ach, rij maar wat, we zien vanzelf waar we uitkomen. Binnendoor weggetjes zijn het leukst en zo kwam ik in Chaam terecht. Daar heb ik een vriend wonen, even kijken of die thuis is. Nee natuurlijk. Die hebben een hond, dus gegarandeerd dat die ergens in een bos rondlopen. Geen probleem, dan gaan we weer terug en dan doen we ook nog even de Bolt. Dan zijn ze allemaal even buiten geweest.

Op de Bolt draag ik meestal een andere helm, dus die pakte ik. Daar hoort een zonnebril bij (allemaal imago) en waar was dat ding. Nergens te vinden. Dan maar zonder. Dat heb ik geweten. Die andere helm (Shoei) is een jethelm met een vizier dat voor je hele gezicht dichtgeklapt kan worden. Deze jethelm heeft maar een half viziertje en daardoor waait er toch nog veel wind langs je ogen. De tranen liepen spontaan over mijn wangen. Een zonnebril scheelt dan toch al heel wat, maar die was er niet. Teruggaan en van helm wisselen, ja kom nou, watje, dan knipper je maar wat vaker met je ogen. Bij een stoplicht kon ik dan steeds weer even dweilen. Zo ging het wel.

Het viel me op dat ik wel erg veel zat te zwaaien. Ik was blijkbaar niet de enige die van het mooie weer misbruik maakte. En al die andere motorrijders hadden er zin in. Meestal zwaaien ze terug als ik zwaai, maar nu waren ze me meestal voor. Gaat wel weer over als het langer mooi weer blijft.

Tijdens het rijden lette ik even wat nauwkeuriger op mijn zithouding. Ik heb een prima zadel en heerlijke rugleuning, maar ondanks het feit dat ik al twee keer het stuur heb verwisseld is het nog steeds niet optimaal. Een paar maanden geleden heb ik eens gemaild met het bedrijf waar ik mijn laatste stuur vandaan had met de vraag of ze er wat aan wilden/konden verbuigen. Dat deden ze niet zeiden ze. Zo'n buis voor de tweede keer warm stoken komt de stevigheid niet ten goede. Wat dan vroeg ik. Kom maar eens langs op een vrijdag of zaterdag, dan meten we de boel op en maken een stuur helemaal zoals je het hebben wilt. Oh, zei ik, dat wordt dan wel een duur grapje zeker. Nee hoor, vaste prijs, honderd euro en je bent klaar.

Dat ga ik dan toch maar een keertje doen besloot ik. En dat scherm, dat hebben ze ook in een iets grotere maat. Scheelt 2 inch. Als ik dan echt rechtop kom te zitten is dat geen overbodige luxe. Maar ja, is dat ding nog leverbaar? Dat moet ik dan maar eens gaan informeren in Den Bosch, waar een Harley-dealer zit (sorry) die dat scherm verkoopt. Als dat dan klaar is heb ik nog een wens en dan ben ik klaar met verbouwen.

Mijn achterspatbord is verbouwd en ziet er op zich prima uit, maar als het regent . . . alles komt op je rug terecht en over het achterste deel van de motor en de tassen. Wat een bagger. Nee, het oog mag dan ook wat willen, functionaliteit gaat voor alles. Die staartverbouwing moet dus ongedaan worden gemaakt. Terug naar het oorspronkelijke idee.

Zo, na een paar ritjes op een paar motoren weet ik weer waar ik de komende tijd geld aan uit kan geven. Ach, het is voor een goed doel. Die Virago is al 12 jaar bij me en deze Bolt gaat makkelijk 10 jaar mee. Dat geld is dus goed besteed. Dan ben ik wel 86 jaar. Mag ik dan nog? We gaan het zien. Voorlopig is er nog niks aan de hand. Het klokje op mijn stuur wees een "verkeerde" tijd aan. Dat heb ik maar zo gelaten. Straks beginnen weer met die achterlijke zomertijd en dan loopt hij weer goed. Voor de rest geen bijzonderheden. En verder?

We gaan de strijd tegen dat kroontjes-virus gewoon winnen. Gewoon doorgaan met vaccineren en daarna kan er weer steeds meer. Ik geef de moed voor dit seizoen nog niet helemaal op. Ik zie ook al weer groepjes motoren rijden. Die hebben vast wel mondkapjes bij zich voor als ze gaan tanken of zo. Ik wacht de ontwikkelingen af met een optimistisch en blij gemoed.

Groetjes en tot gauw,

Auteur: **Ton Trommelen**



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



KENNISMAKING MET RIEN DE VOS UIT TSJECHIE

Van Ton Trommelen kreeg ik in de "voorfase" van mijn lidmaatschap op voorhand wat documentatie toegestuurd, waaronder de nieuwsbrieven van 2020 en het handboek voor de Virago's.

Ik heb de nieuwsbrieven allemaal doorgelezen. Erg leuke en interessante artikelen allemaal. Sommige artikelen, bijvoorbeeld die over de Dunlop banden, ook interessant als je aan een nieuwe band toe ben.

Als "bijna" Tsjech heb ik me altijd geïnteresseerd voor de Jawa. Ik ken hem eigenlijk al vanaf de middelbare school. Ze waren nog goedkoper dan een Kreidler of Zündapp. Voor minder dan 1000 toen nog echte Hollandse valuta had je er al een. Hier rijden er nog veel rond, van de originele fabriek hier in Tsjechië wel te verstaan. Elk jaar is er in Klatovy, waaronder ons gehucht ook valt, een rally van oude motoren. En er zijn juweeltjes bij die haast nog mooier zijn, dan toen ze in de etalage stonden.

De nieuwe Jawa's (die uit Indië) heb ik hier al in het echie gezien bij de plaatselijke Jawa-dealer. Ze zien er werkelijk gelikt uit en zijn qua model nauwelijks van de oude te onderscheiden. Heel erg mooie retro's.



Verder verbazen me steeds de avontuurlijke ondernemingen van onze clubgenoten. Af en toe om jaloers op te worden.

Geweldig, maar ik hou het maar een beetje in de buurt. Toen ik nog in Nederland woonde ging ik ook nooit zo gek ver van huis. Mijn langste trip was een heen-en-weertje Castricum-Nordhorn met de Royal Star en later natuurlijk de rit van NL naar Tsjechië om mijn Shadow Aero "thuis" te krijgen.

Speelt ook een beetje mee, dat ik eigenlijk altijd solo heb gereden met uitzondering van eenmaal een rondje Friesland met een aantal motor rijdende collega's. Heel gezellig trouwens.

Binnen een jaar had ik hier een vrij ernstig ongeluk. Ik kwam op de linker rijbaan terecht, waar op het moment van landing net niks aankwam. Het is een drukke weg met veel vrachtverkeer. Er hing beslist een engeltje boven mijn hoofd, wat overigens niet zo goed op de motor had gepast, want de Aero was total loss. Het was niet mijn schuld, maar dat deed niet meer of minder pijn, want het was een heel erg fijne motor.

De aanleiding? Het windscherm, wat mij voorheen eigenlijk nooit problemen had gegeven, ook niet tijdens de rit van NL naar Tsjechië, begon me vanwege de turbulentie uitermate te storen. Dus ik besloot het te demonteren en eens te kijken hoe dat beviel. Nou, prima eigenlijk en ik reed nog een stukje door naar Plzeň, totdat die halve gare me over het hoofd zag.

Ik belandde in het ziekenhuis met een gebroken linkerhand, een gebroken kuitbeen, zwaar gehavend scheenbeen en nog wat minder zware kneuzingen en schaafplekken. Een paar maanden later moest mijn kuitbeen opnieuw worden gezet. Al met al was ik een tijdje uit de running. Mijn rechter been is niet meer wat het vroeger was, maar ik mag eigenlijk niet klagen.

Later heb ik van een kennis hier een voormalige Duitse rijkspolitiemotor (wit met groen) gekocht en opgeknapt. Echt een plaatje die BMW R850RT en hij reed best lekker. Maar veel te hoog voor mij - het stuur reikte tot aan mijn borst als hij op de bok stond - en daardoor erg onhandelbaar voor mij, ook bij het in- en uitrijden van de garage.

Het was over toen ik er een keer mee omviel bij gebrek aan grond onder mijn rechtervoet en stomweg de berm in kieperde, bovenaan een oprit voor een rotonde. Wat voel je je dan lullig zeg... Vooral omdat het mij niet lukte de motor overeind te krijgen. Daar was dan ook maar nauwelijks plaats voor op de rijweg. Gelukkig kreeg ik hulp en kon verder zonder al te veel schade.

Ik besloot hem toch maar weg te doen en wat anders aan te schaffen. Jammer, want het (elektrisch bediende) scherm op een RT is uit de kunst, crimineel goed gewoon.





water gebruiken voor jeweeuwel.....

En nu dan de Virago. Weer gewoon carburateurs en luchtkoeling. Ouderwets, zoals mijn eerste motoren, maar mooi en voornamelijk een plezier om mee te rijden. Niet helemaal, want mijn derde motor was de eerste watergekoelde productiemotor (bij mijn weten): de Suzuki GT750.

Auteur: **Rien de Vos**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

POLITIE GAAT CONTROLEREN OP HERRIE VAN MOTOREN

‘Een kleine groep verpest het voor de rest’



GROESBEEK - De politie gaat dit voorjaar in deze regio motorrijders controleren op de herrie die hun tweewielers maken. De politie beschikt sinds vorig jaar over twee apparaten daarvoor, een soort akoestische flitspalen. Momenteel worden enkele politie-agenten opgeleid om met deze apparatuur uit de voeten te kunnen.

Volgens de gemeente Berg en Dal is het vanaf maart/april mogelijk om dat te doen. De controles worden ook in de gemeente Berg en Dal uitgevoerd: op verschillende plekken, zoals de dijken in de Ooijpolder en de Van Randwijckweg in Beek en in het grensgehucht de Grafwegen klagen bewoners steen en been over de zomerse geluidsoverlast van

motoren. Zij weten de NEFOM (Nederlandse Federatie Omgevingslawaaier Motorvoertuigen) aan hun zijde, alsmede de lokale actiegroep stopuitlaatherriemotorrijders.

Lobby

De gemeente wil de landelijke lobby (niet harder dan 70 decibel) tegen de motorherrie van de NEFOM gaan steunen, door ook bij de minister aan de bel te trekken. Verder worden ook de gemeenten Kranenburg en Kleef geïnformeerd. „Want het heeft natuurlijk weinig zin als wij regels aanpassen en dat dan Duitse motorrijders hier over de dijken gaan knallen”, zegt wethouder Sylvia Fleuren. Overigens speelt deze discussie in Duitsland ook.

Een kleine groep verpest het voor de rest

Sylvia Fleuren, Wethouder Berg en Dal:

„Motorrijden is voor veel mensen een mooie hobby”, zegt Fleuren. „Maar een kleine groep verpest het voor de rest en zorgt voor overlast.” Volgens de NEFOM gaat het om 30 procent van de motoren die te veel herrie maken.

Verder wil Berg en Dal metingen gaan uitvoeren om de overlast (aantal motorrijders én hun geluid) in beeld te krijgen. Daartoe wordt een bedrag van 10.000 euro uitgetrokken. Want behalve controle zijn andere maatregelen denkbaar, zoals



het afsluiten van wegen. Op dit moment is er eigenlijk geen wettelijke beperking aan de hoeveelheid herrie die een motor mag maken.

Afwegen

Als de gemeente een weg wil afsluiten voor motoren, dan moet de gemeente wel duidelijk kunnen maken dat de verschillende belangen zijn afgewogen. Op basis van de huidige informatie kan die afweging niet worden gemaakt. Want behalve dat motorrijders niet vaker dan andere verkeersdeelnemers betrokken zijn bij ongevallen, zijn er geen gegevens beschikbaar. „We hebben meer relevante informatie nodig“, aldus de gemeente. Vandaar dat er verkeerstellingen en geluidsmetingen, op zon- én doordeweekse dagen gaan worden verricht.

Overigens zegt Fleuren niet meteen voor het afsluiten van wegen voor motoren te zijn. „Dan wordt het drukker op andere wegen.“

Bron: **DE GELDERLANDER**

Auteur: **Thed Maas**

Ingezonden door:

Hans van den Bosch

Voorzitter YCCNL



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

Wil je ook iets delen met je clubgenoten?

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

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





BERICHTEN UIT YAMAHA-LAND

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. Voorbeeldje: om de introductie van de oorspronkelijke TW200 kracht bij te zetten, reed de Japanse avonturier Shinji Kazama er in 1987 op naar de Noordpool, een expeditie die hij vijf jaar later naar de Zuidpool zou herhalen.



De techniek van de TW-modellen (de 225 cc is altijd voorbehouden geweest aan thuismarkt Japan) is er kogelvrij genoeg voor. De luchtgekoelde eencilinder is zo goed als onverwoestbaar, zelfs bij constante volgasritten bij pakweg 100 km/u



op de 11,8 pk 'sterke' TW125. Gewoon af en toe de totale inhoud van 1 liter olie verwisselen, inclusief het oliefilter van nog geen tientje, en weer gaan. De twee kleppen stellen kan (bijna) iedereen zelf aan de hand van de manual, de nokkenassembling wordt automatisch op spanning gehouden. De rijkosten zijn nihil, mede door een benzineverbruik richting de 1 op 35, en het is allesbehalve een roestbak. Zeker als je de TW aanwendt als (zoals de gemiddelde Nederlander pleegt te zeggen) 'een leuk vakantiemotortje voor op de camper' is-ie voor je leven.

Geboren klassieker: Sanglas 400/500 (1975 – 1981)

Nu zijn er talloze lage, vederlichte (110 kilo droog) motoren waar een peuter op weggrijpt, maar de charme van de TW is altijd zijn Big Wheel-uitstraling geweest, vooral door de dikke, 180 mm brede, ballonband achter. Dat Bridgestone zijn nieuwe, scrambler-achtige Adventurecross AX41S-band ook in TW-maten levert, bewijst het bestaansrecht van Yamaha's kleine deugniet. Door zijn jolige uitstraling en torenhoge funfactor is de TW uitgegroeid tot cultmotor, wat zijn weerslag heeft op de tweedehandsprijzen. Rest alleen maar de vraag waarom Yamaha in een tijd waar 'adventure' en ontsnapingsdrang zo populair zijn (zeker nu...) nooit besloten heeft een Euro 4/5-bestendige opvolger te maken. De tijd is er al jaren zó rijp voor.

Collector's item?

Nou en of, temeer daar er weinig in Nederland zijn verkocht. Kostte een nieuwe TW125 in 1999 f 3.200,-, een hele piekfijne (van twintig jaar oud...) met weinig kilometers gaat met gemak over de € 2.000,-. Een originele pré-2000 TW200 met 16 pk is alleen elders in Europa te vinden; een echte knapperd gaat daar al voor € 4.000,- van de hand...

Evergreens, eendagsvliegen, winkeldochters, cultmachines, collector's items, geboren klassiekers of verloren illusies; aan elke machine die uit de roulatie is gegaan valt wel een predicaat te plakken. Maar welke motoren van betrekkelijk recente datum zullen aanspraak kunnen maken op de eretitel 'klassieker' en welke sneuvelen vroegtijdig met aan diggelen gegooide illusies?

Auteur: **Joost Overzee**

Fotografie: **Yamaha**

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

EERSTE RIJ-INDRUK: 2021 YAMAHA MT-09



Eerste rij-indruk: 2021 Yamaha MT-09. Om een verkooptopper een verkooptopper te houden, moet een fabrikant zijn stinkende best doen. Heeft Yamaha genoeg gedaan bij de MT-09? Ad zoekt het uit voor je in de eerste testrit.

**De MT-09 voelt nog zo'n piepkuiken. Komt het opfrissen niet wat vroeg voor dit model?**

'Euro5 is het toverwoord. Yamaha moet wel. Net zoals het in 2017 moest vanwege Euro4. Alleen is er dit keer wel meer aan de hand dan alleen een minimale aanpassing om aan de strengere emissie-eisen te voldoen. Yamaha zet dat extra stapje graag. Op elke tien in Europa verkochte Yamaha's is de MT-09 er een.'

Wat heeft Yamaha allemaal gedaan?

'Wat heeft het niet gedaan, kun je beter zeggen. De styling is aangepakt waardoor we gelukkig van die afzichtelijke kentekenplaatbevestiging en rare koplamp af zijn. Toch is dat kinderspel bij de rest. De elektronica staat op een flink hoger peil en alle digitale vangnetten werken onopvallend en dus goed. De vering en rijwielgedeelte staan ook weer een niveautje hoger en dat geldt ook voor het blok. En de triple was al zo goed.'

Hoe wordt goed nog beter?

'Door een drie millimeter langere slag heeft de triple 42 cc extra cilinderinhoud. De vier pk extra die dat oplevert zal wel, maar het koppel profiteert het meest. Het stijgt niet alleen met zes procent, maar – veel belangrijker – de driecilinder geeft het maximale koppel al bij 7000 tpm af. Dat is 1500 tpm eerder dan voorheen. Bovendien houdt de triple het maximale koppel nog ruwweg tweeduizend toeren vast. In de praktijk heb je van 3000 toeren tot aan het rode gebied karrevrachten trekkracht tot je beschikking. Dit blok is serieus gretig en voelt machtig gespierd aan. Laat hem na een trage bocht in zijn tweede versnelling staan en in een lange supersone streep trekt hij je door naar 142 km/u. Dan pas grijpt de toerenbegrenzer in. Romig is nog romiger, krachtig nog krachtiger en soepel tegelijk.'

Hoe zit het met het oude MT-09 kwaaltje?

'Je bedoelt de te giftige gasreactie? Die is verdwenen. Je hebt vier rijmodi tot je beschikking en de motor luistert prachtig alert naar het gas zonder dat het ook maar een moment ergerlijk scherp wordt. Zoals gezegd: de elektronica is dik voor elkaar. De achterdemper van de eerste generatie MT-09 was ook wel een kwaaltje. Die miste damping en scherpte. Bij de tweede generatie van 2017 is dat al beter en het 2021-model doet het weer iets beter. De onwaarschijnlijke lichtvoetigheid is gebleven. Het is onvoorstelbaar hoe je een 900-cc zware fiets van links naar rechts gooit. Het voelt als speelgoed, in het begin voelt het zelfs iets te lichtvoetig, maar dat gevoel verdwijnt na drie bochten. Dan is het louter genieten.'

Yamaha heeft dus genoeg gedaan voor deze verkooptopper?

'Wat mij betreft wel, de basis was natuurlijk al erg goed. Yamaha heeft meer gedaan dan een model klaarstomen voor Euro5. Met het 2017-model reed ik nooit, maar de 2021 Yamaha MT-09 is beslist beter dan het eerste model waarmee het in 2013 allemaal begon. De goede dingen zijn gebleven: het minimalistische design, de lichtvoetigheid, prima remmen, een heerlijk wendbaar en speels rijwielgedeelte en vooral dat zalige elastische blok. Eerlijk gezegd zie ik zo'n MT-09 wel in mijn schuur staan. Woon-werkverkeer gaat soepel en veilig door de elektronica en goede gasreactie terwijl het ding altijd uitnodigt voor speelritjes.'

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: **Ad van de Wiel**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





NIEUWE IMPULS MOTORRIJDEN VANUIT CONNECTED MOTORCYCLE CONSORTIUM



Together for Rider Safety



Yamaha Motor, BMW Motorrad, Honda, KTM, Suzuki en Triumph Motorcycles hebben in december 2020 een overeenkomst getekend om de samenwerking in het Connected Motorcycle Consortium (CMC) vanaf 2021 voort te zetten. Doel is om motorfietsen aan te laten sluiten in de digitale connectiviteit, die momenteel een enorme opmars maakt in het verkeer. Hiermee willen de merken de veiligheid van motorfietsen verbeteren en er zo voor zorgen dat motorfietsen hun rol in toekomstige mobiliteit behouden. De zes merken spraken hun intentie uit om de gemeenschappelijke activiteit in CMC 'Next' te ondersteunen.

Een cruciale stap voor CMC 'Next' is de samenwerking na 2020 met de auto-industrie en andere voertuigfabrikanten, aangezien motorfietsen op een gestandaardiseerde manier zullen communiceren. Moderne auto's worden in toenemende mate uitgerust met sensoren aan boord (radar, camera enz.) En rijhulpsystemen. Deze voertuigsystemen moeten ook met motorfietsen communiceren om het effect van hun veiligheidssystemen te vergroten in het geval van gemengd verkeer met motorfietsen. CMC is van mening dat daarvoor op maat gemaakte motor-/autoscenario's en tests moeten worden ontwikkeld en gestandaardiseerd.

Sinds de oprichting in 2016 heeft het consortium hierom gewerkt aan een basisspecificatie voor motorspecifieke "V2X" connectiviteitssystemen. V2X staat in de draadloze communicatietechnologie voor "Vehicle-to-Everything", inclusief "Vehicle-to-Vehicle" en "Vehicle-to-Infrastructure". CMC heeft haar 'CMC-basispecificatie' op 11 december 2020 gelanceerd. De basisspecificatie is een eerste stap om de functie van V2X-motorsystemen te beschrijven. In een volgende stap zullen de deelnemende fabrikanten verdere essentiële functionele vereisten definiëren om in detail te standaardiseren. De aanpak wordt nu echter verbreed en omvat onder meer onderzoek naar de 'fysieke' zichtbaarheid van motorfietsen door ADAS-systemen. Deze 'systeem'-benadering is gericht op het creëren van synergie tussen sensoren aan boord en connectiviteit. Deze nieuwe organisatie is in januari 2021 begonnen met haar activiteiten. De zes motorfabrikanten die nu het Connected Motorcycle Consortium vormen, moedigen andere motorfabrikanten, leveranciers, autofabrikanten en andere gerelateerde organisaties aan om zich bij de samenwerking aan te sluiten.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA MET HONDA, KTM EN PIAGGIO IN CONSORTIUM VAN VERWISSELBARE ACCU'S



Yamaha Motor Co., Ltd. maakt bekend dat het een intentieverklaring heeft ondertekend met Honda Motor Co., Ltd., KTM AG en Piaggio & C SpA om een consortium voor verwisselbare accu's voor motorfietsen en lichte elektrische voertuigen op te richten.

In het kader van het klimaatakkoord van Parijs en de overgang naar elektromobiliteit zijn de stichtende leden van het consortium van mening dat de beschikbaarheid van een gestandaardiseerd systeem voor verwisselbare batterijen zowel het wijdverbreide gebruik van lichte elektrische voertuigen zou bevorderen als zou bijdragen tot een duurzamer levenscyclusbeheer van batterijen die in de vervoersector worden gebruikt.

Door de actieradius te vergroten, de oplaadtijd te verkorten en de voertuig- en infrastructuurkosten te verlagen, zullen de fabrikanten ook trachten een antwoord te bieden op de belangrijkste zorgen van de klanten over de toekomst van de elektromobiliteit.

Het doel van het consortium is dan ook de gestandaardiseerde technische specificaties vast te stellen van het systeem van verwisselbare accu's voor voertuigen die tot de L-categorie behoren; bromfietsen, motorfietsen, driewielers en vierwieler. Door nauw samen te werken met belanghebbende partijen en nationale, Europese en internationale normalisatie-instellingen zullen de oprichtende leden van het consortium worden betrokken bij de totstandkoming van internationale technische normen.

Het consortium zal in mei 2021 met zijn activiteiten beginnen. De vier stichtende leden moedigen alle geïnteresseerde belanghebbenden aan zich bij de samenwerking aan te sluiten om de deskundigheid van het consortium te verrijken.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



TERUGROEPACTIE 2020 YAMAHA YZF-R1 EN YZF-R1M IN DUITSLAND



In Duitsland worden 545 stuks YZF-R1 EN R1M motorfietsen vanaf het modeljaar 2020 teruggeroepen vanwege problemen met de atmosferische druksensor. Als deze druksensor een fout doorgeeft kan deze niet worden gedetecteerd door het diagnosesysteem. Door een programmafout zou de motorfiets mogelijk niet voldoen aan de wettelijk gestelde eisen en voorschriften voor zogenaamde boorddiagnostiek (OBD).

De motoren die een bezoek moeten gaan brengen aan de werkplaats bevatten de volgende framenummer reeksen: JYARN651000000301 tot JYARN651000004163 en JYARN655000000301 tot JYARN655000001084.

Yamaha schat dat een werkplaats bezoek niet langer dan een half uur in beslag zal nemen. De betreffende motorfietsen worden kosteloos voorzien van nieuwe software op het motormanagement systeem.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DE APP OM JOUW RIJERVARING TE VERRIJKEN

De MyRide App biedt je de mogelijkheid om jouw rijervaring te verrijken, ongeacht welke motorfiets je bezit. Bekijk jouw rijstatistieken, onthoud jouw bezochte locaties en ontdek jouw volgende rit.

De eerste release van de MyRide App biedt je:

- Volg jouw rit en bewaar de gegevens in jouw eigen account.
- Maak van jouw rit een mini reiservaring door het toevoegen van gedenkwaardige foto's.
- Deel jouw rit op social media.
- Data over jouw rijervaring tijdens de rit zoals **leunhoek, acceleratie, gemiddelde snelheid , topsnelheid, remkracht, hoogteverschil en totale afstand**.
- De mogelijkheid om alle merken en modellen te bewaren die je hebt gereden, bezit of in bezit hebt gehad.

Bron: **Yamaha Motor Europe**



WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

DE PERFECTE VROUWELIJKE MOTORJAS



Motormerk **Rusty Stitches** en het platform Motormeiden zetten een ontwerpwedstrijd op voor de perfecte vrouwelijke motorjas. Eindelijk een motorjas die je helemaal zelf kan samenstellen, van de rits tot de kleur, alles kan! De winnaar van de ontwerpwedstrijd zal de jas daadwerkelijk winnen! Dus pak potloden en pennen maar uit de kast en stuur jouw motorjas in. Het blanco motorjasje is te downloaden op de website van Motormeiden.

Motormeiden en Rusty Stitches willen alle vrouwen die motorrijden inspraak geven bij de creatie van de perfecte motorjas! "We horen nog zo vaak dat het beter en anders kan! Met deze wedstrijd kan iedereen aangeven wat er belangrijk is en kunnen we het hele maakproces aansturen en beïnvloeden. Iedereen heeft inspraak en invloed, dat koppelen we dan via social media terug." aldus Tessa Deurloo –Oprichter van Motormeiden

Rusty Stitches

Rusty Stitches staat o.a. bekend om de gewaagde, maar superveilige motorjasjes. Al jaren hebben zij de bestverkochte vrouwelijke motorjas van Nederland. 'Het basisontwerp voor deze wedstrijd wordt grotendeels gebaseerd op het model Joyce. Dat is ook het enige dat vast staat. Werkelijk alles is voor deze wedstrijd aan te passen; lengte, taille, accessoires, kleur. De mogelijkheden zijn eindeloos!" **Meedoen met de wedstrijd kan t/m 29 maart 2021.** Uit alle inzendingen worden 5 potentiële jasjes gekozen waarop gestemd kan worden. Op de website kun je een blanco jas downloaden!

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EURO4 NAAR EURO5: WELKE MOTORFIETSEN VERDWIJNEN



Motoren die gehomologeerd zijn als Euro4 motorfiets, moeten uiterlijk op 31-12-2021 op kenteken gezet zijn. In eerste instantie was deze datum 31-12-2020, maar door de Corona-pandemie [heeft het Europees Parlement de motorbranche uitstel gegeven](#) (Link). De meeste nieuwe motoren voldoen al wel aan de Euro5 norm, maar er worden nog steeds motoren verkocht die Euro4 gehomologeerd zijn. De uitzondering geldt alleen voor motoren die al op voorraad waren. De Euro5 modellen zijn minder belastend voor het milieu en het verschil tussen Euro4 en Euro5 is groot als het gaat om de uitstoot van sommige schadelijke stoffen. Een belangrijk verschil is bovendien dat voertuigfabrikanten deze milieuprestaties niet langer voor een beperkt kilometrage moeten garanderen, maar voor de gehele levensduur van de motorfiets. Het was voor de fabrikanten dan ook een flinke klus om de motoren te laten voldoen aan de nieuwe norm. Dit was vooral het geval voor de luchtgekoelde blokken en motoren met veel vermogen.

VERSCHIL EURO4 & EURO 5: EMISSIE-EISEN

	Euro 5	Euro 4
Koolwaterstof uitstoot	0,10 gram per kilometer	0,17 gram per kilometer
Koolmonoxide uitstoot	1 gram per kilometer	1,14 gram per kilometer
Stikstofoxide uitstoot	0,06 gram per kilometer	0,09 gram per kilometer
Houdbaarheidstermijn	Hele levensduur van de motor	20.000 km
Onboard diagnose apparatuur	OBD II	OBD I

Op het moment van schrijven staan er nog best wat nieuwe Euro4 motoren [te koop bij dealers in het land](#). De onderstaande modellen voldoen in de huidige vorm aan de Euro4 norm en moeten dus op 31 december van dit jaar op kenteken zijn gezet. Sommige fabrikanten hebben ze ook niet meer in hun 2021 prijslijst staan maar dan staan er her-en-



der in het land nog wel wat exemplaren van deze modellen te koop die in 2020 (of eerder) de showroom in zijn gerold. Daarnaast zal er van een aantal modellen ook een nieuwe, Euro5-versie, gelanceerd worden.

MOTORFIETS MODELLEN DIE VERDWIJNEN (EURO4)

Suzuki: GSX-S1000 (F), GSX-S1000 Katana, GSX-S750, Burgman 200

Kawasaki: Z1000 (R), ZX-6R, H2, H2 SX

Honda: CB1100

Yamaha: YZF-R6, FJR1300, XT 1200 Z Super Tenere, Niken, YZF-R3, MT-10 (SP), XSR 900 (SP), X-Max 400, N-Max 155

Triumph: Speed Triple, Tiger 1200, Tiger Sport, hele Bonneville serie, Bobber

Royal Enfield: Classic 500

BMW: K1600 (zescilinder), C400 X, C400 GT

Harley-Davidson: hele Sportster range, Street 750

Piaggio: Beverly 350, MP3 350, MP3 500 Business, MP3 500 Sport

KTM: 790 Duke, 790 Adventure, 1290 SuperDuke (GT)

Vespa: Sprint Notte 125, GTS Super Notte 125, GTS Super Notte, 946 RED

Aprilia: Shiver 900, Dorsoduro 900

Moto Guzzi: V7 III Stone S, V7 III Stone Night Pack, V7 III Rough, V7 III 10th Anniversary, V9 Bobber Sport, Audace, Eldorado, California Touring, MGX-21

Het kopen van een Euro4 gehomologeerde motor kan voor de consument wel wat financiële voordelen opleveren, zeker als het richting de deadline van de (uitgestelde) overgangsperiode gaat. Het is dus zaak dat, als je voor een nieuwe motor gaat kijken, je ook kijkt welk modeljaar deze motor heeft. Uiteraard komt op je kenteken 2021 te staan maar het zou maar zo kunnen zijn dat je een overjarig model koopt en daar wil je natuurlijk niet het volle pond voor betalen.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

GHANESE UITVINDER BOUWT DRIJVENDE MOTORFIETS



Durf jij al je geld in te zetten op het succes van deze drijvende motorfiets van Abdul Aziz? Houdt de Ghanese uitvinder het droog of gaat hij net als de Titanic letterlijk en figuurlijk nat bij de maidentrip van zijn amfibische creatie?

Voor we alleen maar lacherig gaan doen, verdient deze Ghanese Willie Wortel eerst een dikke pluim. Het is knap hoe Aziz met minimale middelen een motorfiets bouwt waarbij het motorblok niet alleen het achterwiel aandrijft, maar ook twee schroeven. Of een stuur dat niet alleen het voorwiel de juiste richting in dirigeert, maar ook twee roerbladen. Al heeft



iedere nauticus terecht zijn twijfels bij de werking ervan. De motivatie om deze creatie te bouwen is overigens totaal niet om lacherig over te doen.

Overstromingen



Aziz bouwde zijn varende 'ding' naar aanleiding van een ramp in Ghana op drie juni 2015. Op die gewraakte dag ontplofte een benzinestation waarbij 154 mensen om het leven kwamen. Zij schuilden allemaal voor de zware regenval onder het afdak van de benzinepomp. Die regenval zorgde bovendien voor zware overstromingen. Hoeveel pech kun je als derdewereldland hebben? Aziz bedacht zijn drijvende motorfiets als het perfecte vluchtwapen bij rampen op het water of op land. Al heeft hij nog wel wat werk voor de boeg.

Happy end

Omdat de jonge uitvinder meer goede intenties heeft dan geld is het lastig om zijn project verder te ontwikkelen. Iedereen die zich geroepen voelt om te helpen met wat euro's is van harte uitgenodigd. Dat de motorfiets – die eventueel altijd nog doorverkocht kan worden aan de makers van Mad Max-films – het goed doet op straat bewijst Aziz in het filmpje. Dat alle begin op het water lastig en wankel is, bewijst de video eveneens. Gelukkig heeft het een happy end.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: **Ad van de Wiel**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ZWARTE CROSS LANCEERT POSITIVITEITSOFFENSIEF DOOR HET HELE LAND



BUSTED: LOUD PIPES SAVE LIVES?

Niet volgens Roemeens onderzoek



Het is bijna een slogan voor sommige motorrijders: 'Loud Pipes Save Lives'. Niet beperkt trouwens tot het bij tijd en wijlen roepen van deze leus in de kroeg overigens. Nee, de woorden prijken op menig hesje van motorrijders die heilig geloven in deze stelling. Het Roemeense Moto ADN – een beetje vergelijkbaar met de Nederlandse KNMV – had echter zo haar bedenkingen over de bewering en ging over tot een uitgebreide test. En wat blijkt? Loud pipes give headaches, maar automobilisten horen ze amper.

Wat is er getest?

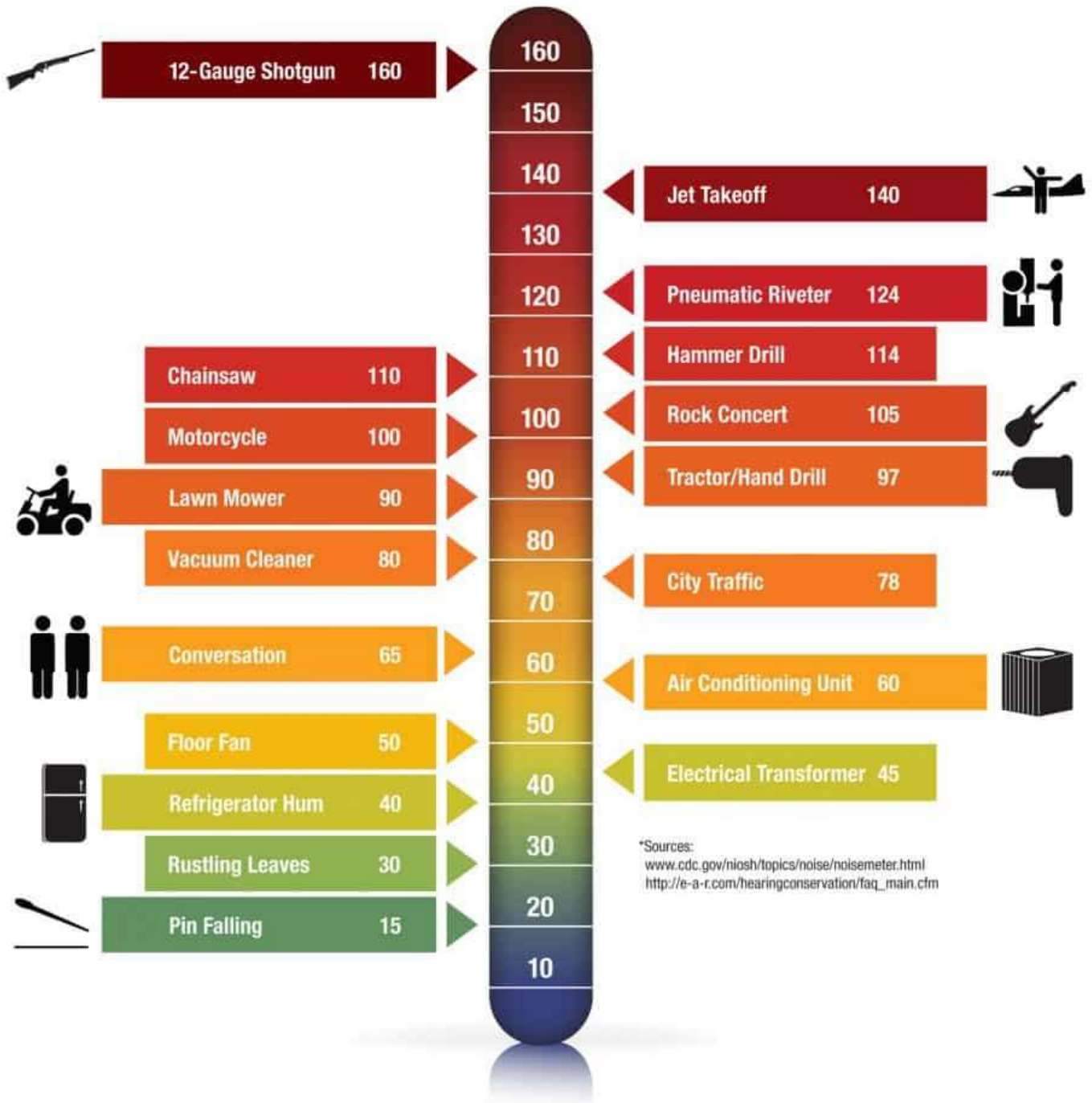
Kan het geluid van een motorfiets je leven redden? Dat is natuurlijk de vraag. Simpel gesteld: daarvoor moet het geluid van de motorfietsuitlaat hoorbaar zijn voor de bestuurder in de auto. Het geluid van de motorfiets moet dus boven het niveau van het achtergrondgeluid in de auto liggen. Achtergrondgeluid dat door de motor van de auto wordt gegenereerd. Of samen met muziek en eventuele discussies met je medepassagier. En daarbij het geluid van de luchtstroom als de auto meer dan 60 km/u rijdt.

Om effect te hebben moet het geluid van de motorfiets dus de aandacht trekken. Met andere woorden, het moet luid genoeg zijn. En het moet gehoord kunnen worden als de motorfiets ver genoeg weg is. Zodat de bestuurder van de auto op tijd kan reageren.

We zijn als mens niet gewend om het niveau van een geluid te bepalen, dus is het belangrijk een aantal referentie-elementen te hebben. Zo liggen de normale geluiden waar we dagelijks mee te maken hebben in het volumebereik 10-60dB (A). We worden vrij vaak blootgesteld aan geluiden tot 90dB (A). Langdurige blootstelling aan meer dan 90dB (A) wordt beschouwd als schadelijk voor het menselijk oor. Maar het kan nog erger. Bij een rockconcert staat het volume op 120dB (A). Terwijl blootstelling aan geluiden boven 130dB (A), zelfs voor korte perioden van enkele minuten, wordt beschouwd als gevaarlijk en schadelijk voor je gehoor.



Decibel Scale (dBA)*



Hoe werd de test uitgevoerd?

De Roemeense test bestaat uit het vergelijken van twee datasets. De ene is het geluid, gemeten in de auto, dat wordt gegenereerd door de werking van een motorfiets op hoge snelheid. En de tweede is het achtergrondgeluid in de auto wanneer de muziek wordt uitgeschakeld of op een gemiddeld volume staat. Op zo'n volume dat het mogelijk is om zonder problemen met de passagiers te praten.

Om echte situaties te simuleren, hebben ze het geluid in de auto gemeten wanneer de motor 15m en 10m achter de auto staat. Maar ook wanneer de motor in de dode hoek van de bestuurder staat. Of wanneer de motor voor de auto staat. De verdeling van het geluid dat door een motorfiets voor en achter wordt uitgestraald bij verschillende snelheden werd ook geanalyseerd. Dit om de invloed van de snelheid op het geluid te meten en hoe het zich voor en achter de motorfiets verspreidt.

Loud Pipes Save Lives: Testresultaten

Het geluid van de motorfiets, gemeten aan de voorkant van de motorfiets, is 5dB (A) lager dan het geluid dat achter de motorfiets wordt gemeten. Maar dit is bij luide uitlaten. Bij motorfietsen met een zeer stille uitlaat klinkt het motorblok luider dan de uitlaat. Dus het geluid dat aan de voorkant wordt gemeten is luider dan het geluid dat aan de achterkant wordt gemeten.

Op meer dan 15 meter afstand wordt geen van de motorfietsen in de test gehoord in de auto. Zelfs niet als de luidruchtigste motorfiets in de test meer dan 110dB (A) produceerde.

Op meer dan 10 m afstand van de auto kunnen sommige motoren wel gehoord worden. Maar het geluid is slecht merkbaar met een klein verschil in volume ten opzichte van het achtergrondgeluid in de auto. Afhankelijk van het soort motorfiets en uitlaat is het geluid alleen hoorbaar in een lage frequentie zone – 200-400Hz, een gebied waar het menselijk oor moeite heeft om de geluidsbron te lokaliseren.



Loud Pipes Save Lives: Conclusie

Een motorfiets is niet hoorbaar in de auto (in beweging) als deze zich op een afstand van meer dan 15 m bevindt, ongeacht hoe de uitlaat is aangepast en ongeacht het achtergrondgeluid in de auto.

Op een afstand van 10 m van de auto is een motorfiets (met een geluidsniveau dat boven de wettelijke grenswaarden ligt) hoorbaar, maar het geluid bevindt zich in een laagfrequent gebied waar het geluid moeilijk te identificeren is door het menselijk oor en moeilijk te plaatsen is in de ruimte.

Wanneer de motorfiets in de buurt van de auto of voor de auto staat, zijn de geproduceerde geluiden in de auto te horen op een niveau dat de aandacht van de bestuurder trekt, zelfs wanneer de muziek op een gemiddeld niveau staat. Op deze afstand kan echter geen enkele manoeuvre van de bestuurder die de motorrijder in gevaar zou brengen, worden voorkomen.



Om in een auto op 15 meter afstand te worden gehoord, moet een motorfiets een geluidsniveau aan de uitlaatpijp van meer dan 135dB (A) produceren, een voorwaarde die in werkelijkheid onmogelijk te realiseren is.

Deze test is door Moto ADN zo realistisch mogelijk uitgevoerd. Ze geven zelf ook aan dat ze niet de officiële meetmethoden hebben gehanteerd die normaal in de motorindustrie voor het meten van motorgeluid worden toegepast. Dus een discussie over technische randzaken willen ze niet in belanden. Ze hebben de metingen uitgevoerd in een zo natuurgetrouwe situatie. En dus kunnen ze zeker als geloofwaardig worden bestempeld. Met andere woorden: de stelling 'Loud Pipes Save Lives' is busted. Althans als we dit onderzoek mogen geloven. Het geluid van een motorfiets wordt niet gehoord door de bestuurders van de voorliggende auto's of is te laat om de beslissing van de bestuurder te kunnen beïnvloeden.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: **Bart Verhoeven**

Fotografie: **Moto ADN**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTORRIJDERRIJERS KWETSBAAR?



Pas het systeem aan!!!!

Tijdens de 13e International Motorcycle Conference, in coronastijl geheel online, was er één man die de show stal: dr. Nhan Tran, die betoogde dat we af moeten van het idee van de motorrijder als kwetsbare weggebruiker. Kijk, daar kunnen we wat mee, als het om de toekomst van onze mobiliteit gaat.



Future mobility was het thema van de conferentie, eind vorig jaar. Motorfietsen kunnen en moeten daar een heel belangrijke rol in spelen, stelt Nhan Tran, die zich vanuit de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) met verkeersveiligheid bezighoudt. Daarbij vestigt hij bijzondere aandacht op het feit dat motorrijders niet kwetsbaar zijn door hun vervoer, maar door het systeem.

Amsterdam

Als voorbeeld noemt hij dat dat er genoeg steden en landen zijn waar je als fietser heel kwetsbaar bent, maar in Amsterdam geldt dat niet. De infrastructuur is er op fietsers afgestemd. En andersom: in Maleisië gelden motorrijders niet als kwetsbare weggebruikers. Ze maken er ongeveer de helft van het gemotoriseerde verkeer uit, en Maleisië was het eerste land met een aparte rijbaan voor motoren. “Hoe meer we motorrijders door hun vervoer en hun gedrag als kwetsbare weggebruikers zien, hoe sterker de neiging zal zijn om ze te verplichten om gele hesjes te dragen, bijvoorbeeld,” stelt Tran. “Maar die kwetsbaarheid is niet iets genetisch. Je moet dus niet die motorrijders aanpakken, maar het systeem dat ze zo kwetsbaar maakt.”

Beter leven

Mobiliteit wordt op dit moment nog altijd gedomineerd door auto's. “Dat is niet meer acceptabel,” aldus Tran. Als we serieus gaan voor een beter milieu en een betere kwaliteit van leven (lees: minder in de file, kortere reistijden en minder verstopte steden, maar ook een fysiek actievere manier om jezelf te verplaatsen), dan is het onontkoombaar dat motoren een belangrijk deel gaan uitmaken van de zogenaamde *modal mix*, de combinatie van vervoersmiddelen die we voor woon-werkverkeer gebruiken.

Micromobiliteit

Dat we natuurlijk moeten blijven werken aan goede voortgezette rijopleidingen, veiligheidssystemen en vehicle-to-vehicle-communicatie, bijvoorbeeld, zal Tran nooit ontkennen. Maar hij doet graag een stap verder. Motorrijders – en hun veiligheid – moeten deel uitmaken van een veel breder plan. Essentieel daarbij is dat de motorindustrie de motor opnieuw moet framen. Niet meer puur als hobby-artikel, maar als onderdeel van een duurzaam mobiliteitsplan. Tran: “Laat overheden maar zien dat motoren een belangrijke rol kunnen spelen in stedelijke planning, dat ze een essentieel onderdeel uitmaken van het hele concept van micromobiliteit. De auto-industrie overheerst de mobiliteitsdiscussie nog altijd. Daar moet echt verandering in komen, en de motorindustrie heeft daar een belangrijke taak in.”

Met je B op een A1

Met tegenwerpingen van zijn gesprekspartners van *ACEM, IMMA en FIM heeft Tran weinig moeite. Ja, er zijn grote verschillen tussen Europese landen. Inderdaad, het weer is hier anders dan in Maleisië. Ja, we hebben straks een mix van gewone auto's, half en helemaal zelfrijdende auto's die allemaal hun eisen aan de weg stellen. Zeker, zo'n heel andere aanpak kost tijd. Trans reactie? “Ik geloof stellig dat dit hét moment is om echt grote stappen te zetten. Op zo'n moment moet je je niet beperken tot het bedenken van oplossingen om het huidige systeem te laten werken, maar je openstellen voor een compleet nieuw systeem.” Een systeem dat motorrijders niet meer ziet als kwetsbare, overlast veroorzakende weggebruikers, maar als essentieel onderdeel van de wens en de noodzaak om mobiel te zijn, vullen wij maar even aan. En het idee om ook hier in Nederland automobilisten de mogelijkheid te geven om – na een gerichte training – op een A1 te rijden, sluit daar natuurlijk naadloos op aan.

** ACEM is de Europese vereniging van motorfietsfabrikanten, IMMA de internationale. De FIM is de internationale motorsportbond.*

Auteur: **Vera de Bruijn**

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



IN CHINA KOPIËREN ZE ZICH ROT Colove 800X



Colove 500X

De Chinese motorfabrikant Colove is nieuw op de markt en distribueert momenteel nog geen model in Europa. Maar de ambities zijn groot, zoals bleek uit een live presentatie. Oprichter Zhang Xue onthulde de plannen voor de aankomende 800X adventure. Als alles volgens plan verloopt met de middelgrote ADV, zal het niet lang meer duren voordat het merk Colove in Europa op de markt komt.



2021 Colove 800X

Colove's adventure-serie bestaat momenteel uit de 500X, die zwaar leunt op Honda CB500. Vreemd genoeg lijkt het blok van de 800X sterk op de LC8c-motor van KTM. De parallel-twin heeft zelfs dezelfde cilinderinhoud en boring/slagverhouding. Het LC8c-blok, dat wordt gebruikt in de 790 Duke en Adventure, is in licentie gegeven aan het Chinese CFMoto. De krachtbron vormt het hart van de CFMoto MT800 adventure.



Hoewel carter en de deksels anders zijn gegoten dan het die van het KTM-blok, volgen de posities van de blokbouten de indeling van de Oostenrijkse motor. Moeten we al uitkijken naar een vergelijk tussen 800X, MT800 en het origineel van KTM?

Het digitale evenement legde kijkers ook drie andere potentiële ontwerpen voor. Ontwerp A leek op een V-Strom 650, ontwerp B kopieerde duidelijk Triumph's Tiger en ontwerp C leek op Yamaha's Ténéré 700. Hoewel Colove het definitieve uiterlijk pas later dit jaar zal onthullen, lijkt "lenen" de kern te zijn van de plannen van het Chinese merk.

Ondanks de hoop op het gebied van design en techniek, benadrukte Colove ook de technologie die in de 800X te vinden is. Een tft-dashboard heeft satellietnavigatie, er zijn meerdere rijmodi. De adventure krijgt ook bochten-ABS, een quickshifter en stabiliteitscontrole. Ja, het lijkt erop dat Colove de intentie om in de smaak te vallen van Europese motorrijders. En daarbij gaan de Chinezen ver, zover dat Europese en Japanse techniek wordt gekopieerd om dat doel te bereiken.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Jan Kruithof

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MICHELIN STREEFT NAAR 100% DUURZAME BANDEN IN 2050



Michelin werpt een blik in de toekomst om te laten zien wat hun doelstellingen zijn. In een filmpje op YouTube zie je een toekomstvisie, hoe een band wordt gemaakt van gerecycled materiaal.

Alternatieve grondstoffen

Momenteel wordt 30 procent van de banden van de Franse fabrikant gemaakt van natuurlijke, gerecyclede of duurzame grondstoffen. Uiterlijk in 2050 wil Michelin dit aandeel opvoeren tot 100 procent. De grondstoffen die nodig zijn voor de bandenproductie worden nu nog verkregen uit ruwe olie, maar in de toekomst wil Michelin het betrekken uit planten. Ook worden grondstoffen uit gerecycled plastic gebruikt, zoals plastic flessen en verpakkingen voor levensmiddelen. Daarnaast werkt het bedrijf aan de winning van pyrolyse olie uit gebruikte autobanden, zodat deze kunnen worden gerecycled. Het Zweedse bedrijf Enviro bezit de octrooien voor de pyrolyse-technologieën voor de terugwinning van olie, gas en staal. Michelin is voornemens een grote fabriek voor de recycling van banden te bouwen in samenwerking met Enviro.

Integratie van recycling in de productie

Michelin steunt ook het BlackCycle-consortium. Het project wordt gefinancierd door de Europese Unie en omvat 13 bedrijven die samenwerken om de recycling van banden in de bandenproductie te integreren.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

SPRAAKBESTURING VOOR MOTORFIETSEN



Spraakbesturing kan zeer nuttig zijn en soms zelf een opluchting. Energica ziet potentieel in deze technologie en werkt aan een spraakbesturingssysteem dat ooit een plekje moet krijgen in hun elektrische motorfietsen.

Samenwerking met industriële reuzen

Energica werkt aan het project, dat kunstmatige intelligentie omvat, in samenwerking met Cellularline en Alascom. De eerste is een toonaangevende leverancier van smartphone-accessoires, de tweede een telecommunicatiebedrijf. Het ontwikkelde systeem is ontworpen om de intercomproducten van Cellularline en de mobiele app van [Alascom](#) te synchroniseren zodat communicatie tussen de motorfiets en de berijder tot stand kan komen.



Heeft Energica straks een spraakgestuurd menu in het tft-display?



‘Kunstmatige intelligentie is een snelgroeijende trend, vooral in de interactie tussen bestuurder en voertuig,’ zegt Energica Motor Company CTO Giampiero Testoni. ‘Ook op dit gebied innoveren wij al jaren om onze klanten een geavanceerd product aan te bieden dat zowel nuttig als responsief is. Dankzij dit innoverende communicatieprotocol kan de bestuurder gemakkelijk en zonder afleiding toegang krijgen tot informatie over zijn voertuig. Bij de ontwikkeling van dit project hebben we vertrouwd op leiders uit de sector, zoals Cellularline en Alascom.’

Sneller en veiliger aanpassingen

In de toekomst zou het onnodig kunnen worden een menu te doorlopen om een instelling op de motorfiets te vinden. De implementatie als een spraakcommando, bijvoorbeeld om de tractiecontrole of iets dergelijks te wijzigen, zou veel sneller kunnen worden geïmplementeerd. Bovenal zou het een veiligheidswinst betekenen, omdat je niet op het display hoeft te kijken om te weten wat je aan het doen bent...

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ECHTPAAR NA 55 JAAR HERENIGD MET HUN GELIEFDE MOTORFIETS



Viel Eileen McAuliffe 55 jaar geleden nou als een blok voor de stoere Andy Casey of zijn groene BSA A50? Het stel is sinds die tijd onafscheidelijk, maar de BSA verdween door het huisje-boompje-beestje-verhaal uit zicht. Tot ze de BSA twee jaar geleden terugkochten en sindsdien weer als verliefde pubers ritjes maken.

Als bakvis van het bovenste water viel de zestienjarige Eileen als een blok voor de charmes van zowel motor als motorrijder. De Ierse kon naar eigen zeggen de voorkant van een motorfiets nog niet onderscheiden van de achterkant, maar de groene BSA doet haar vanaf het eerst moment iets. ‘I thought it was lovely’, laat ze in de Irish Times optekenen. Grote liefde Andy benadrukt dat hij nog altijd niet helemaal zeker weet waarvoor zijn geliefde in eerste instantie viel. Ging het om hem of om de motor?



Levenslang schuldgevoel

Natuurlijk kent dit liefdessprookje zoals het hoort de nodige drama. Zo zagen Eileens ouders het niet zitten dat hun dochter met een biker omging. Het zou haar dood worden. Dat werd het dus niet, het werd wel de liefde van haar leven en de vader van haar kinderen. Die laatste waren ervoor verantwoordelijk dat de BSA zoals zo vaak het veld moest ruimen voor een gezinsauto. Andy hield er een levenslang schuldgevoel aan over.

Opnieuw motoren

Toen de kinderen ouder werden, kwamen er opnieuw motoren, maar de A50 waarmee de liefde begon, verdween nooit volledig uit de hoofden van Eileen en Andy. De BSA kwam zelfs weer in beeld, toen Andy een tip ontving dat hij in een motorzaak in Dublin stond. Helaas was hij al verkocht voordat Andy zijn interesse kenbaar kon maken.

Helpende hand

Net als in elke romantische film steekt het geluk soms een helpende hand uit. Tien jaar geleden stonden Andy en Eileen bij een klassiekerrit plotseling oog in oog met 'hun' motorfiets. Eindelijk stond de BSA A50 daar in volle glorie. Al was het in de verkeerde kleur. Dat rood kon echt niet, dat moest groen zijn. Het geluk was aan de zijde van Eileen, Andy en de BSA want de man die de BSA meebracht kon uit veel meer motoren kiezen. Uitgerekend deze dag koos hij voor de A50.

Labour of love

Helaas wilde de eigenaar de motorfiets niet verkopen, maar hij beloofde Andy en Eileen wel de eerste keus en aan die belofte hield hij zich. Daarom is de BSA weer terug op het oude liefdevolle nest. Het restaureren was geen werk, maar 'a labour of love' aldus Andy. Natuurlijk week het rood voor groen, maar technisch was de A50 in prima conditie. Bij het ultieme happy end zouden we nu schrijven dat het stel al duizenden gelukkige kilometers maakte, maar dat zat er door Covid helaas nog niet in. Geeft niets: de eeuwige tortelduifjes hebben nog meer dan genoeg tijd.



Bron: [MOTOR.NL](https://motor.nl)

Auteur: Ad van de Wiel

Fotografie: [Irishtimes.com](https://irishtimes.com/)/Daragh McSweeney

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EVENEMENTEN AGENDA JANUARI T/M DECEMBER 2021

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

LET OP: Door het 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 *Definitief vervallen*



24 Regiocabé Road Rats *Definitief vervallen*

Tijdstip: 13:00 uur

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



FEBRUARI

28 Regiocabé Road Rats *Definitief vervallen*

Tijdstip: 13:00 uur

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



MAART

28 Regiocabé Road Rats *Definitief vervallen*

Tijdstip: 13:00 uur

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) *Definitief vervallen*

Locatie: De Strandwal, St. Jacobsgroep Scouting



25 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

MEI

7-9 YCC BELGIUM RALLY 2021 *Definitief vervallen*

Locatie: Ruige Heide

"Echte biker sfeer op Vlaamse velden"



21-23 STEAMIN' AHEAD RALLY (VSOC CENTRE 9) *Definitief vervallen*

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 **Definitief vervallen**

Gastheer: Yamaha Custom Club Finland

Locatie: Kristalliranta



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) **Definitief vervallen**

Locatie: Kendal Rugby Club



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

6-8 XI CONCENTRACION YCC España

Locatie: Parque de Alceda Cantabria

Tot op heden nog geen nadere informatie ontvangen over het wel of niet doorgaan van deze rally!

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 ™

Free Tea & Coffee as usual

Memorial Ride Out

3 day Bank Holiday Rally

Toegangsprijs: £ (nog onbekend)



SEPTEMBER

10-12 YCCNL Nationale 2021

Locatie: Zeelandsche hof (onder voorbehoud)

Adres : Molenstraat 4, 6566JC Millingen aan de Rijn

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

Binnenslapen: € 10,00 extra

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

OKTOBER

24 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

NOVEMBER

28 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

DECEMBER

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres : 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

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

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

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



RALLY POSTERS





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	yccnl.international@gmail.com
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](#)

