



NIEUWSBRIEF 3 (SEPTEMBER 2021)

IN MEMORIAM AB REDELIJK



**Ab, je aanwezigheid wordt gemist maar in onze
gedachten blijf je altijd aanwezig....**





INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ 25 JAAR OF LANGER LID?	4
➤ "HELPEDE"-HANDJES GEZOCHT VOOR EVENEMENTENCOMMISSIE	5
LEDENNIEUWS	6
➤ IN MEMORIAM AB REDELIJK	6
VOOR HET GEVAL DAT JE NAAR WOORDEN ZOEKT:	6
AFSCHEIDSRIT AB REDELIJK (05-09-2021)	7
➤ NIEUWE LEDEN	9
➤ JARIGE YCCNL-ERS IN OKTOBER T/M DECEMBER 2021	9
WETENSWAARDIGHEDEN	10
➤ AUTOMOBILISTEN ZIEN MOTOREN ECHT NIET	10
➤ ADAC WAARSCHUWT: GROOTSCHALIGE FRAUDE MET DUITSE KILOMETERTELLERS	11
➤ HOE VERDEEL JE JE BAGAGE HET BESTE OVER DE MOTOR?	13
➤ IS HET TIJD OM KETTING EN CARDAN MET PENSIOEN TE STUREN?	19
➤ WELKE GPS OP DE MOTOR?	29
➤ MOTOPIC TO COMMUNICATIE APP GEEFT RUST	31
➤ GAAT EU VERKOOP BENZINEMOTORFIETSEN IN 2035 VERBIEDEN?	32
➤ ZIJWIELEN UIT JAPAN VOOR GEWICHTIGE CHOPPERS	33
➤ ZELF IMPORTEREN MOTORFIETSEN IN 2021 WEER EVEN POPULAIR ALS VOOR CORONA	35
➤ ENQUÊTE: 92% TEGEN BAN OP NIEUWE BENZINE MOTORFIETSEN	36
➤ RST DISTRICT WAX KEVLAR OVERHEMD VOOR MOTORRIJDERS	37
MOTORTOCHTEN	38
➤ MOTORHIKE OP DE VELUWE	38
➤ RIDDERIT: TOCHT LANGS GELDERSE KASTELEN	41
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	44
➤ REACTIES VAN NIEUWSBRIEF LEZERS	44
➤ RATTENRIT (27 juni 2021)	45
➤ BIJNA ONDERWEG	47
➤ PAKKINKJE	48
➤ SJOERD'S RIT (22 augustus 2021)	49
➤ NATIONALE WEEKEND YCCNL TE MILLINGEN A/D RIJN	52
➤ VAN EEN GEËMIGREERDE PENSIONADA	55
➤ JOUW BELEVENISSEN DELEN MET CLUBGENOTEN?	56
YAMAHA NIEUWS	57
➤ YAMAHA XT550 MISPEER	57
➤ YAMAHA NIEUWE OCTROOIEN VOOR LEZEN VAN DATA	62
➤ YAMAHA DAAGT HONDA UIT MET EIGEN 'DCT-VERSNELLINGSBAK'	65
➤ YAMAHA CRUISERS	67
➤ YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE	68
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	69
➤ CBR GEEFT TIPS OM SNELLER TE SLAGEN BIJ RIJEXAMEN (OOK VOOR MOTORRIJDERS)!	69
➤ APPLE RAADT IPHONE OP MOTORFIETS AF WEGENS TRILLINGEN	70
➤ KNMV WIL MOTORRIJDEN VANAF 16 JAAR	71
➤ STUDIE: MOTORFIETSENSECTOR ZEER BELANGRIJKE FACTOR EUROPESE ECONOMIE	72
EVENEMENTEN AGENDA YCCNL	74
➤ OKTOBER T/M DECEMBER 2021	74
➤ JANUARI T/M DECEMBER 2022	75
➤ EEN EVENEMENT IN DE AGENDA LATEN OPNEMEN?	77
YAMAHA CUSTOM CLUB WORLD ALLIANCE	77
RALLY POSTERS	78
➤ INTERNATIONAL YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)	78
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	79



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Hallo lieve YCCNL-ers,

Wat een bijzondere dag. Het was een prachtige dag om de memorial rit voor Ab te maken vanuit Hollandsche Rading. Chiel (een zoon van Ab), Jeroen en Marja hadden alles geregeld voor een mooie dag. Veel herinneringen aan Ab zijn opgehaald en het was een waardige afsluiting van zijn actieve motorleven.

Nu is het bestuur druk bezig alles te regelen voor de nationale rally want de evenementencommissie is er mee op gehouden. We stellen het op prijs als er anderen deze taak op zich willen nemen en zich aanmelden voor de aanstaande ALV.

We hopen dat er op de ALV ook kandidaten zich melden voor de post van secretaris want Han heeft te kennen gegeven dat hij echt als ad interim is aangebleven.

We hopen dat in de toekomst de tourritten en alle bijeenkomsten weer door kunnen gaan zodat we een actieve en gezellige club blijven.

Veel plezier met het lezen van deze nieuwsbrief.

Hans van den Bosch



Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





25 JAAR OF LANGER LID?

Het bestuur had eind 2019 besloten om tijdens de te houden Algemene Leden Vergadering in april 2020 de onderstaande "25 Years Member"-button uit te reiken aan de aanwezige YCCNL-ers die 25 jaar (of langer) lid zijn van de YCCNL (voorheen VCN/VSCN).



De in maart 2020 uitgebroken COVID-19 (corona) dit plan gedwarsboomd. Ook later in het jaar 2020 waren de vanwege de corona pandemie door de overheid opgelegde maatregelen van dien aard dat er geen fysieke bijeenkomsten gehouden mochten worden.

Dit jaar kan op 10 oktober de ALV (Algemene Leden Vergadering), welke gehouden zou worden in april dit jaar, plaats vinden in een nieuwe locatie. De locatie in Nieuwegein waar voorheen de ALV's gehouden werden, is helaas op de zondagen gesloten.

De nieuwe locatie is: [Café Onder de Linden, Haagsteeg 16, 6708 PM Wageningen](#). De vergadering begint om 11:00 uur en duurt tot ongeveer 14:00 uur (zaal open 10:30).

Het bestuur hoopt alle in het onderstaande overzicht vermelde YCCNL-ers op de ALV van 10 oktober te kunnen verwelkomen om de "25 Years Member"-button te overhandigen.

Han van Grinsven



Secretarie YCCNL a.i.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YCCNL-ers 25 jaar of langer lid YCCCNL

voornaam naam	tussen vgsl	naam	lid sinds	Aantal jr/mnd
Koen		Kuster	30-12-1994	26,09
Robert		Elbersen	30-12-1994	26,09
Clara		Kroes	30-12-1994	26,09
A.	van	Berkel	09-01-1995	26,08
Henk		Elzinga	11-01-1995	26,08
Tessa		Schuiling	07-01-1995	26,08
Kees	den	Boef	09-01-1995	26,08
H.W.T.	van	Breukelen	22-01-1995	26,08
Henk		Breeuwer	26-01-1995	26,08
Rein		Koeleman	26-01-1995	26,08
Wim		Gijsbers	26-01-1995	26,08
Willy		Spreij	26-01-1995	26,08
A. M.		Hartog	07-01-1995	26,08
Hanna		Steenstra	16-01-1995	26,08
Sjaak		Hendriks	16-01-1995	26,08
E.H.		Martens	08-02-1995	26,07
Alex		Leidelmeijer	11-02-1995	26,07
R.		Schellen	23-05-1995	26,04
K.	van	Klaveren	27-06-1995	26,03
J.C.C.	van der	Lans	20-07-1995	26,02
Rinze		Zijlstra	20-07-1995	26,02
Ferry		Evers	31-01-1996	25,08





“HELPEDE”-HANDJES GEZOCHT VOOR 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 de YCCNL 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 steunen, laat hen dat dan weten door je per email als “helpend”-handje 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.





LEDENNIEUWS.....

IN MEMORIAM AB REDELIJK

Motorrijder (71) komt om het leven door botsing met auto in Vuren

Laatste update: 25-07-2021, 19:03

Op de kruising van de Graaf Reinaldweg (N830) met de Molenlaan in Vuren is bij een ongeluk een 71-jarige motorrijder uit Gorinchem zo zwaar gewond geraakt dat hij aan de gevolgen daarvan is overleden.

De motor botste tegen een auto op de kruising waarbij de bestuurder van de motor loskwam en op het asfalt belandde. Het slachtoffer raakte zwaar gewond.

De brandweer plaatste een zichtscherm om de eerstehulpverlening aan het slachtoffer aan het zicht te onttrekken van de omgeving.

De Graaf Reinaldweg werd meteen na het zware ongeval afgesloten voor alle verkeer. De hulp kwam te laat voor de zwaargewonde Gorkummer.

VOOR HET GEVAL DAT JE NAAR WOORDEN ZOEKT:**Hoi. Vandaag is het verslag ellendig.**

De week hoort met goed nieuws te beginnen, zon, iets lekkers op het bord, lekker glaasje ... of iets wat jouw hart sneller doet kloppen. Wij krijgen regen en onweer, het eten smaakt niet en maakt het niets uit wat maandag aan leuks heeft gebracht. Wij zijn bedroefd door vreselijk nieuws.

Gisteren (25-07) hadden wij een mooie rit. Alles door Ab georganiseerd. Wij begonnen met een gezellig kopje koffie in Gorinchem en gingen toen de dijken op, weggetjes langs, door dorpen, om in Leerdam te eten en verder te rijden en te genieten richting Veluwe. Wij waren met zijn zevenen op zes motoren. Er was onweer voorspeld, maar het weer hield zich keurig tot laat in de middag. Alles verliep rustig.

De start was voor 11:30u. gepland, maar wij hebben wat langer van de koffie van Wilma en de gezelligheid van de tuin genoten. Met Ab en zijn BSA voorop en Mieke en John als slot reden wij rustig en blij. De route was mooi en we hadden tijd genoeg om te zien hoe hoog de laatste week het water stond. Al met al reden we rond de 100 kilometer. De laatste geplande stop om in de Betuwe kersen te eten vond ietsjes eerder noodgedwongen plaats. Ab had problemen met zijn koppelingskabel. Op een boerderij van een klant/vriend hebben wij lekkere kersen gevonden en voldoende gereedschap om een noodreparatie te verrichten. Rond deze tijd namen een paar mensen afscheid om andere zondagsplichten te vervullen. Met de goede wensen: "rijd voorzichtig", "kom goed naar huis", "tot de volgende keer", ... hebben wij afscheid van elkaar genomen.

In de tussentijd was het onweer ten tonele verschenen en waren sommige van ons kletsnat thuis aangekomen. Als gebruikelijk hebben zich de mensen via WhatsApp gemeld en zich bij Ab voor een prachtige rit bedankt.

Helaas heeft Ab de berichten nooit ontvangen. Op een kruising enkele honderden meters van zijn huis is hij tegen een auto gebotst en op het asfalt beland. De hulpdiensten hebben hem niet kunnen redden. Ab is 71 jaar oud geworden. Wij zullen hem missen. Als hij ergens meekijkt, zal hij in gedachten nog vele tourritten meerijden.

Wij wensen Wilma en familie veel sterkte in deze moeilijke tijden. Lieve Ab rust in vrede. Je hebt voor altijd een plek bij ons.

Auteur: Fernando Garnacho



International contact YCC España





AFSCHEIDSRIT AB REDELIJK (05-09-2021)



Groepsfoto deelnemers afscheidsrit Ab

Degenen die zich voor deze tocht hadden aangemeld (zie foto hier boven) kwamen op het afgesproken tijdstip, onder uiterst zonnige omstandigheden, samen op het bekende adres van Jeroen. Gezien de lijst werd er gerekend op 20 motoren met daarop 25 clubleden. Chiel, de zoon van Ab, was er ook met 2 vrienden. Chiel reed op Ab's Wildstar.

Er was koffie en cake en terwijl de motoren binnen druppelden was er tijd voor condoleances en gesprek. Marja had ook een tafeltje ingericht met een foto van Ab en daarbij een kaars en een pen met een schrift, waarin diegenen die dat wilden een woordje konden schrijven als herinnering aan de gebeurtenissen en deze dag.

De tijd van vertrek naderde en Jeroen nam het woord om zaken betreffende de route uit te leggen (iemand moest even tanken, er zaten 2 listige bochten in het eerste stuk en we gaan niet blokken, gewoon wachten als dat nodig is). Er moest ook nog een groepsfoto worden gemaakt. Chiel had daarvoor een heuse camera meegenomen. Het bleef niet bij 1 foto. Eentje zonder Chiel dus en daarna eentje met Chiel en daarna nog wat telefoonshots.



Daarna begon de opstelling. Om ruimte te maken ging men daarom het pad naar de weg op, om een flink stuk verder langs de kant van de weg aan een rij motoren te bouwen. Wandelaars en fietsers konden er dan nog normaal langs. Alhoewel de woorden 'fietsers' en 'normaal' eigenlijk niet meer in een zin genoemd kunnen worden. Dat volk gedraagt zich steeds egocentrischer. Maar goed, eenmaal van de dijk af leidde Jeroen ons via een omweggetje naar de dichtstbijzijnde pomp, waar aan de kant van de weg voldoende plaats was om de overige motoren te doen wachten. En daarna gingen we richting het vliedveld van Hilversum.

Nou ja, richting is wel wat veel gezegd, want hemelsbreed zaten we daar niet zover vandaan. Maar dan wordt het geen rit. Dus had Jeroen een rit gepland die, naar zijn zeggen, zelfs weggetjes bevatte die hij nog niet eerder had gereden! En dat wil wat zeggen, want het is zo ongeveer zijn eigen achtertuin. Het weer bleef prachtig en de



temperatuur was ronduit zomers te noemen. Met dat mooie weer is er natuurlijk best wat verkeer op de weg. Alhoewel de rij zo nu en dan werd onderbroken door andere weggebruikers was de boel, met af en toe wachten of een stukje nog langzamer rijden, best bij elkaar te houden. Eenmaal bij het vliegveld werd het wat drukker. Logisch, want met mooi weer komen daar meer mensen op af. Er was heel veel parkeerruimte maar die was bijna helemaal vol auto's gelopen. Af en toe reed er eens iemand weg en dan worden er in dat gat meteen een aantal motoren geparkeerd. Het duurde dus even, maar uiteindelijk had iedereen een plekje gevonden en konden we naar binnen.

Bij de bar rechts de hoek om en daar stond een lange tafel voor ons gereserveerd. Qua planning waren we ook aardig op tijd. Eerst werd gevraagd wat we wilden drinken en dat werd na enige tijd dan ook gebracht. Daarna kwamen ze informeren naar onze keuze voor wat betreft de lunchhap en toen dat was uitgeserveerd nam Jeroen het woord. Hij bracht een toast uit op Ab en wenste iedereen een smakelijk eten. Dat was even een serieus



momentje en daardoor realiseer je je dan weer waarvoor je hier zit. Na de eerste hapjes kwamen de gesprekken weer los. Zeker weten dat Ab het ook zo gewild zou hebben.

Af en toe raasde er een vliegtuigje over dat net gestart was, af en toe werd er een zweefvliegtuigje opgetrokken en één keer was er zelfs een zweefvliegtuig dat net was opgestegen en laag over kwam. Wel raar eigenlijk, totdat je plotseling het geluid van een klein motortje hoorde. Dit was dus een vlieg-zweef-tuig. Handig wel; je hebt niks en niemand nodig om op te stijgen en eenmaal boven, kun je brandstof besparen (en vervuiling tegen gaan) door gebruik te maken van thermiek. Een ideetje voor de

burgerluchtvaart misschien?

Maar we hebben een reisschema, dus als iedereen is uitgeeten en bij gekletst gaan we weer vertrekken. Het was nog een heel werk om alle motoren weer door de drukte op een rij te krijgen. Maar ook dat lukte. Door het gekrioel van af- en aanrijdende auto's, fietsers en voetgangers tuften we het parkeerterrein af en gingen we linksaf. We gingen op weg naar Hilversum. Daar hadden we nog wat te doen. Chiel reed voor en leidde ons naar de staat waar op nummer 27 Ab ooit geboren was en zijn jeugd heeft doorgebracht. De bedoeling was om daar voor deur een groepsfoto te maken, maar dat liep ietsje anders. Het was best een smal straatje met aan twee kanten geparkeerde auto's en Chiel verzoon per plekke een alternatief. De hele meute verzamelde zich als kolonne voor de woning met nummer 27 en zittend op onze motoren werden we door Chiel gefotografeerd. Dat was een prima oplossing. Van daar gingen we weer verder. Marja splitste zich af; die ging via de korte route naar huis om een en ander te regelen voor de thuiskomst. De rest volgde Jeroen en die leidde ons Hilversum uit en weer het achterland in voor zover dat in de drukte van het Gooi mogelijk is. En dan sta je ineens voor een stoplicht dat je herkent als de toegang tot de kanaaldijk. Dan is het nog iets van 3 kilometer en dan zie je weer de vlag van de RoadRats die de ingang markeert. Weer thuis op het "rattennest". Het blijft een hele toer om alle motoren daar te parkeren, maar op een of andere manier lukt het altijd. Er werden drankjes en hapjes gereserveerd en het werd weer ouderwets gezellig. Sommige clubleden, die niet per motor waren meegereden, stonden klaar om de afsluiting mee te maken. Voordat je het weet zitten we al een eind in de middag en ik moet nog een stukje voordat ik weer thuis ben. Dus ik nam afscheid. Komend weekend zitten we alweer in Millingen. Ons nationale weekend! Dus gauw even een stukje schrijven voordat er niks meer van komt en dat zou jammer zijn.

Het was een gedenkwaardige dag. Dank aan allen die dit tot een succes hebben gemaakt

Auteur: Ton Trommelen



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





NIEUWE LEDEN

- **Fernando Garnacho uit Utrecht** (de internationale contactpersoon van YCC España) is 23 augustus j.l. ook lid geworden van de YCCNL.



JARIGE YCCNL-ERS IN OKTOBER T/M DECEMBER 2021

OKTOBER 2021

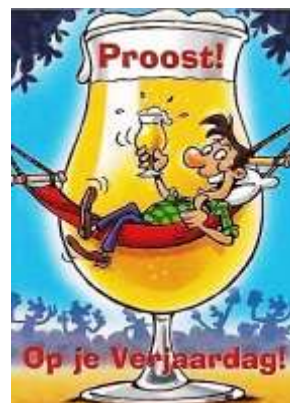
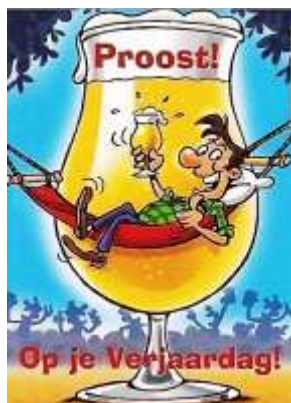
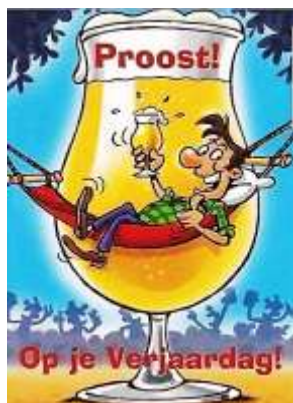
- | | |
|----|--------------------|
| 01 | Be Niemeijer |
| 03 | Marja van Dam |
| 07 | Sjoerd Reitsma |
| 11 | Bennie Smid |
| 15 | Krijn de Winter |
| 16 | Hans van den Bosch |
| 21 | Luc Peeters |

NOVEMBER 2021

- | | |
|----|------------------|
| 01 | Willy Spreij |
| 06 | Aad de Geus |
| 14 | Els Leidelmeijer |
| 15 | Daan van der Ent |
| 15 | Rolf Mulder |
| 17 | Thierry van Es |
| 17 | Elly Weterings |
| 28 | Wendy Stroo |

DECEMBER 2021

- | | |
|----|--------------------|
| 03 | Mark van den Bosch |
| 24 | Han van Grinsven |





WETENSWAARDIGHEDEN

AUTOMOBILISTEN ZIEN MOTOREN ECHT NIET



‘He oetlul! Ben je blind of zo?’ Wie vervloekte nooit een automobilist die zonder te kijken vlak voor je neus de weg opdraaide? De waarheid steekt iets anders in elkaar: mogelijk keek de automobilist wel, maar zag hij je simpelweg niet. Australisch onderzoek bewijst dat veel automobilisten blind zijn voor tweewielers. Volgens onderzoeker Kristen Pammer komt dat door de enorme hoeveelheid informatie die op ons afkomt als we deelnemen aan het verkeer. Omdat onze hersenen niet snel genoeg alles kunnen verwerken, geven ze een prioriteit aan de informatie die ze registreren. Motorrijders en fietsers hebben blijkbaar weinig prioriteit.

Veilig of onveilig?

Pammer toonde in haar onderzoek 56 volwassen automobilisten foto’s van verkeerssituaties. Veilig of onveilig, was de bijbehorende vraag. De laatste foto bevat plotseling een onverwacht voertuig in de vorm van een taxi of motorfiets. De helft van de ondervraagden zag taxi noch motor. Bij de deelnemers die wel wat registreerden, zag tweederde de taxi en slechts eenderde de motorfiets. Automobilisten zijn dus echt blind voor motoren.

De oplossing?

Een nieuwe bril of contactlenzen lossen het probleem niet op. Volgens Pammer moeten betere rijopleidingen de blindheid bij automobilisten wegnemen. Tweewielers laten nu geen – of amper – alarmbellen afgaan in onze hersenen, we moeten erop trainen dat ze wel een hoge prioriteit in onze hersenen krijgen. Mogelijk krijgen we ook nog hulp uit onverwachte hoek: ‘zelfrijdende’ auto’s zijn niet blind. Die herkennen voetgangers, fietsers en motorrijders en reageren daar precies hetzelfde op als op een vrachtwagen. Bekijk tot het moment dat iedereen in zo’n wagen rijdt alle automobilisten alsof er een rood-witte stok naast ze ligt.

Kort filmpje van een situatie waaruit duidelijk blijkt, dat automobilisten motorrijders echt niet zien.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: **Inhoudsopgave**





ADAC WAARSCHUWT: GROOTSCHALIGE FRAUDE MET DUITSE KILOMETERTELLERS



De Duitse ADAC meldt dat volgens de politie in Duitsland bij één op de drie auto's met de kilometerstand is geknoeid, een uiterst alarmerend cijfer. Navraag van Nieuwsmotor leert dat de ADAC tijdens hetzelfde onderzoek ook bij een flink aantal motoren op zeer eenvoudige wijze de kilometerstand kon aanpassen. De Duitse tegenhanger van de ANWB laat ons weten dat er een flink aantal motormodellen in het menu van de (in ons land illegale) Duitse aanpasapparatuur staat, waarbij er ook nog eens een flink aantal connectorkabels te koop zijn voor verschillende motormerken. Daar komt bij dat als tellerfraude bij onze Oosterburen inderdaad zó normaal is, het niet anders kan dat deze zelfde cultuur ook aanwezig is bij motorfietsen. Het ligt dan ook voor de hand dat er met -de enorme aantallen- uit Duitsland geïmporteerde motorfietsen in heel veel gevallen wat mis is. Er werden in Nederland in 2021 tot nu toe al 4230 motorfietsen als *individuele import* uit Duitsland gehaald, zo blijkt uit de cijfers van het RDC.

DIGITAAL TERUGDRAAIEN IS KINDERSPEL

Basis van de alarmerende cijfers uit Duitsland is dat in heel Europa zogenaamde manipulatieapparatuur strafbaar is, maar de Duitse wetgever dit verbod nog niet juridisch heeft doorgevoerd. Iets wat ook geldt voor de verplichte technische blokkade binnen de software van motorvoertuigen, die 'tampering' van buitenaf sinds 2017 moet voorkomen; in feite werkt dit nog niet bij de meeste voertuigen aldus ADAC. In een persbericht legt de organisatie uit hoe eenvoudig de kilometerstand van auto's en motorfietsen hierdoor te veranderen is; eenvoudigweg de apparatuur die hiervoor te koop is aansluiten op de digitale servicepoort. Bij moderne motorfietsen werkt dit exact hetzelfde als bij auto's, de in de test gebruikte 'diagnoseapparatuur' is dan ook volledig voorbereid op gebruik bij motorfietsen, met alvast een groot aantal populaire motormodellen als voorkeuze in het menu en de juiste connectorkabels als -eenvoudig te bestellen- accessoire.

"Handige, gebruiksvriendelijke apparaten die legaal verkrijgbaar zijn in winkels, worden gebruikt om kilometertellers te manipuleren. Met de software die het bevat, kan de kilometerstand van de meeste voertuigen naar wens worden aangepast zonder de snelheidsmeter of andere onderdelen te verwijderen." - ADAC



HISTORIE MOEILIK TE ONDERZOEKEN

Ook is er in Duitsland nog geen centrale registratie van kilometerstanden, zoals die recent in Nederland ook voor motorfietsen is ingevoerd. In Nederland is die er sinds kort dus wel, maar hier wordt (natuurlijk) ook gefraudeerd met kilometerstanden. Punt is alleen dat bij export/import het nog weer veel moeilijker om als koper de historie van een motorfiets zelf te onderzoeken. De meeste werkplaatsen en motorvoertuigenexperts kunnen een professioneel uitgevoerde tellermanipulatie achteraf niet detecteren. ADAC zelf denk gelukkig wel dat er bij Duitse motoren minder fraudegevallen zijn dan de geschatte 1 op 3 bij auto's, zo laat woordvoerder Katharina Lucà ons weten:

"We veronderstellen dat motorfietsen niet zo in de belangstelling staan van de fraudeurs zoals auto's, omdat motorfietsen in Duitsland niet elk jaar een hoge kilometerstand krijgen. Motorfietsen worden immers gebruikt voor plezier, niet voor dagelijks vervoer."

De vraag is natuurlijk wel of dit ook echt zo is; juist bij motorfietsen vinden kopers een lage kilometerstand belangrijk, al is die inderdaad bijna altijd veel lager dan bij auto's.

Motorräder	manipulierbar mit ...	
	Dashcoder	Elprosys Diagprog 4
Honda Africa twin	X	
Honda CBF 1000	X	
Honda CBR 1000 2017	X	
Honda CTX 2014	X	
Honda transalp	X	
Kawasaki GTR 1400	X	
Suzuki GSX R 750	X	
Suzuki GSXR 1000	X	
Suzuki GSX S 750 2019	X	
Suzuki SV 650 2016	X	
Vespa 250	X	
Yamaha FZ6	X	
Yamaha MT-R125, YZF-R125		X
Yamaha R6	X	
Yamaha TMAX 2015-2019	X	
Yamaha XT600/660	X	
Yamaha YZF-R6 ab 2011	X	
Yamaha XSR 700 2016-		X

ADAC

NIEUWSMOTOR.NL

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

 Terug naar: [Inhoudsopgave](#)




HOE VERDEEL JE JE BAGAGE HET BESTE OVER DE MOTOR?



Hoe verdeel je je bagage het beste over de motor? Om dit te onderzoeken zijn we solo en met z'n tweeën de weg opgegaan met een op verschillende manieren bepakte Kawasaki Z650. Tijdens het rijden letten we vooral op de rijeigenschappen en de prestaties van de Kawasaki.

De Kawasaki Z650 biedt met zijn toegestane 200 kilo aan bagage niet alleen meer dan zijn eigen gewicht van 187 kilo, maar ook meer dan menig grotere motor. Het ziet er dus helemaal niet zo slecht uit met de bagage op de Z. Maar waar laat je het extra gewicht? In principe dient de bepakking zo dicht mogelijk bij het zwaartepunt van de motor te worden opgeborgen. Dat zwaartepunt ligt ergens in de driehoek tussen balhoofd, swingarm en blok. Daarom kun je zware spullen zoals gereedschap of een camera beter in het voorste, onderste deel van de zijtassen of direct in het onderste deel van een tanktas stoppen.

Een bepakt bagagerek laat zich veel meer voelen. Hier wordt het gewicht tamelijk ver van het zwaartepunt af geplaatst, waardoor een sterke hefboomwerking ten opzichte van het ontlaste voorwiel ontstaat. Naast de gewichtsverdeling en het toegestane totaalgewicht moet je letten op de maximale belading van koffers en bagagedrager. Los hiervan drukken drager en koffers zelf ook op de balans: de door ons gemeten Kawasaki Z650 komt met volle tank en de C-Bow-bagagedrager uit op een gewicht van 190 kilo. Dan blijft er nog 197 kilo over, die er dan nog bij mag. Hiervan gaat het gewicht van de voorgevormde Royster-softtassen van Hepco & Becker af, die ondanks standaard waterdichte binnentassen van elk 1,5 kilo heel licht uitvallen.

Aangezien de Z650 standaard geen bagagerek heeft, hebben we het Easyrack van Hepco & Becker in combinatie met de 40-liter topkoffer Journey gemonteerd. Hierin kun je een integraalhelm kwijt – het gewicht bedraagt 6,2 kilo. Wie liever met een bagagerol reist; staat je vrij, maar denk om het gewicht. Bij de tanktas hebben we gekozen voor het model Evo City van SW-Motech met tankringadapter, die een variabel volume heeft van 11 tot 15 liter. Tijdens de proefritten hebben we koffers, topkoffer en tanktas met de toegestane bagage van elk vijf kilo gevuld. Het effect hiervan hebben we zowel solo als met duorijder getest en ook nog eens met een zonder bepakking. Bepakt en bezakt met duorijder duren niet alleen inhaalmanoeuvres langer, ook de remweg is aanzienlijk langer; tot wel zeven meter. Dat ligt eerder aan het gedrag van het ABS dan aan het extra gewicht. Door het voorwiel minder te belasten, treedt het ABS-systeem sneller in werking. Daar moet je bij een volgepakte motor echt rekening mee houden.



Solo



Mening testrijder

Solo en zonder bagage gaat het de Kawasaki Z650 allemaal met speels gemak af. Besturing en de soepel draaiende motor zijn allebei even geweldig. Bovendien brengen de remmen met ABS het vrachtje elke keer veilig tot stilstand.

Conclusie

De Kawasaki is in alle opzichten een probleemloze motor die ook door minder geoefende rijders veilig kan worden bereden. Ervaren motorrijders kunnen met deze Kawasaki desgewenst hun sportieve aspiraties bevredigen; de 187 kilo lichte naked heeft een breed inzetgebied.

gewicht voor	gewichtsverdeling	gewicht achter
124 kg	282 kg	158 kg
44 %	Totaal gewicht	56 %

Met duo



Mening testrijder

Met een duopassagier wordt de remweg ondanks de hogere wielbelasting achter ruim vijf meter langer. De reden daarvoor is dat het ABS relatief vroeg wordt geactiveerd wegens de lage belasting op het voorwiel en het risico van te hard remmen. Inhalen duurt met iemand achterop ook langer.

Conclusie

Het verschil tussen een motor zonder en met duopassagier is aanzienlijk.

Want maar een bescheiden deel van het extra gewicht – twee kilo slechts – belast het voorwiel, het grootste deel drukt op het achterwiel. De gewichtsverdeling verschuift dan ook heel nadrukkelijk naar achteren – de wegligging wordt slechter en de

remweg langer.

gewicht voor	gewichtsverdeling	gewicht achter
126 kg	369 kg	243 kg
34,1 %	Totaal gewicht	65,9 %

Solo met koffersMening testrijder



Met de toegestane vijf kilo bagage per koffer staat niets een vlot ritje in de weg. De Kawasaki is als altijd goed hanteerbaar, stuurt neutraal de bocht in en blijft ook stabiel op de snelweg als je vaart maakt. Met gemonteerde tassen adviseert Hepco & Becker 130 km/u als maximumsnelheid. Wie zich hieraan houdt, zit altijd goed. Met volle koffers neemt de remweg bijna met een halve meter toe.

Conclusie

Met volgens voorschrift gevulde koffers en tassen mag de solorijder zich verheugen op een vrijwel ongewijzigd rijgedrag. Wegligging en rechthoekstabiliteit van de Kawasaki worden nauwelijks beïnvloed en zijn bijna nog net zo als bij een solorit zonder bagage. De rijprestaties zijn met gemonteerde tassen

maar iets minder en ook de remweg wordt met 0,4 meter niet wezenlijk langer.



gewicht voor

- 123 kg
- 41,8 %

gewichtsverdeling

294 kg totaal gewicht

gewicht achter

- 171 kg
- 58,2 %

Solo met tanktas



Mening testrijder

De met vijf kilo bepakkings beladen tanktas City van SW-Motech beïnvloedt het rijgedrag amper. De tanktas klikt veilig vast op de tankring EVO, wiebelt niet en overtuigt met een gunstige verdeling van het zwaartepunt. Op snelle stukken snelweg wordt het bovenlichaam van de rijder bovendien effectief tegen de winddruk beschermd.

Conclusie

Als je er puur subjectief naar kijkt, valt de tanktas in eerste instantie positief op, omdat hij op een hoge snelheid het bovenlichaam ontlast. Dit effect is nauwelijks meetbaar. De twee tiende seconde méér bij de versnelling van 50 – 120 km/u doet er

net als de verwaarloosbaar langere remweg evenmin veel toe. De voordelen zijn duidelijk groter.

gewicht voor

- 128 kg
- 44,4 %

gewichtsverdeling

288 kg totaal gewicht

gewicht achter

- 160 kg
- 55,6 %

Solo met topkoffer



Mening testrijder

De Kawasaki reageert gevoeliger op de belading van de achterzijde dan op de tanktas. De met vijf kilo gevulde topkoffer pakt door de ongunstige hefboomwerking merkbaar negatief uit voor de wegligging en op een bochtige weg is dit storend. De topkoffer heeft geen nadelig effect op de stabiliteit als er op de snelweg wordt gas gegeven.

Conclusie

Het gaat hier dan misschien maar om vijf kilo extra, er komt nog wel 3,5 kilo bij voor de topkoffer en het gewicht van de bagagedrager zelf met zijn lange overhang. De versnelling van 50 naar 120 km/u en de acceleratie blijven vrijwel ongewijzigd. Ondanks de hogere belasting op het achterwiel, is de remweg wel ruim drie meter langer.

gewicht voor

- 122 kg
- 42,1 %

gewichtsverdeling

290 kg totaal gewicht

gewicht achter

- 168 kg
- 57,9 %



Solo met tanktas en topkoffer



gewicht voor

- 126 kg
- 42,6 %

gewichtsverdeling

296 kg totaal gewicht

gewicht achter

- 170 kg
- 57,4 %

Solo en volledig bepakt



zegt veel over de solide rem van de Kawasaki Z650.

gewicht voor

- 125 kg
- 40,5 %

gewichtsverdeling

309 kg totaal gewicht

gewicht achter

- 184 kg
- 59,5 %

Mening testrijder

Het zijn maar nuances, maar met een bepakte tanktas en topkoffer voelt de Z650 homogener en wordt niet meer zo sterk gedomineerd door bagage in de topkoffer die nadelig is voor het zwaartepunt. Het lijkt er sterk op dat het gewicht met een goed gevulde tanktas en topkoffer beter is verdeeld.

Conclusie

Meettechnisch merk je de gewichtsverdeling bij de combinatie tanktas/topkoffer minder bij het accelereren dan bij de met een halve seconde slechtere versnelling van 50 naar 120 km/u. Daar staat tegenover dat de remweg ten opzichte van enkel het gebruik van de topkoffer met ruim twee meter korter is. De gevulde tanktas op de tank vormt dus een positief balanceergewicht.

Mening testrijder

Solo en met twintig kilo bepakking, verdeeld over topkoffer, zijkoffers en tanktas, wordt de Z650 in elk geval wat de wegligging betreft een stuk trager. Wat op de doorgaande weg vooral bij snel opeenvolgende bochten merkbaar is, geldt echter niet voor de snelweg. Met een volledig voorgespannen veerpoot en verhoogde luchtdruk loopt de Z in een strakke lijn rechtdoor en blijft ook bij hoge snelheden stabiel.

Conclusie

Per saldo bezorgt de Z650 je ook met twintig kilo bagage nog veel rijplezier. Dat plezier mag je overigens niet met een rit zonder bagage vergelijken. De meetwaarden laten een verslechtering van de acceleratie van bijna een seconde zien. Met bagage komt de solorijder maar 0,9 meter later tot stilstand dan zónder. En dat



Volledig bepakt met duo



wat uit te leggen in geval van een ongeluk. Ook de remmen moeten het ontgelden. Meer dan zeven meter later staat de Kawasaki stil in vergelijking met een solo-stop zonder bagage. De voorgeschreven gewichtslimiet heeft dus wel degelijk zin.

gewicht voor

- 127 kg
- 32,0 %

gewichtsverdeling

396 kg totaal gewicht **ontoelaatbaar**

gewicht achter

- 269 kg
- 68,0 %

Vering: kwestie van instelling

Hoe motorfabrikanten de vering op motoren afstellen, is altijd een compromis. Met de juiste instelling, rijdt je motor met bagage een stuk beter en vooral lekkerder.

Vering en demping worden bij de fabricage van de motor afgestemd op een soort van ijkpersoon. Een Europeaan die eigenlijk niet bestaat, een compromis dus. Tenslotte moet een frêle motorrijdster van 50 kilo zich net zo prettig voelen als een zwaargewicht van 100 kilo. Bovendien kunnen aardig wat motoren hun eigen gewicht dragen. Het wordt dus snel duidelijk hoe belangrijk het is dat je je motor goed afstelt.

Het rijgedrag van een motor wordt feitelijk door drie factoren bepaald: wielbasis, balhoofdhoek en naloop. Ze hebben direct effect op de rechthoekstabiliteit en de wegligging van de motor. Bij een zware belading van de achterzijde zakt de motor in en wordt de wielbasis langer. Tegelijkertijd wordt ook de balhoofdhoek groter en de naloop langer. Meer naloop betekent doorgaans een betere rechthoekstabiliteit, maar dat gaat wel ten koste van de wegligging. De grotere balhoofdhoek in combinatie met de langere naloop maakt het probleem ook groter. Ongunstig beladen verplaatst het zwaartepunt zich niet alleen naar achteren, maar ook naar boven. Je motor is lastiger te hanteren, bij het accelereren en bij hoge snelheden wordt het voorwiel sterk ontlast. De stabiliteit bij het rijden neemt af en de motor kan op hoge snelheid reageren door te gaan slingeren, met alle risico's van dien.

Om dit tegen te gaan moet de balans van de motor indien mogelijk via de voorspanning van de veer aan de achterzijde worden ingesteld. De veerweg bestaat uit de positieve en negatieve veerweg. Een veerweg van 120 millimeter vertelt hoeveel millimeter de wielas bij een volledig ontlast achterwiel naar boven kan bewegen. De negatieve veerweg is de waarde waarmee de achterzijde naar de as inzakt als deze wordt belast. Hij moet bij alle beladingssituaties zo'n dertig procent van de totale veerweg zijn.

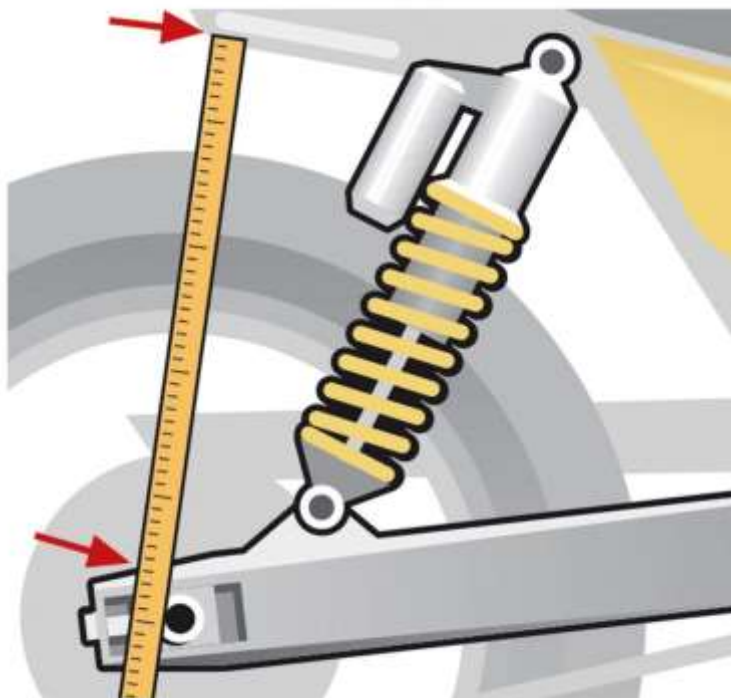
Om de veervoorspanning aan te passen wordt eerst het achterwiel volledig ontlast – bijvoorbeeld op de middenbok. Vervolgens meet je de afstand tussen de wielas en een vast punt op het frame van de achterzijde. Bij een totale veerweg van 120 millimeter dient de negatieve veerweg 36 millimeter te bedragen. Is bij een ontlaste machine de afstand tussen de as en het vaste punt op de achterzijde van het frame bijvoorbeeld 100 centimeter, dan moet de afstand onder last 96,4 centimeter zijn. Zakt de achterzijde verder in, dan dient de veervoorspanning te worden aangepast, wat meestal maar beperkt mogelijk is. Wie regelmatig met veel bagage onderweg is, moet misschien investeren in een stijvere veer.

Mening testrijder

Opeens gaat het niet meer zo soepeltjes. Volledig bepakt en met passagier is het toegestane totaalgewicht opeens met negen kilo overschreden. Het voorwiel wordt extreem licht, plotselinge uitwijkmanoeuvres worden een roekeloos spelletje. Met plezier heeft het niets meer te maken. Je kunt óf beter de duorijder, die als een sardientje in een blik tussen berijder en topkoffer zit, óf de koffers en de topkoffer met bagagedrager thuislaten.

Conclusie

Een te hoge belading gaat nadrukkelijk ten koste van de rechthoekstabiliteit en de wegligging. Bovendien heb je bij een overschrijding van het toegestane totaalgewicht de verzekering



Het voorspannen verandert namelijk niets aan de stijfheid van de veer. Hetzelfde geldt overigens ook voor de vork, waarvan je slechts bij weinig motoren de veer kunt voorspannen. Maar die kun je wel veel makkelijker door een stijver exemplaar vervangen.

Zowel het in- als uitveren is hydraulisch gedempt. Bij het inveren spreek je van demping bij ingaande slag, bij het uitveren van demping bij uitgaande slag. De ingaande slaginstellingen regelen de snelheid van het inveren. De ingaande slag wordt op basis van de veervoorspanning aangepast. Hetzelfde geldt voor de uitgaande slag, die het uitveren van de achterzijde dempt. De ingaande slag kun je op basis van de belading gerust royaal dichtdraaien en zo nodig weer losser draaien als het rijcomfort er te zeer onder lijdt. Met de uitgaande slag moet je voorzichtiger zijn. Indien je die te strak dicht draait, veert de achterzijde misschien te langzaam uit. Snel opeenvolgende hobbels en bobbels kunnen ertoe leiden dat de veer zich sneller vastzet, omdat hij niet meer genoeg tijd heeft om uit te veren.

Naast het instellen van de motor zelf moet ook de luchtdruk van de banden worden gecontroleerd; deze is niet alleen in belangrijke mate verantwoordelijk voor de rijeigenschappen, maar ook voor de eigen demping. Om te voorkomen dat de ketting schade oploopt, moet altijd op de juiste bandenspanning worden gelet.

Om de juiste negatieve veerweg in te stellen, moet je een vast punt op de achterzijde van de motor kiezen en van daaruit de afstand tot de as meten.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





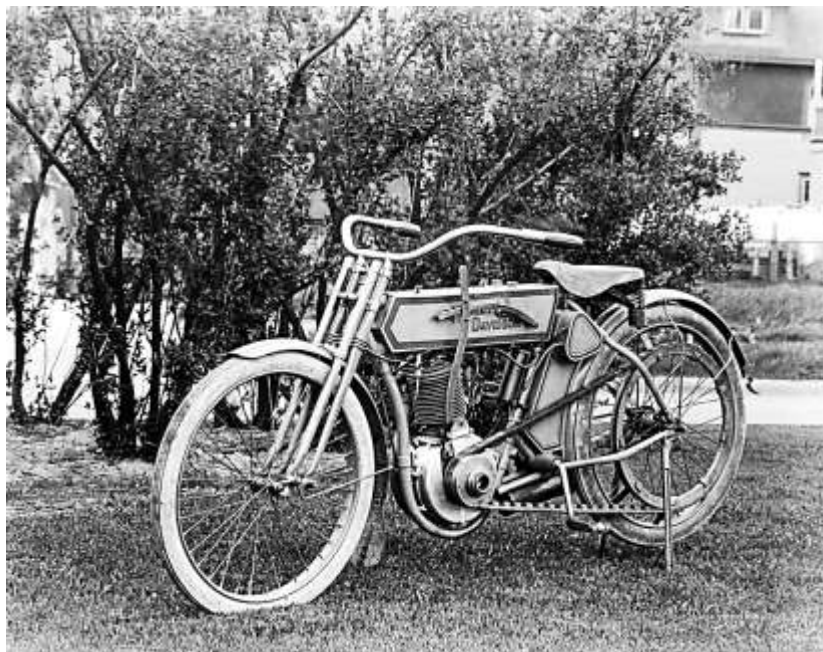
IS HET TIJD OM KETTING EN CARDAN MET PENSIOEN TE STUREN?



Harley-Davidson viert een bijzonder jubileum: al veertig jaar gebruiken de Amerikanen tandriemen als secundaire aandrijving van hun markante en zware motoren. Is het tijd om ketting en cardan met pensioen te sturen?

Licht, stil, onderhoudsarm en schoon: tandriemen klinken als de ideale schoonzoon. Desondanks is deze secundaire transmissie niet voor elke motor ideaal. De tandriem is namelijk gevoelig. Waar hij helemaal niet van houdt, is het contact met steenslag en grof of zanderig straatvuil. Als dit soort vuildeeltjes tussen tandriem en riempoeleie komen, ontstaat er in het gunstigste geval meer slijtage, in het ongunstigste geval breuk. Bij terreinmotoren zal de getande riem dus nooit een succes worden. En zelfs bij straatmotoren gaan de fabrikanten op zeker en bouwen een flinke hoeveelheid plastic om het onderste riempart, het zogenaamde loze deel. Daar is het gevaar namelijk het grootst om een steentje of iets dergelijks op te pikken en het tussen riem en achtertandwiel (of poelie) te trekken. Een andere beperking van de getande riem is de grote gevoeligheid voor spanning waarin hij goed functioneert. In tegenstelling tot een ketting mag bij een tandriem nooit losjes gespannen zijn. Bij een slap hangende riem zou het gevaar bestaan dat de tanden van de riem 'uit fase' op het tandwiel terecht komen, wat een zeer snel einde van de tandriem zou kunnen betekenen. Ook zouden de rubberen tanden zich zonder voldoende spanning uit het tandwiel omhoog kunnen werken, met mogelijk dezelfde gevolgen.

Speling



middenstand verlaat, ontstaat in toenemende mate extra speling.

Maar waarom hebben kettingen naar het achterwiel eigenlijk doorhang? Het fundamentele probleem dat kettingen, tandriemen en ook cardanassen gemeen hebben, is van geometrische aard. De achteras beschrijft bij in- en uitveren een cirkelbaan, waarvan het middelpunt de achtersvorklagering is. Het vermogen wordt echter afgegeven aan de uitgaande as van de versnellingsbak, die iets voor het scharnierpunt van de achteras ligt en in feite vast in het frame zit. Daardoor verandert tijdens in- en uitveren alsmaar de afstand tussen uitgaande as en achteras. Dit afstandverschil moet door de eindaandrijving worden opgevangen, of het nou een ketting, tandriem of cardanas is.

De grootste afstand heb je wanneer uitgaande as, achtersvorklagering en achteras op één rechte lijn liggen. In deze stand moet de ketting zo zijn afgesteld dat hij nog net 'spanningsvrij' is. Of anders gezegd: dat er nog net wat speling is. Wanneer de achtersvork de



Afstandsverschillen

Sommige fabrikanten hebben in de afgelopen decennia dit probleem geëlimineerd door het scharnierpunt van de achtersvork concentrisch te maken met de uitgaande as c.q. het voortandwiel. Onder andere Bimota deed dat ooit en in 2008 deed BMW dit bij de G450X. Daardoor zijn er geen afstandsverschillen meer tijdens veerbewegingen van het achterwiel en heeft de ketting altijd dezelfde speling. Maar deze constructie is vaak onvermijdelijk erg breed, waardoor het hooguit geschikt is voor smalle motorblokken, zoals als de genoemde BMW-eencilinder. Ook is het duurder en zwaarder, en wordt het vervangen van de ketting en tandwielen een stuk moeilijker.

Een uitzondering waarbij die nadelen niet of nauwelijks spelen is het elektrische Zero-topmodel SR/F (en SR/S), waarbij de achtersvorklagering door de as van de elektromotor loopt. Maar afgezien van deze uitzondering is het altijd zaak een secundaire aandrijving te construeren, rekening houdend met optredende afstandsverschillen en lengteveranderingen.

Vrije slag



Een ware technische sculptuur. De nieuwste generatie van de BMW-boxers laat zien dat je gecompliceerde techniek mooi kunt uitvoeren.

Het probleem bij het instellen van de juiste kettingspeling betekent in de praktijk dat de motor op de middenbok geheel uitgeveerd is, en ook op de zijstandaard nauwelijks inveert. De afstand tussen uitgaande as en achteras is dus ongeveer op z'n kleinst, maar de ketting moet zo worden gespannen dat het in de middenstand (bij maximale afstand) ook nog klopt. Daarom geven de fabrikanten in het instructieboekje en vaak ook op de motor zelf aan hoeveel millimeter vrije hoogteslag de onderloop van de ketting moet hebben bij onbelaste achtervering (of hoeveel millimeter afstand tot de

achtersvork).

Bij tandriemen is de situatie ongeveer hetzelfde, maar met het verschil dat de riem om de eerdergenoemde redenen nooit los mag komen te staan. De afstand van achteras naar voortandwiel moet dus precies zo zijn afgesteld dat bij maximale afstand geen overmatige spanning op de riem komt te staan, maar bij minimale afstand (dus geheel in- of uitgeveerd) de onderloop van de riem nog steeds zuiver op het achtertandwiel wordt geleid, dus geen vrije slag heeft. Een heikele kwestie dat het spannen van tandriemen veel meer tot een nauwkeuriger werkje maakt dan het conventionele kettingspannen.

Akoestisch spannen

Hierbij scheelt het natuurlijk wel dat een getande riem aanzienlijk rekbaarder is dan een ketting. In de praktijk zijn er afhankelijk van fabrikant en model verschillende voorschriften voor de riemspanning.

Vroeger werd er meestal gewerkt met een voorgedefinieerde krachtmeter op de riem: bijvoorbeeld 15 millimeter uitslag bij vijf kilo belasting. Modernere systemen testen de spanning van de riem akoestisch, door de eigenfrequentie van de gespannen riem te meten. Hoe strakker hij gespannen is, hoe hoger de frequentie. Gangbare voorgeschreven waarden liggen rond 45 hertz. De procedure doet denken aan het stemmen van een gitaar met een elektronisch stemapparaat.

Dit smalle gebied tussen te strak en te los beperkt de mogelijke veerweg. Dat is nog een reden waarom we tandriemen niet snel op terreinmotoren zullen zien. Om deze problematiek te lijf te gaan, had Erik Buell op zijn modellen met het enorme aluminium frame een vaste spanrol op een uitgekiende plek tegen de onderloop van de riem gemonteerd. Dit idee functioneerde in de praktijk behoorlijk goed, op Harley's elektrische model Livewire zien we ook zo'n spanrol.

Grote riempoelies

Verdere nadelen: omdat de tandriem geen scherpe buiging kan hebben, moet de voorste riempoele een grotere diameter hebben dan een vergelijkbaar kettingwiel. Daar moet bij de dimensionering van de versnellingsbak rekening mee worden gehouden, omdat je



anders een reusachtige riempoelie achter nodig hebt, wat er niet fraai uit ziet. In de praktijk zijn die riempoelies ook daadwerkelijk al groter dan gewone achtertandwielen bij kettingen.

Bovendien zijn die riempoelies hoe dan ook breder en zwaarder dan kettingwielen. Dat is nog een reden waarom tandriemen op sportmotoren geen noemenswaardige rol spelen. Waarbij er overigens wel duidelijke vooruitgang wordt geboekt met de ontwikkeling van tandriemen. Sterkere materialen en ingenieuze productiemethodes hebben de benodigde riembreedte in de afgelopen tien jaar tot tweederde van de oorspronkelijke maat doen krimpen.

Nou staan de dikke cruisers van Harley-Davidson noch om hun lage gewicht, noch om hun lange veerwegen en fantastische veercomfort bekend, wat gunstig is voor tandriemaandrijving. Daarnaast zijn Harley-rijders naar verluidt geen liefhebbers van afgeslingerd vet op hun blinkende chroom, en er wordt gezegd dat ze na de rit liever een blik Budweiser opentrekken dan een bus kettingspray voor onderhoudswerk. Alles welbeschouwd is het geen toeval dat uitgerekend Harley-Davidson de pionier van tandriemaandrijving is geworden.

Duur en complex

De grootste concurrent van tandriemaandrijving is niet de ketting, maar de cardanas. De naam is afkomstig van de kruiskoppeling van de Milanese arts, wiskundige en filosoof Girolamo Cardano (1501–1576), die het mogelijk maakte om de draaibeweging van een as onder een hoek over te brengen. Daarmee kan de veerbeweging van de achtervork worden gevolgd. Op de achteras zorgt vervolgens een kegeltandwielpaar voor de haakse overbrenging naar het achterwiel.

BMW is een pionier op het gebied van cardanaandrijving op motorfietsen, zij het zeker niet de enige in de vroege decennia van de vorige eeuw. Voor BMW was het logisch, aangezien de in lengterichting liggende krukas van de boxermotoren de draaibeweging al in de juiste richting aflevert aan de cardanas naar het achterwiel. Ook bij de eencilinders kon de krukas uiteraard in de lengterichting worden geplaatst. Als je een cardanas monteert op een motor met dwarsgeplaatste krukas, dan is een tweede haakse overbrenging met conische tandwielen nodig aan de voorkant van de cardanas, dus op de uitgaande as van de versnellingsbak. Die extra haakse tandwieloverbrenging vergroot transmissieverliezen, wat zowel vermogensverlies als een hoger verbruik oplevert. Bovendien neemt het gewicht en de complexiteit toe en cardanaandrijving is toch al de duurste, meest complexe en zwaarste secundaire aandrijving.



De BMW G450X. De foto laat zien hoe extreem krap het toegaat tussen frame, motorblok, achtervork en voortandwiel.

Cardanreactie

Waarom is een cardan toch zo populair? Vooral toerrijders houden van cardanaandrijving, omdat hij vrijwel onderhoudsvrij is (olie ververset om de twee à vijf jaar) en zeer betrouwbaar. Daarbij is cardanaandrijving mooi te combineren met een enkelzijdige



achterwielophanging (de cardantunnel kan meteen als forse achternok worden uitgevoerd), wat het demonteren van het achterwiel voor bandenwissels heel makkelijk maakt.

Vroeger zorgden lange veerwegen voor problemen bij cardanaandrijving, doordat de kruiskoppelingen de grotere beweging van het achterwiel moesten volgen en dus scherpere hoeken moesten maken. Ook het opvangen van de afstandsverandering bij in- en uitveren (daar is-ie weer) door middel van glijdende spiebanen veroorzaakte bij lange veerwegen moeilijkheden. In 2002 kon BMW de R1150GS Adventure op het achterwiel echter al een veerweg van liefst 220 millimeter geven. Een zo lang mogelijke achternok helpt hierbij, want die hoeft voor dezelfde veerweg minder ver te verdraaien.

Deze BMW-generatie had een belangrijke nieuwe ontwikkeling: de Paralever, een achterwielophanging met extra reactiestang ter vermindering van de cardanreacties die bij de oudere BMW's het kolderieke omhoogkomen van de achterkant bij accelereren en omlaag zakken bij gas dichtdraaien veroorzaakten. Dat kon zeer vervelende gevolgen hebben wanneer je onder grote hellingshoek van je gas af ging, waardoor je ineens grondspeling te kort kwam...

Bij de Paralever zorgt een tweede scharnierpunt kort voor het einde van de swingarm in combinatie met die extra reactiestang voor een passende tegenkracht voor het genoemde effect. De prijs hiervoor is een nog grotere complexiteit, want naast de reactiestang en het scharnierpunt in de achternok moet er ook een extra kruiskoppeling in de cardanas worden aangebracht. Daarmee nemen gewicht, kosten en vermogensverlies nog verder toe. Maar daarom hebben moderne cardanaandrijvingen wel een hoge mate van comfort en goede rijeigenschappen. Het extra gewicht en de grotere componenten zijn alleen op zwaardere motoren goed onder te brengen. En bij dergelijke motoren is ook de hogere prijs minder een probleem.

Voor- en nadelen

	ketting	cardanas	tandriem
Lange veerwegen	+++	+	--
Zand/gravel	++	+++	---
Hoog vermogen	+++	+++	+
Benodigde ruimte	+++	--	+
Gewicht	++	--	+
Schoonmaakwerk	---	+++	+++
Onderhoud/spannen	--	+++	++
Productiekosten	+++	---	+
Rendement	+	--	++

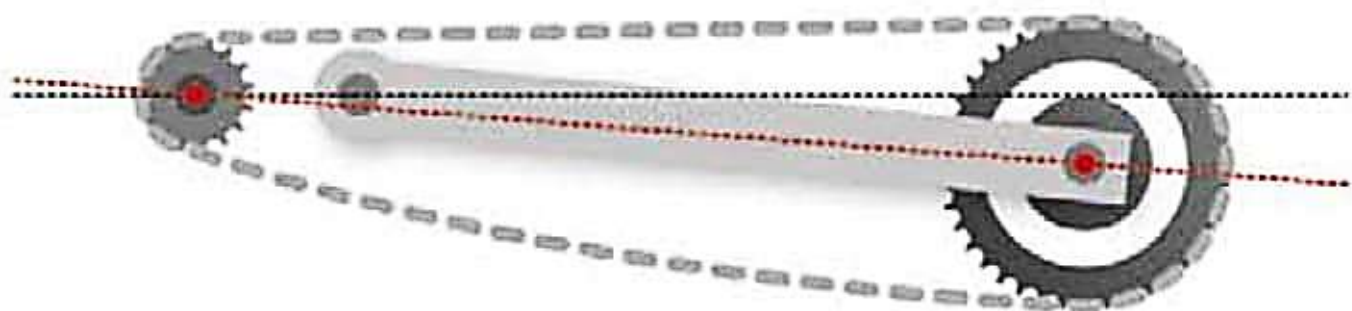
Bepalend voor het correct spannen van de riem of ketting is altijd de middenstand van de achternok aangezien die in de praktijk bij het spannen echter moeilijk te realiseren is, behelpen we ons met een opgegeven doorhang-waarde in uitgeverde toestand (wel altijd het 'strakste punt' van de ketting zoeken).

Zie afbeelding op volgende pagina.

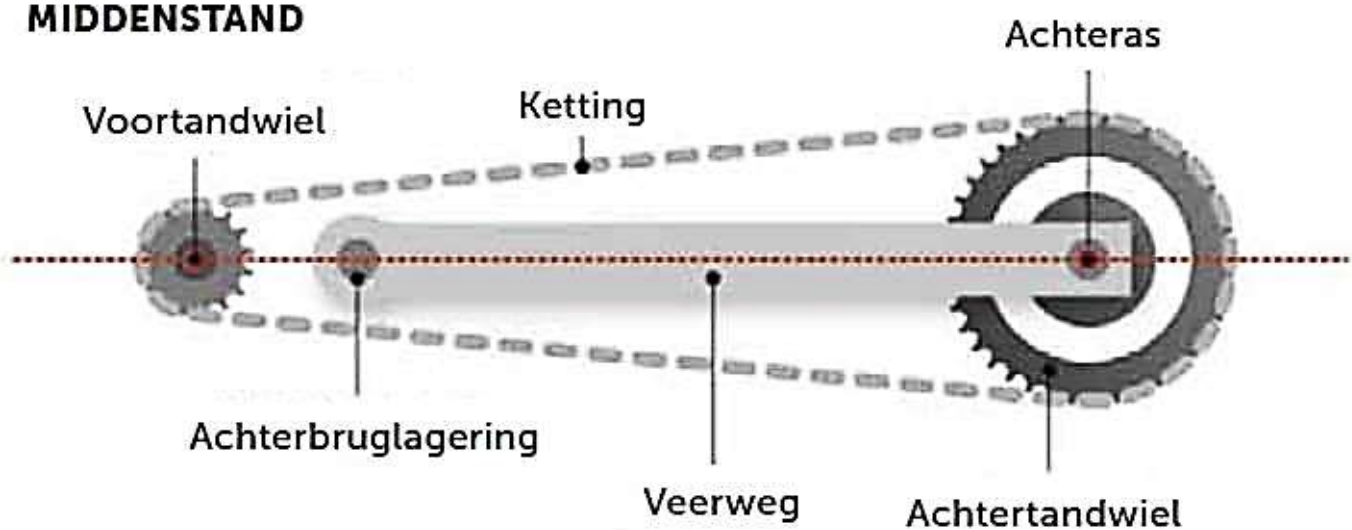




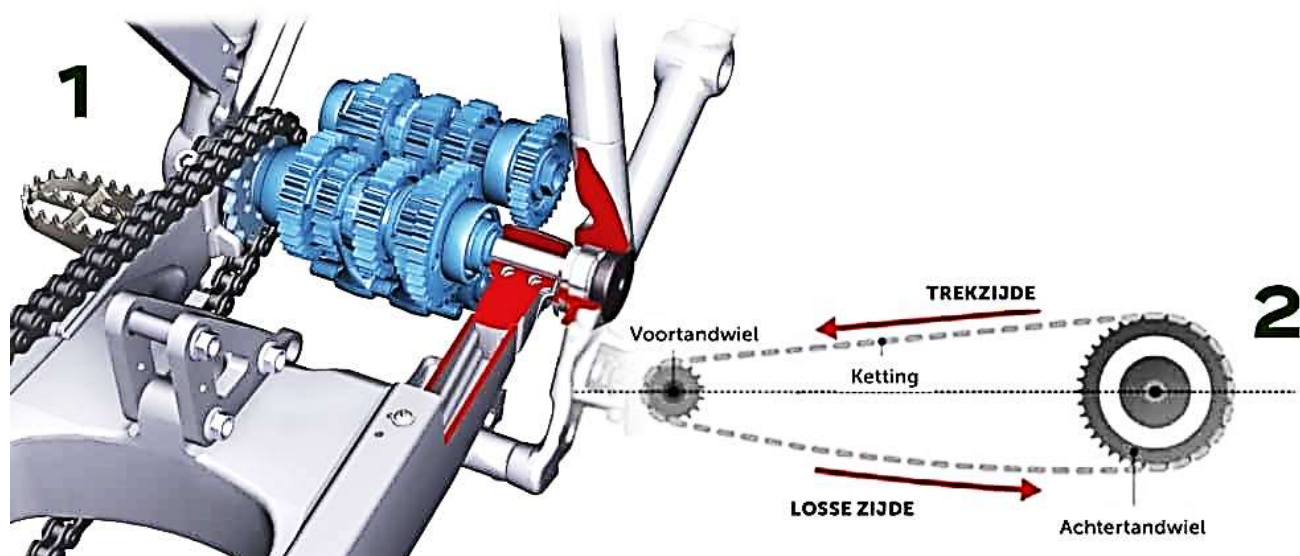
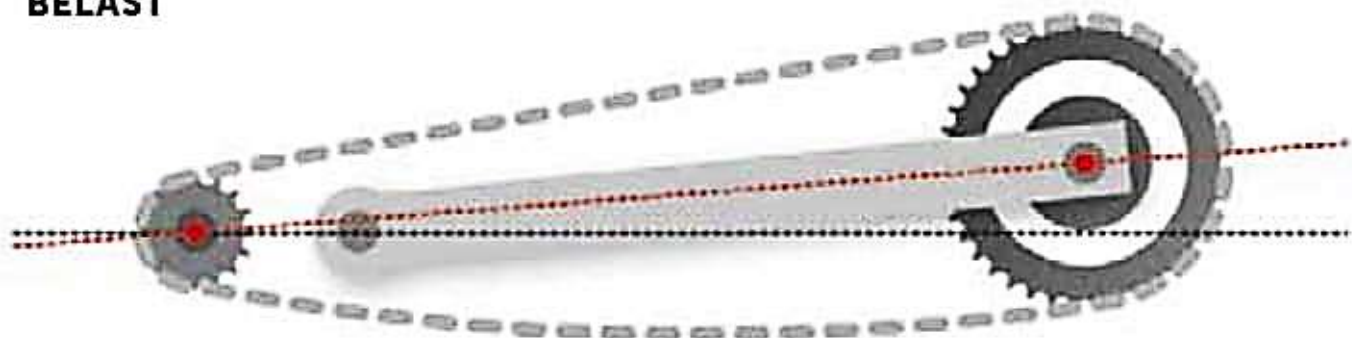
ONBELAST (UITGEVEERD)



MIDDENSTAND



BELAST

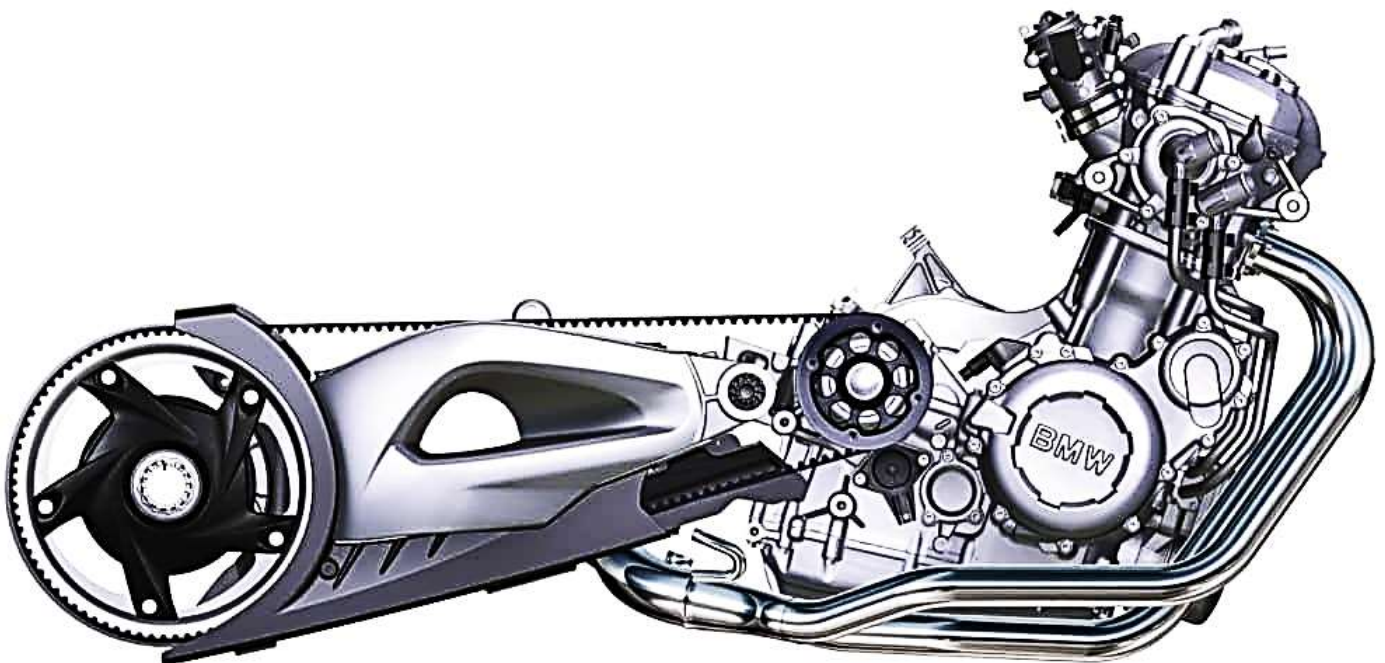




1. Bij de G450X voert BMW de scharnieras van de achternvork door de secundaire versnellingsbak-as. Daarmee liggen het voortandwiel en het draaipunt van de achternvork concentrisch, waardoor de kettingspeling bij inveren altijd hetzelfde blijft.
2. Bij lastwisselingen (gas open en dicht) worden de rollen omgedraaid: het belaste part wordt het onbelaste part en omgekeerd.

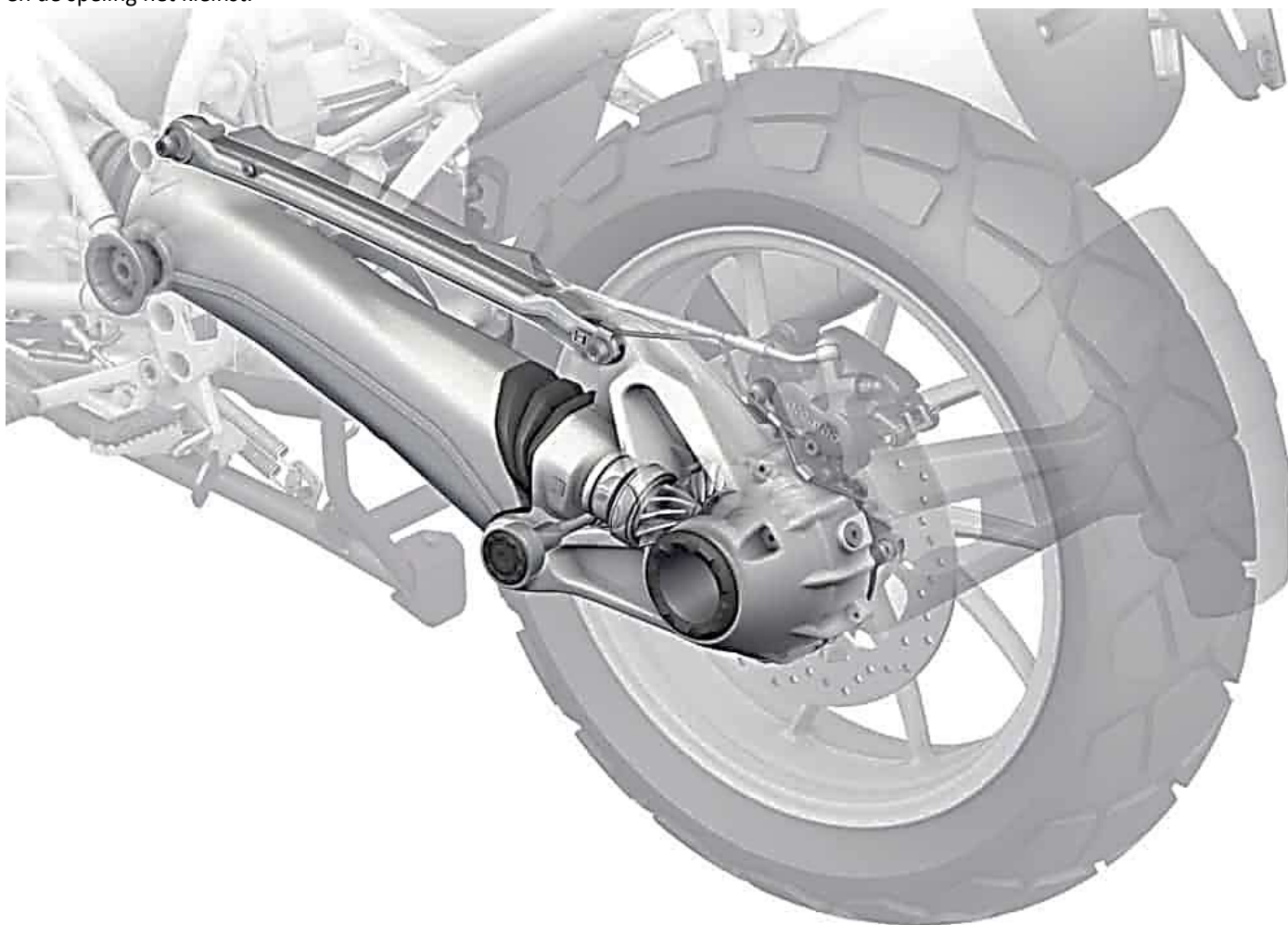


De BMW F800GT heeft een relatief smalle tandriem, gecombineerd met een fraaie enkelzijdige swingarm. Nog praktischer wordt het alleen met een cardanas.





Hier kun je het in de praktijk zien: voorkettingwiel, swingarmas en achteras liggen (vrijwel) op één lijn. Dan is de afstand het grootst en de speling het kleinst.



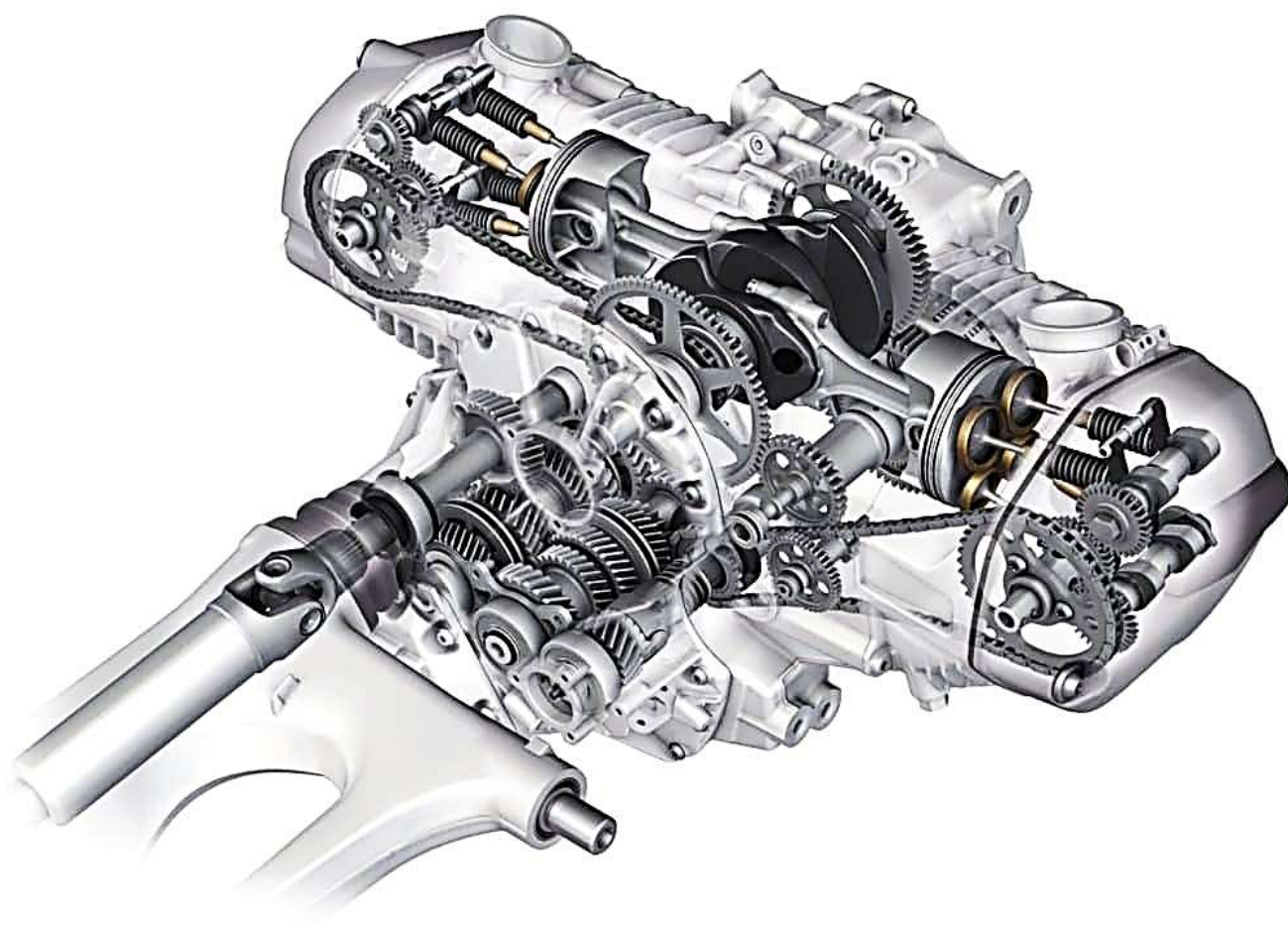
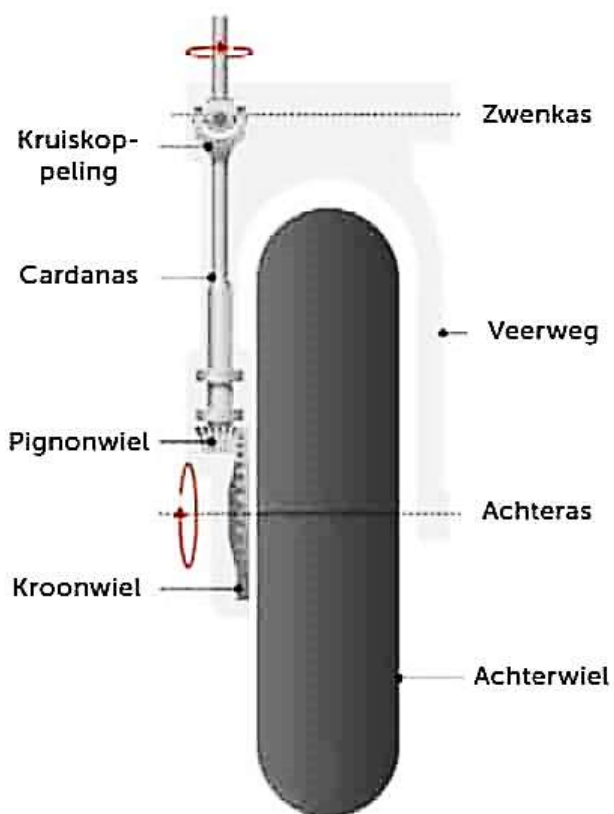
Bij de Paralever van BMW zit kort voor de achterwielnaaf een extra scharnierpunt, dat middels een reactiestang (boven) de cardanreacties tegengaat.

Klassieke cardanaandrijving

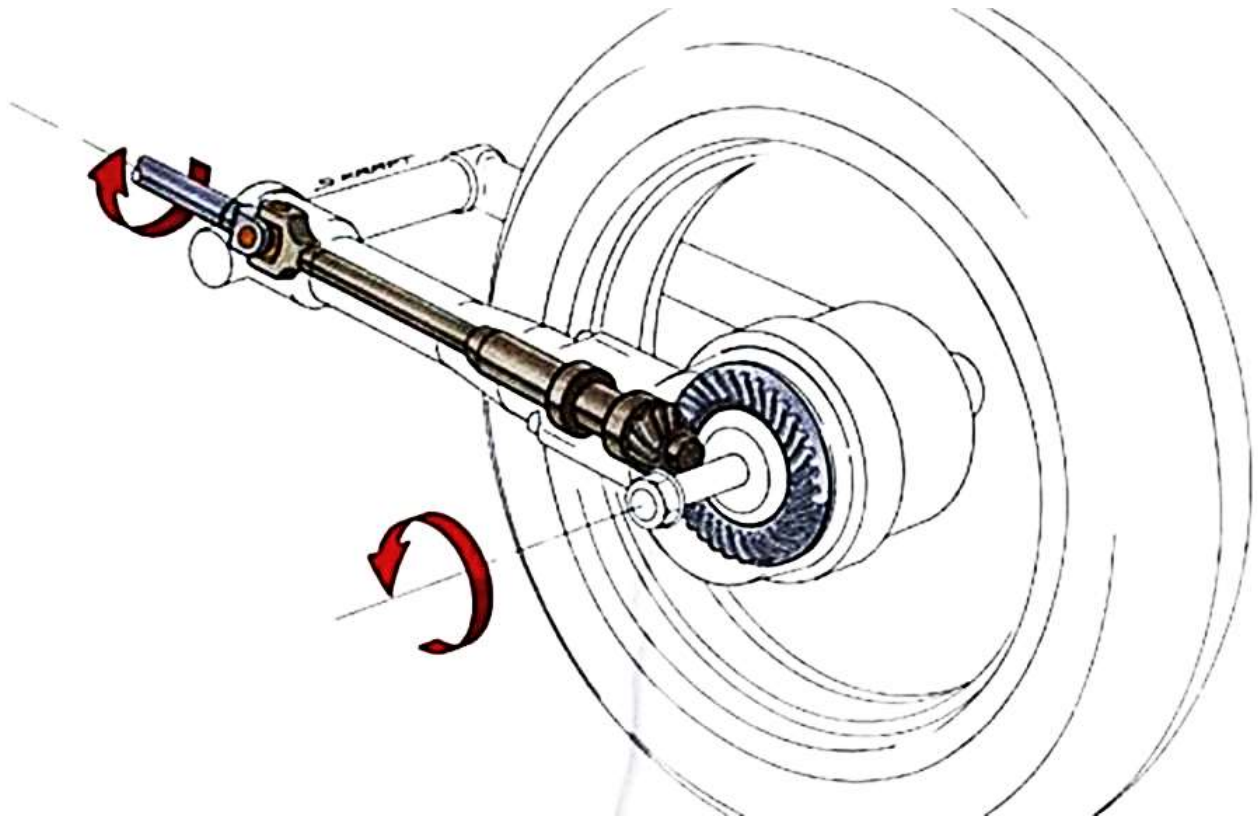




Bij de antieke starre achterframes kan een aandrijfswaas naar het achterwiel heel makkelijk worden toegepast; kruiskoppelingen zijn niet nodig.



Een klassieke cardanaandrijving zonder reactiestang heeft maar één kruiskoppeling nodig, bij het swingarmdraaipunt. Bij een boxermotor liggen krukas en versnellingsbak in lengterichting, ideaal voor een cardanas naar het achterwiel.



De kegeltandwieloverbrenging zorgt ervoor dat de draairichting een hoek van 90 graden maakt.



De dwarsgeplaatste BMW-zescilinder vereist een tweede haakse tandwieloverbrenging op de uitgaande as van de versnellingsbak.

BMW schaft kettingsmeren af

Innovatieve M-Endurance-ketting

In samenwerking met kettingfabrikant Regina denkt BMW de kettingaandrijving revolutionair doorontwikkeld te hebben. De nieuwe M-Endurance-ketting ziet er desondanks amper anders uit dan de gebruikelijke exemplaren; de permanente inwendige smering van de pennen in de bussen wordt afgedicht met X-ringen, dus da's niks nieuws.

De clou zit in de nieuwe coating op de rollen. Dat zijn de los om de bussen draaiende delen die direct in contact staan met de tandwielen; de componenten die we normaalgesproken telkens moeten smeren. De speciale laag bestaat uit tetraedrisch amorfe koolstof (ta-C),



een verbinding die nauw verwant is aan de bekende DLC-coating (Diamond-Like Carbon) op vorkpoten en motoronderdelen. De ta-C kenmerkt zich door extreem grote hardheid en uitstekende zelfsmerende eigenschappen. Volgens BMW moet deze nieuwe technologie het aanvullend smeren van de ketting geheel overbodig maken en de intervallen van het spannen extreem verlengen. BMW belooft een schone en gebruiksvriendelijke eindaandrijving op cardan-niveau.

Deze nieuwe 'comfortketting' zal om te beginnen leverbaar worden op de S1000RR en S1000XR, verdere modellen moeten volgen. Qua prijs zal de M-Endurance-ketting volgens BMW ongeveer het dubbele kosten van een normale topkwaliteit ketting. Dat klinkt behoorlijk aantrekkelijk, als de geclaimde voordelen worden waargemaakt. De kettingen (vooral nog alleen in de 525-maat) kunnen bij BMW worden besteld als vervangingsdeel en zijn daarmee ook beschikbaar voor rijders van andere motormerken. Inmiddels start Regina in januari 2021 onder de naam HPE-ketting een eigen verkooplijn op met een brede afdekking van merken en modellen.



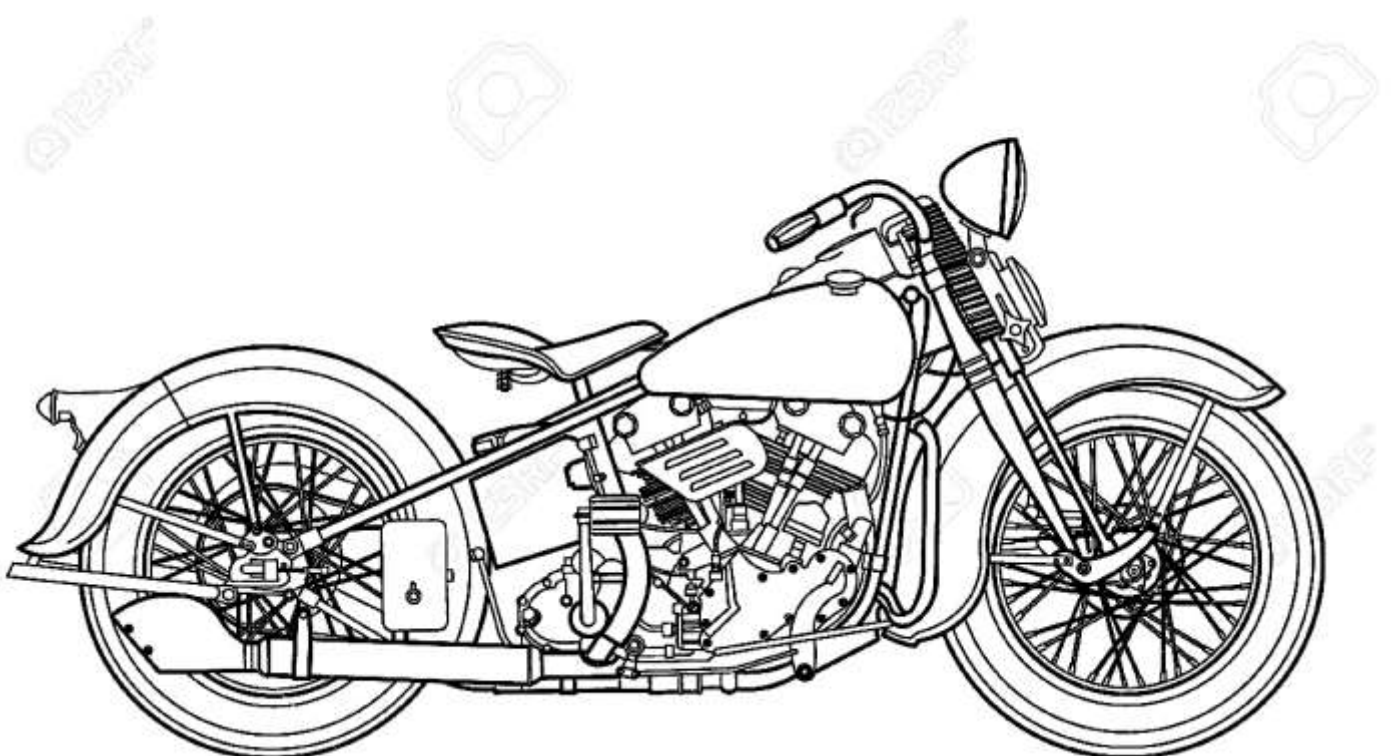
De kern van de techniek: speciaal gecoate componenten



maken bijsmeren overbodig.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





WELKE GPS OP DE MOTOR?



Je zou denken: na al die jaren motornavigatie weten we het wel: wat is de beste gps voor op de motor? Maar zo simpel ligt het ook weer niet. Vandaar dat we in juni 2021 toch weer even de stand opmaken. In basis heb je de keuze uit drie opties: TomTom, Garmin of smartphone. En daarbinnen heb je dan weer verschillende modellen.

Laat ik eerst ingaan op de 'geloofsdiscussie' Garmin versus TomTom. Want inderdaad: Die bestaat nog steeds. Net zoiets als de discussie tussen iPhone en Android.

Zelf was ik jarenlang honderd procent een Garmin-man. Vond die TomTom Rider helemaal niets; vooral doordat het ITN-routesysteem alsmaar tot problemen leidde. Met de komst van de Rider 400, alweer zes jaar geleden, veranderde dat fors. De Rider kon ineens uitstekend met tracks overweg en die bovendien laden via 'de cloud'. De 400 was misschien nog wat traag, maar dat werd drie jaar geleden goedge maakt door de 550; het toestel dat je nu op de markt ziet. In de tussentijd bleef Garmin een beetje stil zitten, wat ertoe leidde dat TomTom een fors marktaandeel van Garmin afsnoopte. En daardoor zag je vorig jaar bij de toerrijders zelfs een bijna 50/50 verhouding.

Maar ook dat is alweer veranderd, met vorig jaar de introductie van de Garmin Zumo XT. Want daarmee haalde Garmin in één keer z'n achterstand weer helemaal in. Als ik zelf op dit moment een toestel zou moeten kiezen zou dat zonder twijfel de XT zijn. Maar dat wil niet zeggen dat dat voor iedereen de juiste keuze is. Laat ik even verschillende aspecten op een rij zetten.

De verschillende modellen

Bij TomTom heb je de keuze uit de Rider 50, 500 en 550. De verschillen zitten in kaartdekking, specifieke motorroutes in MyDrive en al dan niet flitspaaldekking. De 50 en 500 zijn bedoeld voor de 'dozenschuivers', de 550 is voor gespecialiseerde kanalen zoals de motordealers, WayPoint en MrGPS. De 50 is sowieso een onverstandige keuze: daar zit maar een half jaar flitspalen bij en daarna betaal je 20 of 30 euro per jaar. Niet handig. En doordat je de 550 al weer enige tijd kunt kopen, is de prijs zodanig gedaald dat er in de praktijk eigenlijk geen verschil meer is tussen de 500 en 550. Dus: kies de Rider 550, die momenteel vaak voor minder dan €340,- te koop (zónder autosteun) is.

Bij Garmin gaat de keuze tussen de 396 en de XT. Je ziet goed dat Garmin met die 396 de concurrentie aan gaat met de Rider 550. En dat klopt ook wel, vooral vanwege de afmeting van het scherm. Met een prijs van €300,- (inclusief autosteun) is de Zumo 396 momenteel echt heel erg goedkoop. Maar tóch wordt hij amper nog verkocht. Je ziet dat de Garmin-kopers meer de focus hebben op kwaliteit dan prijs. En ofschoon de 396 echt een prima ding is, staat de XT er toch echt meerdere treden boven.



Fysieke verschillen

De Rider en de 396 hebben een 4,3 inch scherm, de XT 5,5 inch. Tel daarbij op dat de lichtsterkte van de XT een factor anderhalf hoger is. Als je ze in de praktijk naast elkaar ziet, ga je geheid voor de XT. Daar komt nog bij dat ook de processor veel sneller is en het toestel zelfs een topografische kaart en luchtbeelden kent.

Qua bevestiging ontlopen ze elkaar niet veel. De steun van de Rider oogt wat degelijker. Die van de Zumo is compacter en je zou zelfs wat huiverig zijn voor offroad-omstandigheden. Maar schijn bedriegt: Ook die steun staat z'n mannetje. Zelfs in de meest extreme omstandigheden. Kijk maar eens naar de video's van Itchy Boots in Zuid-Afrika.

Softwarematige verschillen



Onderhuids zijn de verschillen tussen Garmin en TomTom veel groter. TomTom is duidelijk beperkter in z'n mogelijkheden. Dat maakt het toestel wel makkelijker in gebruik. Garmin kent juist enorm veel (instel)mogelijkheden, maar die moet je dan wel even willen leren kennen. Simpel voorbeeld is dat je bij Garmin veel meer datavelden in beeld kunt hebben en daar bovendien zelf de inhoud van aan kunt geven. Bij TomTom geldt 'what you see is what you get'. Je actuele hoogte in beeld? Is bij de Rider gewoon niet mogelijk. Voordeel: hoeft je ook niet te zoeken hoe je dat instelt.

Wat de Rider wel nog steeds wat beter doet dan de Zumo is automatisch, zonder computer, een spannende route berekenen. Perfect is het niet; want nu en dan rij je dwars door een woonwijk. De Zumo pakt een iets hogere roadclass en zal daardoor die woonwijken beter weten te vermijden. Maar je rijdt wel zo nu en dan over een N-weg zetten. De 396 heeft daar meer last van dan de XT.

Bovendien: let op! De Rider is NIET geschikt voor allroad-routes zoals de TET. Kies daarvoor beslist de Zumo.

Routes ontwerpen

Garmin werkt af fabriek met Basecamp, TomTom met TomTom Drive. Garmin dankt z'n naam complex te zijn vooral aan Basecamp. Sommigen kunnen er mee lezen en schrijven, anderen kunnen er maar niet aan wennen. Ik vind dat anno 2021 niet zo belangrijk meer. Met zowel de Rider als de Zumo kun je immers prima overweg met alternatieve – en betere – routeplanners als Kurviger, MyRouteApp of Routeyou. Met de Rider kun je ook met Basecamp werken, met de Zumo ook met MyDrive.

Wat ook verschillend is: Het overzetten van routes. Bij beiden kan dat sowieso met een snoetje of geheugenkaart. TomTom doet het makkelijker via de cloud, maar Garmin scoort in mijn ogen juist weer met het overzetten vanuit de telefoon. Beetje lood om oud ijzer.

Of toch de smartphone?



Dat kan zeker, vooral met een speciale ruggedized smartphone. Maar doe het vooral niet omdat het goedkoper is. Want dat lijkt maar zo. Aan spul voor bevestiging en voeding ben je al snel 100 euro kwijt. Hetzelfde geldt voor de kosten van de softwarelicentie van MRA of TT Go. Als je er vervolgens vanuit gaat dat een zumo 396 na vijf jaar nog minimaal 100 euro opbrengt, dan is de kostprijs van beiden feitelijk gelijk. Krijg je er bij de smartphone alleen 'gratis' wat praktische issues bij plus het risico op defect. Dat laatste risico is zelfs 100% als je rijdt met een actuele iPhone. Gaat geheid stuk Ook hier: Vraag maar aan Itchy Boots. Niet doen dus. Gebruik dan liever een 'oudje'. Of koop een gebruikte Garmin of TomTom.

Bron: : **MOTOR.NL**

Auteur: Hans Vaessen | Fotografie: Hans Vaessen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTOPIC TO COMMUNICATIE APP GEEFT RUST



Je kent dat wel als je met een groepje motorrijders onderweg bent: je tank is bijna leeg en in de verte zie je een tankstation. Driftig gebarend en zwaaiend probeer je de anderen te laten merken dat je moet tanken. Zonder succes en ook nog eens heel gevaarlijk. Of je wilt even stoppen voor overleg over de route. Hoe kun je dat de anderen dit laten weten tijdens het rijden? Met de komst van **MotoPicto** is hier eindelijk een oplossing voor. Al jaren zijn er communicatiesystemen waarmee motorrijders met elkaar kunnen praten tijdens het rijden. Los van de forse investering die voor een goed systeem nodig zijn, werkt het meestal alleen als je met een vaste partner rijdt die ook zo'n systeem heeft gekocht en ingebouwd in de helm. Een voordelige en effectieve oplossing om onderling te communiceren in een groep motorrijders bestaat eenvoudigweg niet. Tot nu.

Communiceren met picto's

MotoPicto is een app die ontwikkeld is door en voor motorrijders. Het enige dat nodig is voor een veilige onderlinge communicatie is een app en een degelijke telefoonhouder. Middels tien grote en duidelijke pictogrammen laten motorrijders heel eenvoudig aan elkaar weten wat ze willen. Een tankstop? Links- of rechts afslaan? Even stoppen voor overleg? Sanitaire stop? Door simpelweg een pictogram aan te raken merken andere motorrijders wat je van plan bent en kunnen ze hier rekening mee houden op het moment dat dit veilig kan.

Is dat wel veilig?

Een goede vraag. In het verkeer, en zeker op de motor, is veiligheid van het grootste belang. Afleiding dient tot het absolute minimum beperkt te worden. Hiermee is zorgvuldig rekening gehouden bij het ontwerp van de app. MotoPicto is net zo veilig als het gebruik van een goed navigatiesysteem. En veel veiliger dan motorrijders die met wisselend succes al rijdend en zwaaiend aan elkaar proberen duidelijk te maken wat ze van plan zijn.





Grote groepen

MotoPicto is ideaal wanneer in kleinere of grotere groepen wordt gereden. Net als bijvoorbeeld bij WhatsApp kan heel eenvoudig een afgesloten groep aangemaakt worden. Leden van die groep kunnen onderling communiceren met MotoPicto. En omdat de app zowel voor Android als iOS beschikbaar is, werkt het op vrijwel iedere telefoon.

Techniek

MotoPicto berichten maken gebruik van internet communicatie. In tegenstelling tot Bluetooth is communicatie over grote afstanden tussen de motorrijders hiermee geen probleem. Je raakt elkaar dus niet meer kwijt.

5 euro per jaar

De app kost 5 euro per jaar. Door deze bijdrage kan de app vrij van reclame worden aangeboden. Reclames leiden af van het verkeer. Het toont nog eens aan dat MotoPicto echt is ontwikkeld door en voor motorrijders.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

GAAT EU VERKOOP BENZINEMOTORFIETSEN IN 2035 VERBIEDEN?



De Europese Unie staat naar verluidt dicht bij een akkoord om de verkoop van benzinemotoren te verbieden. Vanaf 2035 zijn motorfietsen die fossiele brandstoffen gebruiken niet meer gewenst. Dat geeft de fabrikanten iets meer dan 13 jaar om hun gamma's volledig te elektrificeren, zodat ze in 27 landen te koop blijven.

De afgelopen jaren hebben verschillende landen plannen aangekondigd om voertuigen op klassieke brandstoffen geleidelijk uit te bannen. Tot dusver was de aandacht vooral gericht op de grotere vierwielers en het openbaar vervoer.

Omdat in de meeste plannen niet expliciet wordt vermeld of motorfietsen – die veel minder uitstoten – onder dit verbod vallen, aanzelen fabrikanten om veel middelen in te zetten voor EV-technologie zonder dat er een vaste datum is om naartoe te werken.

Het lijkt er nu op dat er een datum is vastgesteld voor landen binnen de Europese Unie. De deadline is 2035 en geldt volgens [GPOne](#) voor alle voertuigen.

De plannen maken deel uit van het klimaatverformingspakket Fit for 55, dat tot doel heeft de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van 1990. Een volledig verbod op benzinevoertuigen tegen 2035 is hiervan een onderdeel.

Zoals het er nu uitziet, is dit een mildere termijn dan voorgesteld wordt door individuele landen. Er zijn een aantal EU-lidstaten die 2030 noemen als het jaar waarin machines met benzinemotoren geleidelijk zullen worden afgeschaft, hoewel uit de dubbelzinnige formulering niet duidelijk wordt of dit alleen voor auto's of voor alle voertuigen geldt.

Bron: : [MOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ZIJWIELEN UIT JAPAN VOOR GEWICHTIGE CHOPPERS

Choppers zijn aan de zware kant en Japanners behoren niet tot de grootste mensen ter wereld. Maar Japanse motorrijders willen ook op



choppers kunnen rijden. Soms leidt dat tot een probleem. De oplossing? Zijwielen.

Het is bekend dat chopper motoren zwaar zijn, tussen de 300-400 kg is zo maar mogelijk. Zet daar tegenover dat de gemiddelde grootte van de Japanner niet heel hoog is. Dan ontstaat een combinatie die niet echt lekker uitpakt. En dat kan problemen geven. Niet zo zeer tijdens het rijden, maar bij het manoeuvreren vanuit stilstand.

De oplossing



Zwaar zijn ze, die choppers. Maar eenmaal onderweg zijn ze gemakkelijk te besturen, dankzij het lage zwaartepunt én ze zijn niet al te hoog waardoor je beide voeten makkelijk en ferm op de grond plant. Maar dan eenmaal gestopt, bijvoorbeeld om te parkeren, heb je een hele kluif aan je chopper. Tenminste, wanneer je als de gemiddelde Japanner niet aan de grote kant bent. Dan kunnen zijwielen zeer gewenst zijn.

Eerlijk gezegd was onze eerste reactie dat het om een verlate aprilgrap was. Of het laatste idee van Jochen Zeitz, de CEO van H-D, voorie in een dwangbuis werd afgevoerd. Niets van dat alles, want die elektrische hulpwielen zijn

uitgevonden door Trijya Custom Motorcycles, een Japanse fabrikant van speciale onderdelen voor Harley-Davidson.



Zijwielen



Als een chopper Trike niet in je garage past, dan is dit de oplossing. Zoals je in de video kunt zien, is de bediening elektrisch en gaat het in- en uitklappen zeer snel dankzij een knop op het stuur. Eenmaal ingeklapt steken de kleine elektrische hulpwielen niet uit, terwijl ze uitgeklappt zorgen voor de steun die nuttig kan zijn om met een bagger of cruiser te manoeuvreren.

Op zich zijn de wielen een prima oplossing waardoor we nog langer van onze chopper kunnen genieten, ook als de benen stram worden en de krachten afnemen. Maar de prijs vinden we eigenlijk wel van de zotte: 500.000 yen oftewel 4.000 euro!



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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Can-Ned Motorcycles



ZELF IMPORTEREN MOTORFIETSEN IN 2021 WEER EVEN POPULAIR ALS VOOR CORONA

In de eerste acht maanden van 2021 werden er al 12.199 motorfietsen naar Nederland individueel geïmporteerd en van een Nederlands kenteken voorzien. Daarmee komt dit aantal, met nog 4 maanden in dit jaar te gaan, al in de buurt van het totaal van 2020, toen er 13.805 motoren in het hele jaar via individuele import op een Nederlands kenteken kwamen, zo blijkt uit de cijfers van RDC. In 2020 legde de RDW de importprocedure een tijd stil tijdens de coronapandemie, maar de toen opgelopen achterstand wordt dit jaar dus weer ingehaald. Voor de duidelijkheid: het gaat hierbij om individuele of *grijze* import, dus niet de motoren die de officiële importeurs via hun dealernetwerk verkopen.

IMPORTLEIDER?

Qua importcijfers voeren ook hier BMW en Yamaha een gevecht om de leiding, maar nadat in 2018 nog BMW de importleider was, is het sindsdien Yamaha dat de lijsten aanvoert, al is het verschil met BMW altijd minimaal. In 2020 wist BMW Motorrad Nederland nog met een list het marktleiderschap in nieuwverkopen binnen te halen, maar Yamaha werd vorig jaar met 2010 stuks wel het meest individueel geïmporteerd, gevolgd door BMW met 1942 en Honda op drie met 1890. Op vier stond in 2020 Harley-Davidson met 1623 importmotoren, terwijl er 892 nieuw werden verkocht. Het Amerikaanse merk staat altijd hoog in de import Top 10, waardoor er al jaren meer tweedehands Harleys op Nederlands kenteken erbij komen dan nieuwe.

INDIVIDUELE IMPORT

Met individuele import of grijze import wordt alle import buiten de officiële importeurs om bedoeld. Elke jaar zijn die cijfers ongeveer in dezelfde range, er worden (zeer ruim genomen) net zoveel nieuwe motoren op kenteken gezet door de officiële importeurs, als dat er door de 'handel' of particulieren zelf naar Nederland worden gehaald. In 2019, voor de corona-pandemie dus, was er ook al wel een duidelijke piek in het aantal importmotoren te zien, hoger dan in de nieuwverkopen.

Overigens lopen de exportcijfers qua trend ook weer ongeveer gelijk aan die van de import en nieuwverkopen, maar het zijn er wel minder, behoudens de forse uitschieter van jaarlijkse export van Honda's. Tot nu toe werden in 2021 in de eerste acht maanden 8537 motoren geëxporteerd, waarvan 2550 Honda's, 1448 Yamaha's en 177 Suzuki's.

IMPORT GOEDKOPER

Vaak zijn motorfietsen in het buitenland veel goedkoper, wat deels wordt veroorzaakt door extreem hoge Belasting Personenauto's en Motorrijwielen (BPM), die in Nederland op nieuwe motoren wordt geheven. Die BPM wordt bij import steeds verder afgeschreven; hoe ouder de te importeren motorfiets hoe lager de te betalen BPM. Omdat 80% van alle motorfietsen in Nederland ouder dan 10 jaar is, blijkt import van occasions al snel interessant, een gegeven waar vooral veel handelaren op ingesprongen zijn, maar ook particulieren halen zelf motoren uit het buitenland. Nadeel is wel dat bij buitenlandse motoren de historie vaak niet te controleren is, wat **fraude met kilometerstanden en schademotoren in de hand werkt, zoals laatst in Duitsland pijnlijk duidelijk** werd.

2021 IMPORT TOP 10: MOTORMERKEN T/M 29 AUGUSTUS

1	Yamaha	1956
2	BMW	1701
3	Honda	1676
4	Kawasaki	1407
5	Harley-Davidson	1182
6	Suzuki	716
7	KTM	685
8	Triumph	522
9	Piaggio	497
10	Ducati	496

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ENQUÊTE: 92% TEGEN BAN OP NIEUWE BENZINE MOTORFIETSEN



In een Europese enquête heeft FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations) motorrijders uit verschillende landen gevraagd hoe zij denken over de mogelijkheid dat er in de toekomst geen nieuwe benzine motorfietsen meer mogen worden verkocht. De enquête werd in juli en augustus gedaan en was beschikbaar in 12 talen. In totaal hebben 23.768 mensen de enquête ingevuld.

92,91% van de ondervraagde was tegen een mogelijke ban op benzine motorfietsen in de toekomst. In 2016 heeft FEMA een soortgelijke enquête uitgevoerd, hier kwam toen uit dat 44% een nieuwere motorfiets zou aanschaffen als oudere motorfietsen (van voor 2006) niet meer toegelaten zouden worden in de stad. De 2021 enquête laat zien dat 55,46% bereid is om de overstap naar een nieuwere motorfiets te maken. Als er daadwerkelijk een ban zou komen, en er dus niet meer in de stad met de motor gereden kan worden, zou 44% een andere vervoersmiddel overwegen. Erger nog, als alle benzine aangedreven voertuigen 'verbannen' worden uit de steden overweegt 76% een andere manier van transport gaan zoeken in plaats van over te stappen op een 'Zero-emissions vehicle' of ZEV. (elektrisch of brandstofcellen aangedreven door waterstof) Dit zou grote gevolgen kunnen hebben voor het verkeer en mobiliteit in de stad.

Van de 88,75% die wel hebben aangegeven dat zij zouden over stappen op een ZEV als er een volledige ban komt dan zijn zij niet bereid om meer te betalen voor een nieuwe(re) motorfiets dan eentje die wordt aangedreven door een verbrandingsmotor.

Op de vraag wat de ondervraagde zouden doen als er helemaal geen benzine-aangedreven motorfietsen verkocht zouden worden dan geeft een meerderheid van 53,38% aan dat zij zouden stoppen met motorrijden. 38,96% zou toch overstappen op een ZEV als er echt geen nieuwe of gebruikte benzine motorfietsen meer verkocht worden. Een kleine 7,67% geeft aan al voor de eventuele ban over te stappen op een ZEV.

Ook werd er gevraagd naar het feit of er net zoveel rijplezier zou zijn als je enigszins gedwongen wordt om over te stappen op een ZEV, of dat je dan stopt met motorrijden. 58,92% geeft aan dan te stoppen met motorrijden. In de enquête van 2016 gaf 46% nog aan om dan te stoppen met motorrijden.

Van de ondervraagde zou 41,08% nog best plezier kunnen hebben met een ZEV, dit is aanzienlijk minder dan de 54% in 2016.

Bron: website [FEMA](#)

Foto: Facebookpagina [FEMA](#)



RST DISTRICT WAX KEVLAR OVERHEMD VOOR MOTORRIJDERS



Waxkleding is ontstaan bij de marine in de vijftiende eeuw, waar ze werd gebruikt om zeelieden uit te rusten wanneer ze op zee gingen. Het katoen werd gecoat om het waterafstotend te maken. Deze techniek werd vervolgens gebruikt bij de vervaardiging van bootzeilen in de negentiende eeuw en vervolgens op grote schaal in Engeland en in heel Noord-Europa om kleding waterdicht te maken.

Het District Wax hemd is een eerbetoon aan de Britse biker stijl van weleer met een vaste binnenvoering met ruitjesprint. Een look die wordt geaccentueerd door de metalen knopen en de messing YKK metalen rits. Het model is gemaakt van een op katoen gebaseerde stof die verder is versterkt met Kevlar-vezels met een hoge sterktegraad om slijtage tegen te gaan. Eenmaal geweven, wordt het materiaal gecoat om het een gewaxt uiterlijk te bekomen.

De twee buitenzakken hebben flappen en schoudervouwen zorgen voor flexibiliteit en comfort bij het gebruik. Het versterkte hemd is voorzien van niveau 1 gecertificeerde elleboog- en schouderbeschermers.

Deze uitrusting voor het tussenseizoen is ideaal voor liefhebbers van vintage en custom motorfietsen.

KENMERKEN :

- Katoen en Kevlar materiaal van Dupont
- Externe HD-wax behandeling
- Vaste mesh binnenvoering
- Sluitingen aan de polsen
- CE klasse A gecertificeerde uitrusting
- CE niveau 1 schouder- en elleboogbescherming
- Voorzien op optionele rugbescherming
- Twee buitenzakken
- YKK metalen rits

Maten : XS tot 4XL - Kleuren : Zwart - Aanbevolen publieksprijs : € 149,99 - Contact : www.mybihr.com

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





MOTORTOCHTEN

MOTORHIKE OP DE VELUWE



Voor Chris Kluiters gaat het bij het motorrijden om het ontdekken en ervaren van natuur. In Apeldoorn woont hij er middenin, dus een avontuurlijk rondje Veluwe schudt hij moeiteloos uit z'n mouw.

Op de hei bij Kootwijk haalt Chris Kluiters (38, planner bij het CBR) de spiritusbrander tevoorschijn. Keteltje met water erop, mokken met koffie erbij. In de verte zien we de heuvels van de Hoge Veluwe, dichtbij wijst Chris op omgewoelde grasplaggen. 'Zwijnen doen dat met hun snuit, op zoek naar keverlarven en knollen. Ik zie ze vaak hier.'

Verkenner

Chris is een buitenmens. Liefde voor de natuur heeft-ie van huis uit meegekregen en werd verder gestimuleerd door de scouting. 'Verkenner ben ik eigenlijk altijd gebleven. Met een rugzak de natuur in, met een mountainbike of met de motor. Daarom heb ik nu een Africa Twin met vette Heidenau's eronder. Om de onverharde paden mee op te gaan. Niet alleen hier, ook in Schotland of Noorwegen. Binnenkort ga ik met mijn vrouw een trektocht maken door Tasmanië. Maar dat is zonder motor, dat werd te lastig helaas.' Voorzichtig neemt hij een slok hete instantkoffie. 'In de natuur smaakt alles lekker. Zelfs deze koffie', lacht hij. 'Minstens zo goed als bij Starbucks.'

Een mini-Starbucks in een Shell bij de A1 in Apeldoorn was een half uur geleden het startpunt van de rit van Chris. Hier gaf ik hem de meegebrachte Yamaha Tracer 700 en zonder ook maar een meter proefrijden, ging hij er als een haas mee vandoor.

'Zo'n motor is het wel. Hij voelt bijna net zo gemakkelijk aan als een mountainbike. Tijd om te wennen heb je eigenlijk niet nodig.'

Met hetzelfde gemak dook hij een paar kilometer verder de eerste onverharde wegen op, zanderig, maar niet al te zacht. De vraag of dat een beetje ging, beantwoordde hij met een flinke stofwolk. 'Het is geen echte allroad. Geen extra groot voorwiel, geen lange veerpoten en normale straatbanden. Maar dat heb je ook allemaal niet nodig voor dit soort weggetjes. Net zoals je geen bergschoenen nodig hebt voor een boswandeling.'

Zandweg

De koffieattributen gaan de koffer in en we gaan op weg naar ons eerste waypoint – eigenlijk het tweede, want al bij de start stonden we voor een overweg waar een zware stoomlocomotief van de Veluwe Stoomtrein Maatschappij passeerde. We hebben het over Radio Kootwijk, en dan vooral het monumentale Gebouw A. Het werd in de jaren tien van de vorige eeuw gebouwd om een verbinding te leggen met vooral Nederlands-Indië. Eerst per lange golf, later over de korte. Hierdoor werd het mogelijk om bijvoorbeeld te telefoneren. Dat kostte per drie minuten 33 gulden, destijds bijna een modaal maandsalaris. 'Het radiosignaal was zo sterk dat bomen in de omgeving dood gingen. Dat is nog altijd een beetje te zien', zegt Chris. Hij kan het weten, want zijn vader werkte hier in een van de bijgebouwen.



Het is Open Monumentendag en veel te druk bij Gebouw A om een foto te nemen. Chris heeft een betere oplossing. Vlak voor de oprijlaan naar het gebouw ligt een stil en bochtig onverhard weggetjes dat een beter uitzicht biedt. Erna volgt een pad van rul zand, zo'n weggetje waar negen van tien motorrijders niet aan beginnen. Chris gaat op de stepjes van de Tracer staan en daverd er zonder aarzelen op met de wegbandjes. De natuurkundige verklaring waarom het zo moeiteloos gaat, hebben we even niet voorhanden. Maar het gaat, dat is het belangrijkste, ook al is de Tracer niet echt gemaakt om stand op te rijden en ben je noodgedwongen druk op het voorwiel te zetten.

Slangen en een das

Over asfalt gassen we door de bossen naar Assel. Door komen we het laatste stuk onverharde weg tegen. Zand met een dun laagje steentjes erop. Voor het eerst vindt Chris de Tracer een beetje zoekerig aanvoelen. 'Met een paar Heidenau's of TKC's zou je hier niks merken. Zou nog wel stoer staan ook. Maar daar zitten weer nadelen aan.'

Ben je altijd op onverharde wegen te vinden?, vraag ik aan Chris. 'Nee, maar het begint me wel steeds meer te trekken. Ze zijn veel rustiger dan asfaltwegen. En je hebt veel meer het gevoel dat je in de natuur zit. Zeker op de motor. Op de mountainbike heb je dat nog meer, dan kun je de hele kleine paadjes ook pakken. En te voet zie ik toch nog het meest. Zwijnen, herten, soms een slang en laatst ook nog een das. Dat is altijd prachtig, dieren tegenkomen. De Veluwe is natuurlijk geen echte wildernis. Maar het betekent ook dat de kans dat je wat tegenkomt veel groter is dan in echte natuurgebieden, want hier kunnen ze veel minder kanten op.'





Campingspaghetti?



Wij komen vandaag niets tegen. Behalve dan een opgezette das en boommarter bij de boerderij van het Geldersch Landschap bij Staverden. Kasteel Staverden (waypoint), dat ernaast ligt, staat bekend om zijn witte pauwen, maar ook die laten zich niet zien. Gelukkig is er altijd nog het prachtige landschap.

We hebben nu open heidelandschappen gehad en veel bos. Aan het eind van de rit heeft Chris een derde landschap in petto: open rivierenlandschap. Daarvoor gaan we naar de fameuze IJsseldijk tussen Kampen en Deventer (westoever). Overbekend en dikke pret voor motorrijders. Veel minder bekend is dat de dijk voorbij het buurtschap Steenenkamer nog een stuk doorloopt in versmalde vorm. Wanneer de weg de IJssel verlaat ligt er nog een laatste waypoint: de ruïne van Slot Nijenbeek, ooit eigendom van twee strijdende broers. Het verhaal gaat dat Eduard van Gelre zijn broer Reinoud hier opsloot door hem zo vet te mesten dat hij de deur niet meer uit kon. Het hoge kasteel werd pas een ruïne in de twintigste eeuw, toen een Duitse legereenheid door Canadese granaatbeschietingen werd verdreven.

We hebben inmiddels honger. Wat gaan we doen? Campingspaghetti op de brander? 'Nee, we besluiten terug te gaan naar de Veluwe, waar we aanschuiven bij De Zwarte Boer, al eeuwenlang een bekend stoppunt. Het outdoorleven is mooi, maar je moet het niet overdrijven.

De route



Bron: **MOTOR.NL**

Fotografie: Jan Dirk Onrust | Tekst: Jan Dirk Onrust

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



RIDDERRIT: TOCHT LANGS GELDERSE KASTELEN



Op deze zomertocht (256km) steken we rivieren over en slingeren we op dijkweggetjes hoog boven water en land. Daarna gaat de route over de heide- en bosgebieden van de Veluwe. We rijden langs kastelen, beheerd door Geldersch Landschap & Kasteelen, die er dus een Ridderrit van maken. In de schemering komen we bij het laatste kasteel aan. Maar wat doet Maarten van Rossum daar op dat bankje aan de slotgracht?

Vroeger had je Willem van Gelre, zijn pronkharnas staat in de poortkamer van Kasteel Ammersoyen. Nu zijn Willem Klavers en Ruud van Dulmen de Heren van Ammersoyen. Nou, van het erbij gelegen Koetshuis dan, door de heren omgetoverd in een B&B met een fijn restaurant. Iets van de magie der middeleeuwen is op Ammersoyen behouden gebleven. Als Willem en Ruud naar huis gaan en de poort achter zich dichttrekken, blijf alleen de gast op het Koetshuisterrein achter. Kasteelheer voor één Nacht, er zijn kwadere lotsbeschikkingen denkbaar.

Ruige uiterwaardenbomen

Vanaf Kasteel Ammersoyen gaat de route via Weil en Poederoyen. De motor rijdt hoog boven water vol schepen en land vol koeien en schapen en ruige uiterwaardenbomen daartussen. Dit is Nederland op z'n mooist. In Zaltbommel is het Stadskasteel gevestigd in het Van Rossumhuis, genoemd naar een Nederlandse ijzervreter die thuishoort in het rijtje Piet 'Zilvervloot' Heyn en Jan 'dan liever de lucht in' Van Speijk. Ook het plaatsje Rossum is genoemd naar die vechtjas uit de Middeleeuwen. Maarten van Rossum werd vermoedelijk rond 1490 geboren in Zaltbommel. Hij werd de Gelderse legeraanvoerder, berucht vanwege zijn guerrilla-achtige oorlogsvoering waarin onschuldige burgers het vaker dan toen gebruikelijk moesten ontgelden. Zijn lijfspreuk was 'Blaken en branden is het sierraad van de oorlog', zijn wapenspreuk 'Terror Terroris' en zijn familiewapen met drie vogels is later het gemeentewapen van Rossum geworden.

Land van Maas en Waal

Na de Bommelerwaard met maar liefst zeven kastelen rijden we nu door het Land van Maas en Waal. Brede wateren stromen door dit Rivierenland. Ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie komt voorbij, het grootste rijksmonument van Nederland, maar de kastelen op onze Ridderrit zijn ouder. Kasteel Hernen ligt nu tegenover een kerk aan de doorgaande weg in een woonwijk. Oudere 'Ridders' herkennen hier misschien beelden uit de televisieserie Floris, die hier in de jaren zestig werden opgenomen. Kasteel Hernen werd nooit verwoest of ingrijpend verbouwd en heeft daardoor het middeleeuwse karakter mooi bewaard. De Perzische troepen van Xerxes in 490 voor Christus en de geallieerde invasiemacht van 1944 mogen dan over water zijn getrokken, voor een groep gemotoriseerde Ridders is het logistiek even niet handig om van de diensten der veerponten gebruik te maken die transport verzorgen over de Nederlandse rivieren. We moeten dus op zoek naar bruggen om van de ene op de andere oever te komen.

Zo steken we via de N323 de Waal over en komen we in de Betuwe terecht: de Boomgaard van Nederland. Hier kersen, elders appels en peren. Welke dijkweg is het mooiste? Het blijft knollen met citroenen vergelijken. We slingeren weer hoog boven land en water, na Opheusden en Indoornik over de Randwijker Rijndijk langs de Nederrijn. Op de andere oever verrijzen gebouwen op beboste heuvels, maar om het pontveer naar Wageningen te omzeilen maken we nog een mooie slinger naar Kesteren en pakken daar de N233 om op de noordoever te komen.

Sprookjesachtig gelegen

Het Wageningse Woud is in de zomer beeldschoon en ook naar Kasteel Doorwerth slingert een heuvelweg (in Gelderland! in Nederland! In Rivierenland!) over de Boersberg door machtig bos. Doorwerth is niet alleen sprookjesachtig mooi gelegen, het biedt zelf ook een prachtige verzameling gerestaureerde gebouwen, die buiten restaurant De Zalmen allerlei verzamelingen herbergt in het hoofdgebouw: buiten de fraaie vertrekken zelf ook het Nederlands Jachtmuseum, de Nationale Bosbouwcollectie en Museum





Veluwezoom. Rivierenland verdwijnt in de spiegels, de Veluwe doemt op voor de kuip. Het beroemde bos- en heidegebied is niet overal gemotoriseerd begaanbaar, maar met wat puzzelen en Tips van kenners stippel je er toch maar een dijk van een motorroute uit.

Aan onze rivieren verrezen fraaie kastelen, om tol te heffen, vijanden uit Holland, Spanje, Frankrijk, Brabant of waar dan ook te weren, of gewoon mooi voor de heb. Omdat het kon. Maar ook op de Veluwe staan nog imposante bouwwerken te getuigen van al dan niet adellijke bouwambities van weleer. Familie Kröller-Muller had natuurlijk op de Hoge Veluwe haar jachtslot Sint Hubertus en in een dorpje genaamd 't Loo schijnt een of andere familie van Oranje ook een gerieflijk optrekje te hebben bewoond.

Maarten van Rossum

En dan is er Kasteel Cannenburgh in Vaassen. Dat heeft ook een Koetshuis, omgetoverd tot eetgelegenheid. Maarten heet de herbergier, ook deze Heer is naar ons toe van onberispelijk gedrag, misschien omdat hij ook motorrijder was? De laatste jaren kwam het er niet meer van, maar het begint steeds meer te jeuken. Als hij vrij kan maken, voegt Maarten zich zaterdag 10 juli bij de Ridders van Koetshuis Ammersoyen naar Koetshuis Cannenburgh. Een andere Maarten zit op een bankje aan de slotgracht. Maarten van Rossum. Wat doet die uit brons gegoten man met zulke rare kleren aan? Hij lijkt niet eens op die





kop wiens bebaarde kaken malen op tv. Het is echter niet de BN'er en boekenschrijver uit onze tijd, maar een naamgenoot uit de middeleeuwen, die Cannenburgh had gekocht om er zijn oude dag te slijten. Helaas stak de pest daar een stokje voor.

Van Rossum liet voor zover bekend geen kinderen na. Zou kunnen dat er mensen opstaan en in de media aandacht krijgen voor hun aanspraken op kastelen in Gelre. Een motorherberg in zo'n kasteel is nog niet zo'n slecht idee. De Oude van Rossum werd begraven in 1555 in de kerk van Rossum. Zijn marmeren kist werd vernield tijdens de Beeldenstorm en zijn gebeente verkaste naar Den Bosch, maar dat is nergens meer te vinden. Z'n schedel zou naar Kasteel Cannenburgh zijn gegaan en daarna naar Arnhem, waar het tijdens de gevechten van 1944 verdween. Een beetje filmmaker maakt daar een prachtfilm van. Laat die Maarten maar meerijden, op onze Zomertoer 2021.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YCCNL-ERS AAN HET WOORD

REACTIES VAN NIEUWSBRIEF LEZERS



VOORMALIG VOORZITTER (2000-2002) & ERELID

Verzonden: dinsdag 29 juni 2021 08:59

Aan: Ledenadministratie YCCNL

Onderwerp: Re: Nieuwsbrief 2 juni 2021

Beste YCCN"ers,

Wat is het leuk om jullie wederwaardigheden te kunnen volgen via de Nieuwsbrief en wat voor een brief zeg maar boekwerk. Fijn om te lezen dat het goed gaat met het cluppie en er veel georganiseerd wordt. Dank voor het mogen meebeleven van het plezier van het motorrijden, Gerard en ik kijken hier vaak op terug, mooie tijden. Veel [motor]plezier samen en dat nog heel veel jaren.

groet van Gerard en Jopie van den Bedum



VOORMALIG SECRETARIS (2011-2014)

Verzonden: donderdag 1 juli 2021 08:59

Aan: Ledenadministratie YCCNL

Onderwerp: Re: Nieuwsbrief 2 juni 2021

Hallo bestuur,

Wederom een boordevolle nieuwsbrief. Perfect. Met veel plezier heb ik zitten lezen!!

Met vriendelijke groeten/kind regards,

Ton van de Coevering



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





RATTENRIT (27 juni 2021)

Het weer hield zich helemaal aan de voorspellingen. Na een frisse start zou het als maar zonniger worden en aan het eind van de middag zou vanuit het zuiden de regen binnentrekken. Allemaal uitgekomen! Maar dit terzijde, want slecht weer is een reden tot klagen, goed weer is gewoon zoals het hoort, toch?

De enige consequentie is dan dat je weer gaat twijfelen over je "uitrusting". De ochtend is echt fris, althans te fris voor het doorwaai-jack, terwijl de rest van de dag daar eigenlijk om schreeuwt. Oplossing: doorwaai-jasje aan over een leren vestje, dat op het punt van vertrek dan kan worden uitgetrokken. Gewone handschoenen zouden dan meteen kunnen worden gewisseld voor die dingen zonder vingers als je begrijpt wat ik bedoel.

Onderweg bij Noordeloos, staat een Tango net naast de snelweg en dat is vanouds de plek waar ik dan maar even tank, want euro 98 is niet overal verkrijgbaar. Vandaar is het nog 36 km naar de Kanaaldijk 4 en dan is er nog genoeg over voor de rit en de tocht huiswaarts. Ik keek maar even niet naar de prijs van de benzine, maar het verbruik bleek nu 1 op 24 te zijn! Hij wordt met de dag zuiniger. Of ik word steeds rustiger, dat kan natuurlijk ook.



Eenmaal aangekomen bij huize van Dam, brak het zonnetje door en kon de kleding al worden aangepast. Ik was voor de verandering eens de eerste. Rowan was nog bezig met de voorbereidingen; de honden moesten nog in hun hok en de poort kon daarna open. Even de motor parkeren, de honden begroeten en niet veel later begonnen de deelnemers aan de rit binnen te druppelen. Zoals gewoonlijk mankeerde er niks aan de verzorging. Er was wat te drinken en te happen en gezelligheid kent geen tijd. Sjaak kwam binnen met een mooi verhaal. Hij was onderweg Hans kwijtgeraakt. Die was hem nu blijkbaar aan het zoeken, want die was er nog niet. Sjaak had de vorige keer panne gekregen aan zijn motor, 50 meter voor zijn voordeur. Nou is hij nogal technisch en niet bang om dingen uit elkaar te halen en de oorzaak is gevonden en opgelost. Een zekering die slecht contact maakte, nou, kom daar maar eens achter. Dan moet je wel meetapparatuur hebben. En toen kwam Hans binnenrollen. Eind goed al goed.

Iets over tijd, maar dat is standaard, gaf Jeroen het vertreksignaal. We gaan niet blokken en als het verkeer ons uit elkaar rijdt, gewoon rechtdoor blijven rijden. Waar mogelijk wordt er dan op je gewacht. En als er geen wachtplekken zijn, dan blijft de laatste van de kopgroep zichtbaar staan in geval van een afslag, zodat men kan zien waar de voorliggers gebleven zijn. Werkt prima. Blokken is leuk in een niet zo drukke en wat landelijke omgeving. Dan kun je, bij rotondes althans, de groep bij elkaar houden. Maar in drukke gebieden is dat nogal een ingreep in het verkeer. Leven en laten leven, we hebben geen haast.

Nederland is best mooi als er een zonnetje op schijnt. We waren op weg naar het Rechthuis in Muiderberg. Binnendoor werden we geleid langs en door het vestingstadje Naarden en daar is het erg mooi. Het toerisme tierde daar welig, alles lijkt weer te mogen, het was er een drukte van belang. Volle terrassen, drukke wandelpaden, overal geparkeerd blik, dan kun je toch beter op een motor zitten en rustig ploffend alles voorbij zien trekken. Het Rechthuis zelf bleek gelegen in een parkachtige omgeving. Groot en ruim terras met voldoende beschutting tegen de zon. Behalve onze groep zou er nog een andere club neerstrijken en om die reden waren er afspraken gemaakt omtrent de mogelijkheden van eten en drinken. En gelukkig kwamen wij aan net voordat die andere groep arriveerde. Ze reden op allerlei oude motoren, waaronder 2 oude Zundapps met zijspan; erg mooi die woestijndingen.



Mosterdsoep, nog nooit gegeten, maar heel erg lekker. Het recept kon ik niet krijgen. Dat moet ik dus zelf uitzoeken via internet, maar dat ga ik zeker eens proberen. Broodje beenham ging er ook wel in en een biertje 0.0 kwam ook als geroepen. Kortom, het was heerlijk toeven op het schaduwrijke terras en we namen er dan ook ruim de tijd voor. Ik ben even rond gaan lopen om foto's te maken van alles wat er geparkeerd stond en natuurlijk ook van de clubgenoten onder de parasols. Veel foto's zijn al in de app-groep voorbijgetrokken. De dochter van Willy, die



ook mee was, moest om half 3 in Leiden zijn, dus die haakten af en gingen huns weegs. Johnny liet de rest van de rit ook zitten en koerste op huis aan. Misschien waren er wel meer die een eigen route kozen, niet gezien, maar het grootste deel tufte weer achter Jeroen aan die weer een heerlijke route volgde richting de start/stopplek. Ineens gingen we ergens rechtsaf en toen herkende ik de kanaaldijk. Buiten de hoofdroute waren we daar terecht gekomen en in de verte zag ik al de vlag van de RoadRats staan. Over de nieuw aangelegde straatweg reden we het terrein op waar al van alles klaar stond ter verfrissing.

Af en toe verdwenen er leden naar binnen om naar de jonge hondjes te kijken. Volgens facebook is inmiddels de helft gereserveerd. Niet zo gek, want ze zien er schattig uit. Maar ja, ze worden wel groter. Het is daar gewoon een boerderij. Twee honden (met jongen) een kat, een stelletje kippen, twee paarden en een nest ooievaars. Met recht is dat landelijk wonen.

Er was regen voorspeld, te beginnen in het zuiden en daar moest ik nou net naar toe. Ik besloot het er niet op aan te laten komen en op een bepaald moment startte ik de motor. Het was er best nog gezellig en er waren nog geen tekenen van veranderend weer, maar ik was er niet gerust op.

Aanvankelijk ging alles prima. Bij Noordeloos heb ik de tank maar weer eens gevuld en op weg maar weer voor de laatste 40 km naar huis. Nu waren er wel wolken aan de hemel en die plek werd steeds breder en donkerder. Dan maar wat gas erop, dat kan die best wel. Het was echter best druk op de weg (en dat voor een zondag) en het waren ook allemaal zondagsrijders, want ze bleven stug op de linkerbaan ietsje meer dan 100 rijden om die vrachtwagen in de verte te kunnen passeren. Af en toe ging er iets naar rechts en kon ik even flink gas geven. Volgens mij vond de Bolt dat best eens lekker voor een keertje. Tegen de tijd dat ik bij mijn afslag kwam zag het eruit alsof het elk moment los kon barsten, maar dat gebeurde gelukkig niet. Ik heb hem droog de garage in gereden, ik ben droog overgestoken van de garage naar huis en toen ik met een biertje op de bank zakte begon het gespetter. Zie je wel, net op tijd. Intuïtie moet je altijd serieus nemen.

Al met al weer een prachtige motordag, waarvoor dank aan de van Dammetjes! Nu even wat andere dingetjes en dan kan de Bolt op 7 juli naar de dealer. Het motorblok zweeft al een tijdje olie via een pakking aan de rechterkant. Gewoon pech. Kan gebeuren. Nieuwe pakking erop en goed aandraaien. Dan zal het wel over zijn. En dan is er op 25 juli weer wat te doen bij de rats. Heerlijk.

Auteur: Ton Trommelen



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





BIJNA ONDERWEG ...



... en dan ontdek je dat je een lekke band hebt. Net 2 weken terug nieuwe buitenbanden erom laten leggen en dan toch een lek.

Het was maandag en donderdag vertrek ik met een bevriend echtpaar naar Portugal om alleen terug te rijden ...

Bij aanschaf van mijn Interceptor werd mij verteld 2 jaar garantie en road assist te hebben in geheel Europa. Eigenlijk 3, maar de motor was al 1 jaar oud.

Mooi. Ik bellen ... Ongetwijfeld een call center en bovendien ook nog een nieuwe medewerker "in het vak", wat de man zelf aangaf. Heb ik weer!

Ik heb met mijn motor een lekke band", gaf ik aan. "Welke?", volgde een logische vraag.

"Ja, de achterband, die is het altijd als er een lek optreedt", probeerde ik met een grap.

Hij ging er, onbedoeld en serieus overheen met een; "de linker of rechterachterband?".

Tja nieuw in het call center vak dus ...

"Het is een motorfiets en veel keuze heb ik niet achter", reageerde ik verbouwereerd.

"Oh ja, sorry, sorry ...".

Hij moest chatten met een collega en er kwam uitrollen dat ik geen recht heb op assist bij lekke banden.

Nou onderwijl spittend in mijn hangmap met papieren

kom ik de voorwaarden tegen. Zelfs als ik in het buitenland zonder benzine sta komt Royal Enfield mij helpen ... staat er duidelijk. De zaken gefotografeerd, gemaaild en ik zou weer teruggebeld worden. Na een "de dealer is 's maandags gesloten", welke ik pareerde met een "7x24uur ondersteuning" uit het garantiebewijs, heb ik zelf maar het telefoonnummer van de importeur opgelepeld. "U wordt weer teruggebeld".

De motor is dus opgehaald door de bekende gele vrachtwagen van Vreugdenhil en wordt op dinsdag naar mijn dealer gebracht. Ongetwijfeld zal ie op tijd klaar zijn.

Groetjes,

Auteur: Ton van de Coevering



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





PAKKINKJE

Het was me al eens eerder opgevallen. Bij het parkeren van mijn motor viel de zon wel eens zodanig op het blok dat ik een spoortje olie ontwaarde op het motorblok. Het was niet veel, dus ik was niet meteen ongerust, maar je vraagt je dan wel af waar het vandaan komt. Het leek erop dat het bijvoorbeeld uit het luchtfilter zou kunnen komen, maar dat was aan de onderkant helemaal droog. Op een gegeven moment dacht ik zelfs dat het over was. Maar nee hoor, weer eens een dag weg op de motor en daar was het weer. Toen realiseerde ik me ook dat ik daarvoor de hele fiets een keer heb ingespoten met Dasty en na 15 minuten ook weer ruim met een stevige straal uit de tuinslang. Dan ben je een beetje olie natuurlijk ook kwijt.

De voetpakking van de voorste cilinder leek ook een verdachte, want daar liep het lekspoor ook langs. Voor de zoveelste keer eens langs de dealer in Made voor overleg, want het leek op den duur toch wel iets meer te worden. We spraken het volgende af. Ik zou even een bakkie doen en binnen en zij zouden intussen het blok even schoonspuiten. Dat lukte allemaal en toen was het mijn taak om even een flink stukje te rijden en lekker te gassen (beetje binnen de grenzen van de wet natuurlijk) om te zien wat daarvan het resultaat was.

Het was prima weer, dus ik ging meteen de snelweg op voor minuut of twintig, daar Breda in om daar wat rond te tuffen en toen ben ik gestopt op het parkeerterrein van een bevriende garagist.

De zon scheen erop en ik kon al een fotootje maken van een beginnend lekspoor. Nou, dan maar meteen spoorstraks terug naar de motorzaak. Dan zou er waarschijnlijk weer wat meer zichtbaar zijn en konden ze wellicht conclusies trekken.

Dat klopte. Het lekspoor was groter geworden en met lampen hebben ze het fenomeen van alle kanten bekeken. De conclusie was dat het lekte door de pakking van het carterdeksel. Dat verklaarde ook dat ik bij het controleren van het olieniveau nauwelijks verlies kon ontdekken. Het was een veredeld soort doorzweten, maar het werd erger dus er moest iets aan gebeuren.

We maakten dus een afspraak. Zij zouden de pakking bestellen en er werd een middag geprikt waarop ik de motor kon brengen. Ze konden dan de pakking vervangen terwijl ik erop zou wachten onder het genot van een bak koffie en het doorbladeren van een stapel motorbladen.

Na twee en een half uur kwamen ze me halen met slecht nieuws. Het plaatsen van een nieuwe pakking zou het probleem niet verhelpen. Ze hadden het deksel op een vlakke plaat gelegd en konden er met een lampje gewoon onderdoor schijnen. Dat zou niet moeten kunnen, want zo'n deksel moet vlak zijn en deze was dus "krom". 'Hoe kan dat nou' was mijn vraag. Geen idee. Hadden ze nog nooit meegemaakt. Ik ook niet, tot nu dan. Laten vlakken? Bleek geen goed idee want in dat deksel zat ook nog ruimte voor een lagertje en dat zou dan niet lekker meer passen.

Grrrr, nieuw deksel dan? Ja, er zat niks anders op. Nou bestel dan maar, riep ik monter. Het ging dan wel geld kosten, maar dan was het tenminste opgelost. Ze gingen het bestellen, maar dat bleek niet zo makkelijk. De Bolt voldeed niet meer aan de normen qua uitstoot en werd daarom in Nederland niet meer ingevoerd en de voorraad onderdelen was beperkt. Het deksel moest dus uit Japan komen. 'Hoe lang gaat dat duren' was mijn vraag. Tsja, de ervaringen daaromtrent waren nogal wisselend. Denk maar van 2 tot 6 weken, maar dat is maar gissen hoor!

Niks aan te doen. Nou gooi dan maar weer in elkaar, dan kan ik voorlopig naar huis. Dat leek ze geen goed idee. Ze hadden hem nu openliggen, de olie was eruit en ik had toch nog een andere motor? Nee dus, niet meer inmiddels, maar hoe kom ik dan thuis? Tsja, dat was ook weer even een gedoe, maar uiteindelijk heeft de vrouw van de baas me met het busje van de zaak naar huis gebracht.

Voorlopig geen motor dus. Gaat het seizoen eindelijk een beetje lopen, krijg ik dit. Dat heeft me twee ritten en een heleboel tandengeknars gekost, en toen kwam het verlossende telefoontje. Het deksel was binnen en ze hadden het er meteen opgezet. Ook



meteen stukje gereden om te testen of alles nu OK was en hij lekte niets meer. Problem solved! Ik kon hem komen ophalen. Jaja. Kun je hem ook brengen? Nee, iedereen die er nog rondliep (vakantietijd) was volgepland en de twee die dat meestal deden waren er niet. OK, dan regel ik wel wat. Een vriend even gevraagd of hij me kon brengen en die gaf het stokje door aan zijn vrouw. Ook goed. Met de motorspullen in de auto en op naar Made. Pittige rekening natuurlijk, maar hij reed weer! Heerlijk!

Nu ik toch weer geld aan het uitgeven was aan de zwarte draak heb ik ook toegegeven aan de drang die al een tijdje speelde. Ik had een kale sissybar en een bagagerekje achter. Dit met het idee dat een duopassagier in de toekomst onwaarschijnlijk zou zijn. Alle kinderen hebben een eigen rijbewijs en de kleinkinders hebben meer zin in auto's. Maar ondanks dat vond ik het op den duur een beetje kaal, die achterkant. Door te zoeken op internet naar bijpassende spullen van de firma Mustang. Uiteindelijk (importeren uit Amerika is nogal duur geworden) vond ik een bedrijf in België waar ze nog wat hadden. Niet veel, want die Mustangspullen willen ze gaan uitverkopen, maar ze konden nog een duo zitje leveren dat bij het voorzadel paste en een rug kussentje voor op de sissybar. Ik heb het al eens eerder gezegd, 'nu is hij klaar' maar nu is het dan zover. Nou ja, misschien nog eens een ander stuurtje, iets wat nog relaxter zit.

Auteur: Ton Trommelen



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



SJOERD'S RIT (22 augustus 2021)

Deze rit was al eens een keer uitgesteld vanwege Corona, maar nu kon het weer. Even nog van tevoren peilen wie van plan was mee te doen (vanwege de reservering in een restaurant) en toen bleek al dat er om allerlei redenen mensen afhaakten. Je kunt wat anders op deze dag gepland hebben toch? Of je bent op vakantie of de weersvoorspellingen zijn ongunstig. Ook dat kan. Nu van **kunnen** was geen sprake meer! Voor deze dag werden donder en bliksem beloofd. Er werd zelfs voor een bepaalde regio code geel uitgeroepen, dus daar ga je dan met je goede bedoelingen. Aan de andere kant is Nederland nu ook weer niet zó klein dat het bijvoorbeeld in het noorden flink kan spoken (wat het ook gedaan heeft) terwijl het zuiden er met af en toe een drupje vanaf komt.

Zo extreem was het niet helemaal, maar op zondagmorgen keek ik nog eens op diverse weer-apps en was ik toch niet zo erg pessimistisch. Als ik om half negen vertrok en ik reed dan naar Harderwijk, dan zou ik daar helemaal droog kunnen aankomen als ik net zo hard reed als de wolk waaide, als u begrijpt wat ik bedoel. Opgewekt ging ik van start. Links achter me hing de wolk. We gingen ongeveer even hard, dus 100 km/u, maar vlak voor Utrecht begon de wolk een tussensprint te trekken. Terwijl rechts van mij een blauwe lucht met schaapwolkjes hing moest ik maatregelen nemen. Niet zo moeilijk, gewoon gas geven. Dan maar eens 120 km/u. Bovendien boog ik een beetje naar rechts af richting Amersfoort en een wolk moet zich nu eenmaal aan de windrichting houden. Het gezelschap van de wolk was nu verleden tijd. Ik moest het doen met een lichtgrijs wolkendek waar nauwelijks dreiging van uitging.



Bij Harderwijk moest ik een afslag nemen en dan onderaan naar links om te tanken. Op de computer via Google Maps had ik dat duidelijk verkend, maar de TomTom beweerde dat ik naar rechts moest. Nou heeft TomTom me wel vaker de mist in gestuurd dus bij een busstation ben ik gestopt. Telefoon gepakt en adres gezocht. Dat klopte. Toen "huidige route verwijderen" en opnieuw dat adres invoeren. "Oh, bedoel je dat" leek TomTom te zeggen en nu wees hij de goede kant op. Intussen stonden er ineens allemaal bekende motorgezichten achter mij. Toe ik zei dat ik moest tanken gingen ze ook mee terug. Het tankstation was vlakbij, pasje erin en hele dure benzine erin. Ja, die troep van euro95 komt er bij mij niet meer in. Na vertrek was het nu nog maar een kilometer of 5 en dat klopte. Paadje in en daar was het. Een bordje met YCCNL erop gaf het al aan. De verschijning van Sjoerd nam de laatste twijfel weg. Lekker hoor, buiten de stad wonen. Lange oprijlaan naar achter het huis en daar lag een keurig aangereden grindveld waar je je motor kunt parkeren en dan is er een ruime schuur waar alles klaar staat voor

de ontvangst. Sjoerd zorgde voor plankjes voor wie zijn motor niet vertrouwde en Erna leidde ons naar binnen. Koffie, cake, tafeltjes en stoelen aan alles was gedacht. Al gauw was iedereen over van alles en nog wat in gesprek. Even later kwam Fernando aangereden en daarna zou alleen Wendy nog komen. Motorgeluid in de verte kondigde aan dat ze er bijna was. Dit keer waren er dus zelfs 4 Virago's (Anja, Rowan, Jaap en Wendy), 2 Bolts (Fernando en ondergetekende), 1 Dragstar (Jeroen) en 1 Wildstar (Sjoerd). Jaap had Ronnie achterop, dus het ging om 9 mensen voor deze rit.



Ietsje over tijd gingen we aanstalten maken. Sommigen trokken een regenbroek aan maar daarvoor vond ik het nog te vroeg. Weer-appjes raadplegen en daaruit concludeerde ik dat we voorlopig safe waren. Het zou pas link worden als we de Noordoostpolder in gingen. Het was zelfs zo warm dat ik mijn gewone handschoenen wisselde voor die vingerloze exemplaren. De oprijlaan uit en dan rechtsaf. Voor de weg vormde zich een rijtje en toen iedereen er stond en het verkeer het toeliet gingen we op weg.

Sjoerd wist wel de weg daar op de Veluwe. Als ik daar rij zit ik meestal op de grote weg tussen Amersfoort en Zwolle, maar het kan duidelijk ook anders. Wat me wel opviel was dat er zowel links als rechts nogal wat tankstations waren die via internet niet te zien



waren. Dat vinden ze blijkbaar niet interessant. Iedereen was volgetankt, dus belangrijk was het niet. Ik weet echt niet meer waar we allemaal geweest zijn. Het enige wat ik herinner is dat de omgeving mooi was. Het lekkere van zo'n rit is ook dat je een deel van je brein gewoon kunt uitschakelen. Je rijdt gewoon achter de motor aan die voor je zit. Natuurlijk let je wel op het verkeer, maar dat gaat min of meer automatisch. Niet luisteren naar wat je oordoppen allemaal te melden hebben, niet turen op dat schermpje, de temperatuur bleef goed, het bleef ook droog, hier en daar een stukje bebouwing, dan weer een stukje rechte landweg, dan weer een bochtig dijkje, je verveelt je geen moment.

We waren alweer anderhalf uur bezig toen het restaurant in beeld kwam. Motoren parkeren en helmen mee naar binnen. Er was plek voor ons gereserveerd en daar streken we neer. Er was keus genoeg qua eten en drinken en het duurde dan ook niet lang voordat iedereen aan het peuzelen was. Gesprekstof is er altijd wel voorhanden. En dan vliegt de tijd, dus voor je het weet is het alweer tijd om op te stappen. Het is nog steeds droog, maar ik neem nu geen risico meer. De regenbroek aan. En er waren er meer die er zo over dachten.

De wegen werden nu anders. Zodra je het oude vasteland verlaat kom je in een polder terecht. Die zijn over het algemeen na het droogmalen en opdrogen van elementaire infrastructuur voorzien en dan van gewoon rechtdoor en geen fratsen. Later zijn er wel bomen langs gekomen en wat bebouwing en veel industrie en dat maakt het voor mooi weerrijders best aantrekkelijk materiaal, maar mooi weer was het niet meer. Er waren beslist buien en tussen door was het dan niet echt droog, maar een beetje minder nat. Maar, met regenkleding aan viel dat nog best te doen.



Eenmaal aangekomen bij de orchideënhoeve was het even droog. De motoren werden geparkeerd en ik keek op mijn horloge. Jeetje, al kwart over drie. En ik moest nog twee uur voor ik thuis was.

Ik nam een besluit. Ik moest afhaken. Geen idee wat er binnen allemaal te bewonderen was, maar ik zei tegen Sjoerd dat ik ging afhaken. Ik heb nog gezwaaid naar wat anderen en begon aan de thuisvaart. Eenmaal onderweg begon het gedrup weer. De wind was wat gedraaid en zo kwam het dat de rommel die we de hele ochtend hadden kunnen vermijden alsnog naar het zuiden trok, op zoek naar nieuwe slachtoffers. Wat doe je dan, je gaat in de "overlevingstand". Dat wil zeggen: hoeveel benzine heb ik nog, (ongeveer 70 km) hoever moet ik nog, (iets van 170 km), wat moet er dan gebeuren? Voltanken bij het eerstvolgende tankstation en dan in een ruk doorrollen, ongeacht de omstandigheden. Af en toe plensde het zo hard dat de auto's veel vaart minderen, waarschijnlijk omdat de ruitenwissers het niet konden bolwerken, maar tussen te langzaam rijdende auto's zitten, die ook nog eens dicht op elkaar zitten, op



een motor, dat is geen goed plan. Een helmvizier wordt door de wind wel schoon (genoeg) geblazen en dus hup naar baan twee en wat harder, zodat ze je niet gaan inhalen. Dat scheelde wel. Voelde een stuk veiliger. Voor de rest tijdsbesef op nul en gaan met die banaan. Het getik van de regendruppels op mijn hand(schoenen) is iets waar je aan went, totdat dat ineens veel gevoeliger werd. Het duurde even voordat ik door had dat het hagelde. Gelukkig maar één buitje, anders zou het nog glad worden ook. Ik zag bordjes voorbyschuiven van Emmeloord, en

Urk, en ten slotte de A27. Ja, daar moet ik heen. Die komt vanzelf langs Utrecht en dan Gorkum (ik moest meteen weer aan Ab denken), dan een hele rij dorpjes en de afslag naar Dongen. Kwartiertje later stond ik in mijn garage. Natte spullen uit en naar binnen. Toen voelde ik pas hoe stijf ik geworden was. Met een biertje op de bank kwam eerst de gedachte op van "waarom doe je dan ook dit soort dingen dan ook, in dat klereweer en op jouw leeftijd" en meteen daarna "kan wel zijn, maar ik heb het geflikt en ik kan het blijikbaar nog".

Al met al een rit die ik niet had willen missen. Sjoerd en Erna, bedankt voor de goede zorgen en tot spoedig ziens!



Auteur: Ton Trommelen



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





NATIONALE WEEKEND YCCNL TE MILLINGEN A/D RIJN

Donderdag (09-09)



Ik zou helpen met opbouwen. Om een uur of half een kwam ik het afgelegen terrein opgereden. Kijk, die info (niemand zou last hebben van een band) leek in ieder geval al te kloppen. Mooi grasveld, genoeg ruimte, leuke rij met hutjes en een aanhanger vol spullen en het uitladen moest nog beginnen. Eerst maar die grote aluminium bakken waar de tenten in zouden zitten. Veel stokken, veel zeil en verdere toebehoren. De rood-witte tent was makkelijk, dat kon je in een oogopslag zien. De twee andere tenten waren iets groter, leken hetzelfde, maar bleken dat net niet te zijn. De eerste stond uiteindelijk, niet

helemaal lekker maar toch, en toen kwam de tweede. Een hoop verwarring en vragen en uiteindelijk bleken de stokken van beide tenten toch iets verschillend te zijn en daar was iets door elkaar gelopen. Beetje verbouwen van tent 1 en tent 2 en toen klopte het. Er kwam nog meer uit de aanhanger. Koelkasten, apparatuur voor de band en wat al niet. Later verdween de aanhanger weer even om in de nabijheid (Leuth – werkplaats Huub) nog meer spullen te halen. De rest van de band-spullen, tafels en banken en daarmee werden de tenten ingericht.



Later in de middag kwam Rinze met een busje en daarin stond een heuse biertap met de nodige vaten. Dat zag er geruststellend uit. Toen tegen de avond het kamp zo'n beetje was opgebouwd werd er voor het intussen al aardig gegroeide groepje Chinees voedsel geregeld. Willy inventariseerde de voorkeuren, pleegde telefonisch de bestelling en vertrok met gezelschap om de spullen op te halen. Toen ze terug was werd het een gesmikkel van jewelste en via tikkies werd alles afgerekend. Er bleek zelfs wifi te zijn op de camping! Die avond waren er nog wel wat andere campinggasten, maar die vertrokken nog die avond en anders morgen.

Het werd een heel gezellige avond. Er was genoeg te drinken en te knabbelen en gesprekstof was er te over. Het was best al laat toen we onze bedjes opzochten. Klaar voor de aankomst dag!



Vrijdag (10-09)



Het tentje voor de ontvangst werd opgericht en in de ochtend druppelde er al wat leden binnen, maar de hoofdmoot kwam in de middag. Een enkel regenbuitje had het grasveld (op solide rivierklei) veranderd in een glijbaan. Normaal lopen d merkte je dat niet zo, maar als je op een motor rijdt is het bloedlink. Piet had even een probleempje. Hij wilde het remmen uit alle macht vermijden en was zo hard bezig met het stuur recht houden, dat hij de koppeling helemaal was vergeten. 'Hou me tegen' riep hij. Maar ja, een motor van 325 kg plus Piet en bagage, daar ga je niet vóór springen. Een heel eind verder is hij toch gestopt. Eind goed al goed. In de avond was de groep zo'n beetje compleet, geen idee hoeveel precies, ik denk rond de 40.



In het gebouwtje werd het hutspotbuffet uitgestald en even na zessen begon het diner. Let op jongens, niet alles opmaken, er moeten er nog een paar komen. Is allemaal goed gegaan.



Bram Cambier, ons enige Zeeuwse lid, was er ook, op zijn mooie Wildstar. Eigenlijk moest hij vandaag nog werken maar halverwege de dag had zijn baas gezegd: "Ga maar". Dat liet hij zich geen 2 keer zeggen en nog voor het donker was hij gearriveerd. Ook voor hem was er nog wat op te scheppen en dat gold ook voor Noah, ons jongste lid. Het was best lekker allemaal en aan het eind van de avond was er niet veel meer over. Zo, iedereen was binnen. Dat er af en toe wat druppelde was niet erg meer. We zaten immers allemaal droog.



De band begon om een uurtje of 8 te spelen. Na ongeveer een uur pauzeerde ze even en dan gingen ze weer verder tot een uurtje of twaalf. Ik moet zeggen, en dit mag verrassend genoemd worden, ik vond het niet te hard en nog om aan te horen ook. Prima keuze! De campingbeheerders waren zo gecharmeerd van de band dat ze op de eerste rij zaten. Wie weet, eindelijk gebeurde er eens wat in Millingen. Je kon wel merken dat we elkaar alweer heel lang niet gezien hadden. Er was gespreksstof

te over. Maar om 2 uur vond ik het genoeg. Ik ging slapen. Anderen hebben het naar verluid nog tot een uur of drie uitgehouden. Toen ging (heb ik van horen zeggen) iedereen naar zijn/haar mandje. Een half uurtje later kroop Ronnie (van Anja) weer uit zijn slaapzak. Effe plassen mompelde hij en hij vertrok in niet meer dan een blauwe onderbroek. Na een tijdje vond Anja het toch wel lang duren en ze ging op onderzoek uit. Toen ze hem nergens kon vinden sloeg ze een zachtjes alarm en in korte tijd was er een hele groep op zoek naar Ronnie. Tentjes en hutten werden gecontroleerd of er misschien iemand per ongeluk was bij-gekropen, maar nee. Wat is dat nu? Helemaal weg? Na een half uur de nabije omgeving te hebben afgezocht zagen ze een autootje aankomen. Dat bleek afkomstig van een boerderij verderop. Daar hadden ze Ronnie "gevonden" en met een dekentje in de auto gezet. Als plaats van herkomst had hij iets gezegd als "camping" en dat was duidelijk genoeg. Bij het uitstappen had hij de chauffeur nog bedankt en de rest van de nacht heeft hij in zijn eigen tent doorgebracht.

De mensen die hebben lopen zoeken hebben die nacht wel erg weinig slaap gehad. Een uurtje voordat Ronnie ging wandelen, misschien nog een uurtje erna en toen ging de wekker alweer voor het ontbijt om acht uur.

Zaterdag (11-09)

Na dat ontbijt waren de grappen niet van de lucht. Men beweerde dat hij bij terugkomst helemaal gewassen bleek en naar lavendel rook en meer van dat fraais. Later die dag, toen Ronnie weer aanspreekbaar was, kwamen er ook geen details, want hij kon zich er niets van herinneren. De kwaliteit van het bier was dan ook voortreffelijk.

Om half elf was het toch nog een redelijk grote groep motorrijders die zich opstelde voor de ride-out. Nadat iedereen over het gladde gras naar de weg was geglibberd stonden er toch zo'n 20 motoren klaar. Aangezien de motorbanden nog vol klei zaten werd aangeraden de eerste kilometers de bochten voorzichtig te nemen tot de troep uit het profiel was gereden. Het was droog, maar licht bewolkt. Dat zonnetje zou het zoveel mooier gemaakt hebben. KNMI had het wel beloofd, maar de voorspellingen zijn sinds de intrede van de klimaatwijziging blijkbaar niet meer accuraat te krijgen. Maar droog is droog, en Hans reed een perfecte route voor. Eerst, bijna onvermijdelijk, een stukje door Duitsland en daarna weer door de achterhoek en een beetje naar het zuiden. Vlak voor de plek waar we zouden lunchen herkende ik de weg waar de camping Siebengewald aan moest liggen. Piet kon dat bevestigen. We zaten dus in de kop van Limburg.





Heerlijke lunch, overvloedig mag ik wel zeggen en daarna was het afrekenen en klaarmaken voor vertrek. De tocht werd vervolgd en tsja, het werd af en toe wel een beetje vochtig, maar niet zo erg dat er regenkleding aangetrokken moest worden. Bij Nijmegen was er een weg afgesloten. Heel irritant, want wat Hans ook probeerde met alternatieve routes, hij kwam maar niet op de plek waar hij heen wilde, namelijk een pont over de rivier. Totdat iemand zag dat er onder het bord een ander bordje hing waarop stond dat de pont bereikbaar was. Ah, opgelost! De pont wilde net vertrekken, maar toen ze ons zagen aankomen kwam de oprijplank weer naar beneden. Het paste allemaal net en in korte tijd stonden we aan de overkant. Vandaar ging het in de richting van de camping. Vlak daarvoor passeerden we een tankstation en dat was natuurlijk een uitgelezen gelegenheid om alvast te tanken voor de thuisreis.

Toen ook dat gebeurd was hoefden we nog maar een paar kilometer en op de camping ging iedereen weer heel voorzichtig naar de parkeerplaats.

Daar aangekomen bleken Peter en Joke Jongbloed net te zijn aangekomen. Nou, allereerst gefeliciteerd, want hij was jarig op die dag en daarna het relaas van wat hem overkomen was.

Het is nu zaak dat hij de tijd neemt om aan te sterken. Een hartaanval is niet niks en een operatie er achteraan ook niet, maar het is allemaal goed gegaan.

Ondertussen waren de spullen voor de barbecue gebracht en in de tent waar gisteren de band speelde werd alles klaargemaakt en op tafels gezet voor het lopend buffet. Er was meer dan genoeg, allemaal vakkundig bereid en even vakkundig genuttigd. Er waren liefhebbers die nog voor een tweede ronde gingen, geen probleem, er was genoeg.

Daarna neem je dan een koffie of zo, en nog eentje, maar ja, men had ook nog wel wat over van die drankkaartjes. Die kun je natuurlijk bewaren voor een volgend jaar (dan gelden ze ook nog) maar je kunt ook wat uitdelen. Tsja, en als iedereen dat doet drink je toch weer wat meer dan wat je van plan was, want morgen wil je toch nuchter naar huis kunnen.



Zondag (12-09)

Is allemaal goed gekomen hoor. De nacht is verder rustig verlopen en de zondag van het vertrek gaf voor het eerst een zonnetje. Altijd leuk om mee af te sluiten. Vele handjes maakten het werk van het afbreken licht. Het materiaal van de band was gisteren al weggebracht en de rest ging in de aanhanger en de biertap in de bus van Rinze.

Naar verluid waren de beheerders van de camping zeer tevreden over het verloop van dit weekend dus dat smaakt naar meer.

Dit was dan het eerste en meteen het laatste weekend dit jaar en ook nog eens een succes. Veel lof aan de bestuursleden die dit keer als evenementencommissie zijn opgetreden. De komende ALV moet daar verandering in brengen.

Voor meer weekenden moeten we tot volgend jaar wachten. Nog een paar ritten en dan kunnen we de "winterstalling" in. Laten we hopen op een corona-vrij 2022.

Auteur: Ton Trommelen



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





VAN EEN GEËMIGREERDE PENSIONADA

Beste mede-clubgenoten, vanuit een op dit moment redelijk aangenaam Tsjechië (voor wat betreft het weer althans daar waar ik woon) allereerst de hartelijke groeten.

Sinds ik in maart van dit jaar lid ben van YCCNL, afdeling RoadRats, heb ik steeds gedacht aan en verlangd naar een trip per Virago naar Holland om jullie in het echie te ontmoeten.

Wat zou het leuk zijn om een tour gezamenlijk met de clubgenoten (jullie dus) te kunnen maken.

Het zit er voorlopig helaas niet in. Problemen met mijn heupgewricht (ben nu eenmaal een ouwe lul) beperken mijn actieradius tot zo'n 300 kilometer voordat het niet meer uit te houden is.

Die actieradius benut ik trouwens ten volle voor zover de weersomstandigheden het toelaten, want het kan hier best wel spoken en met onweer ga ik beslist de weg niet op. Ik schijt in mijn broek als het onweert en op de motor zit.

Vreemd eigenlijk, want vroeger moest ik 5 dagen per week met de motor van Alkmaar naar Amsterdam voor mijn opleiding aan de avondschool op de HTS aan de Wiltzanghlaan. Het maakte me toen niets uit, ik had geen autorijbewijs en zodoende ook geen andere keus. Wat voor weer het ook was, ik reed en ik genoot van elke avond die ik in Amsterdam moest zijn.

Ik ben slechts eenmaal omgekeerd naar huis toen een stormachtig weer me de berm injoeg.

Toen ik eenmaal mijn rijbewijs voor de auto had, een jaar of vijf later, werd het makkelijker en liet ik de motor vaker staan.

Toen ook nog mijn eerste dochter eind 1980 geboren werd, was het voorlopig gedaan met de motor.

Mijn toenmalige Honda CB550K3, daarvoor had ik een James Captain, een Suzuki GT250 en een Suzuki GT750, verkocht ik voor een redelijke prijs in "ruil voor een kindwagen".

Dat zal voor menigeen een herkenbaar feit zijn. Een tijdelijke pauze tot het weer "kon en was toegestaan".

Die pauze duurde lang, duurde me eigenlijk veel te lang, ook al had ik een paar maal tijdens vakanties in Spanje bij een vriendin van mijn tweede eega een motor gehuurd en daarmee onder andere de rots van Gibraltar en de stad Ronda bezocht.

Prachtige omgeving met grandioze uitzichten. Ronda is een interessante stad, bekend vanwege de stierengevechten. Ik heb daar overigens niets mee, tenzij de matador het loodje legt....

In 2006 kocht ik eindelijk een gebruikte Vulcan VN750. Lekkere en wat mij betreft ook erg mooie motor met veel power voor de cilinderinhoud. Zelfs in vergelijking met de Virago. Ik heb daar een paar jaar mee gereden, hoofdzakelijk naar mijn werk op Schiphol-Oost, waar ik via mijn werkgever een tijdje gedetacheerd was.

Een verademing, want de "wachttijden" bij de Wijk-- en Velsertunnel logen er toen al niet om. Blij, dat ik rij, maar gelukkig niet in de auto..

De Kawa ruilde ik in tegen een Yamaha, een Royal Star, waarmee ik hoofdzakelijk vanwege mijn werk in een jaar zo'n 12000 kilometer heb gereden.

De motor was me eigenlijk iets te zwaar qua gewicht. Ik ben nu eenmaal niet zo groot en ken mijn beperkingen wat dat betreft.

Na de Royal Star kwamen nog een Honda Pan European, een VT1100C2, een VT1100C3, die ik van Holland naar Tsjechië gereden heb en waarmee ik een ernstig ongeluk had hier in de republiek, een BMW R850RT van de Duitse gestapo, waarmee ik omkieperde toen ik aan de rechterkant geen bodem onder me had en daarna de Honda CBF1000A, echt een fantastische aanwinst. In augustus 2019 ben ik ermee heen en terug naar Heerhugowaard gereden, zonder problemen.

Helaas werd de Honda te hoog voor mij qua opstappen en ben ik overgestapt op de Virago, waar ik overigens beslist geen spijt van heb. Met de Honda had ik nog het idee, dat ik snel rijden moest, met de Virago is het allemaal wat relaxter geworden.

Ik heb inmiddels afstandhouders voor de zijtassen laten monteren en later komen er zadeltassen op zodat ik bij een ritje Duitsland wat kleine boodschappen kan meebrengen. Een krat bier achterop zit er waarschijnlijk niet in, maar dat koop ik hier in Tsjechië toch veel goedkoper.

Als in Holland bier na water komt, dan is het hier beslist omgekeerd :-). Voor de bierliefhebbers onder ons is Tsjechië een heel mooi land.



Een paar weken geleden was ik nog even in Schwandorf, een mooi stadje in de Oberpfalz, voor mij niet zo heel erg ver rijden. Heen-en-terug zo'n 250 kilometers. In Schwandorf zit een BMW-dealer, die af en toe ook wat leuke occasions heeft. Niet, dat ik daar nu op uit ben, maar ik ben nu eenmaal altijd geïnteresseerd in wat er op de markt wordt aangeboden.

Niet bijzonder veel dit keer. Behalve een Harley, die me veel te duur was, stond er niet veel aan gebruikte motoren te koop.

Wel stonden er een paar dikke BMW's R1800. Mooi om te zien, maar ook om te rijden? De boxer stond vroeger hoog op mijn verlanglijstje, maar dit wordt

me echt veel te groot. Je rijdt je cilinders eraf als de schuur wat krap bemeten is. Wat is dat ding breed zeg!

Vandaag was hier een "feestelijke avond" in het plaatselijke gasthuis. Ik verveelde me de pleu..., omdat ik van de conversaties maar heel weinig kan volgen, voor de ingang stond een Harley, een Softtail Springer.



We rijden allemaal Yamaha, beslist betrouwbaarder dan menige Harley, maar de jongensdroom stond daar, pal voor mijn neus.... Toch blijf ik bij mijn Virago. De remmen zijn inmiddels OK, het probleem was ontstaan door een lekkende keerring in de voorvork. De schakeling heeft het na de reparatie in juli weer laten afweten, maar in de redelijk directe omgeving zit een reparateur, die denkt het probleem nu definitief te kunnen verhelpen. Ik hoop dat het nog vóór november is, dan kan ik nog effe rijden.

Auteur: Rien de Vos

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

JOUW BELEVENISSEN DELEN MET CLUBGENOTEN?

Aarzel dan niet en begin met het schrijven van je verhaal dat je met hen wilt delen.

Stuur je verhaal vervolgens (het liefst vergezeld van de op het verhaal betrekking hebbende foto's) naar yccnl.secretaris@gmail.com en jouw verhaal is in de eerst volgende nieuwsbrief te lezen door je mede YCCNL-ers.





YAMAHA NIEUWS.....

YAMAHA XT550 MISPEER



Een sequel is een vervolgfilm op een kaskraker, maar het woord heeft vooral een nare bijklank. Meestal is het vervolg een enorm slap en tranen trekkend aftreksel van het origineel. De motorwereld heeft ook zijn sequels. Opvolgers waar niemand brood in zag, maar die hier nog een keer in het spotlicht staan. Deze keer de Yamaha XT550, een ongewenste opvolger?

Yamaha XT550, de anonieme tussenpauze





Zeg Yamaha XT500 en motorrijders en zelfs niet-motorrijders smelten voor je ogen weg. Roep XT600 en mensen dromen per direct weg van avontuurlijke reizen vol zandduinen. Zeg Yamaha XT550 en iedereen kijkt je niet begrijpend aan. Het is het droevige lot van een anonieme grijze muis.

Soms kun je als redacteur geen ene mallemoer met de insteek van een verhaal. In de gemiddelde redacteur van een motormagazine schuilt namelijk geen Simon van Collem of René Mioch. Dat is lastig bij een verhaal over sequels. Natuurlijk pakken ook wij onze filmpjes mee en kunnen we niet wachten tot we weer gewoon ouderwets een bioscoop kunnen pakken. Maar waar we de technische specificaties van 1001 motorfietsen zelfs midden in de nacht nog feilloos opdreunen, gaat dat niet op bij bioscoopfilms. Tijd om hulplijnen in te schakelen. Dat hebben we geweten.

Teruggetrokken knaap

Een onschuldige vraag aan een appgroep van cinefielen resulteert in een tsunami aan berichten. Waar normaal een enkel solitair 'pingetje' een nieuw whatsapp-bericht op mijn mobiele telefoon aankondigt, is het ding nu volledig op hol geslagen. De berichten komen binnen met een tempo waarmee een Uzi kogels uitstuigt. De dames en heren 'fanfilms' komen maar niet uit het antwoord op een ogenschijnlijk eenvoudige vraag: 'Kennen jullie een filmreeks die bestaat uit een briljant eerste en derde deel, met daartussen een drol van een bioscoopfilm? Wie is de cinegrafische tussenpauze met downsyndroom?' De verhitte discussies in de appgroep maken duidelijk dat er in de filmwereld geen stapels lichtende voorbeelden van zijn.

De motorwereld kent er wel eentje: de Yamaha XT550. Ingeklemd tussen de baanbrekende XT500 en magnifiek avontuurlijke XT600 is het ding simpelweg vergeten. Het is de stille jongen die twee jaar in productie is geweest, maar die niemand zich herinnert. Het is de teruggetrokken knaap wiens naam niemand meer weet als ze hem op de klassenfoto op de achterste rij ontwaren.

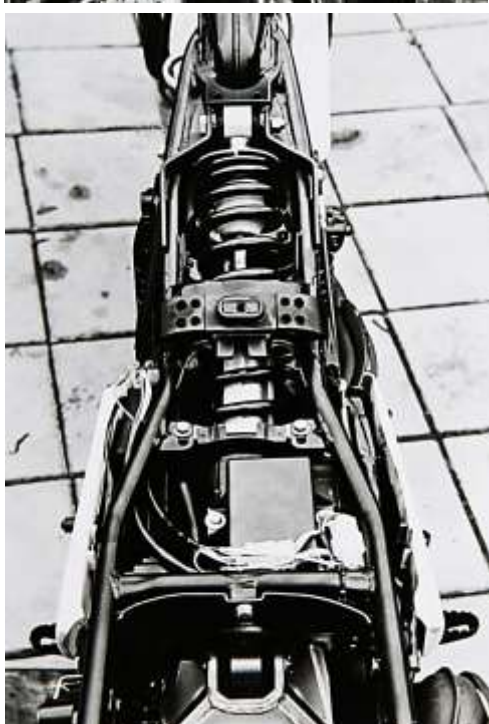


Mocht iemand het willen weten; in een filmreeks bestaat er niet zo'n uitgesproken voorbeeld als de Yamaha XT550. Blijkbaar is een dergelijke serie films zeldzaam. De Blair Witch Project komt voorbij in al het overspannen appverkeer (en ik maar denken dat de eerste film al waardeloos was...). Verder passeren nog wat onbekende films de revue waardoor uiteindelijk de keus valt op Bridget Jones...



Laten we het dus alsjeblieft als de donder weer hebben over motoren. Liever een verhaal over een vergeten motorfiets dan verder gaan over slechte wijvenfilms.

Zondagskind



Slecht is de Yamaha XT550 nooit geweest. Sterker nog: het ding zit vol innovatieve techniek waarvan zijn beroemde voorganger alleen maar kan dromen. De XT500 bulkte nooit van de moderne technologie, maar was wel revolutionair. Het model behoeftte de mono persoonlijk voor uitsterven. In een tijd waarin het qua cilinders niet op kan – vier of zes cilinders, u vraagt wij draaien – zet de Yamaha de mono weer op de kaart. Anders waren die na de BSA Goldstars en AIS'en een stille dood gestorven.

De Yamaha XT550 is technisch superieur aan de 500. Die laatste doet het nog met stereoschokdempers, een tweeklepskop en een door velen vervloekte omslachtige aantrapprocedure met een handmatig bediende kleplichter en kijkglasje. Alleen al vanwege het aankijken had de prima startende XT550 een trouwe fanschare moeten opbouwen. Dat deed hij niet.

De XT500 wordt decennia later nog altijd aanbeden terwijl het in 1981 – na vijf productiejaar – gevoelsmatig echt wel tijd was om dat 'ouwe hok' te vervangen. Zo veel tijd heeft de 550 nooit gehad. Na twee productiejaar – 1982 en 1983 – trok Yamaha de stekker uit de machine. Daar zag het bij de introductie nochtans niet naar uit.

Journalisten lopen in eerste instantie weg met de Yamaha XT550 (type 5Y3). Hij is lichter, krachtiger en beschikt over een beter rijwielgedeelte dan zijn voorganger. Wat kan er in hemelsnaam mis gaan met dit zondagskind? Om daar maar direct op antwoord op te geven: de nieuwe carburateur staat niet direct op punt. Het zogenaamde YDIS (Yamaha Dual Intake System) laat zich verdraaid lastig afstellen en dat is absoluut noodzakelijk om het blok mooi op te laten pakken.

Yamaha XT550 voor Mount Fuji bij de introductie





Geen statement

Het Yamaha Dual Intake System klinkt als iets uit de tijd van zwart-witfilms, maar in 1981 is het een noviteit. De XT550 heeft twee Teikie-carburateurs. Een van het constantvacuüm-type, de ander met een gasschuif. De tweede carburateur opent pas als de eerste (gasschuif) voor de helft is geopend.

Een schuif reageert heel direct op gashendel en opent daarom als eerste zodat het blok gretig oppakt bij offroadgebruik. Het systeem maakt de motorfiets zuinig omdat de tweede carburateur pas bij 90 à 100 km/u aan het werk gaat. De gezamenlijke doorlaat is twintig procent groter dan een enkele grote carburateur, maar het blok gaat toch spaarzaam om met benzine.

Toch vormt een lastig af te stellen carburateur niet het grootste struikelblok voor de Yamaha XT550. Het is eerder zijn volstrekt



anonieme grijze muizen identiteit die hem parten speelt. De XT500 was briljant in zijn eigenwijsheid. De motor is een dikke vinger naar alle plastic motoren die steeds verder verwijderd raakten van het kop-in-de-wind-gevoel. Heel wat mensen waren daar gevoelig voor. De XT500 is een statement, een unieke schoonheid en een fijne motorfiets.

De XT600 profiteert optimaal van het eerste uitgebrachte model: de 34L. Met zijn Parijs-Dakar-



bekkie en opvallende megatank is iedereen met 'vluchtplannen' direct verkocht. De Long Way Round moest nog uitgevonden worden toen we er dankzij de XT600 al van droomden. De 34L heeft geen dure marketingcampagne nodig, die verkoopt zichzelf. Dat kan de XT550 niet zeggen. Die is geen statement of een vrijbrief voor avontuur. Die is alleen een grijze motorfiets. Het dikke eencilinderblok is in 1982 niet langer uniek en de styling is (te) veilig. Het gaat richting Honda XL500 en Suzuki DR500S en die knieval aan de concurrentie pakt slecht uit. De Yamaha kan de strijd met zijn Japanse strijdmakkers gerust aan, maar liever met een geheel eigen smoolwerk. Zoals



de XT600 dus. Een kaskraker wordt de XT550 dan ook niet. Voor we het wisten was de motorfiets alweer stilletjes van het toneel verdwenen.

Technische verschillen met de Yamaha XT500

De XT500 en XT550 hadden niet meer van elkaar kunnen verschillen dan ze in de praktijk doen. De stereoschokdempers maken plaats voor een monoschokdemper. Bovendien heeft de 550 voor en achter meer veerweg. De XT550 heeft een automatische kleplichter, maar ook ontsteking met elektronische vervroeging van het ontstekingstijdstip. Door maximale verlating is er geen gevaar voor het gevreesde terugslaan. De enkele carburateur maakt plaats voor een dubbele die veel aandacht vraagt. De motorfiets valt acht kilo af. Het nieuwe blok heeft een vierklepskop waardoor het poortoppervlak met 25 procent toeneemt. Een balansas – door tandwielen aangedreven vanaf de krukas – reduceert trillingen. Elektronische ontsteking vervangt contactpuntjes en twaalf volt komt in de plaats van zes. Het topvermogen van 38 pk betekent 6 pk winst. Het hogere koppel van 44 Nm komt al vrij bij 5400 tpm in plaats van 5000 tpm. Kortom: qua techniek kan de XT550 zijn voorganger makkelijk hebben. Het is zijn anonieme smoelwerk dat hem nekt.

Zwakke punten Yamaha XT550



Uit traditie komen we voor de minpunten van de XT550 uit bij Jos Bourgondiën. Hij staat bij de Dutch Ténéré Association weliswaar vooral bekend als XT600-goeroe, maar weet ook voldoende van de voorganger. Het blok is bijvoorbeeld een kleinere versie van die van de 600. 'Dat is dus gewoon goed.' Bij het rijwielgedeelte heeft Bourgondiën zijn vraagtekens.

'Trommelremmen voor een motorfiets die 150 km/u loopt en waarop twee mensen passen? Een duo heeft het sowieso niet fijn met zijn voeten op de stepjes op de swingarm. De voorvork is dun (Ø 38 mm) en tordeert snel. De liggende

achterschokdemper ligt veel te dicht bij de cilinderkop en wordt heet.' De XT550 is een pionier op elektronicegebied, maar ook hierbij plaatst Bourgondiën vraagtekens: 'De CDI van de eerste versie trilde gewoon kapot of werd te heet. Bij de tweede serie is dat al beter.' Het echte zwakte punt van de XT550 is volgens Bourgondiën zijn opvolger. Met zulke familieleden heb je geen vijanden nodig. 'Binnen twee jaar stond de betere Ténéré 34L op het toneel en een jaar later de 43F. Dus kun je stellen dat de XT600 de XT550 heeft vermoord.'

Alles zeggende verkoopaantallen

Oké de landen zijn een onsamenvattend allegaartje, maar het is toch leuk hoe de XT500, XT550 en XT600 in totaal werden verkocht in Nederland, Italië, Zweden, Engeland, Spanje, Frankrijk en Duitsland. De klassieker waarmee alles begon ging tussen 1975 en 2020 in totaal 51.937 over de toonbank. De XT600 verwisselde in al zijn verschillende uitvoeringen (XT600, XT600Z, XT600E) totaal 186.517 keer van eigenaar. En de zielige XT550? Daarvoor vielen slechts 16.914 personen. Kille cijfers zeggen soms alles.

Bron: : MOTOR.NL

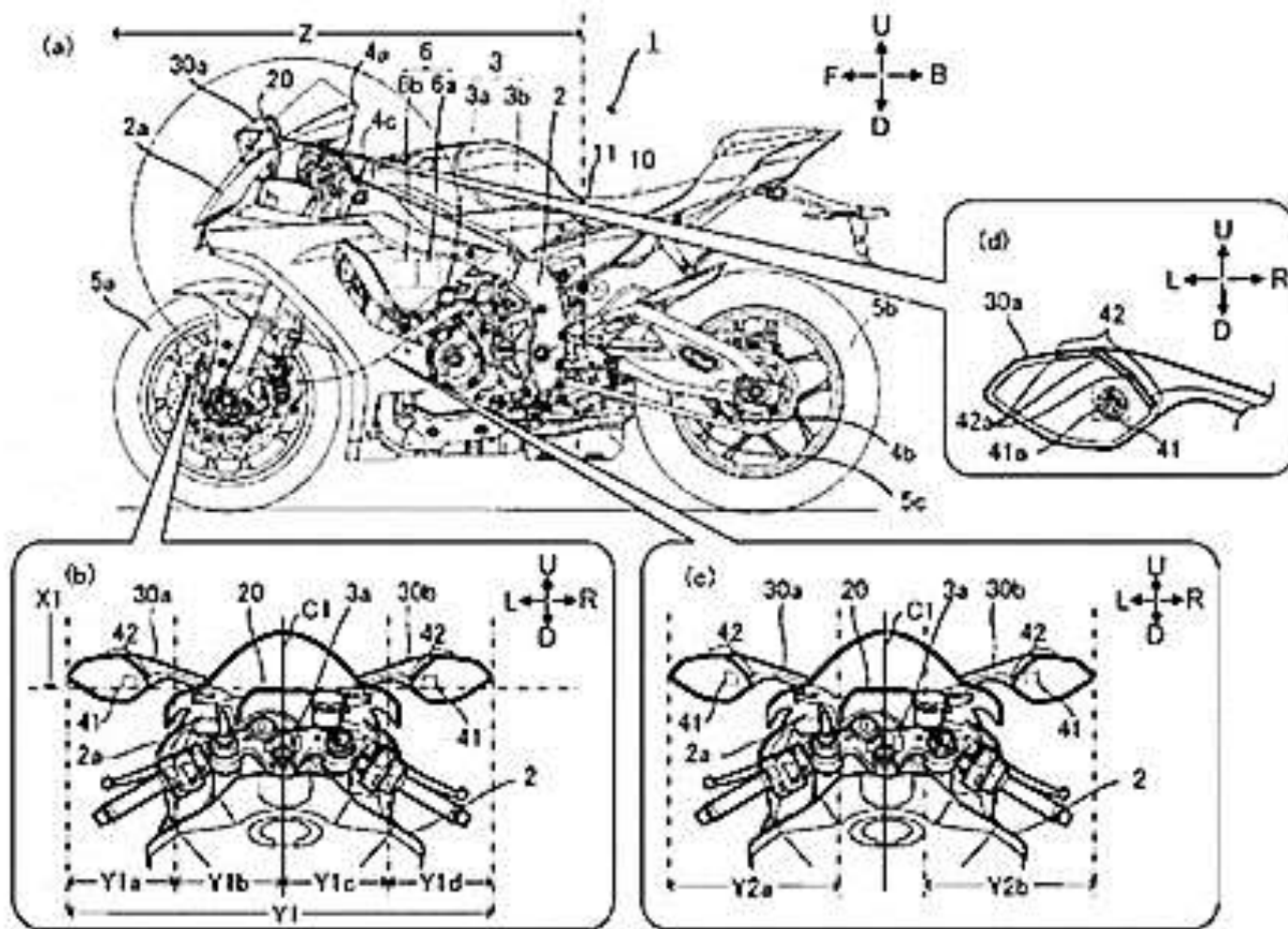
Auteur: Ad van de Wiel

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



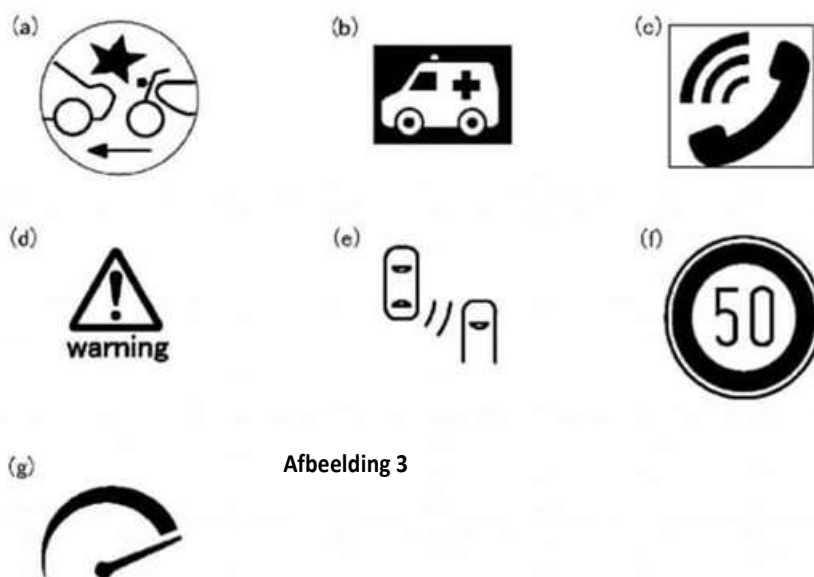
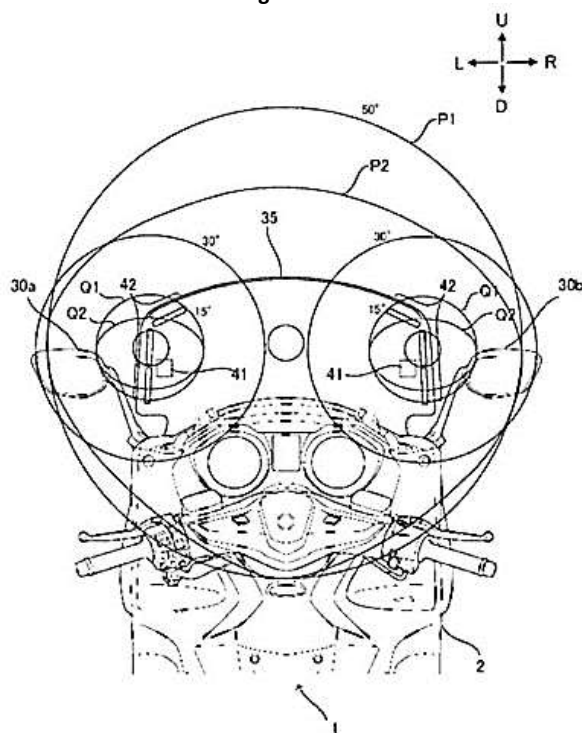


YAMAHA NIEUWE OCTROOIEN VOOR LEZEN VAN DATA



De ontelbare hoeveelheid informatie die door radars en sensoren worden verzameld, zal de kleine tft-displays overspoelen. Met grote kans dat de informatie moeilijk en verwarrend afleesbaar wordt. De oplossing zou volgens Yamaha kunnen bestaan in dunne led-strips die achter het glas van de achteruitkijkspiegel worden geplaatst of die rechtstreeks in de voorruit worden geïntegreerd.

Afbeelding 2



Afbeelding 3

Afbeelding 5



Yamaha-patenten

Van ABS in bochten tot steeds meer gesofisticeerde radarsystemen, de tweewielerindustrie heeft, zoals we al meermaals hebben gezien (denk maar aan de tientallen octrooien die werden aangevraagd door BMW, Ducati, KTM, Honda, Yamaha, Kawasaki en Harley-Davidson), de laatste jaren reuzenstappen gezet op het gebied van veiligheid en rijhulpsystemen.

Chronologisch gezien is de laatste innovatie afkomstig van Yamaha. Die werken aan de ontwikkeling van een nieuw systeem om de door radar en sensoren verzamelde informatie op een eenvoudige en intuïtieve manier door te geven aan de rijder.

Auto's en motorfietsen aanraken?

Terwijl moderne auto's steeds meer overschakelen op grote touchscreen displays met geluidswaarschuwingen en head-up displays, moeten motorfietsen een andere richting uitgaan. De oplossing, volgens een octrooi dat is ingediend door Yamaha en dat als voorbeeld de YZF-R1 neemt, is niet om het tft-dashboard nog ingewikkelder te maken, maar om nieuwe schermen aan te brengen op andere strategische punten, zoals op de achteruitkijkspiegels. Geen extra displays, maar zeer dunne led-strips die zijn ingebed in de randen van de spiegels achter het reflecterende glas en dat oplicht – misschien in verschillende kleuren – afhankelijk van het risico en de urgentie van de waarschuwing.

Waarschuwingspictogrammen

Yamaha illustreert ook veel van de pictogrammen die in het octrooi zijn opgenomen, zoals het pictogram dat waarschuwt voor een dreigende botsing bij het naderen van de voorligger (wat uiteraard de aanwezigheid van radar suggereert), het pictogram dat de nadering van een assistentievoertuig aangeeft, de dodehoekwaarschuwing, de waarschuwing voor de maximumsnelheid of, eenvoudiger, het pictogram dat een inkomend gesprek op de smartphone aangeeft.

Het is zeer waarschijnlijk dat dergelijke accessoires ooit beschikbaar zullen zijn voor de Niken of TMAX 560, waarbij de waarschuwing-led's van de spiegels naar de randen van de voorruit kunnen worden verplaatst.

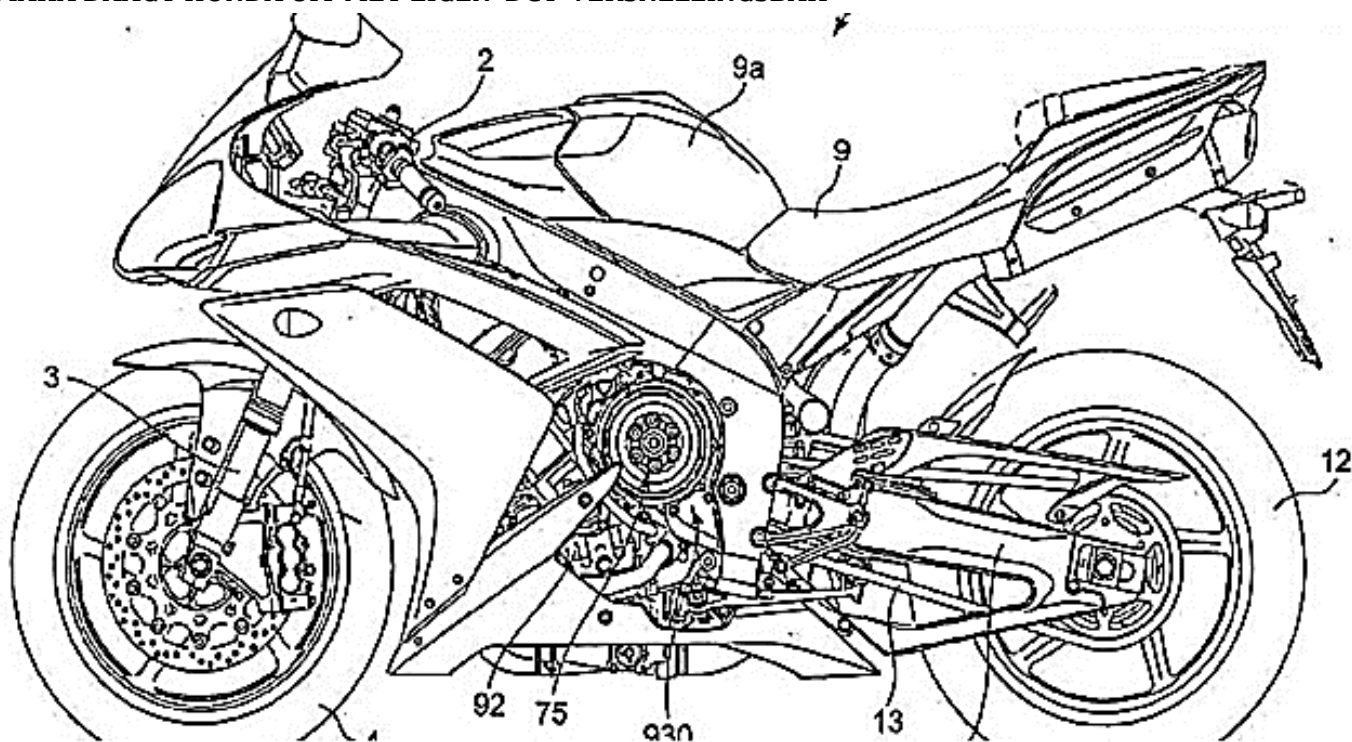
Bron: : [MOTOR.NL](https://motor.nl)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YAMAHA DAAGT HONDA UIT MET EIGEN 'DCT-VERSNELLINGSBAK'



Yamaha werkt aan een versnellingsbak met dubbele koppeling, als antwoord op Honda's DCT. Maar de oplossing van Yamaha gaat nog verder.

Honda en Yamaha werken samen op het gebied van accu's voor emissievrije motorfietsen en scooters, maar voor het overige zijn en blijven het rivalen. De Yamaha-ingenieurs zijn namelijk bezig met een project dat een tegenoffensief is tegen de DCT van Honda. En het verbergt een geheim.

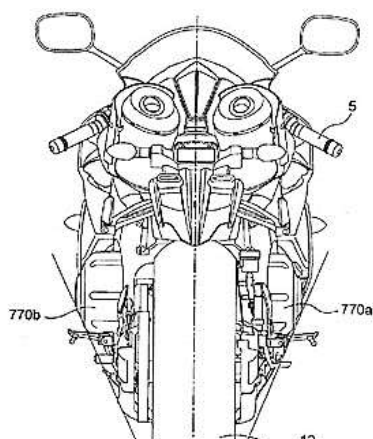
Dubbele koppeling

De elektronische dubbele koppeling is Yamaha's antwoord op Honda's DCT-systeem, dat al beschikbaar is voor de X-ADV en Forza 750-scooters, de GL1800 Gold Wing, de CRF1100L Africa Twin, de CMX1100 Rebel en de NC750X.

Laten we eens kort kijken naar de DCT (Dual Clutch Transmission): het is een intelligent automatisch systeem dat gebruik maakt van twee hydraulisch gestuurde koppelingen, één voor de even versnellingen en één voor de oneven. Zo staat altijd de vorige of volgende versnelling klaar. DCT geeft je alle voordelen van een handgeschakelde versnellingsbak, zoals totale controle en meer gevoel, gecombineerd met de mogelijkheid van efficiënt, eenvoudig en vloeiend rijden zoals alleen een automatische versnellingsbak dat kan.

De DCT is eenvoudig in het gebruik: in de automatische modus regelt het alles, zodat je je kunt concentreren op de weg, terwijl je in de manuele modus kan schakelen met de peddels op de linker stuurhelft.

Kortom, de DCT maakt sneller en vloeiender schakelen mogelijk, verbetert zowel het rijcomfort als het veiligheidsniveau en het verbruik. Maar dit systeem deelt motorrijders op in voor- en tegenstanders. Met DCT kun je de motorrem niet met de koppelingshendel regelen. En dat vinden ze een groot gemis.



De Yamaha-oplossing

Nu lijkt Yamaha de oplossing te hebben gevonden met een gepatenteerd systeem dat anders werkt. In feite maakt Honda's DCT-systeem gebruik van twee koppelingsnaven die aan dezelfde kant en aaneengesloten zijn geplaatst. Yamaha gebruikt in plaats daarvan twee afzonderlijke koppelingsnaven, één aan elke kant van het blok. Ze delen dezelfde as en kunnen bediend worden met een elektronisch bediende hendel. Terwijl DCT je toestaat de motorrem te regelen omdat er geen koppelingshendel is, heeft Yamaha patent aangevraagd op een koppeling die je kunt bedienen zonder kabel of hydraulisch mechanisme elektronisch kunt bedienen, zoals ride-by-wire. De oplossing is vergelijkbaar met die Honda zelf een paar maanden geleden indiende.

De dubbele, elektronische koppeling van Yamaha



Yamaha's marketingteam moest een acroniem vinden om het systeem te oormerken. Ze vond dat in AMT, wat staat voor Automated Manual Transmission; een geautomatiseerde handmatige transmissie. Het is een conventioneel systeem met een versnellingsbak en koppeling, maar bediend door een elektronische koppelingshendel. Dit systeem heeft geen versnellingspedaal en er wordt gereden in halfautomatische modus: het schakelen in twee richtingen gebeurt met twee knoppen zonder dat je de koppelingshendel hoeft te gebruiken.

Het octrooi toont een Yamaha R1 met twee koppelingsnaven aan beide zijden van de krukas, beide knoppen zouden automatisch gebruik maken van de rheostat (een elektrisch onderdeel dat een regelbare weerstand heeft) van de elektronische koppelingshendel om de twee koppelingsnaven te bedienen. Die worden via een hydraulische of elektrische actuator bewogen. Tot dusver werkt alles zoals bij DCT, maar het pluspunt van Yamaha's systeem is dat je bij het terugschakelen kunt ingrijpen door met het hendel de koppeling te bedienen om zo de mate van afremmen van het blok aan te passen. Indien nodig kun je motorrem ook totaal elimineren door de koppelingshendel volledig in te knijpen, zoals op een conventionele motorfiets.

Niet nieuw

De controleerbare versnellingsbak met dubbele koppeling klinkt als groot nieuws. Het kan alle motorrijders, voor- en tegenstanders van 'automatisch rijden', tot elkaar brengen. Maar waarom wacht Yamaha dan al meer dan 11 jaar? Het klopt, je leest het goed. Ook al klinkt het als een reuze interessante oplossing; dit patent dateert van 2010! Sindsdien hebben de Yamaha-ingenieurs het nog niet toegepast op een van hun productiemodellen. Dat verklaart het ontwerp van de R1 op de octrooibladen, dat geen verband houdt met het huidige model. Zou de tijd nu wel rijp zijn?

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YAMAHA CRUISERS

Yamaha Bolt



Yamaha Custom/Stryker



Yamaha Drag Star



Yamaha Midnight Star



Yamaha Raider



Yamaha Road Star



Yamaha Roadliner/Stratoliner



Yamaha Royal Star



Yamaha Venture Star



Yamaha Virago





Yamaha VMax



Yamaha VStar



Yamaha Warrior



Yamaha Wild Star



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE

YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE



ASSOCIATED CLUBS



Virago MC Club
Danmark



Virago Star Owners Club
Germany



Virago Star Owners Club
United Kingdom

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

CBR GEEFT TIPS OM SNELLER TE SLAGEN BIJ RIJEXAMEN (OOK VOOR MOTORRIJDERS)!



Het CBR begint met een social media-campagne om ervoor te zorgen dat -vooral jongeren- zich beter voorbereiden op het rijexamen. In eerste instantie is die niet direct bedoeld voor motorrij-examens, maar de tips zijn ook voor aspirant-motorrijders van alle leeftijden zeer waardevol! Met de campagne wil het CBR vooral het slagingspercentage verhogen, wat dan weer helpt om de druk op de examinatoren te verminderen, zodat de achterstand door corona nog sneller wordt ingelopen. Daar komt bij dat het CBR aan de resultaten ziet dat een groot aantal rij scholen slechte resultaten scoren, maar dat de overheidsinstantie daar niks aan kan doen. Daarom wordt leerlingen in spé vooral opgeroepen zich

goed te informeren over de slagingspercentages van de rij school van keuze.

VERGROOT JE KANS OM IN 1X TE SLAGEN MET DEZE TIPS VAN HET CBR

- 1 Kies een goede rij school, dat is niet altijd de goedkoopste.
- 2 Check vooraf het slagingspercentage van je rij school.
- 3 Zet vooraf de kosten voor je rijbewijs op een rij.
- 4 Bepaal samen met je instructeur hoeveel rijlessen je nodig hebt.
- 5 Vergelijk vooraf de kosten van een rijles-pakket of losse lessen.
- 6 Bereid je goed voor om sneller je rijbewijs te halen.
- 7 Vraag gemakkelijk je theorie-examen aan op Mijn CBR en bespaar kosten.
- 8 Toets jezelf al tijdens het leren door zelf vragen te bedenken of oefenvragen te maken.
- 9 Stuur voordat je gaat lessen een gezondheidsverklaring op.
- 10 Een tussentijdse toets maakt de kans om te slagen groter.
- 11 Overleg met je instructeur wanneer je klaar bent om rijexamen te doen.
- 12 Als je extreem zenuwachtig bent, kies dan voor een faalangst-rijexamen.
- 13 Laat je examiner zien dat je veilig en zelfstandig rijdt, perfect hoeft niet.
- 14 Gezakt voor je rijexamen? Overleg met je instructeur over het vervolg.
- 15 Start op je 17e en haal je rijbewijs op je 18e*.
- 16 Wil je van rij school veranderen, trek dan zelf de machtiging van de rij school in.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



APPLE RAADT IPHONE OP MOTORFIETS AF WEGENS TRILLINGEN



Apple raadt mensen af hun iPhone op een 'zware' motorfiets te monteren. Volgens de makers kunnen de trillingen op een bepaalde frequentie de kwetsbare onderdelen van de camera permanent beschadigen, aldus het techbedrijf op een supportpagina. Al langer waren er berichten dat vooral de camera moeite heeft met de vibraties van een motorblok, die de 'los' in het toestel hangende lens van slag laten raken. In een aantal gevallen kregen de kopers een nieuw toestel na klachten over een niet meer functionerende camera, maar de techreus heeft daar nu blijkbaar genoeg van. "Als je je iPhone blootstelt aan trillingen van krachtige motoren, kunnen de prestaties van het camerasysteem afnemen", is dan ook nu de officiële melding op de supportpagina van Apple.

Het gaat dus vooral om de optical image stabilization (OIS) beeldstabilisatie en de automatische scherpstelling in sommige modellen, die kwetsbaar zijn voor hoogfrequente trillingen zoals een motorfiets die vaak heeft. Daarnaast kan ook de Closed-loop AF in andere modellen niet goed tegen de trillingen die een motorfiets nou eenmaal maakt. OIS zit in de iPhone 6 Plus, iPhone 6s Plus, en iPhone 7 en latere modellen, maar ook de tweede generatie van de iPhone SE. Closed-Loop Autofocus zit weer in de iPhone XS en opvolgende modellen, inclusief de tweede generatie van de iPhone SE, die dus zowel OIS als AF heeft.

Apple laat expliciet weten dat de Ultra Wide camera van de iPhone 11 en latere modellen géén OIS heeft, terwijl ook de Telephoto camera's op de iPhone 7 Plus en iPhone 8 Plus daar niet over beschikken, waardoor deze modellen wel op de motorfiets bevestigd zouden kunnen worden.

De kans op blijvende schade aan de camera is minder groot bij kleinere motorvoertuigen, zoals brommers en scooters, aldus Apple, maar ook hierover zijn toch meldingen door consumenten. Apple raadt dan ook aan om voor deze voertuigen een telefoonhouder te gebruiken die schokken absorbeert en trillingen dempt. Verder is het aan te raden om langdurig gebruik van de telefoon op de motor te beperken, meldt het bedrijf. Daar komt bij dat het wat vaag blijft wat Apple exact met een "high power motorcycle" bedoelt.

Het aanbod aan houders en 'cradles' voor smartphones op het stuur van motoren is enorm, waarbij een ruim aantal overigens claimt de bedoelde trillingen door de bevestigingsmethode te filteren.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



**KNMV WIL MOTORRIJDEN VANAF 16 JAAR****KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING**

De KNMV heeft nogmaals aangegeven dat zij het huidige 'getrapte' rijbewijs systeem (A1, A2, A) niet zien werken. In 2017 kwamen zij met een soortgelijk bericht naar buiten en het is dus duidelijk dat het nog steeds de agenda van de vereniging passeert. Volgens de vereniging zouden veel jongeren wachten tot ze 24 jaar zijn, en dus oud genoeg voor het volledige A rijbewijs. In de praktijk mag er vanaf 17 jaar gelest worden op een A1 (11kw, 125cc) motorfiets om vervolgens met de leeftijd van 20 jaar door te stromen naar het A2 (max 35kw) rijbewijs. Weer twee jaar later, bij een minimum leeftijd van 22 jaar kan er gooi gedaan worden naar het 'vol' rijbewijs.

De KNMV zou liever zien dat jongeren het 'getrapte' traject wel afleggen om zo de nodige rijervaring en verkeersinzicht op te bouwen. Om jongeren toch aan de benodigde ervaring te helpen pleit de KNMV voor een verlaging van de minimum leeftijd voor het A1 motorrijbewijs naar 16 jaar. Niet in de laatste plaats om het bromfietsrijbewijs minder aantrekkelijk te maken. In plaats van de vier uur durende opleiding voor het bromfietsrijbewijs zal deze (jonge) groep ook meer uren aan les (twintig tot dertig uur) krijgen om vervolgens op een A1 motorfiets aan het verkeer te gaan deelnemen. Het KNMV ziet nog meer voordelen, zo zullen er minder brom en snorfietsen op de fietspaden rijden en zal de problematiek rond het opvoeren van deze 50cc tweewielers minder aanwezig zijn, een A1 motorfiets beschikt al standaard over meer vermogen.

Het huidige drie fase rijbewijssysteem wordt sinds 2013 centraal gereguleerd en bepaald door de Europese Unie. Echter, in meerdere Europese lidstaten is het mogelijk om vanaf 16 jaar te beginnen aan het A1 rijbewijs. Ook deze lidstaten zijn van mening dat het bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid van jonge bestuurders, na een gedegen opleiding kunnen zij vroeg starten met het opdoen van de benodigde ervaring, aldus de KNMV.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





STUDIE: MOTORFIETSENSECTOR ZEER BELANGRIJKE FACTOR EUROPESE ECONOMIE



MOTORBRANCHE

Uit nieuw onderzoek van Oxford Economics blijkt dat de motorfietssector in Europa ongeveer 389.000 banen oplevert, zoals in de productie van voertuigen, onderdelen & accessoires en persoonlijke beschermingsmiddelen, maar ook in motorgerelateerde activiteiten en motorsport, zo melden de in de ACEM verenigde motorfabrikanten vandaag in een gezamenlijke persbericht.

Uit de studie blijkt volgens ACEM dat de motorfietssector alleen al in 2019 ongeveer € 21,4 miljard aan het bruto binnenlands product (bbp) in heel Europa bijdroeg. Daarnaast zorgde elke € 1,- van het BBP die rechtstreeks door motorfietsbedrijven werd gecreëerd, met een domino-effect ook nog eens

voor € 1,80 van het BBP in andere industriële sectoren.

Qua belasting genereerden de motorfietssector en aanverwante activiteiten ongeveer € 16,6 miljard aan inkomsten, waardoor motorrijden een belangrijke bijdrage leverde aan de overheidsfinanciën, met name in grote markten zoals Duitsland, Frankrijk, Italië, de UK en Spanje.

IN EUROPA GEVESTIGDE MOTORFABRIKANTEN EXPORTEREN VOOR ONGEVEER € 2,1 MILJARD PER JAAR

Het rapport analyseerde ook de rol van de motorfietsindustrie op het gebied van internationale handel. In de EU en het VK gevestigde motorfietsbedrijven exporteren elk jaar voor ongeveer € 2,1 miljard aan voertuigen, onderdelen en componenten naar niet-Europese klanten.

De belangrijkste exportmarkten waren de VS, Zwitserland, Australië en Japan. Echter, zoals de studie benadrukt, "worden Europese exporteurs geconfronteerd met hoge importtarieven in China, Thailand en India", juist allemaal belangrijke markten met een aanzienlijk groeipotentieel voor Europese motorfabrikanten.

AANZIENLIJKE MOBILITEIT, TIJDWINST EN MILIEUVOORDELEN

In het door Oxford Economics opgestelde onderzoek werden ook de extra voordelen onderzocht die motorfietsen bieden voor hun gebruikers en voor het milieu. Een scenario-analyse suggereert dat als 5% van de 5,3 miljoen forensen die nu met de auto woon-werkverkeer afleggen, zou overstappen op motorfietsen, de totale tijdwinst 21,2 miljoen dagen per jaar zou bedragen, met een waarde van € 3,3 miljard voor deze gebruikers.

Motorfietsen bleken ook aanzienlijke kostenbesparingen te bieden door een lager brandstofverbruik en lagere bedrijfskosten. De kosten van het woon-werkverkeer met een motorfiets (€ 545) zijn gemiddeld bijna een derde van wat het zou kosten om een auto te gebruiken (€ 1.435) over een jaar.

Het onderzoek bevestigt daarnaast dat motorfietsen een kleinere ecologische voetafdruk hebben dan vierwielers: de gemiddelde gemotoriseerde tweewieler in het Europese wagenpark stoot ongeveer 99 g CO₂/km uit, minder dan de helft van de 210 g CO₂/km die een gemiddelde auto uitstoot (benzine en diesel). Interessant is dat motorfietsen tot 250 cc gemiddeld maar 62 g CO₂/km uitstoten. Ongeveer 62% van de Europese tweewielers valt in deze categorie.

HET ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE BELANG VAN MOTORRECREATIE, SPORT EN EVENEMENTEN

De studie onderzocht ook het economische belang van motorgerelateerde evenementen, d.w.z. motorsport, motorbeurzen en evenementen georganiseerd door OEM's (fabrikanten, red.). In totaal droegen deze activiteiten ongeveer € 2,1 miljard bij aan het BBP van Europa en zorgden ze voor ongeveer 38.400 banen en € 1,2 miljard aan betaalde belastingen. Een groot deel van die impact vond plaats in lokale gemeenschappen, die veel baat hadden bij het bijwonen van motorgerelateerde evenementen door internationale toeristen.

Uit het onderzoek bleek dat ongeveer 5 miljoen toeschouwers grote motorsportevenementen bijwoonden in 2019, de MotoGP trok in dat seizoen allen al ongeveer 1,8 miljoen toeschouwers naar de 12 Europese races. Bovendien bezochten in datzelfde jaar ongeveer 2,5 miljoen mensen motorbeurzen en promotionele evenementen van fabrikanten.

DE IMPACT VAN COVID-19 OP DE ACTIVITEITEN VAN MOTORFABRIKANTEN

Een aanvullende bijlage breidt de analyse uit tot 2020, waarbij de impact werd gemeten die het eerste jaar van de COVID-19-pandemie had op de motorindustrie. De productie van motorfietsen in Europa werd op het hoogtepunt van de pandemie in maart - april 2020 hard onderbroken, waarbij de productie over het hele continent aanzienlijk daalde, grotendeels als gevolg van de impact van de nationale lockdowns.



Bij de grote motorfietsfabrikanten was de onderbreking van werktijd aanzienlijk, maar de activiteiten in de management, R&D en de handel hielden relatief goed stand. Ook hebben motorfabrikanten op Covid gereageerd door ervoor te zorgen dat ze in een goede uitgangspositie komen voor de toekomst. Dit door het werkvolume (in termen van uren) dat wordt besteed aan R&D en ontwerp grotendeels op peil te houden en protocollen en infrastructuur te ontwikkelen die nodig zijn om wijdverbreid thuiswerken te ondersteunen.

Motorfabrikanten kozen er vooral voor om het actieve personeelsbestand aan te houden, waarbij het aantal uren per persoon tijdelijk werd verminderd, in plaats van directe ontslagen.

STEFAN PIERER, PRESIDENT VAN ACEM EN CEO VAN KTM AG:

"Het onderzoek van Oxford Economics toont aan dat de motorfietssector een waardevolle economische en maatschappelijke bijdrage levert aan de economie en mobiliteit van Europa. Ondanks recente uitdagingen zoals de Covid-19-pandemie of een moeilijke internationale handelsomgeving, blijft onze sector sterk. De motorindustrie zal dan ook een positieve rol blijven spelen in de werkgelegenheid."

Bron: ACEM

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





EVENEMENTEN AGENDA YCCNL

OKTOBER T/M DECEMBER 2021

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.

OKTOBER

1-3 Euroweekend High Chapparral / Camping Le Moulin Luxemburg

Locatie: High Chapparral / Camping Le Moulin

Millewee 5, L-9659 Heiderscheidergrund

Tel: (+352) 788859

Informatie: www.camping-moulin.eu

10 Algemene Leden Vergadering (ALV) YCCNL.

Nieuwe locatie:

Café Onder de Linden,

Haagsteeg 16, 6708 PM Wageningen

Tijd: 11:00 uur tot 14:00 uur (zaal open 10:30)

Na afloop van de ALV (ca. 14.00uur) wordt er bij goed weer en voldoende belangstelling nog een toertocht gereden in de omgeving. Tijdsduur rit: ca. 1½ à 2 uur.

Houdt de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email in de gaten voor eventuele nadere informatie.

Terug naar: [25 jaar of langer lid](#)

24 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email 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', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

DECEMBER 2021

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





JANUARI T/M DECEMBER 2022

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 2022

9 Nieuwjaarsreceptie

Nieuwe locatie:

Café Onder de Linden,

Haagsteeg 16, 6708 PM Wageningen

Tijd: 11:00 uur tot 14:00 uur (zaal open 10:30)

Houdt de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email in de gaten voor eventuele nadere informatie.

23 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

FEBRUARI 2022

27 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

MAART 2022

27 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

APRIL 2022

24 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

MEI 2022

22 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.



JUNI 2022

10-12 International Yamaha Custom Group Europe Rally 2022 hosted by YCC Norway ([zie poster](#))

De rally vindt plaats op 181 km van Oslo (de hoofdstad van Noorwegen) bij Hunderfossen Hotel and Resort.

Het Hunderfossen Hotel and Resort beschikt over 395 bedden, 40 hotelkamers en 30 comfortabele hutten en daarnaast veel ruimte om je eigen tent mee te nemen met toegang tot verschillende toiletgebouwen met toiletten en douches.

Locatie: Hunderfossen Hotel & Resort, Lillehammer, Norway

Adres: Fossekrogevegen 70, 2625 Fåberg

Telefoon: +47 61 27 40 00

Prijs: € 75,- (incl. 2x ontbijt, 2x diner, live muziek)

Extra kosten:

Aankomst do. 09-06: € 20,- (diner, ontbijt en hotelkamer)

Vertrek ma. 13-06: € 20,- (diner, ontbijt en hotelkamer)

LET OP:

Alle hutten en hotelkamers dienen, als onderdeel van het registratieproces dat in november van dit jaar begint, te worden gereserveerd/besteld via YCC-Norway. Geef het aantal reserveringen door aan YCC Norway en zij zorgen voor de reserveringen van de hutten, hotelkamers of tenten.

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

JULI 2022

24 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

AUGUSTUS 2022

28 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

SEPTEMBER 2022

25 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

OKTOBER 2022

23 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.



NOVEMBER 2022

27 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

DECEMBER 2022

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

EEN EVENEMENT IN DE AGENDA LATEN OPNEMEN?

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.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA CUSTOM CLUB WORLD ALLIANCE

YAMAHA CUSTOM CLUB WORLD ALLIANCE



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



RALLY POSTERS

INTERNATIONAL YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)



We welcome everyone in the YCC family to the

The 25th INTERNATIONAL YCC-RALLY

10.06 – 12-06.2022

Venue: Hunderfossen Hotell & Resort, Lillehammer, Norway
Address: Fossekrovegen 70, 2625 Fåberg Phone:+47 61 27 40 00
Entrance: € 75,- (incl. 2 X Breakfast, 2 X Dinner, live music)
Early arrival: 09.06.2022 € 20,- (Dinner + Breakfast)+ room
Late Departure: 11.06.2022 € 20,- (Dinner + Breakfast)+ room

The rally will take place in Hunderfossen, only 181 km from Oslo, the capital city of Norway, at Hunderfossen Hotel and Resort. Hunderfossen Hotel and Resort has 395 beds, 40 hotel rooms and 30 comfortable cottages in addition to lot of spaces for bringing your own tent with access to several service houses with toilets and showers.

All cabins and hotel rooms must be ordered through YCC-Norway, as part of the registration process that begins in November this year. You give us the number of entrances, and we provide you with cabins, hotel rooms, or reservation for tents.



See you all in 2022!

Distance to the rally:

Madrid 3 124 km
 Helsinki 1 360 km
 Stockholm 624 km
 Copenhagen 796 km
 Brüssel 1 562 km
 London 1 890 Km
 Amsterdam 1 433 km

Distance to the rally from the border to Norway:

Storlien 439 km
 Kristiansand 481km
 Langesund 337 km
 Larvik 300 km
 Oslo 181 km
 Svinesund 297 km
 Magnor 206 km



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

BestuurFunctieNaamemail

Voorzitter	Hans van den Bosch	yccnl.voorzitter@outlook.com (nieuw)
Vicevoorzitter	Willy Spreij	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

CommissiesEvenementen yccnl.vice@gmail.com**Beheer specifieke onderdelen**OnderdeelNaam beheerderemail

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'sRegioNaam vertegenwoordiger emailGebied

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)