



NIEUWSBRIEF 4 (DECEMBER 2021)



2022





INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	2
VAN HET BESTUUR.....	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ 25 JAAR OF LANGER LID?.....	4
➤ OPROEP	5
➤ VANAF VOLGEND JAAR MET DE VEERBOOT VAN GRONINGEN NAAR NOORWEGEN	5
➤ INTERNATIONAL RALLY YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)	5
LEDENNIEUWS.....	6
➤ NIEUWE LEDEN.....	6
➤ JARIGE YCCNL-ERS IN JANUARI T/M MAART 2022	6
WETENSWAARDIGHEDEN	7
➤ 'S WERELDS EERSTE MOTORFIETS VOOR OP DE MAAN	7
➤ 6 TIPS VOOR HET BESPAREN OP JOUW MOTORVERZEKERING	7
➤ 5 MAATREGELEN VOOR ALS UW MOTOR GESTOLEN WORDT	8
➤ BATTERIJCONCEPT BELOOFT OPLADEN IN 90 SECONDEN	8
➤ DETECTIE VAN MOTORFIETSEN VANAF 2023 OPGENOMEN IN EURONCAP-TEST.....	9
➤ 'EUROPA' WIL INTELLIGENTE SNELHEIDSASSISTENTIE OP MOTORFIETSEN	10
➤ UITBREIDING WETTELIJKE GARANTIE MOTOROCASSIONS UITGESTELD	11
➤ VIER GROOTSTE STEDEN WILLEN 30 KM/U BINNEN BEBOUWDE KOM	11
MOTORTOCHTEN	12
➤ 5 MOOIE MOYORROUTES IN BELGIË	12
➤ VIJF MOTORTRIPS DIE JE IN 2022 MOET DOEN	13
➤ NOORWEGEN: DE MOOISTE WEGEN BOVEN DE POOLCIRKEL	14
➤ 'SOMS KAN EEN BUITENLANDS REISAVONTUUR OP DE MOTOR HÉÉL ERG SPANNEND WORDEN'	18
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	19
➤ AB'S MEMORIAL RIT.....	19
➤ JAAP'S RATTEN RIT.....	20
➤ SEIZOENAFSLUITING LUXEMBURG.....	22
➤ EN TOEN WAS DAAR HET MOMENT.....	24
➤ HIGH CHAPPARAL / CAMPING LE MOULIN	25
➤ VERZEKERINGTECHNISCH GESPROKEN.....	26
➤ WAAROM HEB JE.	27
➤ EVEN NAAR PORTUGAL	27
➤ RATTENRIT	31
➤ BEURS HOUTEN 2021	33
➤ EEN BERICHTJE VAN ONZE NAAR TSJECHIË GEËMIGREERDE YCCNL-PENSIONADO.	36
YAMAHA NIEUWS.....	37
➤ YAMAHA MOTOR NIET OP MOTORBEURS UTRECHT 2022 EN SALON BRUSSEL	37
➤ YAMAHA ROEPT 2020-2021 XV95C TERUG IN VS.....	38
➤ YAMAHA EN KAWASAKI STARTEN ONDERZOEL WATERSTOFMOTOR	38
➤ 2022 YAMAHA XSR900 GEMAAKT OM AF TE MAKEN	39
➤ DOORBRAAK: YAMAHA MOTOR EUROPE OPENT ONLINE OUTLET STORE	41
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	41
➤ ROYAL ENFIELD VIERT 120-JARIG BESTAAN.	41
➤ HET IS OFFICIEEL: BSA IS TERUG.....	42
➤ BSA 650 NOG DIT JAAR IN PRODUCTIE	43
EVENEMENTEN AGENDA YCCNL	44
➤ JANUARI T/M DECEMBER 2022	44
➤ EEN EVENEMENT IN DE AGENDA LATEN OPNEMEN?	47
PLATTEGROND MOTORBEURS UTRECHT.....	48
RALLY POSTERS.....	49
➤ YCCNL START OF SEASON (SOS) 2022	49
➤ YCC BELGIUM RALLY 2022.....	50
➤ INTERNATIONAL RALLY YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)	51
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	52



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Hallo lieve YCCNL-er,

Bij de vierde editie van de nieuwsbrief kijk ik met gemengde gevoelens terug op het afgelopen jaar. Gelukkig zijn we blij met de vele vrijwilligers die onze club ondersteunen en het de moeite waard maken om lid te blijven of te worden.

Zo zijn er een aantal ritten georganiseerd door Jeroen, Jaap, Hans, Sjoerd en Ab (die helaas daarna op weg naar huis is verongelukt). De SOS en Internationale rally gingen niet door maar de Nationale rally en de verlate ALV wel. Han zorgt met verve voor een goed gevulde nieuwsbrief en Willy trekt nu de kar voor de evenementencommissie.

We proberen voor het komende jaar de gebruikelijke evenementen weer te plannen en hopen op een goede opkomst. Helaas zijn we weer in de beperkende maatregelen beland en moeten we er rekening houden. Volg de berichten op de YCCNL-Facebook, YCCNL-website en de yccnl-on-the-road App. Houd goede moed.

Wij wensen allen een fijne Kerst en een goed begin in het nieuwe jaar en veel plezier met het lezen van deze nieuwsbrief.

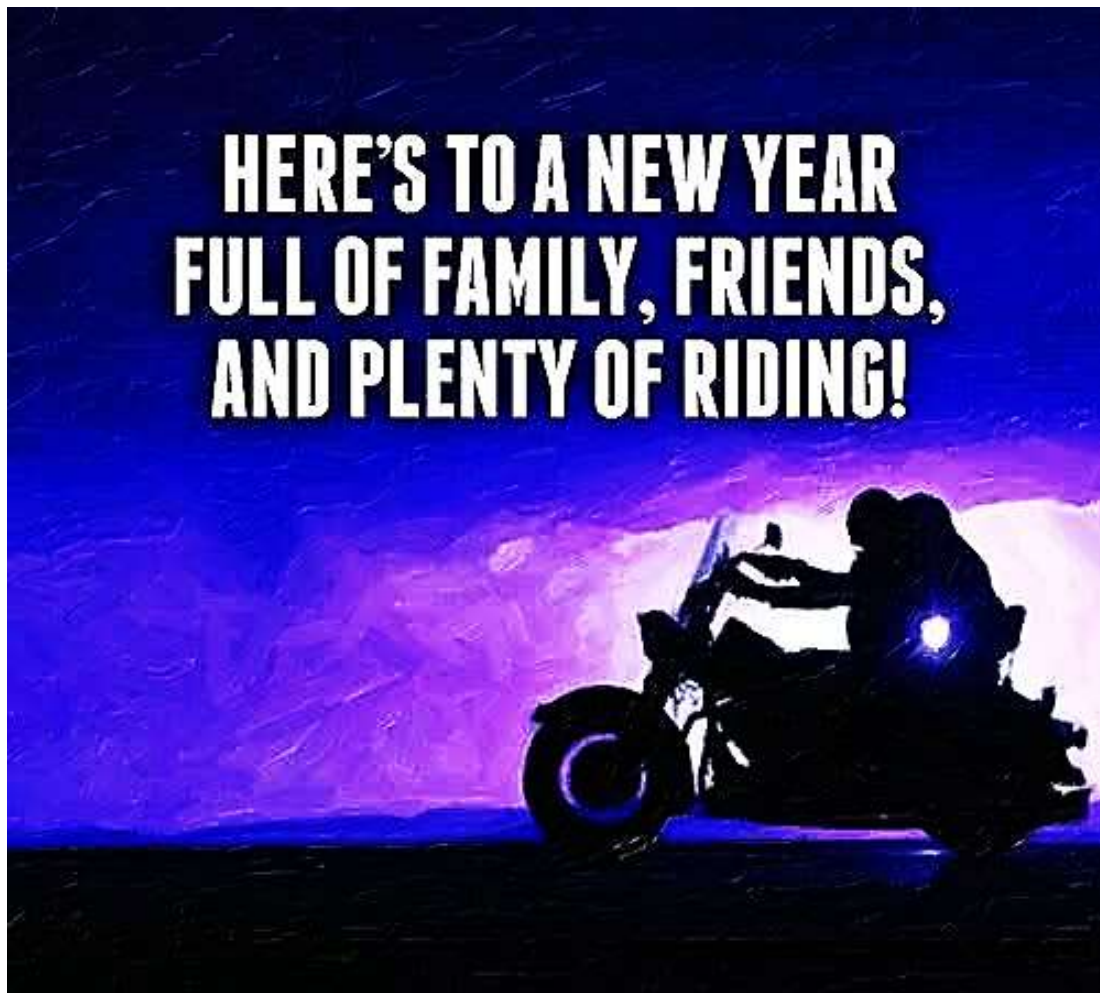
Namens het YCCNL-bestuur,



Hans van den Bosch

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





25 JAAR OF LANGER LID?

Tijdens de aankomende nieuwjaarsreceptie-2022 zal tijdens een kleine ceremonie de "25 Years Member"-button aan de in onderstaande lijst vermelde aanwezige YCCNL-ers overhandigd worden.

De eerste uitreiking van deze "25 Years Member"-button heeft dit jaar op 10 oktober tijdens de ALV (Algemene Leden Vergadering) reeds plaats gevonden.

De voorzitter en zijn medebestuurders van de YCCNL kijken er nu al naar uit om alle in het overzicht vermelde YCCNL-ers op 9 januari 2022 op de nieuwjaarsreceptie te kunnen verwelkomen om de "25 Years Member"-button aan hen te kunnen overhandigen.



Han van Grinsven

Secretarie YCCNL a.i.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YCCNL-ers 25 jaar of langer lid YCCNL

roepnaam	tussen vgs	achternaam	lid sinds	jr/mnd	batch ontv
Koen		Kuster	30-12-1994	27,00	
Robert		Elbersen	30-12-1994	27,00	
Clara		Kroes	30-12-1994	27,00	
A.	van	Berkel	09-01-1995	26,11	
Henk		Elzinga	11-01-1995	26,11	
Tessa		Schuilings	07-01-1995	26,11	
Kees	den	Boef	09-01-1995	26,11	
H.W.T.	van	Breukelen	22-01-1995	26,11	
Henk		Breeuwer	26-01-1995	26,11	
Rein		Koeleman	26-01-1995	26,11	x
Wim		Gijsbers	26-01-1995	26,11	
Willy		Sprij	26-01-1995	26,11	x
A. M.		Hartog	07-01-1995	26,11	
Hanna		Steenstra	16-01-1995	26,11	
Sjaak		Hendriks	16-01-1995	26,11	
E.H.		Martens	08-02-1995	26,10	
Alex		Leidemeijer	11-02-1995	26,10	x
R.		Schellen	23-05-1995	26,07	
K.	van	Klaveren	27-06-1995	26,06	
J.C.C.	van der	Lans	20-07-1995	26,05	
Rinze		Zijlstra	20-07-1995	26,05	
Ferry		Evers	31-01-1996	25,11	x
Els		Leidemeijer-van Gils	04-11-1996	25,01	
Daan	van der	Ent	16-04-1997	24,08	
Jopie	van den	Bedum	27-10-1997	24,02	

Bron: YCCNL=Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



OPROEP

Als de corona maatregelen toelaten de YCCNL evenementen (zoals o.a. de nieuwjaarsreceptie, Algemene Leden Vergadering, "Start Of Season"- en de YCCNL Nationale rally) te organiseren, zijn er weer extra handjes nodig om alles tijdens de 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.

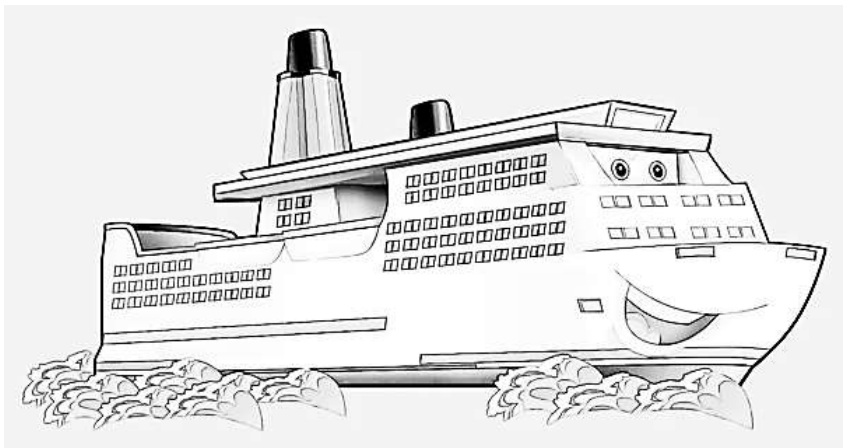
VANAF VOLGEND JAAR MET DE VEERBOOT VAN GRONINGEN NAAR NOORWEGEN

Retourtje inclusief auto: 250 euro

Holland Norway Lines begint in het voorjaar vanuit de Eemshaven een veerdienst voor personen en voertuigen naar Kristiansand. De eerste afvaart is op 7 april 2022. De nieuwe route verbindt de regio's Noord-Nederland en Zuid-Noorwegen met elkaar. Er wordt gevaren met de MS Romantika, een moderne ferryboot. Die vervoert behalve passagiers ook motoren, auto's, vrachtwagens, campers en caravans.

In de Beatrixhaven in Eemshaven zal binnenkort een zogenoemde roro-kade met brug worden aangelegd - dit is een roll-on-roll-off kade, waar vrachtwagens direct vanaf de kade het ruim van een schip in kunnen rijden. Er komt eveneens een kantoor voor het personeel dat de afhandeling van de diverse vaarten gaat verzorgen.

Er wordt vooral veel belangstelling verwacht vanuit de Noorse markt. De Noren krijgen met de nieuwe verbinding de mogelijkheid Nederland snel en comfortabel te bereiken. Desgewenst kunnen ze vandaar uit verder reizen. „HNL maakt de regio sterker, verbindt Nederland met Scandinavië en past in duurzaam toerisme”.



Driemaal per week naar Noorwegen

De Romantika vertrekt drie maal per week vanuit Eemshaven om 15:00 uur en komt vervolgens om 09:00 uur aan in Kristiansand. Eveneens is er een terugtocht naar Nederland. Het schip beschikt over restaurants, cafés, taxfree shops en entertainment. Belangstellenden kunnen de reis vanaf deze week boeken. De minimumprijs voor een retourtje Noorwegen voor 'voetpassagiers' (inclusief overnachting) ligt op 225 euro per persoon (2 personen in één hut). Inclusief motor/auto geldt dan een minimumprijs van 250 euro per persoon.

Auteur: GERDT VAN HOFSLLOT

INTERNATIONAL RALLY YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)

Op 16 december j.l. ontvingen wij van onze Noorse zusterclub de definitieve gegevens over welke gegevens van de deelnemers aan de Internationale rally 2022 bij de inschrijving geregistreerd en aan hen doorgegeven dienen te worden. Tevens ontvingen wij de juiste prijzen voor de hotelkamers en de cabins.

Begin januari 2022 sturen wij je een overzicht van de extra kosten voor een hotelkamer en voor de twee type cabins. Wij vermelden ook ca. 7 routes om vanuit Nederland naar Hunderfossen te rijden waarvan er 1 geheel over het vaste land gaat, 1 via Eemshaven (Groningen) per Ferry naar Kristiansand te Noorwegen. De overige 5 varen vanuit respectievelijk vanuit Duitsland (Kiel) en Denemarken..





LEDENNIEUWS.....

NIEUWE LEDEN

- Johan Warnaar uit De Rijp is 8 november j.l. ook lid geworden van de YCCNL.
- Ramona van Es-Houtman uit Alkmaar is 13 december j.l. toegetreden tot de YCCNL gelederen.



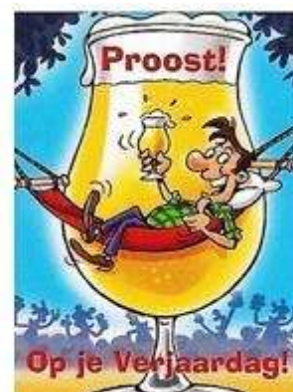
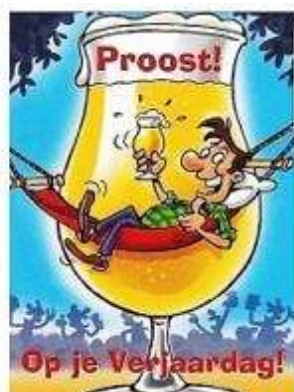
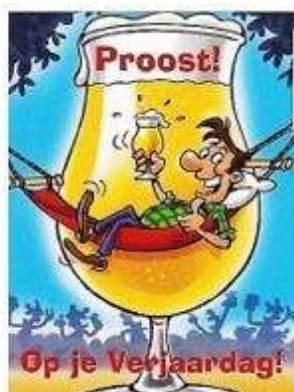
**Ramona
Johan**

IARIGE YCCNL-ERS IN JANUARI T/M MAART2022

Januari	
1	Jopie van den Bedum
7	Johnny Ferdinandus
11	Cindy Gijsbers
15	Jan Oudakker
17	Ferry Evers
17	Tessa Schuiling
22	Johan Warnaar
24	Rowan van Dam
28	Ton van de Coevering

Februari	
3	Fernando Garnacho
7	Bert van Tongeren
12	Anja Oudakker
12	Eise Smit
14	Monique Kruijswijk
21	Roelf Bos
23	Anton Rooders
27	Martijn Hut
28	Jaap Aafjes

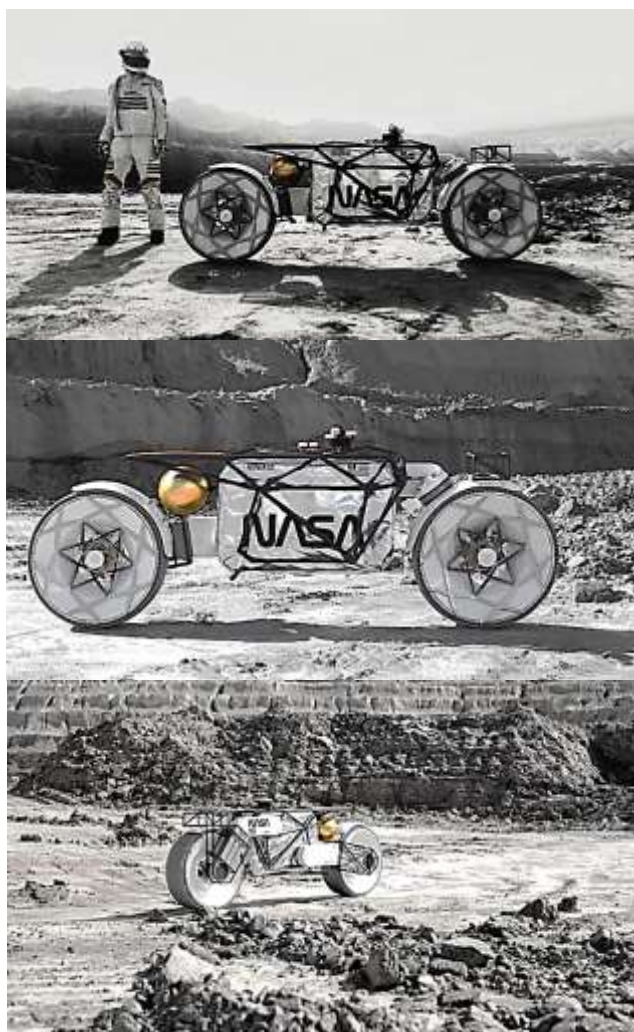
Maart	
4	Ronny Aafjes
9	Dirk Dekker
9	Daan Kruijs
12	André Meerdink
14	Henk Elzinga
17	Henk Breeuwer
17	John Egil Oppen
18	Atie Koeleman
20	Maurice Leidelmeijer
20	Janet Mans
21	Robert Elbersen
26	Frans Flaton
30	Karel Haag





WETENSWAARDIGHEDEN

'S WERELDS EERSTE MOTORFIETS VOOR OP DE MAAN



Begin 2020 vroeg NASA aan autofabrikanten mee te helpen met de ontwikkeling van de volgende maanrover. NASA vroeg niet – nog – niet om een maanmotorfiets. Maar dat heeft het Duitse bedrijf Hookie er niet van weerhouden er een te ontwerpen. Het concept, de Tardigrade (Beerdiertje, een bijna microscopisch klein wezen dat overal kan overleven, zelfs in de ruimte), staat tentoongesteld in het Petersen Automotive Museum.

Het doel was niet alleen om een serie oogstrelende computerbeelden te maken. Nee, de Tardigrade is een echte motorfiets ontwikkeld met maanverkenning in het achterhoofd. Hij heeft een bijna vlak silhouet, een ultradun zadel en een stuur dat op unieke wijze in het midden van de wielbasis is geplaatst. Het stuursysteem is elektronisch en wordt bestuurd door een app en een elektromotor. Er is ook een buisvormig exoskelet van aluminium gemonteerd rond het batterijpakket en een paar banden zonder lucht.

‘We wilden de Tardigrade zo realistisch mogelijk maken. Bovendien moest het ontwerp modulair zijn om het te kunnen gebruiken voor toekomstige interstellaire projecten,’ legde Hookie uit. Hij voegde eraan toe dat de Tardigrade in staat is om zowel mensen als uitrusting te vervoeren.

Hookie merkt op dat de Tardigrade 88,4 cm hoog is en 259 cm lang is. Het is volledig elektrisch, de aandrijflijn werd geleverd door een Zweeds bedrijf genaamd Cake, en het biedt astro-riders een maximale actieradius van ongeveer 110 km. Het weegt zo’n 136 kilo, dus het is niet ongebruikelijk zwaar voor een motorfiets; de Harley-Davidson LiveWire weegt ongeveer 254 kilo. Op de maan weegt de Tardigrade slechts 23 kilo, omdat de

maan’s zwaartekracht een zesde is van de aardse zwaartekracht.

Hoewel niets erop wijst dat de Tardigrade snel naar de maan zal gaan, is hij wel op weg naar het Petersen Automotive Museum. Vanaf deze maand zal het deel uitmaken van de ADV:Overland tentoonstelling, die licht werpt op avontuurlijke machines gebouwd voor onze planeet en daarbuiten.

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

6 TIPS VOOR HET BESPAREN OP JOUW MOTORVERZEKERING

Wie wilt er nou niet besparen op zijn motorverzekering? Onderstaand een aantal tips waarmee je jouw voordeel kunt doen. Dus lees gerust verder en ontdek hoe ook jij geld kunt besparen!

1. **Schadevrije jaren koppelen:**

Niet iedere verzekeraar staat toe dat je schadevrije jaren van meerdere voertuigen aan elkaar koppelt. Er zijn gelukkig een aantal verzekeraars die de korting van andere schadevrije jaren wel toe passen op de motorverzekering. Dit kan aanzienlijk in je voordeel werken.

2. **Winterstop:**

Rijdt je niet in de winter? Activeer dan de winterstop op je motorverzekering! Hierdoor kan je al gauw 10% op de jaarpremie besparen van je motorverzekering. De winterstop loopt doorgaans bij de meeste verzekeraars van 15 december tot en met 1 maart. Het enige is wel dat je in deze periode niet de weg op kunt gaan.

3. **Blijf vergelijken!**

Het is raadzaam om eens in de twee jaar jouw motorverzekering te vergelijken op de premie en aanvullende voorwaarden. Verzekeraars blijven immers premies wijzigen. Door dus te blijven vergelijken kan je tevens besparen op je motorverzekering.



4. Controleer het aantal kilometers op de polis:

Wanneer je merkt dat je veel minder rijdt dan het aantal kilometers dat je hebt opgegeven bij het aanvragen van de verzekering, dan kan je tevens besparen op je motorverzekering. Indien je veel minder rijdt dan opgegeven, kan je namelijk wellicht een voordeligere verzekeringspremie krijgen.

5. Alleen een WA-dekking?

Heb je enkel een WA-dekking nodig voor je motorverzekering? Overweeg dan de allergeedkoopste premie. De voorwaarden van een WA dekking ontlopen elkaar bij de verschillende verzekeraars nauwelijks. Vergelijk de voorwaarden goed en kies voor de goedkoopste met de beste voorwaarden.

6. Rijdt je meer dan 6 maanden niet?

Overweeg om de motor bij de RDW te schorsen wanneer je meer dan een half jaar niet rijdt. Je hoeft dan geen wegenbelasting te betalen. Vervolgens kan je dan ook je motorverzekering schorsen, omdat je geen verzekeringsplicht heeft op een geschorst voertuig. Schorsen kan maximaal 12 maanden, daarna dien je de schorsing te verlengen. Het schorsen van een motor kost je €24,10, maar daardoor hoef je dus geen wegenbelasting en verzekeringspremie te betalen.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

5 MAATREGELEN VOOR ALS UW MOTOR GESTOLEN WORDT

We hopen dat je het nooit mee hoeft te maken; jouw motor is gestolen. Dat is op zichzelf al een kleine ramp, maar gelukkig ben je goed verzekerd. Heb je een Beperkt Casco of Volledig Casco dekking op jouw verzekering? Gelukkig, dan kan je een claim indienen bij jouw verzekeringsmaatschappij! Je meldt de diefstal daar.

Verzekeraars stellen voorwaarden aan het uitkeren na een diefstal. Onderstaand een aantal tips op een rijtje welke je gaan helpen bij het versnellen van het schadeuitkeringsproces:

- Doe aangifte!
- Een verzekeraar verlangt dat je jouw motor op de juiste manier op slot zet. Dit moet je in veel gevallen aan kunnen tonen door middel van een originele aankoopnota van jouw slot. Bewaar deze dus goed!
- Bij diefstal dien je ook alle originele sleutels van het slot te kunnen overhandigen
- Dat geldt ook voor jouw motor, ook hiervan dien je alle originele sleutels te overhandigen.
- Maak preventief een foto van hoe jouw motor gestald en op slot staat. Dit voorkomt discussies met de verzekeraar mocht de motor gestolen zijn.

Duidelijke communicatie op voorhand, kan achteraf een groot verschil maken!

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

BATTERIJCONCEPT BELOOFT OPLADEN IN 90 SECONDEN



De automobieltoeleverancier Mahle heeft een lithium-koolstofbatterij-concept gepresenteerd dat het mogelijk moet maken lichte tweewielers op te laden in minder dan 90 seconden. Kleinere voertuigen, zoals die voor stadsdistributie, zouden er ook mee moeten kunnen worden uitgerust. Het concept is (nog) niet geschikt voor grotere personenauto's.

Het gepresenteerde batterijconcept heeft geen zeldzame grondstoffen nodig en is volledig recyclebaar. Volgens Mahle wordt hiermee voldaan aan de veranderende eisen op het gebied van duurzaamheid.

Het als pre-prototype gepresenteerde batterijconcept is bedoeld om de voordelen van supercondensatoren en conventionele lithium-ionbatterijen te combineren. De lithium-koolstofbatterijtechnologie maakt niet alleen ultrasnel laden mogelijk, maar biedt tegelijkertijd een hoge vermogensdichtheid en is niet gevoelig voor het zogenaamde thermisch op hol slaan – thermal runaway – waarbij ongecontroleerde oververhitting optreedt.

Het concept van de lithium-koolstofbatterij werd voorgesteld op een colloquium voor deskundigen in Aken. Op het evenement presenteerde Mahle ook een geïntegreerd thermisch beheersysteem voor batterij-elektrische voertuigen. Hiermee wil de fabrikant de efficiëntie op systeemniveau optimaliseren, de kosten verlagen en de integratie van de temperatuurregeling van motor, elektronica en batterij in het totale systeem mogelijk maken.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DETECTIE VAN MOTORFIETSEN VANAF 2023 OPGENOMEN IN EURONCAP-TEST



Het heeft – te – lang geduurd, maar vanaf 2023 zal EuroNCAP (European New Car Assessment Program) nieuwe auto's die zijn uitgerust met Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) testen op hun vermogen om motorfietsen op de weg te herkennen en hierop te reageren.

Op dit moment is het mogelijk dat auto's met een sterrenscore van 4 en hoger niet voldoende reageren op motorrijders op de weg. Hoewel het EuroNCAP-sterrenstelsel vrijwillig is, weerspiegelt het niet de werkelijke standaard van detectie- en reactiesystemen om bestuurders te helpen kwetsbare weggebruikers op te merken, waardoor het zijn werk niet echt doet zoals het bedoeld is.

In 2016 bleek uit onderzoek van de RDW dat sommige auto's met toen innovatieve detectiesystemen weliswaar in staat waren om motorfietsen in het midden van de rijstrook te spotten, maar dat ze de motorrijders die zich dicht bij de rand van de rijstrook bevonden uit het oog verloren.

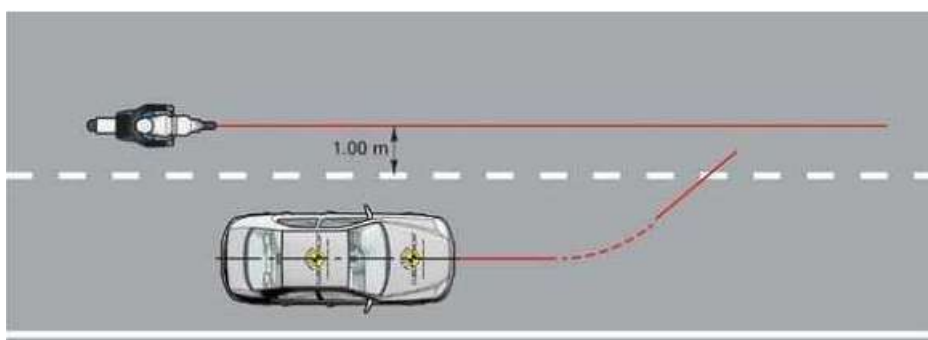
Dat is een enorm probleem voor bestuurders die van nature willen vertrouwen op adaptieve cruise control-systemen of dodehoekdetectie als er een filerijdende motorrijder is. Recente motorfietsen (zoals de BMW R 18 B en de KTM 1290 Super Adventure S) hebben zelf radardetectie voor adaptieve cruise control-functies.

Toegegeven, 2016 ligt vijf jaar achter ons, maar nieuwe systemen (AEB/LSS VRU-systemen genoemd) worden getest op hun vermogen om te reageren op kwetsbare weggebruikers, dat wil zeggen autonoom remmen of sturen.

De onmiddellijke reactie kan terecht zijn 'bestuurders moeten gewoon beter opletten', maar in een wereld waar nieuwe veiligheidssnufjes in auto's met EuroNCAP-sterren op de markt worden gebracht, is het heel zinvol om ervoor te zorgen dat deze veiligheidssnufjes doen wat ze moeten doen voor motorrijders en andere kwetsbare weggebruikers.

De testscenario's voor de auto's omvatten: het naderen van een stilstaande motorfiets, het naderen van een motorfiets die op snelheid rijdt, inhalen en veranderen van rijstrook en draaien op kruispunten en rechte wegen.

Deze tests zullen ook van invloed zijn op toekomstige technologische ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, aangezien fabrikanten de hoogste cijfers voor veiligheidstests nastreven. Dus zou de wereld voor motorrijders en andere niet-autorijder-veilig moeten worden.

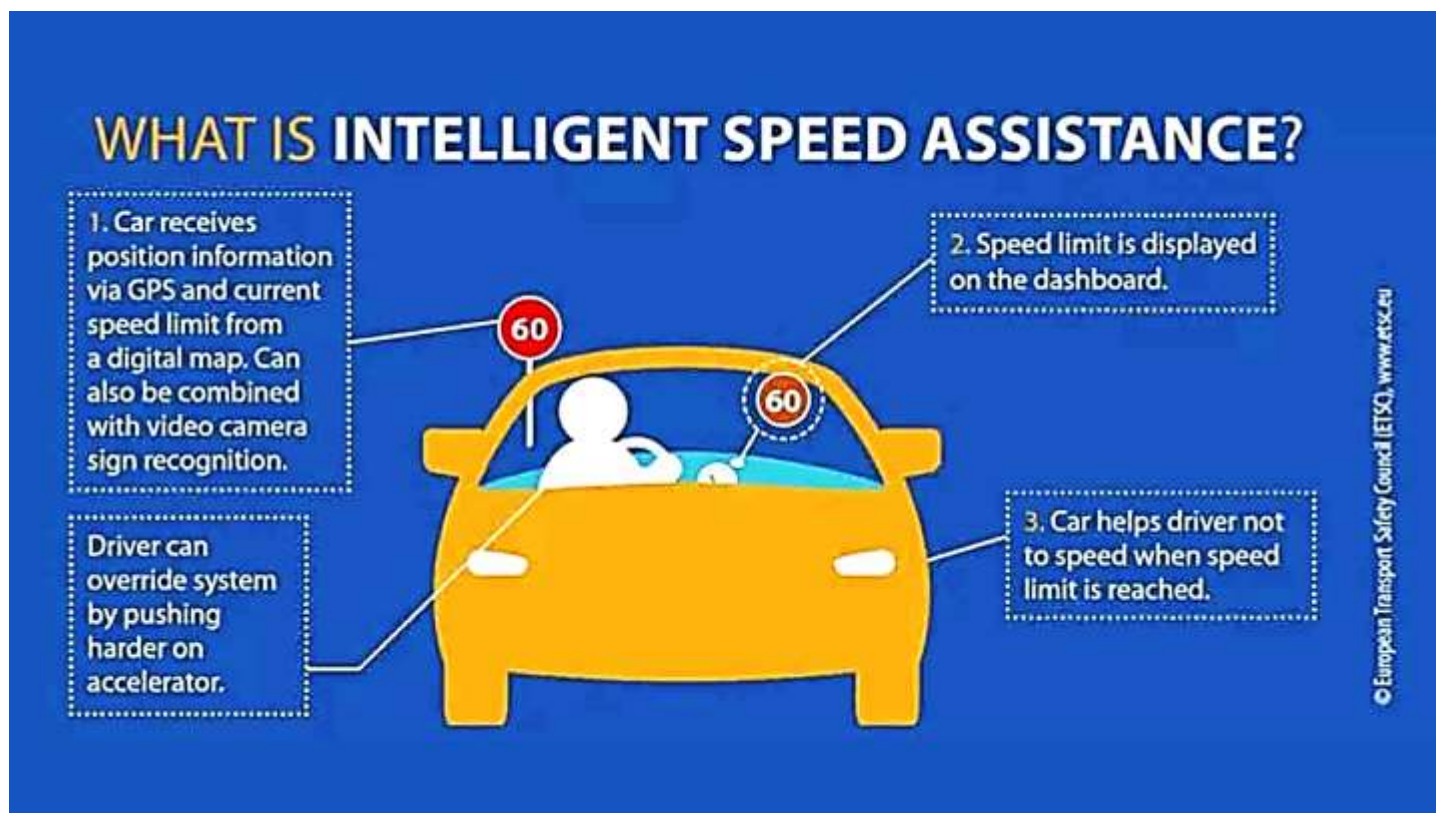


Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



'EUROPA' WIL INTELLIGENTE SNELHEIDSASSISTENTIE OP MOTORFIETSEN



Het Europees Parlement wil robuuste verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals een snelheidslimiet van 30 km/u en nultolerantie voor rijden onder invloed, maar het stelt ook intelligente snelheidsassistentie voor op motorfietsen.

Op 5 oktober 2021 heeft de plenaire vergadering van het Europees Parlement het ontwerpverslag van het lid van het Europees Parlement Elena Kountoura met een grote meerderheid van stemmen goedgekeurd. Het verslag bevat tal van maatregelen om de verkeersveiligheid in Europa te verbeteren. Een daarvan is de invoering van intelligente snelheidsassistentie (ISA) op motorfietsen.

In het algemeen ziet het Europees Parlement een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid in een verschuiving naar actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en openbaar vervoer. Ook een betere infrastructuur, een Europees agentschap voor het wegvervoer, snelheidsbeperking en handhaving moeten een grote rol spelen bij het terugdringen van ongevallen waarbij mensen om het leven komen of ernstig gewond raken.

In een zogeheten initiatiefverslag van het Europees Parlement reageert het Parlement op het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Aanbevelingen voor de volgende stappen op weg naar 'Vision Zero' (2021/2014(INI)).

In dit kader heeft de Europese Commissie verschillende kernprestatie-indicatoren (KPI's) vastgesteld met als doel het aantal ongevallen waarbij mensen om het leven komen of ernstig gewond raken, te verminderen. Het Parlement steunt de maatregelen van de Commissie, maar wil verder gaan. Om te beginnen wil het Parlement dat de Commissie KPI's definieert die ook voertuigen van categorie L (bv. motorfietsen) omvatten.

Enkele van de eisen van de EP-leden:

- Het Parlement vraagt om meer investeringen in veilige infrastructuur met een focus op zones met het hoogste aantal ongevallen; een kader voor wegclassificatie dat de snelheidslimieten beter afstemt op het ontwerp en de lay-out van de wegen, in lijn met de veilige systeembenadering.
- Wat voertuigen betreft, dringt het Parlement erop aan de veiligheidskenmerken van voertuigen op te nemen in de periodieke technische inspecties. Het pleit ook voor ABS voor alle motorfietsen en voor de installatie van intelligente snelheidsbegeleidingssystemen in alle nieuwe voertuigen, ook motorfietsen. Ook moeten motorfietsen worden uitgerust met eCall.
- Wat 'nieuwe mobiliteit' betreft (de elektrische micromobiliteitsvoorzieningen zoals elektrische scooters) maakt het Parlement zich ernstige zorgen over niet alleen de veiligheid van de voorzieningen zelf, maar ook over het veilige gebruik ervan in het verkeer.
- Wat veilig weggebruik betreft, dringt het Parlement aan op strengere alcohollimieten en handhaving. Het pleit ook voor een maximumsnelheid van 30 km/u in woonwijken, met de mogelijkheid van hogere limieten op hoofdverkeersaders en in gebieden



met veel voetgangers en fietsers. Om deze limieten te handhaven moeten de lidstaten prioriteit geven aan investeringen in snelheidshandhaving en communicatie van hoge kwaliteit.

- Tot slot roept het Parlement de Europese Commissie op te overwegen een theoretische en praktische opleiding en examens verplicht te stellen voor het behalen van een rijbewijs voor alle categorieën gemotoriseerde tweewielers.

Bron: BMF

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

UITBREIDING WETTELIJKE GARANTIE MOTOROCCASSIONS UITGESTELD

Op 1 januari 2022 wordt de wetgeving op het gebied van non-conformiteit en commerciële garanties aangepast, onder motorrijders waarschijnlijk beter bekend als de 'wettelijke garantie'. Die gaat, als gevolg van nieuwe Europese regelgeving, uitgebreid worden van zes maanden naar een jaar. De behandeling van de Europese wetgeving werd vorige week echter uitgesteld tot 11 januari 2022. Dit zal maar tijdelijk zijn, want Nederland is verplicht de Europese regels voor consumentenbescherming door te voeren in de Nederlandse wetgeving.

Indien de koper van een motorfiets als consument achteraf van mening is dat de geleverde motor bij aflevering niet voldeed aan wat was afgesproken, dus 'non-conform' de verkoopovereenkomst was, geldt nu nog als regel dat in de eerste zes maanden de verkoper zal moeten bewijzen dat het door hem verkochte product wel voldeed aan de afspraken. Oftewel; de bewijslast ligt bij de verkoper. De periode waarin de consument dat juridische voordeel heeft in een eventueel geschil, wordt straks dus uitgebreid naar één jaar.

Wat niet alle kopers van een motoroccasion weten, is dat **ze altijd zes maanden garantie op de aankoop bij een motordealer of -handelaar hebben**. Dit komt deels door de ondoorzichtigheid van de materie, maar ook doordat verkopers niet altijd even duidelijk zijn over de rechten die een koper heeft. Het **televisieprogramma Radar constateerde al eerder dat de wettelijk verplichte garantie nog vaak als extra word gebracht**, al dan niet vermomd in een zogenaamd "afleverpakket", waarvoor dan (onterecht) extra betaald moet worden. Nieuwsmotor ontdekte daarna dat dit **ook op de ViaBovag website gebeurde**, waarop de BOVAG de regels voor haar verkopers aanscherpte.

Echter, ongeacht de door de verkoper genoemde garantietermijn, heeft de consument dus altijd zes maanden (en straks dus een jaar) waarin de verkoper moet bewijzen dat de motor in orde was toen hij werd verkocht. Wat deze zogenaamde wettelijke garantie iets ingewikkelder maakt, is dat het per geval natuurlijk wel verschilt wat je van een motor mag verwachten. Daarin spelen zaken mee als leeftijd, prijs, kilometerstand en de door de verkoper gemelde staat van het voertuig. Je hebt dan ook een eigen onderzoeksplicht als koper: heb je een proefrit gemaakt? Heb je goed gekeken of de motor wel goed was? Bottom line is: de verkoper moet eerlijk de staat vermelden en de koper moet dat zo goed mogelijk controleren.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

VIER GROOTSTE STEDEN WILLEN 30 KM/U BINNEN BEBOUWDE KOM



De vier grote steden vragen het kabinet en de Tweede Kamer op bijna alle stadswegen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in te stellen. De laatste jaren hebben steden zelf deze maximumsnelheid al op steeds meer plekken ingesteld. Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag doen hun oproep in een brief aan het kabinet. De verlaging van de maximumsnelheid zou de wegen veiliger moeten maken. De 30-kilometerweg is al ruim twintig jaar in opmars. Volgens cijfers van de Stichting

Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) nam het aandeel 30-kilometerwegen binnen de bebouwde kom tussen 1998 en 2008 toe van 15 tot 70 procent. In het afgelopen jaar besloten onder meer Leiden en Gouda de maximumsnelheid op veel wegen te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur. Binnen de vier grote gemeenten geldt op iets meer dan de helft van de wegen momenteel 30 kilometer per uur als maximumsnelheid, schrijven ze. Ongeveer 80 procent van de ongevallen vindt in deze steden plaats op wegen met 50 kilometer per uur als maximumsnelheid.

Minder verkeersdoden

Volgens de SWOV levert een verlaging van de snelheid tot 30 kilometer per uur 'een aanzienlijke veiligheidswinst' op. In 2020 kwamen 610 mensen om in het verkeer. Het grootste deel van de dodelijke verkeersongelukken vond plaats op 50-kilometerwegen binnen de bebouwde kom: ruim een kwart.

Bron: BNR / SWOV

01/12/2021

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MOTORTOCHTEN

5 MOOIE MOYORROUTES IN BELGIË



België is een goed land om met de motor te rijden, met prachtige natuur en steden met een uniek karakter raak je er niet snel uitgekeken. Uit alle motorroutes hebben we de onderstaande 5 geselecteerd. Elke route heeft zijn eigen kenmerken en welke route het beste bij je past, zal afhangen van je voorkeuren. Ben je iemand die gek is op natuur dan is het een goede optie om door de Ardennen te rijden terwijl iemand die steden en dorpen wilt bezichtigen beter in de buurt van Kortrijk kan rijden.

Rijden langs Heulebeek en Leie vanuit Kortrijk

Met een afstand van slechts 35 km is dit de kortste route in dit overzicht. De route begint en eindigt in Kortrijk, en brengt je langs veel

bezienswaardigheden zoals een molens, het kasteel van Moorseele en verschillende binnensteden. Vanaf het centrum van Kortrijk ga je richting het noordwesten naar de eerste molen. Hiervandaan ga je naar het westen, door Gullegem naar Moorseele. Ten westen van Moorselen sla je af richting het zuiden waarna je het pad volgt richting het oosten, hier kom je de tweede molen tegen. Via Wevelgem en Bissegem rijd je langs de Leie weer naar Kortrijk.

De Dijlevalleiroute (60 km)

Deze route ten noordwesten van Brussel, brengt je langs de Dijle en kanaal Leuven-Dijle. De route begint bij Bezoekerscentrum Mechels rivierengebied in Muizen. Hiervandaan ga je naar het zuidoosten en kom je vlak langs Haacht en Rotselaar. Je volgt de Dijle helemaal tot aan de rand van het centrum van Leuven, waar je omkeert om het kanaal Leuven-Dijle te volgen richting het noordwesten. Dit stuk van de route brengt je door Tildonk en Boortmeerbeek. Omdat je langs de rivier en het kanaal blijft voor het overgrote deel van de route hoeft je weinig op de kaart te kijken.

Met de motor van Vielsalm naar Spa

Dit is ook een prachtige route door de Belgische Ardennen. Je begint de route in Vielsalm en gaat richting het noorden, door Petit-Halleux en Daromont naar Bergeval. De prachtige natuur wordt afgewisseld met authentieke dorpen. Vanaf Bergeval rijd je door Trois-Pont naar Stavelot. Nu ga je naar het noorden, helemaal tot aan het dorpje Hockai, waar je linksaf slaat om via cocaifagne en Nivezé in Spa uit te komen. Ondanks dat de dorpen en steden op de route prachtig zijn, gaat het niets boven de eindbestemming. Spa is één van de mooiste steden van België waar je je ogen uitkijkt.

Door de Ourthevallei van de Belgische Ardennen

Wil je juist in het noorden van de Ardennen beginnen, dan is deze route een goede keuze. Deze route begint in het centrum van Liège (luik) en laat je het grootste gedeelte van de route langs de Ourthe rijden richting het zuiden. De afstand van deze route is 95 kilometer, waardoor het belangrijk is je goed voor te bereiden. Je rijdt langs de Ourthe helemaal naar Hotton, waar je afslaat naar Marche-en-Famenne. In Hotton kom je langs de grotten van Hotton, wat een echte aanrader is. Onderweg kom je ook door Durbuy, wat de kleinste stad van Europa is.

In de stille Kempen, op de purp'eren hei

Deze route van 60 km in het Noorden van België is totaal anders dan de voorgaande routes, maar zeker niet minder leuk. Je start in Kalmthout en maakt een rondje via Essen, Nieuwmoer, Wuustwezel en Gooreind.

Extra tips

Als je deze motorroutes gaat afleggen is het wel belangrijk dat je goed voorbereidt op pad gaat:

- Kies een goed slot zodat je jouw motor veilig kunt wegzetten, een kettingslot is dan bijvoorbeeld een goede optie.
- Kies een goede motorhelm zodat je veilig op de motor zit, de Shark Raw is een bijvoorbeeld een uitstekende keuze.
- Plan je routes goed uit, zo kan je lekker doorrijden en hoeft je niet telkens te stoppen
- Neem genoeg eten en drinken mee, zo voorkom je dat je moe en hongerig wordt

Ga lekker de weg op en geniet van deze prachtige motorroutes!

Bron: BMB

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





VIJF MOTORTRIPS DIE JE IN 2022 MOET DOEN

Een heel arbitrair rijtje, maar goed te doen voor iedereen. Niet dagen jakkeren over een snelweg, maar rustig tokkelend binnendoor naar de bestemming. En daar begint het feest.

Normandië en Bretagne



Pointe du Raz Bretagne

Het eiland Man

Beroemd om de TT-races en de Manx GP die worden verreden op het 60 km lange wegcircuit, maar het is beter als je je eerste bezoek brengt net voor de TT (die plaatsvindt in de eerste week van juni) of net erna omdat de wegen tijdens de raceweek boordevol motorrijders zitten, die niet altijd alles onder controle hebben.

Het TT-parcours is geweldig en buiten de steden en dorpen gelden geen snelheidsbeperkingen, zodat je op je rijlijnen kunt concentreren zonder je zorgen te hoeven maken dat je een paar kilometer te hard rijdt. Maar het eiland Man heeft natuurlijk nog veel meer te bieden dan alleen het TT-circuit. Vergeet dat niet.

Zuid-Frankrijk en de Pyreneeën

Het is een lange weg naar beneden en een beetje ploeteren om er te komen, maar de Ardèche in Zuid-Frankrijk en de Pyreneeën zijn zo mooi dat je blij zult zijn dat je de moeite hebt genomen. Ongelooflijke landschappen, mooie wegen en een vriendelijke bevolking zorgen ervoor dat je je pensioen plant en bij terugkomst Franse les gaat nemen. Een paradijs voor motorrijders.

Schotland



Schotland, Pass of the Cattle, Applecross.

De perfecte eerste grote tour. Schotland is toegankelijk en als het mooi weer is (meestal de derde donderdag in april), zul je versteld staan. Neem een lang weekend en doe alles. Bij Edinburgh over de Forth Bridge en door de Grampians naar Inverness. Dan naar John o' Groats, langs de noordkust en dan langs de westkant naar Glencoe. Gemakkelijk rijden, onvergetelijke landschappen en Engels spreken we allemaal. En volgend jaar de North Coast 500.

Amerika op een Harley



USA, Bryce Canyon, Utah.

Niet goedkoop, maar dubbel en dwars de moeite waard. Amerika per motor is onvergetelijk en er zijn veel georganiseerde tochten beschikbaar. Velen concentreren zich op Californië en Arizona omdat het weer daar zo goed is en het landschap zo weids. Highway One langs de westkust verandert je leven.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NOORWEGEN: DE MOOISTE WEGEN BOVEN DE POOLCIRKEL



Het hoge noorden van Noorwegen is dunbevolkt en heeft maar weinig wegen. Toch liggen de mooiste zo verborgen dat je ze geheid mist als je rechttoe rechtaan op de Noordkaap afstormt. *De route voor je navigatiesysteem is te verkrijgen bij de YCCNL-secretaris.*

De eenzaamste

- Waar? Porsanger/Lebesby (Veidnes)
- Weg? Fv 183
- Lengte? 77 km (doodlopend)

Hoe vaak ben ik al niet in Lapland geweest? Acht keer, negen? Al die keren heb ik Folkesvei 183 gemist. Altijd gedacht dat het lange schiereiland Porsanger/Lebesby onbewoond was. Maar als je flink inzoomt op Google Earth komt er ergens halverwege toch een plaatsje tevoorschijn. Veidnes. En daar naartoe loopt een weggetje van 77 km. Iemand die er een foto bij heeft geplaatst, noemt het 'de eenzaamste weg ter wereld'.

Het weggetje begint in het dorp Børselv. Een bord waarschuwt: wie naar Veidnes gaat, komt 154 km geen tankstation tegen. Ik kan daar nog eens een klein 100 km bij optellen, want het tankstation is dicht. Het loopt namelijk al tegen middernacht. Ik zal rustig moeten rijden.



Het lange, smalle weggetje voor de pakweg dertig inwoners van Veidnes is geheel geasfalteerd. Op sommige delen lijkt het alsof de bewoners zich verplaatsen met voertuigen met stalen rupsbanden. Scheuren, gaten, grote bobbels. Door een onverwachte felle hobbel



beland ik korte tijd in het luchtruim. Als ik enigszins slingerend weer terugkeer op aarde, vraag ik me af wanneer ik zou worden gevonden als ik hier een ongeluk kreeg. Ik ben al 60 km aan het rijden en heb nog geen levende ziel gezien. Ik heb het gevoel dat ik op deze weg een tentje kan neerzetten en daarin nog rustig zou kunnen slapen ook.

Na het magische begin, is het daarna vooral de eenzame afgelegenheid die deze weg boeiend maakt, niet het verloop of het landschap, want dat is een beetje monotoon. Toch komt er aan het eind nog een kleine opleving als ik Veidnes bereik. Een desolaat gehucht, waar de huizen ver uit elkaar staan en tuinen zijn gevuld met autowrakken. Twee rendieren hollen over de weg voor me uit naar het einde: een schuur die enorm naar vis stinkt. Op de terugweg zie ik een overstekende vos. In ruim drie uur rijden heb ik dus drie levende wezens gezien. Meer niet.



Langs Rusland

- Waar? Sør Varanger (Kirkenes)
- Weg? E6, 805 en 886
- Lengte? 58 km (doodlopend)

In het dal van Grense Jakobselv sjouwen bezweten jonge soldaten een spoorbiel over de weg. Anderen graven een kuil in de berm. Mag ik een foto maken? Ja, natuurlijk. Volgens de borden is het hier nog altijd verboden militairen te fotograferen. Maar de Koude Oorlog is voorbij, dus zijn ze wat soepeler. Maar de rivier Jakobselv, die midden door het dal stroomt, vormt nog steeds de spijkerharde grens. En wie hem een metertje oversteekt, heeft wat uit te leggen en mag daar rustig een dag of wat over doen. Vanuit een cel. Het dal ligt in het uiterste noordoosten van Noorwegen. De doodlopende weg er naartoe heeft een lengte van bijna 60 km en geen tankstations. De eerste 15 km loopt van Kirkenes naar de enige Russische grensovergang: Storskogen. Met een visum – regelen in Nederland – zou je de grens over kunnen, maar dat is vooral interessant als je van ramptoerisme houdt. De grens slaan we dus over. Over redelijk tot slecht asfalt hobbelt je daarna een wild en spannend gebied in met veel bochten, fjorden en bergjes tot een meter of 400. Het is zo wild dat een beer hier twee jaar geleden een eenzaam vakantiehuisje binnendrong, alles kort en klein sloeg en de biervoorraad opdrank. Dat klinkt als een Russische beer, maar het was een bruine.



Het militaire gebied, dat pal tegen de grens aanloopt, begint bij de laatste 10 km. Hier wordt de weg onverhard, maar dat voelt na het gatenasfalt als een opluchting.

Hoewel de leider van Rusland, in tegenstelling tot de voorzitter van de EU, tegenwoordig door het volk wordt gekozen, vinden we Rusland nog altijd een gesloten rijk met mogelijk duistere bedoelingen. Bij Grense Jakobselv is die duistere geslotenheid bijna tastbaar. Aan de overkant van de grensrivier zie je dichte bossen waar barakken en militaire voertuigen doorheen schemeren, met vlakbij de granieten bergjes waarachter dat onmetelijke, grimmige land moet liggen waar alles anders is dan bij ons. Aan onze kant liggen nog wat laatste rekvisieten van onze wereld – iets boerderijachtigs, een kapelletje, een paar houten huizen. Bij een strandje en een kapotte betonnen stijger houdt het op. Dan rest alleen nog maar Barentszee. En daar rijd je dan met je motor naartoe, in dat mengsel van spanning, weemoed en vervreemding. Een aanzienlijk deel van de zeventig motorrijders (m/v) met wie ik de afgelopen jaren een reis maakte naar de bijzondere wegen van Lapland vond deze weg een van de hoogtepunten. Terwijl een



enkeling de lol van zoveel desolaatheid volledig ontging.

Ver weg

- Waar? Varanger (Varangerbotn)
- Weg? E75 en FV341
- Lengte? 160 km (doodlopend)

Als je in het erg verre Varangerbotn rechtsaf slaat naar het nog veel verdere Hamningberg, kom je op de langste dooplopende weg van Noorwegen: 160 km. Tot aan Vardø heet ie E75, daarna FV341. Het gehele stuk is door de Noorse Rijkswaterstaat gepromoveerd tot een van de Nasjonale Turistveger, een elitegroepje van de achttien mooiste Noorse wegen. Het interessantste deel begint bij de enige Europese stad met een arctisch klimaat: Vardø. Daarvandaan loopt de weg veertig kilometer door naar Hamningberg – een uithoek in het kwadraat, vanuit Nederland de meest verafgelegen plaats van het Europese vasteland.

Het is dus een stukje rijden, pakweg 3000 km, maar dan heb je ook wat. Een smalle slingerweg aan de rand van de wereld, langs wild opstaande rotsen aan de poolzee. Gek genoeg lijken er nog redelijk wat mensen te wonen, maar dat is schijn. De huizen die je ziet zijn uitsluitend vakantiehuizen. Zes maanden per jaar is de weg in een dikke laag sneeuw verpakt en dan woont hier niemand.

Op een zomerse avond met de zon vanuit het noordwesten, kun je je de winterse gruwelen niet voorstellen. Op de maanachtige rotsen en wat afgronden na, oogt het eigenlijk best vriendelijk. Iets heel anders komt tevoorschijn bij stormachtig slecht weer. Dan laten metershoge golven de kust schudden, ga je in gebed over spekgladde houten bruggen en lijken de bergpasjes naar een onderwereld te leiden. Dan besef je pas goed dat je heel erg ver van huis bent.



Schaduw-Noordkaap

- Waar? Masø (Havøysund)
- Weg? 889
- Lengte? 65 km (doodlopend)



Net als je op de E69 aan de laatste 120 km naar de Noordkaap bent begonnen, gebeurt het. Zonder het in de gaten te hebben, passeer je de nogal saai ogende afslag naar Havøysund. En dat is jammer. Want na een kilometer of twintig recht en vlak komt de afslag uit op bergen aan zee met asfalt ertussen. Beter kun je niet hebben. Want het betekent slingeren van de ene fjord naar de andere, klimmen en afdalen met vergezichten in vijftig tinten blauw. De hoofdweg naar de Noordkaap, die aan de oostzijde van het schiereiland ligt, heeft dat ook wel, maar net iets minder spectaculair. Daarom is die weg niet tot de adelstand van Rijkswaterstaat verheven, en de weg aan de westzijde – 889 – wel. Dat betekent ook dat hij is opgesierd met kunstwerken, picknickbankjes en uitzichtpunten. Na 65 km rijplezier kom je via een hoge brug aan op het eilandstadje Havøysund. Dat is het eindpunt van weg 889, maar niet van het spektakel. Ten westen van het plaatsje ligt bovenop een berg een windmolenpark. En daarvoor hebben ze een spannend weggetje aangelegd. Het eerste stuk is asfalt, daarna volgen een paar onverharde kilometers. Deze eindigen bij een plateau op een kaap, die veel wegheeft van de Noordkaap. Er staat zelfs een restaurantje op. Hoewel dat natuurlijk geen reden is om de Noordkaap over te slaan.



Klein Noorwegen

- Waar? Senja
- Weg? 862 en 86
- Lengte? 84 km

Het eiland Senja hoort volgens sommigen tot de allermooiste van Noorwegen. Maar Senja weet zijn schoonheid goed te verbergen. Komend vanuit het noorden heb je maar liefst drie pontjes nodig om er te komen. Minder kan ook, maar dan moet je flink omrijden. De laatste van de drie veerboten komt aan in Botnhamn. En dat treft: hier precies begint weer een van de bekroonde wegen: de 862. Best wel een smal asfaltweggetje, dat niet geheel in topconditie verkeert, maar wel in hoog tempo een soort Best of Senja afwerkt en daar nog een paar kunstzinnig gebouwde uitzichtpunten aan toevoegt. En veel tunnels met avontuurlijk weinig licht en stuiterwegdek. Ze brengen je van de ene fjord naar de andere. Specifiek is dat ze een stuk kleiner en intiemer dan je gewend bent. Senja staat dan ook bekend als Noorwegen in het klein. Dit kun je dus vrij letterlijk opvatten.

Als je hier onderdak zoekt en je wilt jezelf in luxe dompelen, stop dan bij Hamn in Senja, dat aan de route ligt. Dit is een hotel met zeer comfortabele havenhuisjes en een uitstekende keuken. Onbegrijpelijk goed eigenlijk, voor zo'n uithoek, en een grote troost als je een verregende dag achter de rug heb – wat hier niet geheel valt uit te sluiten.

De volgende dag kun je dan het pontje van Gryllefjord naar Andenes nemen – om de Lofoten te bereiken. Dit bootje vaart bijna twee uur over open zee, waar regelmatig walvissen en orca's worden gespot.





Tropische stranden

- Waar? Andøya
- Weg? Fv 976
- Lengte? 50 km

Op het eiland Andøya zijn twee mogelijkheden om van noord naar zuid te komen, beide beginnen in Andenes. Je kunt de hoofdweg langs de oostkust nemen of de b-weg langs de oceaan. Het wordt natuurlijk de laatste. Die is niet alleen b, maar ook heel erg a. Hij hoort namelijk ook bij de lievelingen van de Noorse Rijkswaterstaat. De grootste attractie langs deze route vormen de witte strandjes die zo nu en dan opduiken. Bij felle zon geven deze het hoge noorden een onverwacht tropische aanblik. Vooral de Noren zelf vinden dit erg bijzonder. Wij zijn misschien iets minder onder indruk van een mooi strand. Maar dan heb je hier altijd nog de hoge bergpunten die imponeren. Na vijftig afwisselende kilometers is de weg alweer op. Maar de echte die-hard pakt daarna een afslag waar de kustweg een onverhard vervolg krijgt. En dat is geen makkie. Wat eerst goed te doen lijkt, ontardt in een modderpad met gras, losse keien en diepe gaten. De voorzichten keren hier om, maar de bikkels daveren door. En de bluffers zeggen dat ze het ook gedaan hebben, maar komen wel met een brandschone motor in het volgende hotel aan. In het verre verlengde van de Fv976 liggen de Lofoten. Hier is de E10 de weg die je gereden moet hebben, met name het onderste deel. Ook dat is een bekroonde weg.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Jan Dirk Onrust

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

'SOMS KAN EEN BUITENLANDS REISAVONTUUR OP DE MOTOR HÉÉL ERG SPANNEND WORDEN'



Oranje-rivier.

Ook vandaag de dag is er nog steeds sprake van diamantkoorts in Zuid-Afrika en wordt er overal naarstig gezocht, gegraven en gezeefd om deze prijzige edelstenen te vinden. De concessies voor het legaal mijnen van diamanten is vooral in handen van grote corporaties en om hun concessiegebieden te beschermen tegen iedereen die ook wel eens een diamant wil binnenhalen, worden private beveiligingsbedrijven ingehuurd. De Zuid-Afrikaanse politie durft zich in deze gebieden namelijk niet te laten zien. Hierdoor ontstaat er surreële situatie, waarbij zwaar bewapende ex-hurlingen en ex-militairen dagelijks de concessiegebieden patrouilleren en hierbij geregeld in vuurgevechten belanden met illegale diamantzoekers. En dat allemaal gewoon op de openbare weg! Na een dag mee te zijn geweest op patrouille met zo'n beveiligingsbedrijf, in pantservoertuigen die zelfs gebouwd zijn om over mijnen te kunnen rijden, ben ik toch maar snel het gebied weer uitgereden. Zonder wapens en gewoon alleen op de weg met mijn Honda CRF250L voelde ik me een heel stuk veiliger!

Soms kan een buitenlands reisavontuur op de motor onbedoeld toch wel héél erg spannend worden. De Oranje-rivier markeert de natuurlijke grens tussen Zuid-Afrika en Namibië. Maar naast de landsgrens en een mooie groene oase midden in de woestijn, staat er nog iets heel anders centraal bij deze rivier. Diamanten. Sinds begin 1900 zijn er in dit gebied al miljoenen karaten gevonden. Deze diamanten zijn gedurende miljoenen jaren meegenomen en verspreid door de

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Itchy Boots

Fotografie: Itchy Boots

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

AB'S MEMORIAL RIT

(05-09-2021)

23 mei 2021: Regenachtige rondrit van Mijdrecht via Zandvoort weer naar Mijdrecht. Tijdens de lunch vertelt Ab mij dat hij weer een toertochtje wil gaan uitzetten na een paar jaar niet gedaan te hebben. Graag is mijn antwoord. Het is namelijk best moeilijk om steeds weer een leuke route uit te zetten, dus alle input is welkom en bij Ab weet je dat het goed zit. We spreken af dat deze rit op 25 juli 2021 gereden zal worden.



25 juli 2021: de dag van Ab's Kersenrit. We spreken af te starten vanaf Ab zijn huis met een klein groepje van 7 personen. Vakantietijd. De rit voert ons vanuit Gorinchem heerlijk binnendoor naar Leerdam voor de lunch. Na de lunch weer lekker rijden richting Buren om kersen te proeven en te kopen. Vanaf de kersenboer nemen we afscheid van elkaar en gaan we allen weer huiswaarts. De hele rit heeft de zon ons verwend. De terugreis was helaas iets vochtiger door de regen die aangekondigd was.



26 juli 2021: 09,35 uur telefoon gaat. "Met Chiel Redelijk de zoon van Ab. Ik moet je vertellen dat Ab, gisteren, op de weg naar huis is verongelukt". Op dat moment staat de wereld stil. Ik moest gaan zitten om dit vreselijke nieuws te verwerken. Chiel vraagt mij de club op de hoogte te brengen en te houden.



Door de opgelegde maatregelen kan er bij de uitvaart maar een kleine groep aanwezig zijn. Hierom hebben Chiel en ik afgesproken om een rit te organiseren ter nagedachtenis aan Ab. Deze rit zal op 5 september 2021 plaatsvinden.

De datum is bekend. Nu komt de invulling van de dag.

- Waar vandaan begint de rit?
- Waar wil je naar toe?
- Hoe lang wil je rijden tot aan de stop en vanaf de stop? Waar hou je de lunchstop?
- Waar eindigt de rit?

Nu heb je voor iedere rit deze vragen, maar voor deze keer heeft het toch een heel andere lading. Het moet helemaal goed gaan.

Het is gelukt. De route zal door Utrecht en het Gooi lopen.

Verzamelen vanaf 10,00 uur bij het bekendste adres van de club nl. "Het Rattenhol". De tocht vertrekt om 11:00 uur. Voor iedereen die aangemeld was, 25 in het totaal, tijd genoeg om even een bakkie te doen en kort bij te kletsen en voor wie daar behoefte aan had, iets in het schrift te schrijven ter nagedachtenis. Het eerste deel van de tocht gaat door Maartensdijk, Westbroek en het Noorderpark naar het vliegveld Hilversum, waar de lunchstop is. Het vliegveld is speciaal gekozen omdat Ab, als hij in de buurt was, altijd even ging kijken.

Na de lunch zijn we naar Hilversum gereden, alwaar we bij het geboortehuis van Ab, als eerbetoon, even zijn gestopt. Na deze korte stop zijn we via Laren en Blaricum de A27 overgestoken om via Eemnes door Hilversum weer uit te komen op de Kanaaldijk in Hollandsche Rading.

Bij terugkomst stonden er voldoende versnaperingen om de inwendige mens te verwennen. Ook waren er nog 2 leden aangekomen om de dag mee te kunnen maken.

Er zijn van de hele dag op diverse manieren digitale opnames gemaakt welke door Jaap verwerkt worden in een mooie compilatie.



Chiel, Marja en ik vonden het een hele mooie memorial rit en willen iedereen bedanken voor hun aanwezigheid om deze dag onvergetelijk te maken.

LIEVE AB, WE GAAN JE MISSEN!



Auteur: "Opperrat" Jeroen van Dam

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

**JAAP'S RATTEN RIT**

(26-09-2021)

Het zou volgens het KNMI de laatste mooie zomerdag zijn. Kon wel 25 graden worden. Je begrijpt dat er best belangstelling was. De pauzestop zou bij Jaap en Ronnie thuis zijn, alwaar een lunch zou worden geserveerd. Ze wilden dus van tevoren even weten wie er zou komen, dan was de inkoop hierop te baseren. Dat is helemaal gelukt, slechts 1 persoon was op het allerlaatste moment op de motor gesprongen, maar dat had Jaap in de gaten. Ook die persoon werd telefonisch doorgegeven.

Maar dan heb ik het al over het verzamelpunt bij van der Valk in Akersloot om een uur of tien. Mijn rit was anderhalf uur eerder al gestart in Rijen en daar was van de voorspelde zomerdag nog weinig te merken. Wel droog en ook niet te koud, maar wel bewolkt. Op een uur of zeven was ik wakker geworden met het getik van regen op de ruiten. De donkere wolk die daarvoor verantwoordelijk was dreef nog weg in de verte. Er was niet veel wind, dus die ging maar langzaam weg. Ik moest wel ook die kant op

Bij Noordeloos is een Tango pomp met euro98 en daar stop ik vaak om de tank te vullen. Toen had ik er zo'n 40 km op zitten dus ik moest er nog 90. Dan had ik waarschijnlijk nu benzine genoeg om Akersloot te bereiken en misschien ook nog wel om de rit te rijden, maar, over-voorzichtig als ik ben qua benzine-voorraad, dan wil ik voor de rit vertrekt toch nog wel een keer dat kleine rottankje volgooien. 2km voorbij het verzamelpunt was een Tinq-station. Daar kon ik terecht, dus dat zou allemaal in orde komen.

Weer de A27 op naar het noorden en ja hoor, de inmiddels ingehaalde wolk liet weer wat spettertjes vallen. Niet veel, dus gewoon doorrijden. Zo ging dat door, dan weer wat spettertjes, dan weer even een tijdje droog. Voorbij Amstelveen (dus op de A9) werd het iets lichter, maar nog geen zon. 6 km voor de afslag zag ik ineens een tankstation opdoemen. Esso. Ook goed. Ze hadden wel 98, maar (uiteraard langs de snelweg) van een duurdere soort. De Bolt werd weer tot de nok gevuld en een paar minuten later reed ik bij van der Valk het parkeerterrein op.

Jaap en Jan waren er al en vanaf dat moment druppelde het al snel vol.

Die Jan was met Jaap meegekomen. Hij had zijn snelle ZZR1100 verkocht aan zijn buurman en voor de kalmere jaren van zijn leven een Virago aangeschaft. Misschien zou hij gaan toetreden tot de club, hij keek het even aan. Prima.

Rein kwam ook het terrein oprijden op een heuse Harley! OK, dat is geen Yamaha, maar hij zag er prima uit. Hij had gezocht naar een Wildstar (want daar had hij nog allerlei accessoires voor liggen) maar dat zoeken viel niet mee en toen kwam hij de Harley tegen en die beviel prima. Motortje kijken en bijpraten, dat is wat er op zo'n moment gebeurt. Fernando had zijn Spartaanse race-zadel vervangen voor een menselijker exemplaar (zachter, breder en geschikt voor passagier en/of bagage) en toen trokken we richting terras waar Jan en Jaap al zaten voor de koffie of zoiets. Daar hadden we de tijd voor, want het vertrek stond gepland om elf uur.

Als iedereen staat opgesteld begint het. Jaap rijdt voor en na de eerste rotonde breekt een waterig zonnetje door. Kijk, daar knapt de wereld meteen van op. Jaap heeft studie gemaakt van dit stukje Nederland, want in de kortste keren zitten we op een mooi slingerend dijkje met prima asfalt. Als dat dijkje met volle teugen genoten is slaan we een paar hoekjes om en warempel, weer zo'n prachtig dijkje. En als je dan denkt, nou die rit kan al niet meer stuk komt er weer een dijkje en daarna weer eentje. Het houdt niet op. Jaap is hier duidelijk bekend want hij heeft er (binnen het redelijke hoor) behoorlijk de kladden in. De rij achter hem wordt uit elkaar getrokken. Maar ja, als de eerste drie een fietser kunnen passeren en van de andere kant komt er een auto aan, dan moet de rest even inhouden en zo ontstaan gaten die, op rustiger stukken, dan weer worden gedicht.

Dichter bij Wormerveer kregen we iets meer "bebouwde kom". Het was even gedaan met het prachtige bochtige asfalt. Losse rammelende steentjes, putdeksels, drempels in allerlei variëteiten, fietsers, enkele paarden en uiteindelijk, na een interessant stukje fietspadroute, kwamen we aan bij de Aafjes-stede. Beetje proppen met motoren, maar uiteindelijk vond iedereen een plekje.

Sommigen renden meteen door naar het toilet (logisch) en de anderen werden naar de achtertuin geleid waar al van alles klaar stond. Voldoende stoelen, enkele tafels en ook een tafel met van alles te drinken. Thee, koffie, en diverse soorten fris. Volgens Ronnie waren we een tikje te vroeg maar dat was geen probleem. We zaten daar prima in het zonnetje, ruimte genoeg. Aan de straatkant stond een elektriciteitsgebouwtje van de PEN. Het bleek dat de Aafjes het op een akkoordje hadden gegooid met de PEN om gebruik te kunnen maken van het lege stukje terrein achter het PEN-huisje. Daar stond nu dus hun garage met daarnaast was ook nog plaats voor een caravan. Goed geregeld. De oude tuinschutting was verwijderd en zo krijg je dan een riante tuin met veel mogelijkheden.



Ronnie kwam met schalen met broodjes met allerlei soorten beleg, krentenbollen, boter, en ontbijtkoek. Alles moet op, zei ze als aanmoediging, en iets later komen er ook nog kroketjes. Nou wat een verwennerij. We zijn een heel eind gekomen, ik denk dat er aan het eind nog 3 krentenbolletjes lagen.

Na een seintje van Jaap begonnen we aan het tweede deel van de tocht. Jassen en helmen worden bij elkaar gezocht en buiten werd er weer een rij gevormd. De truc met het fietspad ging nu in omgekeerde volgorde en het nabijgelegen tankstation deed dienst als verzamelpaats want iedereen moest zich door het drukke verkeer wringen. Toen iedereen er was vertrok Jaap en sloeg meteen rechtsaf. Vrijwel meteen waren we uit het drukste deel van Wormerveer weg. Rustige overzichtelijke wegen brachten ons weer naar het noorden en het moet gezegd, de keuze voor de route mocht weer geweldig genoemd worden. Hier en daar zat er toch weer een mooi dijkje tussen, maar ook wegen met een totaal ander karakter die goed pasten in het weidse Noord-Hollandse landschap. De zon liet zich van zijn beste kant zien. Oostknollendam, Spijkerboor, Doorgaand verkeer, Driehuizen, verder gaat mijn herinnering niet, maar even later zaten we ter hoogte van Alkmaar, dus draaiden we iets zuidwaarts in de richting van Akersloot. Zo kwamen we weer terug op de plek waar alles begonnen was. Op de parkeerplaats voor het hotel was plaats genoeg voor de motoren. Het zal rond 4 uur geweest zijn. Jaap kreeg van alle kanten complimenten over zowel de heen- als de terugreis. Er gingen al stemmen op om deze rit in zijn geheel het volgend jaar eens te herhalen.

Maar goed, ik ging maar eens, want ik moest nog zeker anderhalf uur voordat ik thuis was. Dat was dus even de tellers raadplegen. Ik had nog benzine voor krap aan 90 km. Als er niks gek gebeurde zou ik de pomp bij Noordeloos moeten kunnen halen. Daar dan weer voltanken en dan de laatste 40 km tot thuis. Weet je wat (geheel tegen mijn gewoonte) we proberen het gewoon. Dat haalt hij vast wel. Iedere keer als ik ga tanken omdat ik denk dat het nodig is gaat er maar 7 liter in of zo. Niet zo bang, gewoon doen!

Het ging helemaal goed tot vlak voor Utrecht. Toen knipperde er overal rode lampen met de tip 90 km. Later werd dat 70 km en er vormde zich op het oog al een file die helemaal in de verte een afslag op moest. Waarom weet ik niet. Het was de zaak de meest linkse baan te kiezen, die reed nog wel wat door. Toen kwam de afslag van de A2 naar de A27 en weer file. De truc is tussen de 2 meest linkse banen zachtjes doorrijden en goed uitkijken voor de auto's die je passeert. Achter mij zaten nog 2 motoren die meer lawaai maakten en ik liet ze even voorgaan. Dan konden zij de automobilisten wakker knallen en dan kon ik er veiliger achteraan. Werkte prima. Dan gaat de A27 van 3 banen naar 2 banen. Ik ging dus bijtijds een baantje naar rechts en die 2 anderen reden zich min of meer vast in de op het allerlaatst invoegende auto's. En zo kwam het dan dat ik ineens weer de eerste was de 3 motoren die zich een weg naar voren zochten.

Zo'n 5 km voor Noordeloos keek ik nog eens op de dagteller en die stond op 202 km. Om die waarde begint hij dan meestal af te tellen met een minnetje ervoor. Hij telt zo de kilometers dat hij op een denkbeeldige reserve rijdt. Daar was de afslag en hij stond op 206. Vlak voor de pomp werd dat nog 207, maar hij was nog steeds niet aan het terugtellen. Hij was weer erg zuinig bezig dus. Maar goed, 40 km later, rond half zes, was ik weer thuis. Van half negen tot half zes. Dat is 9 uur. OK, er zit ook stoptijd in, maar alles bij elkaar een prima motordag. Ronnie, bedankt voor de service en de goede zorgen. En Jaap ook bedankt voor deze sublieme route. De medeclubgenoten ook dank voor het prettige gezelschap. Misschien nog een ritje in oktober, of november als het weer het toelaat, en anders maar de winterstop. Weer een ander stuurtje erop, kijken hoe dat bevalt 😊



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





SEIZOENAFSLUITING LUXEMBURG

(01 t/m 03-10-2021)

Een paar leden van onze club hebben de gewoonte om af en toe eens af te zaken naar een motorcamping in Luxemburg. In een grijs en roemrucht verleden lag die camping op een andere plek, maar daar moesten ze weg en na enige tijd hebben ze een nieuwe stek gevonden in Heiderscheidergrund, Millewee 11, L-9659 Esch-sur-Sûre, Luxemburg. Vanaf Utrecht zo'n 320 km.

Er waren wat aanmeldingen en ook weer afmeldingen en zo kwam het dat het bleef bij Rinze en Annet, Han en mijn persoon. Jaap zou zich een dag later bij ons voegen. De weersvoorspellingen waren er aanleiding toe om de motor maar eens te laten staan en de auto te pakken. Zo niet Jaap, die zou gewoon per motor komen.

Han pikte mij op (lag min of meer op de route) en we reden vervolgens in perfecte weersomstandigheden naar het zuiden. Hoezo regen, niks van te merken. Wolkjes aan de lucht, voor de rest plukken blauw, nauwelijks wind, we hadden prima de motor kunnen pakken! Maar ja, hoe is het dan morgen en zondag? We gaan het zien.

Luik is altijd (nog) een ramp om voorbij/door te komen, want die snelweg er omheen is nog steeds niet klaar of continu in onderhoud, dat kan ook. De tankstations in België doen een stuk sympathieker aan dan in Nederland (qua prijzen), maar we weten dat het walhalla op dat gebied nog moet komen. In Luxemburg betaal je bij de meeste pompen voor euro98 nog geen € 1,50!

Jammer genoeg hoefden we nog niet te tanken, maar voor de terugweg stond deze traktatie al gepland. Over de heenreis valt verder niet zoveel te melden. Je zit in een auto, je gaat van A naar B en na een tijdje ben je dan op de plaats van bestemming. Eerst even melden bij de bar. Dan krijg je de sleutel van je hut (als je die gereserveerd hebt) en anders kun je je tent opzetten, afspraken maken

over ontbijt en diner en over tot de orde van de dag.

Wij hadden dus een hut. Daar schamen we ons niet (meer) voor. Na 75 jaar kamperen mogen we het 'tere' gestel wel eens een beetje verwennen. We hebben die spullen allemaal nog wel hoor; er zijn niet overal hutten of die zitten al vol. Slaapzakken uitgerold op de bedden, bagage in de hoek en wat dan? Nou, maar wat drinken op het overdekte en redelijk warme terras.

Het was half vijf en dan zit er niet meer zoveel tijd tussen nu en het avondeten.

Niet lang daarna kwamen Rinze en Annet binnenwandelen. De tent stond al. Ze waren wat later vertrokken maar ze hadden veel tijd ingehaald door de 8-cilinder eens lekker te laten draven. Ook met de auto dus en zij hadden wél wat regen onderweg. En dan raak je in gesprek over van alles en nog wat. Er kwam een stelletje bij ons zitten (anders zaten ze maar alleen) en dan hoefde de bediening niet zo ver te lopen als het diner werd gereserveerd. Ze bleken met een camper te zijn. Het kan dus altijd nog luxer. Men kwam informeren wat we wilden eten. Je kon kiezen uit biefstuk, schnitzel of spareribs. Wat groente en friet kwam er dan nog

bij. In de zomerdrukke hebben ze dan ook nog wel eens een keuze met vis, maar dit was einde seizoen, dus logisch een kleine beperking in de keuze. Biefstuk dus, met pepersausje. Ik ben geen grote eter, maar het ging er allemaal in, tot het laatste frietje. En waarom dan? Nou, het staat er gewoon en als je uitgegeten bent zijn er best nog frietjes over, maar ja, dan pak je er af en toe nog eens e entje en voordat je het weet is alles op. Ik voelde hem wel zitten, maar af en toe eens uit de band springen, dat moet kunnen.

Zo'n etentje sluiten we dan traditiegetrouw af met een "lekkere koffie". Dat is een soort irish coffee maar dan met amaretto in plaats van whisky. Daarna wordt het al gauw een biertje of wat anders en na enige tijd werd het toch wat frisser. Zullen we binnen gaan zitten? Vooruit maar. En wat bleek? Er was bijna geen plaats meer! Niet omdat het zo druk was met kampeersers, maar omdat er ook gasten waren van de twee belendende campings waar geen gezelligheid voorhanden bleek. En dan zijn er ook nog wat dorpelingen die dit als hun stamkroep beschouwen.

Een tafel bood nog ruimte. Er zat 1 persoon, die Nederlander bleek te zijn en het wel gezellig vond als we zouden aansluiten. Een nieuweling in de groep levert altijd weer nieuwe gespreksstof op. Over de Honda transalp, de Honda Afrika Twin, de KTM1190 en alle verhalen die daarbij horen. Wel ja, nog maar een biertje. De KTM-rijder heette Henk-Jan en die ging over op de jägermeister. Han hield het bij water (dat lijkt nog het meest op thee). Tegen 1 uur moest de tent vanwege corona-regels gaan sluiten. Iedereen ging dus zijn- of haars-wegs en de kampeersers trokken dus naar hun tentje, of hutje of camper. Van de nacht kan ik me niet veel herinneren, behalve dan dat ik er een keertje uit moest vanwege het bier. Oh ja, dat is wel vermeldenswaard: Han snurkte op halve kracht en met pauzes. Hij kan het dus wel! Maar de tweede nacht was hij alweer op oorlogssterkte.





Zaterdagochtend was het droog en sterker nog, het leek de hele dag wel zo te blijven. Dan kijken we meteen even hoe het morgen wordt, anders hebben we helemaal spijt van het feit dat we niet op de motor zijn. Dat bleek (gelukkig) een heel natte dag te worden. Om een uur of acht waren we alweer helemaal paraat, maar het ontbijt zou pas geserveerd worden vanaf 9 uur. Koffie of thee is gratis en voor de rest kun je kiezen uit een uitsmijter of (als je dat te zwaar op de maag vindt) een tosti. Het werden dus uitsmijters. Han en ik hadden die van ons al op toen Rinze en Annet binnen kwamen. Ze wilden ook uitsmijters en wij gingen door met de koffie. Al met al verstreek de tijd en toen kwam onvermijdelijk aan de orde: wat doen we met de rest van de dag? Als de motoren er waren zou het



simpel zijn geweest. Gewoon een stukje rijden en zien waar we uitkomen. Gelukkig was de BMW van Rinze groot genoeg om ons vieren te vervoeren en dus werd het een rit met de auto. Waarheen? Naar wat balletjes te hebben opgegooid werd het Trier. Daar zit aan de Luxemburger Strasse 86 de Polo en daar tegenover op nummer 87 zit Louis. Beide zijn flinke motorzaken. Motoren verkopen ze niet, maar alles wat er verder bijgesleept kan worden hebben ze wel. Eigenlijk verschillen ze qua assortiment niet zoveel van een flinke motorzaak in Nederland, maar er waren wel allerlei zaken in de uitverkoop, dus dat werd winkelen.

Zo hebben we eerst Louis "gedaan" en toen de

Polo, na de weg te zijn overgestoken.

Daarna was het wel tijd voor iets van lunch. In Trier valt dat niet mee, hadden we verleden jaar eens gemerkt. Restaurantjes genoeg, maar ze serveren alleen maaltijden. Een heel menu dus. Wij wilden alleen maar iets kleins. Vianden dan maar stelde Rinze voor. Als we per motor aan het toeren zijn komen om een of andere magische reden ook altijd daar terecht. Daar is een terras waar je gewoon een kom soep of een broodje kunt bestellen. Helaas was dat restaurant gesloten.

Stukje lopen en verder kijken. Een ander terras had nog plaats buiten. Daar was een QR-code op de tafel geplakt. Als je die scande kreeg je de menukaart in beeld. Wel modern hoor, maar zo gaat de charme er wel af. Ook hier bood de kaart geen kleine hapjes, dus verder maar weer.

Een stukje verder was er een leuk gesitueerd restaurantje aan de oever van een riviertje. Ook daar weer hele maaltijden op de kaart. We besloten te vragen of ze 1 pizza in stukken konden snijden, want zoveel honger hadden we niet. De ober sprak Engels, dus dat

verliep soepel. Was geen probleem en even later zaten we aan de pizzapunten. Drankje erbij en een blik op de klok leerde ons dat het al bijna half vier was.



Jaap zou die middag aankomen en het zou natuurlijk fijn zijn om hem dan te kunnen verwelkomen. We zochten dus de auto weer op en reden campingwaarts. Bij die gelegenheid zag ik dus het mooie landschap aan ons voorbij trekken. Doe je dit per motor, dan krijg je daar wel iets van mee, maar dan let je meer op de weg en de prachtige bochten. Toen we op de camping aankwamen was Jaap al bezig zijn tentje op te zetten. We waren er snel bij om hem te vertellen dat die tent echt nat zou worden en boden hem het derde bed aan in onze hut. Het leek er even op dat hij hierop zou ingaan, maar nee, hij had al zo lang niet meer in zijn tentje gelegen dat hij het

voor lief nam dat hij hem nat zou moeten inpakken. Wij liepen alvast door naar het terras waar Jaap zich later bij ons zou voegen. Hij had de bij aanvang van zijn rit wel wat regen gehad maar verderop was alles droog verlopen. Dat zou morgen wel anders zijn. De voorboden van het veranderende weer waren al duidelijk. De zon was weg en de wolken pakten zich samen. Tegen etenstijd kwam iemand met het voorstel om alvast binnen te gaan zitten nu er nog plaats aan de tafels was. Een goed idee. De jassen konden nu weer uit en de bordjes kwamen op tafel. Biefstukken, schnitzels en spareribs waren even het belangrijkste op aarde en daarna (dit keer bordje niet eeg gegeten) een "lekkere koffie". Tot sluitingstijd (tegen 1 uur) zijn er vele verhalen verteld en flinke discussies verwerkt. Met name





het corona-beleid moest het ontgelden. Op den duur kwam men wel tot iets meer eensgezindheid, iets meer begrip voor elkaars standpunt, maar eens werden we het niet. Mag toch?

Maar goed, het regende nu inderdaad, maar in vergelijking met de woeste voorspellingen ging het er toch rustig aan toe. Eenmaal in de slaapzak is de dag gauw voorbij en de volgende morgen miezerde het nog een beetje, maar dat was dan ook alles. Voordat we om negen uur naar het ontbijt trokken hadden we de bagage al in de auto liggen. Na de uitsmijters en koffie eerst even afrekenen, afscheid nemen, sleutel van de hut inleveren en tot het volgend jaar maar weer hè?

Met de Yaris van Han gingen we uiteraard eerst nog even tanken (wat een feest) en toen de weg op in de richting van Luik. Daar bleek de weg nog steeds niet klaar te zijn dus moesten we de hele rit langs de Maas afrijden voordat er bordjes met Maastricht erop in beeld kwamen. Daarna ben je duidelijk in Nederland. Overzichtelijk landschap, duidelijke borden, prachtig wegdek, allemaal gewoon zoals het hoort. Om half 2 was ik weer thuis, Han moest nog een stukje. Spulletjes in de wasmand, ik onder de douche en toen had ik zelfs nog tijd voor familiebezoek.

Voor herhaling vatbaar, maar dan graag met wat beter weer, zodat de neiging om de auto te pakken achterwege blijft. Nu maar afwachten of er in de maanden oktober en/of november nog wat te rijden valt en daarna, tsja, de winterstop.....



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

EN TOEN WAS DAAR HET MOMENT.....



Ons grote avontuur gaat beginnen! Met een 😭 en een 😊 nemen wij afscheid

Dag Nederland met al onze lieve familie en vrienden!

Hallo Portugal!

Dankbaar voor al het persoonlijke afscheid de afgelopen dagen van familie, vrienden collega's en iedereen die ons een warm hart toedraagt!

Uit het oog is zeker niet uit het hart. Wij komen zeker nog terug naar Nederland om mooie herinneringen met ieder van jullie te maken. En als je daar niet op kan wachten kom je gewoon naar ons.

De deur zal voor je open staan!



Auteur: Wendy Ferreira da Silva

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





HIGH CHAPPARAL / CAMPING LE MOULIN

(01 t/m 03-10-2021)



minimaal 20,- Euro Had al veel verhalen gehoord over de High Chapparral van Rinze, dus het moest er dit jaar maar eens van komen om een weekend te gaan kijken. Na een druk jaar van verbouwingen en een verhuizing van een van onze kinderen was ik er wel weer eens aan toe aan een wat langer motorritje en een nachtje in de tent.

Vrijdag was nog een dagje oppassen op de kleinkinderen, dus donderdag vast alles op de motor gepakt zodat ik zaterdagochtend op mijn gemak kon vertrekken. Ook nog even een route in de GPS gezet zodat ik na Maastricht verder de kleine weggetjes binnendoor kon rijden. Jammer genoeg was het wat grijs weer, maar tegen alle verwachtingen droog. Na de tunnel onder Maastricht door (dit was de eerste keer, maar wat een verbetering) de snelweg af en rustige weggetjes binnendoor, door een weinig toeristisch gebied, wat als nadeel heeft dat je niet veel eettentjes tegen komt. Tegen één uur had ik er een gevonden, in zo'n Belgisch kasseien dorpje waar je hoopt dat niet alle bouten los rammelen. Het was een keurige tent, waar je alleen een uitgebreide warme maaltijd kon krijgen voor. Dus nog maar even verder rijden. Wil het geluk dat ik een paar km verderop een richting bordje zie met MOTOREN. Daar hebben ze vast wel koffie en een hamburger, en ja hoor, een hele bende met crossmotoren en een grote kantine, dus dat wordt smikkelen. Wat het precies voorstelde kwam ik niet achter, want degene die ik het vroeg waren allen Franstalig, en mijn Frans is niet goed genoeg voor een gesprek. Maar het was iets met crossen en door de modder rijden, want zo zagen ze eruit.



Na de nodige omleidingen om dorpjes heen waar allerlei festiviteiten gehouden werden en de nodige wegwerkzaamheden en een paar km offroad piste kwam ik tegen 5 uur, na een scherpe bocht en een flinke afdaling camping Le Moulin

op tuffen, die er nogal verlaten uitzag. Op een veldje bij de rivier stonden nog 2 tentjes, dat leek me wel een mooi plekje, dus daar maar de motor geparkeerd.

Nergens een bordje Receptie gespot, en geen mens te bekennen, wel een jonge ree die tussen de stacaravans vandaan, het veldje kwam opgehuppeld en mij een tijdje stond aan te staren. Na deze aangename ontmoeting maar eens op zoek naar de receptie, die bleek over de brug in café High Chapparral te zijn. Bij de bar gemeld dat ik een nachtje kwam slapen. "Heb je gereserveerd?" was gelijk de vraag, ik dacht nog, nou zo vol is het ook weer niet, maar toen ik zei dat ik met de tent kwam, kon ik een plekje uitzoeken.

Tegen de tijd dat ik mijn tentje van de motor had getrokken, kwamen Rinze met Annet, Han en Ton terug van een uitstapje "met de auto". Kreeg ik nog wel het aanbod van Han om bij hem in de hut te slapen, maar een nachtje niet naar Ronny haar geronk te luisteren maar naar die van Han, leek mij ook niet zo'n goed idee. En weer eens een nachtje in de tent leek me toch lekkerder, het was door alle drukte en Corona alweer anderhalf jaar geleden. Dus toch maar de tent opgezet en daarna naar de High Chapparral en aan het bier, want dat smaakt altijd na een motortochtje.

Na de nodige biertjes en kennismaking op het terras met de rest van het bescheiden groepje (Rinze met Annet, Han, Ton en een aansluiter Henk-Jan, heel gezellig trouwens), naar binnen voor een heerlijke warme maaltijd met Irish coffee toe. Onder het genot van





nog een paar biertjes heerlijk nagezeten en rondgekeken bij de oude fotocollages van "Rinze met haar".

Rond elf uur, denk ik, door de regen naar de tent en die regen zou volgens buienradar nog wel even doorgaan.

Na een goede nachtrust, het slaapt wel lekker in met dat gespetter op de tent. De boel 's morgens in de regen inpakken maakt dat motorrijden een heel stuk minder romantisch. Je wil het snel doen, en tegen de tijd dat je alles op de motor gepakt hebt ben je tot je hemd toe nat van het zweet.

Henk-Jan had daar een heel ander aanpak voor, die lag zijn motorkleding op de veranda onder het afdak van een van de hutten, in zijn zwembroek de tent afbreken en op de motor binden, daarna nog even zwemmen in de Sûre. Zo kan het ook Jaap, ga je ook mee zwemmen volgend jaar, ja, afgesproken zeg ik vol bravuur???

Tegen 9uur naar High Chapparral voor het ontbijt met koffie en gebakken eieren, een goed begin van de dag.

Met een voldaan gevoel afscheid genomen en rustig aan weer op huis aan.

Nog even getwijfeld, neem ik de snelweg of ga ik weer binnendoor tot Maastricht. Toch maar lekker binnendoor, door de regen, in beide gevallen wordt je nat aan de buitenkant.

Al met al toch weer een fijn weekend met een leuk groepje. En ondanks de regen op zondag, was het toch weer een fijn ritje. Goede waterdichte kleding en laarzen maakt een hoop goed.

Weer veilig thuis, en nog 3 dagen napret met de natte tent en motor poetsen.

Volgend jaar weer? Ik vond het wel een leuke afsluiting van het motor seizoen .



Auteur: Jaap Aafjes

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

VERZEKERINGTECHNISCH GESPROKEN

Onlangs kwam ik in contact met mijn verzekering. Het ging over het "merk" Abarth, jaja een auto. De dame wist feilloos uit te leggen dat Abarth een type auto is van Fiat en het merk dus Fiat is. "Dat weet ik omdat mijn man en ik jaren lang een dealerschap van Fiat hebben gehad", werd mij medegedeeld.

Even verder spittend in mijn verzekeringsdossier kwam de opmerking "Oh leuk U heeft ook een motor. Goh, een Royal Enfield, die zijn zo mooi". (Ja echt hoor, ik verzin dit niet! 😊). "U gaat me toch niet vertellen dat ook op dat gebied een dealerschap is geweest?", vroeg ik. "Nee hoor, maar wij rijden allebei ook motor", kwam het logische antwoord.

De dame in kwestie merkte op dat ik geen opzittende verzekering had afgesloten. Ik rijd altijd solo, dus mijn passagier die ik nooit heb hoeft ik ook niet te verzekeren. Nou, dat zit dus anders in elkaar. De bestuurder wordt ook gezien als opzittende. "Ja maar," opperde ik, "zonder bestuurder rijdt de motor niet en de bestuurder zijn letsel zou dus 'gewoon' onder de motorverzekering moeten vallen".

Niet dus . . . Zo ook voor een auto niet (en daar heet het dan inzittenden verzekering natuurlijk). Geen inzittende verzekering, dan is de autobestuurder niet voor letsel verzekerd als dit door eigen schuld wordt veroorzaakt. Geldt uiteraard ook voor op de motor. Ga je zelf onderuit, dan ben je zonder opzittende verzekering niet voor letsel verzekerd. Denk aan arbeidsongeschikt raken al dan niet voor langere termijn.

Uiteraard gaat het mij niet meer om de zorg voor arbeidsongeschiktheid 😊 , maar ik heb wel even de opzittende verzekering afgesloten. Op mijn opmerking dat naar mijn idee veel motorrijders dit niet weten en zich dit vast niet realiseren werd bevestigend geantwoord.

Dus luitjes, ik ben geen verzekeringsdeskundige (ik maak slechts een verhaaltje over mijn bevindingen), maar pik dit op!!!!

Kijk en vraag na hoe het zit. Ook kan een dingetje zijn hoe motorkleding gedekt is: valt het onder accessoires of niet en hoe verhoudt zich dat als je wel of geen opzittende verzekering hebt afgesloten?

Succes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAAROM HEB JE.....

Het was ergens tegen half oktober dat de bomen bij ons voor de deur lekker in de herfstkleuren zaten. Een situatie die de natuur slechts enkele dagen volhoudt. Het was op een zondag mooi weer, dus de hiervoor beschreven combinatie maakte het dat ik dacht ik ga eens vanuit Rijswijk richting Schoorl om aldaar, en eerder bij Bloemendaal al, de herfstkleuren van de aanwezige bossen te bewonderen.

Over de Lozerlaan naar de Machiel Vrijenhoeklaan, langs de Vogelwijk, over de Segbroeklaan richting de Scheveningse bosjes om via de Hubertusviaduct en een klein stukje A44 door Wassenaar richting Bloemendaal te gaan. Op de Johan de Wittlaan, 2x2 banen reed ik op de rechterbaan. Een Haagse taxibus wilde mij inhalen, maar deed dat niet en bleef net in mijn dooie hoek rijden. Soms iets naar voren en dan weer wat afzakend. Hè, vervelend. Bij een stoplicht kwam hij naast mij staan. Raampje ging open en de Hindoestaanse chauffeur stelde mij een vraag. Tja, het gehoor is wat aan het slijten zo onderhand, tinnitus en mijn helm . . . de combinatie leidde tot iets naar links buigen en de hand "achter mijn oor" aan de buitenzijde van mijn helm houdend waarmee ik aangaf dat ik hem niet verstaand had.

"Waarom heb je een Royal Enfield gekocht? Ze komen toch uit India?", riep hij wat luider. Ik was enigszins verrast door de vraag. "Ja, deze motor, de Interceptor, werd in Engeland ontwikkeld. De specificaties werden naar India gestuurd met de boodschap, maak deze motor exact volgens deze specificaties. Een prima bike dus", kon ik mij zo snel als antwoord bedenken. Een duim omhoog, het



raampje ook want het stoplicht ging op groen. Wij vervolgden onze weg. Later passeerde ik hem gaf een hengst op de claxon en met een driftig zwaaiende arm, nam de chauffeur afscheid. Leuk, de zoveelste reactie op mijn motor. Intussen al minimaal evenveel reacties als op mijn Yamaha cruisers . . . misschien eigenlijk al meer zo'n beetje.

Bloemendaal was mooi qua natuur . . . maar nog steeds groen . . . Inmiddels, nu eind oktober, las ik ergens dat de natuur wat laat is door de relatief hoge temperaturen in september en oktober. Er was bijvoorbeeld nog geen nachtvorst genoteerd. Nou, van de week wordt het nog goed motor weer, dus dan kan ik voor de herkansing naar Bloemendaal rijden.

Onze kleinzoon (5,5 jaar) kwam logeren en poseerde spontaan.



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

EVEN NAAR PORTUGAL.....

Het moment was dáár; Nuno en Wendy begeleiden naar Portugal. Hun motoren werden alvast naar Portugal gereden in het kader van de emigratie. Hé bikers zijn we hè; dus niks aanhanger om de motoren te brengen, nee gewoon lekker ouderwets, low budget, tentje mee en binnendoor rijdend de kilometers doen op de bikes.



Op 29 juli was het zover. Na toch wel 1 jaar voorbereiding door mij kon eindelijk de 3 weken durende motorrit naar Portugal beginnen. De laatste weken voelde het niet als zodanig en moest ik nog bijna haast maken met pakken; een leuke band 4 dagen vóór vertrek, de toenemende intensiviteit in de mantelzorg voor mijn moeder en het onverwachts overlijden tijdens het uitoefenen van zijn hobby, 5 dagen vóór ons vertrek, van een zéér gewaardeerde en zéér ervaren 70 plus-jarige motorrijder van onze YCCNL club hakten er wel even in. Zeker het wegvallen van Ab speelde in ieder geval regelmatig in mijn gedachten de eerste week van onze trip.



De Royal Enfield Interceptor is natuurlijk geen dikke cruiser. Met name de omhooglopende uitlaten maken het minder eenvoudig om de juiste tassen te vinden . . . tegen een redelijke prijs uiteraard. Ik blijf een zuinige Hollander. Bagagerekje, bevestiging voor zijtassen/zadeltassen en ook een handig klein tasje, voor spullen onderweg in op te laden, waren een must. In het afgelopen jaar lukte het allemaal om die te vergaren en te bevestigen, naast wat andere handige gadgets zoals een GPS houder en houder voor mijn GSM. Mijn Garmin werd gekocht met West Europese kaarten, maar daar hoorde Portugal dan weer niet bij op een of ander vreemde manier (waarschijnlijk heeft het te maken met de tijdzones). Wel weer de Franse overzeese gebiedsdelen waar je met je motor nooit zal komen. Bijzonder allemaal. Dus voor die, naar verwachting ene keer nog met de motor in Portugal, een GSM houder. Ali voorzag in

een prima exemplaar.

Op donderdag 29 juli vertrok ik naar mijn vertrouwde B&B in Goirle. Laten we nu eens niet te veel slaapmiddel nuttigen, was onze gedachte. Het lukte ons deze keer. Mijn reisgenoten verrasten mij met een Guardian Bell, een in de vorm van een kogelhuls. De Royal Enfield slogan "made like a gun, goes like a bullet" maakte dat dit voor mij en mijn bike een erg toepasselijk cadeau was. De eerdere toespelingen, een Guardian Bell moet je geschonken worden, werd door familieleden niet echt opgepakt, maar daar heb je dus vrienden voor ☺. Jammer dat zij gaan verhuizen naar Portugal, maar vandaar deze rit ook.

De route passeerde de revue nog eens, prima door Nuno in MRA uitgewerkt. Tussen Parijs en de Alpen door naar de Pyreneeën, daar vanaf de Middellandse zee de Pyreneeën doorsteken naar de Golf van Biskaje, dóór naar Picos de Europa, Santiago de Compostella en langs de kust van Portugal naar de eindbestemming Cortem. Alles weg van de snelweg uiteraard. Hup, downloaden naar de GSM, automatisch gaat ie door naar de Garmin, importeren, converteren en ik weet niet wat voor soorten "–teren" erbij en hoppa klaar. Vrijdagochtend op pad.

Hè, de snelweg? Bij een benzinepomp even gekeken wat er aan schortte. Tja, het vinkje snelweg vermijden bij een van de handelingen vergeten. Hop, het hele feest "even" opnieuw en we konden echt op de juiste weg nu.



Het weer in heel Europa was deze zomer uh . . . minder goed, zal ik maar zeggen. Onze eerdere voorjaarsstrip, voor mij een testcase qua bekpakking ook, viel letterlijk na enkele dagen in het regenwater. Gelukkig had ik wel voldoende ervaring opgedaan v.w.b. mijn bagage en kon ik volstaan een kleine aanpassing en vooral zorgen voor een goede en een juiste, voor mij logische, indeling. In België was het goed weer die eerste dag. Op één van de eerste dagen hadden we regen, op een gegeven moment veel regen. We moesten schuilen in eenabri uiteindelijk. De dagen daarna was het prima weer om

motor te rijden. Zonnetje, wolkje, perfecte temperatuur om in mijn motor spijkerjas te rijden.

Het uitgangspunt was low budget. Dus tentjes mee, niet te vaak uit eten en zo. Wendy kon prima overweg met de 1 pits gasbrander en toverde heerlijke maaltijden te voorschijn. De prachtige wegen deden de rest. Nuno reed vaak en graag vóór, Wendy graag achteraan. Oké, ik in het midden. Prima. Ik was de enige zonder snelheidsbekeuring overigens . . .

De eerste dag in de Pyreneeën verliep, prima. Andorra werd bezocht. Jammer dat de weg door de hoofdstad liep, dat was dan weer minder. Tijdens een pauze in de middag zagen we de weersvoorspellingen voor de dag erna en dat deed ons besluiten om direct iets verder naar het zuiden af te zakken. Forse donkerblauwe plekken gaven aan dat er veel regen in de Pyreneeën zou gaan vallen.





We boekten 1 dag winst door deze move en spendeerde die dan weer in Picos de Europa. Wat een prachtige omgeving! Nuno en ik zijn gewend om ook uitstapjes op te nemen in onze (inter)nationale reisplannen. Alles in het kader van niets hoeft, maar er ligt altijd een plan. In de loop der jaren, tijdens onze vele ritten in het buitenland bleek dit altijd prima te werken, ook nu weer dus.

Gelukkig bleef de regen weg onze verdere reis. Tja, jammer van de vochtige nachten, je tent moest dus toch nat mee ieder keer. Aan het einde van de dag waren de tenten ook weer snel droog als ze opgezet waren gelukkig. Ook zo'n gulden regel: eerste de slaapplek in orde brengen en dan pas een biertje/wijntje gaan doen, werkte prima!

Onderweg en op de campings veel en leuke contacten ervaren. Trikes, uiteraard "fellow" bikers (ja, ook een Interceptor in Spanje gespot), een lelijk eenden (2CV) club onderweg naar Siberië, wandelaars op bedevaart en noem maar op. Overal toch ook weer Nederlanders. Uiteraard, de wegen in bergachtig gebied waren een genot om te rijden. De Interceptor kwam daar prima tot zijn recht. "Berggeit" werd, in eerste instantie als oneerbiedige ervaren, de bijnaam. Maar goed, ik pareerde met de term "tractoren" voor de zware Yamaha cruisers (die ik zelf ook heb gehad en met zeer veel plezier heb gereden overigens). Die laatsten konden niet op plekken komen waar de "berggeit" dat nog wel kon ☺.

Wendy wist goed raad met een akkefietje met een Spaanse agent tijdens een wegomlegging. Het werkt met de gendarmerie in Spanje toch net even anders dan met de agenten in Nederland. Tactisch op een juiste manier aanpakken scheelde echt wel een bekeuring. Top!

Tja, toch even melden dat hoe zuidelijker je komt des te slechter de wegen en de stuurmanskunsten van de inlandse medeweggebruikers worden. Maar goed, Nuno en ik hebben ervaring genoeg en wisten wat we zouden tegenkomen, maar dan was het toch weer erger vwb de toestand van de wegen, dan jaren terug toen we voor het laatst met de motor in dit geval in Portugal waren. De motoren kregen het wel te voorduren, maar hielden zich prima uiteindelijk. In de achtertuin van Nuno en Wendy's huis noteerde ik 4.013 gereden kilometers. Een respectabel aantal.



Het plan was voor mij; 1 dag rust na de aankomstdag, dan over de snelweg naar San Sebastian of daar in de buurt bij de grensovergang in de Pyreneeën en dan langs de kust naar huis in zo'n 6 dagen tijd. Met mijn 2 woorden Spaans en 2 woorden Frans, respectievelijk dos cervezas en deux bières zou ik toch een eind moeten kunnen komen. In ieder geval zou ik geen dorst hebben. De werkelijkheid werd iets anders. De laatste dagen van onze heenreis kwamen berichten over de gezondheidstoestand van mijn moeder waarbij aangaven dat het goed achteruitging met haar. Ik wilde tijd met haar doorbrengen en niet dwalend langs de Franse kust op mijn gemak.

Dus vanaf Cortem naar Burgos, tegen de 700 km en netto zo'n 6,5 uur rijden moest te doen zijn. Ik eindigde bewust ná Burgos. Google werkt prima bij het zoeken naar een B&B. Google translate zorgde voor de rest. Voor € 25,- had ik een slaapplek, douche en toilet. Iets te eten hadden ze ook nog. Prima. De volgende ochtend vroeg op en snel op weg. Blijf met mijn led verlichting, wat een goed zicht geeft die in het donker, en zien of ik in de buurt van Chartres net onder Parijs kan eindigen. Zo'n 900 kilometer in netto 9,5 uur. Tja, bij de YCCNL heb ik de bijnaam The Flying Dutchman gekregen door met mijn XV1900 in 1 keer naar Zweden te rijden, een ritje van zo'n 1325 kilometer. Dus dit moest ook wel kunnen. Initieel



Nieuwsbrief 4 (december 2021)



wilde ik in Frankrijk de snelwegen vermijden om naar huis te rijden. Al vlot kwam ik erachter dat achter een tractor moeten blijven en 2 keer voor hetzelfde stoplicht moeten wachten mij verleide tot onverantwoorde motoracties. Nee, dat ging um niet worden. Ik wilde immers toch snel thuis zijn en graag zonder ongelukken. Dan maar tol- en snelwegen. De snelheid op 125 km per uur houdend, op tijd even stoppen om te drinken, eten en tanken dat ging dus wel lukken. De tientallen kilometers file bij Bordeaux kon ik prima passeren. De Fransen houden wat dat betreft goed rekening met motorrijders. Uiteraard gebeuren er oeps momenten op zo'n rit. Dat was op de heenweg ook al. Maar als je gefocust blijft en je rustmomenten op tijd neemt gaat het wel goed.

's Avonds vond ik in Chartres een formule1 motel nabij een Macdonalds. Nou prima in alle facetten dus. De motor kon ik onder mijn raam parkeren. Wel jammer dat de Fransen maar geen Engels willen spreken, niet op de grote stopplaatsen aan de tolwegen en zeker jammer van de jeugdige bediening in een MacD. Maar goed. Alles lukte mij uiteindelijk wel.



De laatste dag naar Rijswijk was een "peuleschil" in vergelijking met de vorige 2 dagen. De Interceptor blijkt een prima bike te zijn. Op alle wegen kwam hij goed tot zijn recht en reed hij heerlijk. De hele rit heen en terug was 6.349 km totaal tegen een gemiddeld verbruik van 1 op 26,9. Petje af voor Wendy die op haar zware en grote XV1600 een perfecte rit heeft gereden.

Nog eens zo'n rit? Tja, mijn lichaam wordt er niet jonger op merk ik aan mijn rug. Eerst maar eens de Internationale rally van de YCC clubs in Noorwegen doen in juni 2022. Dan wellicht nog eens een 3 weekse rit in zuid India op een bullet 500 . . . als mijn beoogde reisgenoten niet te lang wachten met instemmen ☺ . .

We gaan het meemaken en zullen wel zien. Voorlopig geniet ik geweldig van de ritten en ritjes op mijn Royal Enfield Interceptor, dat zal duidelijk zijn.



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





RATTENRIT

(24-10-2021)

Mooie dag, zei het weerbericht en dat was ook zo. De hemel was strakblauw en de zon was zeker aanwezig, maar toen ik om 9.30 uur de motor naar buiten rolde was het heus slechts 4 graden! Dat krijg je na een wolkeloze nacht, dan koelt het af, en niet zo zuinig ook.

Ooit heb ik proefondervindelijk vastgesteld dat ik onder de 15 graden de binnenvoering in de jas moest doen en dat een rit rijden onder de 5 graden vragen om problemen was. Maar ja, later op de dag zou de temperatuur oplopen naar 13 graden of zo, dus hoe lang zou de grens van minimaal 5 graden zich handhaven? Dus extra trui aan, flink dik colletje erbij en dan maar zien.

De dagteller gaf aan dat er pas 30 km met deze tank was gereden. Dat betekent dat ik ergens bij Austerlitz een pompstation moet vinden om met een volle tank aan de rit te beginnen.

Opgezocht op internet en dat was een Tinq. Rijden dan maar. Het was al fris, maar eenmaal op de snelweg bleken mijn handschoenen niet opgewassen tegen de weersomstandigheden. Dan maar kijken of mijn vingers het wél zouden redden. Halverwege de rit ben ik toch maar even gestopt bij een tankstation om van handschoenen te wisselen. In een van de



tassen zat een paar nieuwe handschoenen die ik onlangs had gekocht omdat er Goretex in zat. Ik ben gek op dat spul. Het waren weliswaar niet van die dikke winderdingen (hekel aan) maar de kou trok weg en ik was er weer zeker van dat ik in geval van nood de voorrem zou kunnen bedienen. Dat kon natuurlijk ook aan de langzaam stijgende temperatuur liggen, maar ach, dan zijn ze maar meteen ingereden.

Het Tinq-station was een teleurstelling, geen 98, althans ik zag alleen maar 95 staan. Die rommel hoef ik niet, dus dan maar door.

Er stond pas 113 km op de teller dus dat kon nog wel even.

Aangekomen bij Austerlitz bleek ik niet de eerste te zijn, maar ook niet de laatste. Na mij kwam eerst Rinze aangereden en daarna Wendy en op het laatst Jaap. Wendy S vroeg of ik even haar Virago recht op kon houden zodat ze het olieniveau kon controleren. De olie stond halverwege het kijkglasje, dus dat was in principe in orde. Ja maar, toen ik vertrok brandde er even een rood lampje, zei ze. Ook Jaap kon bevestigen dat dat een Virago-kwaal was. Als je het gas opendraait met koude olie en het niveau is een beetje aan het zakken, dan krijg je die waarschuwing. Meer is het niet. Doe je er dan een beetje olie bij, dan is het over. Wendy S had voor mij nog wel een tip: er is een app en die heet DirectLease tankservice. Een geweldige app. Je voert een locatie in (of je gebruikt je huidige locatie) en je geeft eerst aan was je wilt (bv. Premium Benzine E5) en je drukt op 'Zoeken'. De betreffende tankstations komen dan in beeld. Je kunt in- of uitzoomen en je ziet ze allemaal in de buurt. De groene zijn betaalbaar, de rode wat duurder. Handig! Het viel me wel op dat die Tinq, waar ik geen 98 kon ontdekken, er volgens deze app toch over zou moeten beschikken. Heb ik dan met mijn neus gekeken?

Mmm Nou ja, vergissen is menselijk.

Tegen half twaalf (ietsje over tijd, maar ach) gingen we van start. Achter in de groep was het even modderen met het overige verkeer, maar alles kwam goed. In de beginfase had je natuurlijk te dealen met stoplichten die heel kort stonden afgesteld (daar hebben ze bij Rijkswaterstaat vast een hele goede reden voor), maar verderop ontvouwde zich een landschap dat je in Nederland niet meer zou verwachten. Waar zitten al die 18 miljoen mensen dan? In ieder geval niet hier. Heerlijk rustig tuften we door een bosrijke omgeving. Overall bomen langs de weg en als er dan eens een opening kwam spoelde de zon over een met bos omzoomde groene weide, prachtig gewoon. Als ik moet kiezen tussen bossen of de kust, kies ik voor bos. Altijd rust. Vergezichten zijn er niet, dus je bent meer gericht op het hier en nu. Therapeutisch bijna, heerlijk. In de omgeving van Rhenen werd het wat drukker.





Logisch, iedereen wil hier naar toe. Bij het restaurant waar de reservering was gepleegd was het moeilijk parkeren. Overal auto's en niet zo weinig ook. Gelukkig past een motorfiets op kleine plekje, dus dat lukte ook. Uiteindelijk vonden we plek op een terras. Daar zaten we in de zon en toen die achter een boom verdween ging de terrasverwarming aan. Eerst maar iets drinken, de kaart komt zo. Toen die eindelijk kwam was het makkelijk. Uitsmijter! Lekker iets warmes naar binnen werken om de nog verkleumde boten weer op temperatuur te brengen.

Om de rit te vervolgen moest er eerst getankt worden. Jeroen had al een tankstation vlakbij gespot. Daar was een heel druk kruispunt, maar goed, tanken konden we. Daarna moesten we eigenlijk de andere kant op en dat was een hele toer. Het kruispunt met de daarbij behorende verkeerslichten waren niet opgewassen tegen het hevige verkeersaanbod. Dankzij wat niet zo fraaie verkeersbewegingen kwamen we toch weer bij elkaar in de goede richting. Voort maar weer. Het thema van het eerste deel van de rit was overduidelijk 'de bossen van Nederland'. Het tweede deel was compleet anders,

zeg maar 'de dijkjes van Nederland'. Eerst zakten we af in de richting van de Lek en daarlangs en daar omheen reden we westwaarts. Twee keer een pontje over, blijft altijd leuk. Op de tweede pont gaven een aantal mensen al te kennen dat ze ergens zouden afhaken. Die moesten nog een stuk rijden om weer thuis te komen en die kant gingen we niet op. Geen probleem.

Met een enigszins uitgedunde formatie kwamen we terecht op een parkeerplaatsje in Houten. Dit was het einde van de rit, zei Jeroen. Houten ligt zo'n beetje aan de A27. Een blik op de dagteller gaf aan dat ik meer dan genoeg had om thuis te komen. Navigatie aan, groetjes aan iedereen en dank aan Jeroen voor een gedenkwaardig mooie rit. Volgens Tomtom zou ik om kwart voor vijf thuiskomen. De optimist. Ik moet toegeven, het is me gelukt, maar alleen dankzij het consequent rijden van snelheden van voor het stikstof-tijdperk.



Of er in november op de vierde zondag nog een keer mooi weer is . . . Ik weet het niet. Ik denk dat mijn motor tegen die tijd door de dealer is opgehaald voor de winterbeurt en de zoveelste verbouwing (stuur). En daarna? Dan komt de druppellader weer in actie. Dan krijgt de brave Bolt weer een winter-logee in de vorm van de Kawa van mijn dochter en dan maar hopen op een kwakkelwinter in verband met de gasprijs.

Het motorseizoen is dit jaar wat later dan gebruikelijk op gang gekomen en zodoende hebben we heel wat gemist, maar het tweede deel heeft een hoop goed gemaakt.

Dank aan Jeroen, groetjes aan de motormaten voor de gezelligheid en hopelijk tot spoedig ziens.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





BEURS HOUTEN 2021

(5 t/m 7-11-2021)

Donderdag (04-11)



De stand moest worden opgebouwd in de avond. Zoveel werk is het nou ook weer niet en overdag zijn veel mensen nog druk met werken en zo. Hans kon niet komen want die moest getest worden en Huub zou de spullen komen brengen. Willy en Luc zouden ook komen.

Ik was ruim op tijd vertrokken en dat was maar goed ook want de A27 was erg druk in noordelijke richting. Dit in tegenstelling tot de baan naar het zuiden; die stond vast. Om net even over zessen kwam ik in Houten aan. Aan de achterkant, van waaruit de spullen moeten worden aangevoerd was nog een parkeerplekje vlak bij de ingang. Dat is alvast fijn. Als je dan die laadstraat uitloopt en linksaf slaat vind je de plek waar standhouders de bestelde bandjes kunnen afhalen. Dat heb ik eerst maar gedaan. Terug naar mijn autootje om uit te laden. Niet dat ik veel bij me had of dat het haast had, maar het kan maar gedaan zijn. De computer die de filmpjes en fotoseries kan afspelen moest naar binnen. Omdat we misschien op Huub zouden moeten wachten had ik ook wat klapstoelen meegenomen en verder nog een trapje. Dat leek me wel

handig om dingen bovenaan de afscheidingswand te kunnen bevestigen. Eigenlijk zou zo'n trapje bij de standaarduitrusting van de beurs-spullen horen, want het kwam goed van pas.

Willy en Luc waren er nog niet, dus ik klapte wat stoelen uit en ging maar eens rondlopen om te zien wat er al stond. Het viel me op dat er in vergelijking met 2 jaar geleden minder stands waren. De opzet was ruimer dan voorheen en dat was wel lekker. Het zal wel aan Corona gelegen hebben; alles en iedereen heeft daar onder te lijden.

Eenmaal terug bij de stoeltjes ging ik zitten wachten en op mijn telefoon kijken, totdat ik een bekend motorgeluid hoorde. En ja hoor, daar draaide Jaap de hal binnen op zijn Virago. Hij trok zijn motorspullen uit en deed die in de tassen. Hij zou met Willy en Luc me rijden naar huis. Tijdens deze dagen hoorde zijn mooi gepoetste fiets bij de beurs. Nadat Willy en Luc gearriveerd waren duurde het niet lang meer of Huub kwam binnenlopen. Gelukkig, nu kon er niets meer misgaan. Eerst maar eens uitladen. De meeste spullen waren prima te tillen maar dat motorblok was een verhaal apart. Jaap en Huub kregen het gevaarte uit de bus en naar de grond. Dat was het moeilijkste stuk. Het blok hangt in een frame en dat staat op wieltjes. De dozen met spullen voor koffie en thee, bekertjes ed. gingen even in een hoek en we begonnen eerst maar eens de wanden te "bekleden". Huub was daar heel handig in. Daarna kon de motor van Jaap er weer voor staan en Huub sloot achter de motor een lichtbak aan om de Virago netjes uit te lichten. Er waren ook voldoende snoeren en verdeeldozen om de rest van stroom te voorzien. De



koffie al te pruttelen en daar gingen we even voor zitten.

waterkoker, het koffieapparaat, de computer en nog wat gekleurde lampen. De tafel werd uitgeklaapt en op zijn plek gezet, de 6 stoelen eromheen en dan het motorblok. Dat moest uit het frame worden gehesen en daarna op het frame worden teruggezet. Dat was best nog even puzzelen met de vleugelmoeren en de stangetjes, want het kan blijkbaar maar op 1 manier, namelijk de goede. Anders past het niet. Het blok kreeg een prominente plek, midden voor de stand. Dat blok oogst altijd veel belangstelling. Intussen stond de



Om kwart over acht was alles in kannen en kruiken en konden we tevreden naar huis. Morgen om 12 uur weer present, want dan begint het circus.

Vrijdag (05-11)



Ik was op tijd, maar het parkeren was al lastig. De laadstraat stond al vol (velen waren nog aan het opbouwen). Langzaam tussen de drukte door laverend kwam ik achterlangs op een parkeerplaats. Daar was nog wel plek voor een klein autootje. Eenmaal binnen eerst maar eens water halen voor koffie of thee. Dat was best lastig met die wasbakken in het toilet. De kraan gaf maar water met schokjes en meer dan je handen kon je er niet onder krijgen. Het invalidentoilet was handiger. Dan gebruiken we dat maar.

Na een tijdje kwam het beurspubliek op gang. De meeste aanloop hadden we nog van clubgenoten. Die kwamen dan even een bakkie doen, snoepen van de appeltaart (tot hij op was) en dan lekker even blijven hangen of een rondje shoppen.

Rinze was er al vroeg bij en heeft zichzelf getraakteerd op een nieuw lederen jack.

Ook Bonne kwam langs, altijd gezellig. Wat ik me vooral herinner is zijn verhaal over "ride-on". Dat is een vloeistof die je in je band laat spuiten en tijdens het rijden blijft dat rondslingeren, en mocht je eens een spijker binnen krijgen, dan trek je die er gewoon uit en het gat wordt meteen

gesloten door die vloeistof. Even beetje lucht bijpompen en door maar weer. Klinkt ongelooflijk en ook geruststellend. Met een lekke band naast de weg staan is echt geen hobby. Het duurt eeuwen voor de ANWB iemand stuurt om te kijken en pas als die zegt "die moet op een trailer" gaan ze die regelen. Je bent zo een paar uur verder. Ik denk dat ik dat eens ga proberen.

Het motorblok trok weer veel bekijks. Vaders kunnen dan aan hun zoon uitleggen hoe zoiets werkt. Altijd leuk om te observeren. Pa weet echt wel het een en ander, maar zoonlief interesseert het geen moer 😊.

Om vijf uur is het sluitingstijd. De meeste bezoekers zijn dan al weg en om kwart voor vijf schalt door de speakers dat we gaan sluiten. OK, de computer even platleggen onder een doek, dan valt hij niet zo op. Alvast koude koffie en thee weggooiden en water klaarzetten voor morgen. Dan naar huis. Tenminste, normaal doe ik dat in iets meer dan een half uur. Nu duurde het bijna 2 uur!!!

Wat wil je ook. Midden in de spits op de meest verstopte weg van Nederland. Het is niet anders. Morgen ben ik er niet, zondag weer wel.

Zaterdag (06-11)

Tsja, ik was er niet bij. Het begon om 10 uur en om 5 uur was het dan alweer sluiten. Van horen zeggen weet ik dat er toch weer aardig wat clubleden langs zijn geweest. Het komt er eigenlijk op neer dat deze beurs niet echt werkt als trekpleister voor nieuwe leden. De meesten zijn immers vooral gek op Harly's. Maar het werkt wel als ontmoetingsplek voor YCCNL-leden en dat is ook wat waard. Jeroen is natuurlijk langs geweest. Ook Fernando en Sjoerd, Michel en Janet, Ferry en vriendin en Han van Grinsven. Het zijn er vast wel meer geweest, maar ja, ik was er niet bij . . .

Zondag (07-11)

Dit was blijkbaar de topdag, want er stonden verkeersregelaars. Uiteindelijk vond ik een plekje op het buitenterrein, redelijk vooraan. Na sluitingstijd kon ik dan met de spullen die ik mee terug zou nemen een klein stukje lopen om het in de auto te krijgen. Twee keer lopen en het is gedaan.

Het was inderdaad de drukste dag en als gevolg daarvan vliegt de tijd. Toen het aan het eind van de middag wat rustiger werd wist Willy me te verleiden tot de aanschaf van een zwart leren jack.

Qua zakken is het drie keer niks (te klein, te ondiep) maar het zit wel lekker. En het oog wil ook wat. De komende zomer kunnen we het eens uitproberen (als Corona het ons gunt natuurlijk).

Het opruimen na sluitingstijd is altijd een zootje. Sommigen rijden zelfs met een vrachtwagentje naar binnen om hun spullen op te halen. Toen Huub arriveerde vond





het een parkeerplekje vlak naast de ingang. Dat was mazzel. Vele handen maken licht werk en alle spullen zaten in no time at all-in de bus, inclusief dat zware motorblok. En toen konden we allemaal weer naar huis. Jaap op zijn motor en de anderen par auto. Al met al was het een gezellige beurs. En de weg naar huis, het was immers zondag, zat deze keer nu eens niet verstopt 😊.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





EEN BERICHTJE VAN ONZE NAAR TSJECHIË GEËMIGREERDE YCCNL-PENSIONADO.....

(26-11-2021)

Beste mede-clubgenoten, weer even een update uit de Tsjechische Republiek. Met hoofdletters ofschoon de “corona-politiek” me hier ook niet bar enthousiast maakt.

De regels hier zijn weer aangescherpt en de kroegen zijn voor de “outlaws” gesloten. Hier in ons gehucht, wel een kroeg maar geen kerk, is dat niet zo problematisch. We, de vaste stamgasten, komen elke week evengoed wel een keer bij elkaar. Wat er besproken wordt, is me niet altijd duidelijk, maar het bier smaakt prima. Af en toe naar buiten om een sigaretje te roken en ik vermaak me verder best.

Vandaag heb ik de Virago weer opgehaald. Hij stond alweer anderhalve maand bij een reparateur vanwege de schakelproblemen, maar ook hij kon niets vinden. Merkwaardig, maar ik zie wel hoe het verder gaat in het voorjaar. Het sneeuwde een beetje, was nog wel net boven het vriespunt, dus ik dacht het wel te kunnen wagen. Zonder problemen, maar mijn God, wat was het berekend. De ruim 32 kilometers waren voor mijn handen een beproeving en ik was blij, dat ik weer thuis was. Warme douche en een hete glühwein waren mijn redding. Na ja, ik ben 🤔 ook niet meer de jongste. Vanaf nu zal er waarschijnlijk geen mogelijkheid meer zijn om te rijden, maar als het weer redelijk is en de temperatuur zo rond de 5 graden plus, dan pak ik de motor evengoed. Het is leuk om hier de kleine wegen te verkennen.

Voor wat betreft mijn heupen: allebei de kanten moeten worden vervangen. Begin januari heb ik een afspraak voor een controle in Praag en hoop, dat het niet al te lang meer duurt voordat ik kan worden geholpen. Hangt natuurlijk ook weer af van de noodzaak van zo’n klote vaccinatie. En daar doe ik niet aan mee. Mijn vertrouwen in de overheid, of het nu de Nederlandse of de Tsjechische is, is tot ver beneden het vriespunt gedaald. We zien dus wel hoe het uitpakt allemaal.

En binnenkort is het weer Sinterklaas. Ook hier wordt dat gevierd en de goedheiligman is dezelfde als die elk jaar vanuit Spanje in Holland arriveert. Knap evengoed, dat hij gelijktijdig internationaal overal tegelijkertijd aanwezig kan zijn. Maar goed, Sinterklaas hier wordt niet vergezeld door Zwarte Piet, maar zijn hulpjes zijn engeltjes en duiveltjes. Die hulpjes voeren ook het woord en Sinterklaas is een tamelijk zwijgzame figuur die alleen de cadeautjes overhandigt.

Uitgesproken mooie taak voor mij dus. Ik hoef niks te zeggen, geef alleen de cadeautjes aan de kindertjes en, omdat het in de plaatselijke kroeg plaats vindt, ben verzekerd van mijn natje en droogje. Nou ja, dat laatste zal me ook eigenlijk worst zijn.

Een Sinterklaas-outfit heb ik inmiddels, de staf is ook klaar, mijn mijter moet ik nog wat opvullen en mijn baard nog in elkaar flansen. We zien wel hoe het allemaal afloopt.

Als ik me Sinterklaas van vroeger herinner, dan denk ik aan mijn Ome Leen. Hij was elk jaar de Sinterklaas in ons dorp. Sinterklaas reed op door een paard getrokken wagen door het dorp, want Ome Leen schijnt ooit van het paard gesodemierd te zijn na de nodige “versnaperingen”. De Pieten achterop de kar strooiden pepernoten en ander lekkers. Vroeger kon je nog gewoon van de straat eten, althans dat deden we zonder erbij na te denken en we werden. Uiteraard niet. Zoals moeder vroeger zei: “vieze er ook niet ziek van varkens worden niet vet”. Wie van jullie kent het spreekwoord? In ieder geval volgde ik de wagen ook en een van de Zwarte Pieten die op de kar zat keek me aan. Een roetzwarte Piet met blauwe ogen: nicht Ria, dochter van Ome Leen.

Eerder was me ook al opgevallen, dat er geen glas in de bril van Sinterklaas zat. Alles bij elkaar opgeteld: Ome Leen was Sinterklaas. Het sprookje was uit, maar ik heb er niet minder lol van gehad. Sinterklaas was en is voor mij een geweldig leuke traditie. Wee degene, die daaraan komt!

Ik wens jullie een mooie decembermaand met veel cadeautjes, gezondheid, geluk en liefde.

Auteur: Rien de Vos (Mochtin CZ)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YAMAHA NIEUWS.....

YAMAHA MOTOR NIET OP MOTORBEURS UTRECHT 2022 EN SALON BRUSSEL

De wereldwijde veranderingen als gevolg van de coronapandemie hebben bij Yamaha Motor Europe, branch Benelux geleid tot een nieuwe, meer dealer-gefocusste strategie. Concreet betekent dit dat het merk haar 2022-modellenlijn zal presenteren op de EICMA-show in Italië, waarna klanten tijdens diverse lokale evenementen bij dealers worden uitgenodigd om de producten zelf te proberen en ervaren. Dit houdt in dat Yamaha begin 2022 niet aanwezig zal zijn op **Motorbeurs Utrecht en het Salon in Brussel**.

VERTROUWDE OMGEVING

Country Manager Mario Janssen legt uit: “Bij de grote shows kan als gevolg van de pandemie maar een beperkt aantal bezoekers aanwezig zijn. Dit houdt in dat we onze rijders en fans via andere manieren kennis moeten laten maken met onze nieuwe modellen. Dit gebeurt gedeeltelijk online, maar daarnaast beseffen we dat de beleving van klanten met Yamaha producten steeds belangrijker wordt. Daarom willen we klanten een experience laten beleven en zorgen dat ze de producten zelf kunnen ervaren. Onze Yamaha-dealers zijn de belangrijkste contactpersonen voor alle Yamaha-rijders en daarom is het eigenlijk heel logisch dat zij onze klanten deze experience gaan aanbieden. In een vertrouwde omgeving voor zowel de klant als de dealer.”

YAMAHA DEMO RIDE TOUR

De belangrijkste nieuwe troef van Yamaha is de Demo Ride Tour. Tijdens deze tour doet een indrukwekkende truck met nieuwe en bestaande motoren lokale Yamaha-dealers aan. Yamaha komt dus naar je toe volgend jaar! Geïnteresseerden krijgen de kans om – geheel vrijblijvend – de hele modellenvloot te bekijken en testritten te maken. Daarnaast zijn er vele andere activiteiten te doen, leuke prijzen te winnen en aanbiedingen te scoren. De Yamaha Demo Ride Tour is dus een grote, lokale show in de vertrouwde omgeving van de lokale Yamaha-dealer. Meer informatie over de Yamaha Demo Ride Tour kun je binnenkort terug vinden op de Yamaha-website.

YAMAHA EXPERIENCE EVENT

Naast grote lokale evenementen zal er vanuit Yamaha bovendien een groots Experience event georganiseerd worden, zodra alle versoepelingen en maatregelen het toelaten. Tijdens dit unieke event krijgen alle Yamaha fans de mogelijkheid kosteloos en vrijblijvend plezier te maken met allerlei Yamaha producten, naast “meet en greets” met coureurs, shows, workshops, muziek en nog veel meer.

Betekent dit alles dan dat Yamaha rond het Salon en MOTORbeurs Utrecht helemaal niets doet? Daarover is Mario Janssen duidelijk: “Uiteraard laten we bij Yamaha het Salon en Motorbeurs Utrecht niet stilletjes voorbijgaan. Rijders en fans kunnen dan ook iets heel speciaals verwachten tijdens deze periodes. Hou de Yamaha-socials en website in de gaten!”

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA ROEPT 2020-2021 XV95C TERUG IN VS

Yamaha heeft in de Verenigde Staten een terugroepactie voor de XV95C uitgerold. Door een fout in het gietproces bestaat de kans dat de carters van het motorblok poreus zijn en daardoor olie kunnen gaan lekken.



Vroeger werd er van Britse, Amerikaanse en ook de Italiaanse motoren vaak gezegd dat er meer olie onder dan in het carter zat, en waren de Japanse fietsen juist het toonbeeld van kwaliteit, dus is het best ironisch dat Yamaha juist in de V.S. een terugroepactie heeft moeten uitrollen voor de XV950 omdat de kans bestaat dat het blok olie lekt. Wat is er aan de hand? In de summier informatie die Yamaha aan de National Highway Traffic Safety Administration heeft overhandigd zegt Yamaha in juni 2021 te hebben ontdekt dat in het spuitgietproces van de carters een overmaat aan lossingsmiddel in de mallen is aangebracht, waardoor deze te hard afkoelden en er porositeit in de carters ontstond.

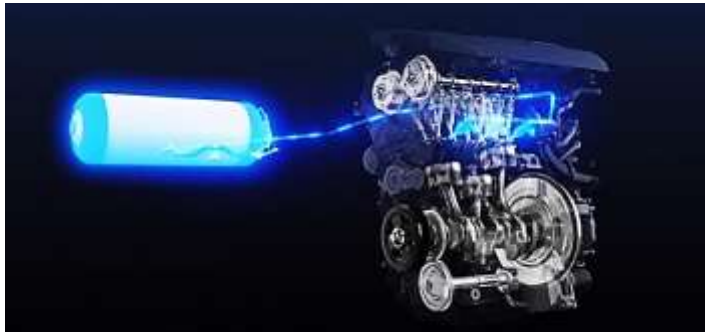
In het gietproces werd vervolgens de hoeveelheid lossingsmiddel aangepast om de optimale temperatuur van de gietmal te behouden, waarmee het probleem was opgelost. Lossingsmiddel wordt, opgelost in water, in de gietmal aangebracht om ervoor te zorgen dat het gegoten product niet aan de mal blijft kleven.

Dat betekent dus dat in de VS nu 233 motoren terug naar de dealer moeten, waar de carters op porositeit en olielekage zullen worden geïnspecteerd. Als een olielekage wordt ontdekt zal dit door de dealers worden gerepareerd.

Bron: [MOTORFREAKS](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA EN KAWASAKI STARTEN ONDERZOEL WATERSTOFMOTOR



Kawasaki, Yamaha en een aantal autofabrikanten bundelen hun krachten om het gebruik van waterstof in interne verbrandingsmotoren te onderzoeken. Het doel is een schone, koolstofneutrale brandstof te ontwikkelen die kan worden gebruikt in conventionele vier- en tweewielige toepassingen. Tot de groep behoren Mazda, Subaru en Toyota, waarbij Toyota samenwerkt met Yamaha en het Japanse ontstekingsbedrijf Denso. Yamaha richt zich op interne componenten en onderdelen, naast

motorprototypes, verbrandingsstudies, vermogensprestaties en verbeteringsstudies. Denso is belast met de ontwikkeling van injectoren en bougies voor directe injectie.

Kawasaki heeft sinds 2010 een oogje op waterstofbrandstoffen en ontwikkelt momenteel 's werelds eerste vloeibare waterstofbrandstof. Het bedrijf wil het product eind dit jaar klaar hebben. De futuristische brandstof wordt gemaakt van Australische bruinkool. Kawasaki heeft al statische motoren die op waterstofgas lopen, met als doel ze in de toekomst ook in auto's, fietsen, schepen en vliegtuigen te introduceren. Een speciaal ontworpen schip vervoert de brandstof.

En bij Kawasaki en Yamaha blijft het niet. Honda en Suzuki zullen later in het project aansluiten, met de grote vier verenigd in de zoektocht naar een koolstofneutrale 'conventionele' brandstof voor motorfietsen van alle maten.

De proeftuin voor de ontwikkeling van Yamaha en Toyota is een auto die deelneemt aan een reeks enduranceraces in Suzuka, Autopolis en Fuji. Achter het stuur van die auto zit niemand minder dan Toyota's CEO Akio Toyoda.

Bron: : [MOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



2022 YAMAHA XSR900 GEMAAKT OM AF TE MAKEN



XSR900 Action images

De Yamaha XSR900 is een van de meest succesvolle mededingers in de snelgroeïende markt van neo-retro's. Yamaha gooit voor de XSR900 nog meer klassieke designkenmerken, een pittig motorblok en robuuste mechaniek in de strijd, om nog maar te zwijgen van het feit dat de Yamaha een blanco canvas vormt waarop eigenaars hun eigen stempel kunnen drukken. Het is een levenshouding – ook wel de Faster Sons-filosofie genoemd – die Yamaha met de nieuwste XSR900-generatie in ere heeft proberen te houden, terwijl het model tegelijkertijd up-to-date is gebracht met een gelikte nieuwe look die is ontwikkeld rond een gloednieuw Deltabox-stijl aluminium frame.

Het resultaat is een cleane afwerking met rechte randen, geïnspireerd op Yamaha's racemotoren uit de jaren tachtig. De 2022 Yamaha XSR900 heeft een minimalistisch uiterlijk met een gespierde brandstoftank, ontworpen om klanten aan te moedigen er hun eigen visie op te ontwikkelen. De gedurfde nieuwe esthetiek is mogelijk gemaakt doordat Yamaha in zijn erfgoed is gedoken met een moderne kijk op het Deltabox-chassis, een kenmerk dat oorspronkelijk in de jaren '80 werd ontwikkeld en sindsdien een steunpilaar is geworden van Yamaha-modellen. Met een verlaagde stand van de balhoofdbuis, een verlengde swingarm en een stijvere bovenste kroonplaat is het Deltabox-frame lichter en stijver dan het frame dat het vervangt en is het ontworpen om de rechthoekstabiliteit te verbeteren zonder afbreuk te doen aan de wendbaarheid.

Als zodanig leunt de Yamaha XSR900 op zijn roadster-format met het oog op een sportievere dynamiek zonder afstand te doen van de meer nonchalante trekken van zijn voorganger. Onderhuids maakt de XSR900 gebruik van het Yamaha MT-09-platform, ondersteund door de krachtigere CP3 889cc-driecilinder, zij het getuned om een karakteristieker uitlaatgeluid te geven. De 2022 Yamaha XSR900, die is ontwikkeld volgens de Euro5-specificaties, is zowel schoner als krachtiger en levert 117 pk bij 10.000 tpm, plus een toename van het koppel met 93 Nm bij 7.000 tpm. Rij-hulpen zitten er ook op: lean sensitive traction control, slide control system (SCS) en cruise control.

Ondanks het uitgeklede design met jaren tachtig-invloeden zit de XSR900 boordevol slimme details, zoals een tankdop in racestijl, geboorde vorkkappen, een 'verborgen' led-achterlicht onder het duozadel en aluminium 10-spaaks gesmede wielen, plus de in het oog springende grote, ronde en enkele led-koplamp aan de voorkant en het 3,5 inch tft-dashboard.

Maar de kern van de XSR900 is de aanmoediging om de Faster Sons-filosofie van individualiteit te omarmen, met een reeks accessoires die ontworpen is om eigenaren de kans te geven hun eigen unieke stempel op het uiteindelijke ontwerp te drukken. Desalniettemin heeft het standaard kleurenschema een geheel eigen aantrekkingskracht, aangezien het is geïnspireerd op de kleuren van de GP-winnaars van de jaren '80.



2022 Yamaha XSR900 in het kort

- Historisch door Yamaha Racing beïnvloed ontwerp
- Hoogwaardige details en eersteklas materialen
- Flexibele en ontspannen zitpositie
- Karakteristieke XSR LED-verlichting
- Verborgene LED-verlichting achter
- Moderne kijk op historische kleuren
- Rijhulpsystemen, 6-assige IMU
- Traction Control (TCS), Slide Control (SCS), Brake Control (BC) en Front Lift Control (LIF).
- Veelzijdig EU5 CP3 889 cc-motorblok met hoog koppel
- QSS, cruisecontrol en A&S-koppeling
- Lichtgewicht CF-gegoten chassis in Deltabox-stijl
- Lichtgewicht SpinForged-velgen
- Hoogwaardige instelbare wielophanging
- Dubbele remschijven van 298 mm voor met Brembo-hoofdcilinder
- Voetpedalen van gesmeed aluminium
- XSR900-specifiek subframe met laag profiel en opklapbare passagiersvoetsteunen
- Volledige LED-indicatoren
- Spiegels bij handgrepen
- Bewerkte bovenste drievoudige klem
- Op race geïnspireerde brandstoftank van 15 liter met vuldop in racestijl





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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DOORBRAAK: YAMAHA MOTOR EUROPE OPENT ONLINE OUTLET STORE



"De e-Commerce afdeling van Yamaha heeft een nieuwe Online Outlet Store gelanceerd die de consumentenervaring verbetert en Europese klanten de kans biedt om allerlei kleding, motoriekleding en de nieuwste items tegen gereduceerde prijzen te bestellen. De Online Outlet Store is momenteel beschikbaar in Nederland, Duitsland, Spanje, Italië, Groot-Brittannië en Finland. De Store is later ook beschikbaar in de rest van Europa, dankzij een ambitieus plan om alle markten van Yamaha Motor in Europa te bereiken. Met een keuze uit meer dan 100 artikelen, en binnenkort worden er nog veel meer toegevoegd, biedt de Yamaha Online Outlet Store iedereen de mogelijkheid om de allerlaatste aanbiedingen te bekijken en geselecteerde producten tegen speciale prijzen te kopen. Online aangekochte artikelen kunnen tegen een kleine vergoeding rechtstreeks thuis of op een ander adres worden bezorgd, of gratis worden afgehaald bij een officiële Yamaha dealer."

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

ROYAL ENFIELD VIERT 120-JARIG BESTAAN.....

met jubileum Interceptor en Continental GT



Ter gelegenheid van Royal Enfield's 120e verjaardag en hun erfenis als oudste motorfietsfabrikant in productie, onthulde het merk vandaag de 120th Year Anniversary Editions van de 650-twin motorfietsen – de Interceptor INT 650 en de Continental GT 650.

De motorfietsen zijn ontworpen om Royal Enfields erfenis onder de aandacht te brengen en bieden voor liefhebbers wereldwijd een stukje geschiedenis van het motorrijden. Met een gelimiteerde productie van slechts 480 stuks, 120 voor Europa, India, Zuidoost-Azië en Noord- en Zuid-Amerika (60 Continental GT 650 en 60 Interceptor INT 650) zijn deze motorfietsen echte collectors items.



Meerdere prijzen

De succesvolle 650-twins hebben het hart veroverd van rijders over de hele wereld en hebben in de loop der tijd ook meerdere prijzen in de wacht gesleept. Geïnspireerd door de Royal Enfield Interceptor 750 en Continental GT 250 uit de jaren 60, hebben deze motorfietsen een belangrijke rol gespeeld in het succes van Royal Enfield in de afgelopen jaren. Dat maakt het voor de hand liggend om te kiezen voor jubileumedities.

Oorspronkelijke fabriek

De 120e jubileumeditie van de Interceptor 650 en Continental GT 650 zijn ontworpen en handgemaakt door Royal Enfield in het VK en India. Het zwart-chroom kleurenschema van de tank is intern ontwikkeld met behulp van Royal Enfield's verchromingstechnologie in de oorspronkelijke fabriek uit 1950 in Thiruvottiyur, Chennai – India.

Als aanvulling op de zwart verchromde tanks, zullen zowel de Continental GT 650 als de Interceptor 650, voor de eerste keer, volledig zwart zijn. Met componenten van het motorblok, demper en andere elementen in een reeks zwarte kleurstellingen. De motorfietsen worden ook uitgerust met originele motorfietsaccessoires, zoals flyscreens, blokbeschermers, hielkappen beschermers, touring- en bar-end spiegels et cet.

Gegoten messing tankbadge

Om te vieren dat het merk bekend staat om zijn handmatige afwerking, zullen de 120th Year Anniversary Edition-motorfietsen voorzien zijn van een handgemaakte, gegoten messing tankbadge. Deze messing badges zijn gemaakt in samenwerking met de Sirpi Senthil', een familie van meerdere generaties ambachtslieden uit de tempelstad Kumbakonam, Tamil Nadu, India. Ze zijn met name gespecialiseerd in het maken van elegante messing beeltenissen voor de meest vereerde tempels in India. Het is de eerste keer dat deze ambachtslieden hebben samengewerkt met een motormerk. De motorfietsen zullen ook worden afgewerkt met Royal Enfields handgeschilderde striping.



Om elke motorfiets nog exclusiever te maken, zal de badge op de tank een uniek serienummer krijgen, wat aangeeft dat het 1 van 60 unieke motorfietsen is in een van de vier genoemde regio's over de hele wereld. Bovendien zullen de motorfietsen worden voorzien van een sticker op het zijpaneel, die een eerbetoon is aan de 120 jaar van Royal Enfield.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

HET IS OFFICIEEL: BSA IS TERUG

Incl. nieuw logo!



Classic Legends, eigendom van Mahindra, heeft officieel aangekondigd dat het motorfietsmerk BSA weer terug is in de motorbusiness! Tevens werd het 'nieuwe' logo van het merk onthult.

De naam BSA werd opgericht in 1919 en was synoniem met de hoogtijdagen van de Britse motorindustrie, toen merken als Beeza, Norton, Triumph, Brough, Sunbeam en vele anderen de mondiale tweewielerwereld beheersten. Officieel werd BSA als solomerk opgeheven, maar het bleef nog enige tijd voortbestaan nadat in 1973 een reddingsoperatie door de regering was opgezet met de lancering van het NVT-project (Norton-Villiers-Triumph). De naam werd na de liquidatie van NVT in 1978 overgenomen en BSA bleef motorfietsen produceren onder de naam BSA Company.

Mahindra stapte in 2016 in en kocht het iconische naamplaatje voor naar verluidt 3,4 miljoen pond (zo'n 4 miljoen euro). Deze stap leidde tot wijdverspreide opwinding dat de Indiase reus BSA nieuw leven in kon blazen en er opnieuw een succesvolle fabrikant van kon maken.

Vandaag (25-11-2021) is de bevestiging op de BSA Motorcycles Official Twitter-pagina waarop het nieuws wordt aankondigd in een tweet.



Het nieuwe logo van BSA.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

BSA 650 NOG DIT JAAR IN PRODUCTIE



profiteren van lagere inkoopkosten, maar worden buiten India geassembleerd. Ook in Pithampur – Mahindra en Yezdi-fabriek – is een speciale assemblagelijin voor de premium BSA-motorfietsen opgezet.

Als het project verloopt zoals gepland, zou de BSA – concurrent van de Royal Enfield 650 Twins en de middelzware cruisers van Triumph en Kawasaki – wereldwijd debuten op de EICMA van 2021 in Milaan. De ontwikkeling vindt plaats in het ontwerpcentrum in het Verenigd Koninkrijk, maar de motorfiets is nog niet klaar.

BSA verwierf bekendheid tijdens de Tweede Wereldoorlog en was in die tijd een van de grootste motorfietsfabrikanten. Classic Legends heeft van de Britse regering 4,6 miljoen pond gekregen om een technisch en ontwerpcentrum op te zetten. Er worden nu ingenieurs geworven voor de verschillende afdelingen.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

‘Terugkeer van een legende. #BSAisBack. We zijn geëvolueerd, maar ons DNA blijft onveranderd.’ Is de boodschap. Op sommige Indiase websites wijzen op een nieuw door benzine aangedreven model dat zeer snel in productie moet aan.

BSA heeft een technologiecentrum net buiten Birmingham, in de Midlands en heeft al een centrum opgezet dat klaar is voor de start.

Met de productiekraft en investering van Mahindra zou ook BSA als een feniks uit z’n as kunnen herrijzen, zoals we ook hebben gezien bij Norton. Dat is eigendom van een andere Indiase reus: TVS.

Het Britse Classic Legends, 60 procent eigendom van Mahindra, zegt dat een geheel nieuwe 650 cc aandrijflijn is ontwikkeld voor BSA. Het blok verkeert naar eigen zeggen in een vergevorderd teststadium en zal z’n weg vinden naar middelzware BSA-motorfietsen. De nadruk van het blok ligt op souplesse, dynamiek en naleving van de Britse emissienormen. Momenteel worden er testritten uitgevoerd. BSA werd door Classic Legends gekocht in oktober 2016.

De Britse fabrikant start de verkoop in eigen land eerst met kleine volumes. De motorfietsen worden geproduceerd in India, waar ze





EVENEMENTEN AGENDA YCCNL

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

23 Nieuwjaarsreceptie

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.



FEBRUARI 2022

24-27 MOTORbeurs Utrecht ([zie plattegrond](#))

Locatie: Jaarbeurs Event & Exhibition Centre

Hallen: Hal 7 t/m 12

Openingstijden:

Donderdag 24-02-2022 van 10:00 – 21:00

Vrijdag 25-02-2022 van 10:00 – 21:00

Zaterdag 26-02-2022 van 10:00 – 17:00

Zondag 27-02-2022 van 10:00 – 17:00

Controle op coronatoegangsbewijs

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.

MAART 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.

APRIL 2022

10 Algemene Leden Vergadering

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.



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.



29-04 YCCNL Start of Season (SOS) 2022 (zie poster)

t/m Locatie: De Nieuwe Hof (minicamping & kampeerboerderij)

01-05 Adres: Westenengerdijk 80, 6731ED Otterlo

Aankomst: 29 april na 16:00 uur

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur

Goed eten en drinken alle dagen.

Nadere mededelingen volgen via: de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email



MEI 2022

12-15 YCC BELGIUM RALLY 2022 (zie poster)

Adres: Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Belgium

Inschrijving vooraf is gewenst op www.yccb.be.

Echte biker sfeer op Vlaamse velden

Binnen slaapplekken bij vroegtijdige boeking beschikbaar

22 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg 3, 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: Fossekroeven 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) + hotelkamer

Vertrek ma. 13-06: € 20,- (diner, ontbijt) + 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 YCCNL. YCCNL geeft het aantal reserveringen door aan YCC Norway die zorgen voor de reserveringen van de hutten, hotelkamers of tentplaatsen.

26 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg 3, 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 Gravenlandseweg 3, 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

18-21 YCC Sweden 25 jarig jubileum

Locatie: Hanksville Farm



Adres: Svalöv

Prijs: SEK 900,- (€ 104,00) incl. 3x ontbijt, 3x diner

Alleen tentplaatsen beschikbaar.

Ride-out op vrijdag naar Kåseberga waar YCC Sweden in 1997 opgericht is.

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

9-11 YCCNL Nationale 2022 ([zie poster](#))

Locatie:

Adres:

Band:

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur

Goed eten en drinken alle dagen.

Tent

Prijs: € 60 pp bij inschrijving vóór 01 augustus 2021,

Vanaf 01 augustus € 65

Nadere mededelingen volgen via: de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email

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.

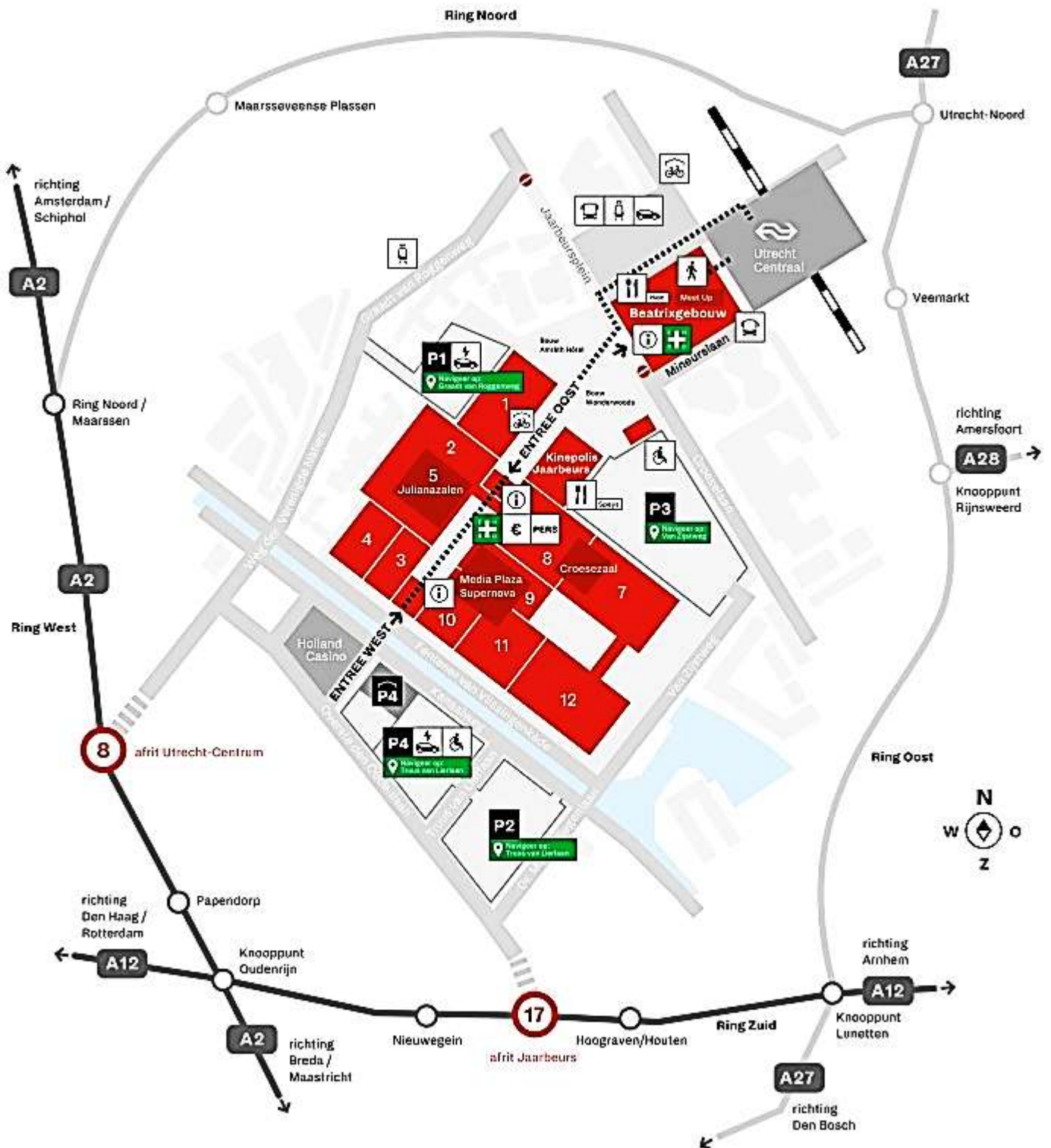
Wil je opgenomen worden in onze WhatsApp-groep "YCCNL on the road" neem dan contact op met de vicevoorzitter via het email adres: yccnl.vice@gmail.com.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





PLATTEGROND MOTORBEURS UTRECHT





RALLY POSTERS

YCCNL START OF SEASON (SOS) 2022

S.O.S.

29 april t/m 1 mei 2022

"De Nieuwe Hof"
Minicamping
&
Kampeerboerderij

2 x ontbijt
Maaltijd op vrijdag
Bbq op zaterdag
Doorlopend koffie en
thee
Live muziek vrijdag
Toerrit op zaterdag

Adres: Westenengerdijk 80
6731ED Otterlo
Aankomst 29 april na 16.00!

Voorinschrijving tot 12 april

Kosten zijn 60 euro voor wie met de tent komt.
Binnen slapen kan ook voor 10 euro extra
(alleen matrassen aanwezig).
Bij de poort aanmelden 5 euro extra.

Not all who wander are lost



YCC BELGIUM RALLY 2022

YCC BELGIUM RALLY 2022

MAY 12-13-14-15



Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Zandvliet Belgium

TRUE BIKER SPIRIT ON FLANDERS FIELDS

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



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



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: Fossekroeven 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](#)