



NIEUWSBRIEF 1 (MAART 2022)

S.O.S.

29 april t/m 1 mei 2022



Not all who wander are lost



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.



Wat is wijsheid?

Laten doorgaan of cancelen?

Gezien het geringe aantal aanmeldingen voor de YCCNL S.O.S.-rally 2022 ziet het er naar uit dat het laten doorgaan **verliesgevend** gaat worden en waarschijnlijk consequenties heeft voor volgende YCCNL-rallies.

Aan jou als YCCNL-er de keus!



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ REISADVIES VOOR DEELNEMERS AAN DE INTERNATIONALE YCG EUROPE RALLY IN NOORWEGEN	4
➤ 25 JAAR OF LANGER LID?	7
➤ OPROEP !!!!!	7
LEDENNIEUWS.....	8
➤ NIEUWE LEDEN	8
➤ JARIGE YCCNL-ERS IN APRIL T/M JUNI 2022	8
WETENSWAARDIGHEDEN	9
➤ BRANDSTOFPRIJZEN, ACCIJNZEN EN BTW	9
➤ KOMEN STALEN FRAMES STRAKS OOK UIT DE 3D-PRINTER?	10
➤ NA HALF JAAR MAAR 9 PROCENT KILOMETERTELLERS VAN MOTOREN GEREgistREERD	10
➤ MEESTE MOTORRIJDERS GAAN VOLLEDIG BESCHERMD DE WEG OP!	11
➤ WELK MOTORTYPE PAST HET BEST BIJ MIJ?	12
➤ ZELFBALANCEREND MOTORFIETSCONCEPT VAN INTELLIAS	13
➤ 5 VREEMDE MOTORFIETSEN OOK IN EEN OORLOG GEBRUIKT	13
➤ TIPS EN TRICKS VOOR HET KOPEN VAN EEN TWEEDEHANDS MOTOR	15
MOTORTOCHTEN.....	16
➤ TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA	16
➤ MOTORROUTES DOOR NEDERLAND DIE JE NIET MAG MISSEN	20
➤ DE GROTE MOOIE BERGENRIT DOOR 7 LANDEN	21
➤ KOUWEPOTENTOCHT 2021: BEELDENSTORM	26
➤ DE 10 MOOISTE MOTORROUTES TER WERELD	29
➤ MrGPS: ROUTES, routes, routes	32
YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....	34
➤ NIEUWJAARSRECEPTIE-2022	34
➤ HIJ KAN WEER	35
➤ VOOR GEINTERESSEERDEN	37
➤ TJA.....	37
➤ ALBUM CORTÉM PORTUGAL	38
➤ LINKS . . . RECHTS	38
➤ OP PAD MET GADGETS	39
➤ SNERTIT ROADRATS 2022	40
YAMAHA NIEUWS.....	42
➤ DE YAMAHA DEMO RIDE TOUR START OP 2 APRIL!	42
➤ NIEUWE CARRIEREKANSEN BIJ YAMAHA MOTOR EUROPE	43
➤ YAMAHA WERKT AAN EEN 5-LITER V8-WATERSTOFMOTOR VOOR TOYOTA	44
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	44
➤ 7 BESTE MOTORKLEDING ITEMS	44
➤ GELUIDSOVERLAST? FRANKRIJK INSTALLEERT GELUIDSCAMERA'S.....	48
➤ NIEUW ONTWERP ROOF BOXER	48
➤ MOTORRIJDERS ZIEN ANDERE DINGEN IN HET VERKEER DAN AUTORIJERS	48
EVENEMENTEN AGENDA YCCNL.....	50
➤ JANUARI T/M DECEMBER 2022	50
RALLY POSTERS	53
➤ YCCNL START OF SEASON (SOS) 2022	53
➤ YCC BELGIUM RALLY 2022	54
➤ INTERNATIONAL RALLY YAMAHA CUSTOM GROUP EUROPE (HOSTED BY NORWAY)	55
➤ YCC ESPANA RALLY XI CONCENTRATION REVOLUTION	56
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL.....	57



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

We zijn weer op 27 februari bijeengekomen in het rattenhol bij Jeroen en Marja om weer eens gezellig met elkaar te kletsen. Mooi weer dus er waren een aantal op de motor gekomen.

Hopelijk hebben we ook mooi weer in maart als de snertrit wordt gehouden. Hou de "YCCNLon-the-road"-app in de gaten.

In voorbereiding op de ALV melden we alvast dat er nieuwe bestuursleden nodig zijn. In de statuten staat dat er minimaal 3 bestuursleden moeten zijn. In gebreke hiervan moet de ALV beslissen wat er moet gebeuren als zich niemand voor het bestuur meldt.

In het ergste geval moeten we besluiten tot ontbinding van de vereniging.

Ook is het mogelijk dat de functies anders verdeeld worden. Alleen is het wenselijk dat de penningmeester blijft vanwege boekhoudkundige vaardigheden. De voorzitter kan ook secretaris worden en kan er dus een nieuwe voorzitter komen. Wij verwachten evenwel dat er kandidaten zich melden om het voortbestaan van de club zeker te stellen.

Het ziet er naar uit dat de internationale rally in Noorwegen in de tweede week van juni doorgaat en zeker 16 leden hebben zich opgegeven. Dat wordt vast een groot feest daar!

Voor de SOS in Otterlo hebben zich enkele leden opgegeven via de website. We zien graag een groter aantal komen om elkaar te zien en een prachtig feestweekend mee te maken.

Voor de nationale rally hebben we nog geen beslissing genomen en hangt natuurlijk ook af van de komende ALV beslissingen.

Vanaf nu mogen we weer na de winterstop weer allemaal rijden en wij wensen iedereen een prachtig en veilig motorseizoen toe.

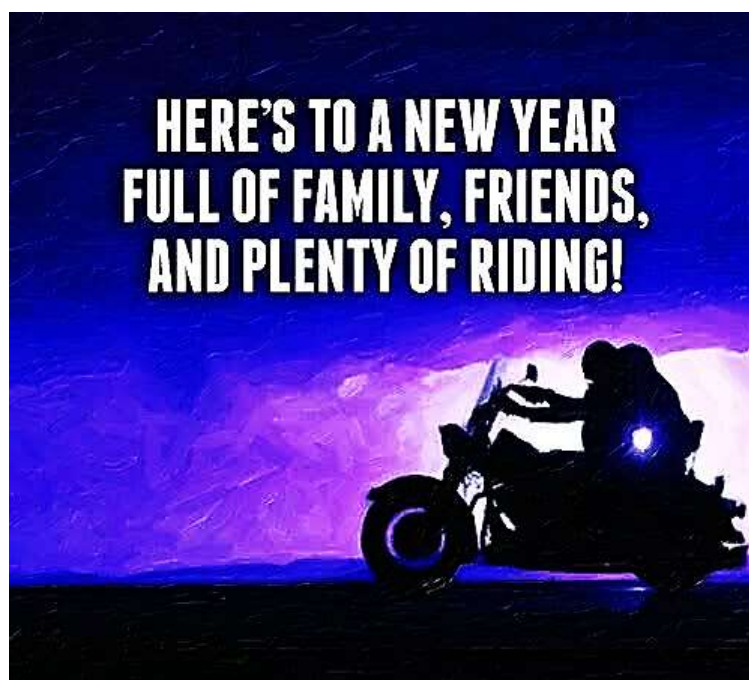
Namens het bestuur:



Hans van den Bosch

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





REISADVIES VOOR DEELNEMERS AAN DE INTERNATIONALE YCG EUROPE RALLY IN NOORWEGEN

Noorwegen



CORONA

Het reisadvies voor Noorwegen is groen.

LAATST GEWIJZIGD OP: 01-04-2022

NOG STEEDS GELDIG OP: 02-04-2022

Groen

1. De kleurcode van het reisadvies voor Noorwegen is groen. je kunt reizen naar Noorwegen.

2. Naar Noorwegen?

Lees meer over de coronamaatregelen in de rubriek Coronavirus.

3. Verblijft u in Noorwegen?

Registreer je dan 'uitgebreid' bij:

[de Informatieservice van Buitenlandse Zaken](#)

(kies optie 'Aanmelden + registratie bij ambassade'). Zo blijf je geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen en weten zij dat je in het land bent.

4. Vertrekt je uit het land?

Geef dit dan ook meteen door.

5. Terug naar Nederland?

[Check waaraan je moet voldoen bij aankomst in Nederland.](#)

Je kunt de [CoronaCheck-app](#) (het digitale coronabewijs – DCC) in Noorwegen gebruiken.

Inreisbeperkingen

Noorwegen is geopend voor alle reizigers. Er zijn geen inreismaatregelen meer door corona.

Coronamaatregelen

Er zijn bijna geen maatregelen meer in Noorwegen door corona. Lees meer over [regels en adviezen](#) in Noorwegen

(informatie in het Engels). Op de [website van de Noorse regering](#) staat een overzicht van de gemeentes waar de strengere maatregelen gelden (informatie in het Engels).

De meest recente informatie met instructies en adviezen over maatregelen tegen corona vindt je op de website van het [Noorse Instituut voor Nationale Gezondheid](#) en op de [website van de Noorse overheid](#) (informatie in het Engels).

Klachten of symptomen coronavirus?

Meld je bij de lokale gezondheidsautoriteiten als je klachten of symptomen hebt die lijken op het coronavirus. Zorg dat je je laat testen en vermijd contact met anderen, totdat je de testuitslag hebt. Als de testuitslag positief is, volg dan altijd de adviezen op van de lokale gezondheidsautoriteiten. Dit betekent ook dat je verplicht kunt worden in (thuis)isolatie te gaan, jouw reisgenoten en/of familieleden moeten misschien ook verplicht in quarantaine. Neem altijd contact op met de GGD in jouw woonplaats in Nederland als je positief getest bent.

Testlocaties in Noorwegen

Zie voor meer informatie over de testlocaties in Noorwegen de [website van het ministerie van Buitenlandse Zaken](#) (informatie in het Engels).

Terugreis naar Nederland

Reis je terug naar Nederland? [Check waaraan je moet voldoen bij aankomst in Nederland.](#) Volg de adviezen op van het [Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu](#) (RIVM) en de [Wereldgezondheidsorganisatie](#) (WHO).

Was regelmatig goed je handen, snuit je neus in papier en gooi het papier na het snuiten weg, was je handen daarna weer goed. Dit geldt ook voor als je hoest en niest. Raadpleeg onmiddellijk een arts als je koorts en luchtwegklachten krijgt.

Gezondheidssituatie

Over het algemeen is de gezondheidssituatie in Noorwegen vergelijkbaar met die in Nederland. Als je wil checken of er voor Noorwegen bijzonderheden zijn, kijk dan op de [website van het Landelijk Coördinatiecentrum Reizigersadviesing](#).

Neem voor meer informatie over bijvoorbeeld vaccinaties contact op met een [arts of vaccinatiebureau bij je in de buurt](#).



Reisdocumenten & visa

- Als je naar het buitenland reist, moet je altijd een geldig reisdocument meenemen waarmee je je kunt identificeren (paspoort of ID-kaart). Dit geldt ook voor eventueel meereizende kinderen.
- Voor Noorwegen is een identiteitskaart voldoende om mee te reizen.
- Jouw identiteitskaart of paspoort moet altijd geldig zijn tijdens je verblijf.
- Voor Noorwegen heb je geen visum nodig.
- Reis je alleen met minderjarige kinderen? Check dan [welke documenten je nodig hebt](#) en neem die mee. Zo voorkomt je lange wachttijden bij grenscontroles. Let op: elk kind heeft ook een eigen identiteitsbewijs nodig.
- Check of je [met jouw Nederlandse rijbewijs een motorvoertuig mag huren en besturen](#), en of je ook een internationaal rijbewijs nodig hebt.

Reisverzekering

- Sluit een goede reisverzekering af die de extra kosten dekt van bijvoorbeeld repatriëring en ziekenhuisopname. Jouw basiszorgverzekering vergoedt deze kosten niet altijd 100 procent. Denk ook aan wat je van plan bent te gaan doen: voor sommige (extreme) sporten is bijvoorbeeld een extra verzekering nodig.
- Zet het telefoonnummer van de alarmcentrale van je reisverzekeraar in je telefoon.

Geld en mobiele telefoon

- Zorg dat je genoeg financiële middelen hebt om onverwachte situaties tijdens je reis op te vangen (denk aan vertraging).
- Zorg dat je meerdere betaalmiddelen meeneemt naar Noorwegen. Bijvoorbeeld contant geld én een pinpas of creditcard.
- Zet het telefoonnummer van jouw bank in je telefoon. Je hebt deze nodig als je jouw bankpas wilt blokkeren in geval van verlies of diefstal.

Gezondheid

- Zorg voor de juiste vaccinaties: check van tevoren [welke inentingen je nodig hebt](#). Sommige landen laten je niet toe zonder de juiste vaccinaties. [Zoek een arts of vaccinatiebureau bij jou in de buurt](#).
- Gebruikt je medicijnen? Neem voldoende mee, dus ook voor wat extra dagen. [Check voor welke medicijnen je een verklaring nodig hebt](#) om ze mee te mogen nemen naar het buitenland.
- Download de app [GGD Reist Mee](#). Dan weet je wat je kunt doen bij bijvoorbeeld ziekte, bijtonden, diarree of zonnesteek.

Thuisblijvers

- Maak van thuisblijvers geen spoorzoekers en laat ze weten wat jouw reisplannen zijn.
- Maak goede afspraken met het thuisfront over je bereikbaarheid.
- Geef thuisblijvers een kopie van jouw reisdocumenten, vaccinatieboekje, creditcard en verzekeringsgegevens. Bewaar deze kopieën zelf ook op een veilige plek online.
- Geef thuisblijvers ook het IMEI nummer van je telefoon: in geval van nood kan jouw mobiele provider daarmee jouw telefoon terugvinden of blokkeren. De makkelijkste manier om dit nummer te achterhalen: *#06# intoetsen op je telefoon. Daarna verschijnt het nummer op het scherm.
- Zet het nummer van jouw contactpersoon in geval van nood als ICE-nummer in jouw telefoon. Dan kunnen hulpdiensten zonder jouw telefoon te hoeven ontgrendelen, contact opnemen met deze persoon. [Lees hoe je een ICE-nummer instelt](#).

Niet meenemen

- Neem geen drugs mee naar Noorwegen. In veel landen staan er hoge straffen op het bezit en het gebruik van drugs. Dit geldt ook voor softdrugs.
- Laat waardevolle spullen (zoals sieraden) zoveel mogelijk thuis.
- Download de [Reisapp van Buitenlandse Zaken en Douane](#): dan weet je wat je wel en niet mee terug mag nemen naar Nederland (denk aan souvenirs, namaakartikelen, korallen en dierlijke producten).

Veiligheidsrisico's

Algemeen

In Noorwegen zijn de veiligheidsrisico's vergelijkbaar met wat je in Nederland gewend bent. Let op jezelf en je eigendommen. Net zoals je dat in Nederland doet.

Terrorisme

Wees je bewust van het wereldwijde risico op terroristische aanslagen. Ook in Europa is er sprake van een reële terrorismedreiging. Blijf alert en op de hoogte van de ontwikkelingen.

In de gemeente Bærum, ten westen van de hoofdstad Oslo, is op 10 augustus 2019 een terroristische aanslag gepleegd op een moskee. Hierbij is een gewonden gevallen. Volg altijd de instructies op van de lokale autoriteiten.



Natuurgeweld

In de Noorse wintersportgebieden komen lawines voor. Je moet je houden aan de aanwijzingen van de lokale autoriteiten. Bij veel sneeuwval kunnen wegen onbegaanbaar worden en treinen uitvallen. Reizen kan ernstig vertraagd worden. Houd hier rekening mee.

Meer informatie over lawinegevaar kan je vinden op de website van de [European Avalanche Warning Service](#) (informatie in het Engels).

Wat te doen in een noodsituatie

Ben je in Noorwegen en is er een noodsituatie? Laat jouw familie/vrienden dan weten hoe het met je gaat. Volg altijd de aanwijzingen op van de lokale autoriteiten. Als je een georganiseerde reis maakt, houd dan contact met jouw reisorganisatie. Heb je hulp nodig? Neem dan contact op met jouw reisverzekeraar of met de ambassade via +31 247 247 247, WhatsApp naar nummer [+31 6 823 877 96](#) of Twitter via [@247BZ](#).

Wegverkeer

Kijk voor meer informatie over verkeersveiligheid in Noorwegen op de [website van de ANWB](#).

In geval van nood

Lokale hulpdiensten

Ben je in Noorwegen en heb je direct hulp nodig? Neem dan contact op met de lokale hulpdiensten:

- Algemene alarmnummer (politie): 112
- Ambulance: 113
- Brandweer: 110

Contactgegevens ambassade

Nederlandse ambassades en consulaten zijn 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar. Bent je in Nederland, bel dan het nummer +31 247 247 247, WhatsApp naar nummer [+31 6 823 877 96](#) of Twitter via [@247BZ](#). Ben je in het buitenland en heb je een lokaal telefoonnummer, bel dan het lokale nummer van de ambassade of het consulaat. Je betaalt dan het lokale tarief.

Nederlandse ambassade in Oslo

[Meer informatie over de Nederlandse ambassade in Oslo.](#)

Wat de ambassade voor je kan doen

Lees [wat de ambassade wel/niet voor je kan doen](#).

Wat je zelf kunt doen

Lees [wat je zelf kan doen in een noodsituatie](#), zoals een arrestatie of ziekenhuisopname.

Registreren

Je kan je ook gratis [registreren bij de ambassade](#).

Bron: Ministerie van Buitenlandse Zaken

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





25 JAAR OF LANGER LID?

Tijdens de aankomende ALV-2022 (Algemene Leden Vergadering) zal er weer 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 10 oktober 2021 tijdens de ALV 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 **10 april 2022** op de nieuwjaarsreceptie te kunnen verwelkomen om de “25 Years Member”-button aan hen te kunnen overhandigen.

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		Schuiling	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		Spreij	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		Leidelmeijer	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		Leidelmeijer-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 !!!!!

Om de YCCNL evenementen (zoals o.a. 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 dat dan weten door je per email als “helpend”-handje aan te melden via het emailadres yccnl.vice@gmail.com. Er wordt dan contact met je opgenomen en uitgelegd wat precies de bedoeling is.



LEDENNIEUWS.....

NIEUWE LEDEN

- Helaas geen nieuw toegetreden leden te melden deze keer .

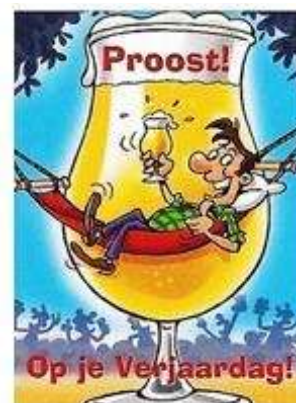
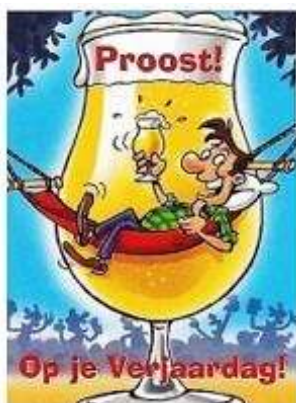
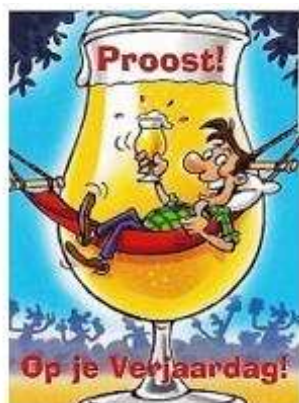


JARIGE YCCNL-ERS IN APRIL T/M JUNI 2022

April	
4	Marcel Hiemstra
7	Rudi Halma
14	Jan-Jaap Hage
19	Ton Trommelen
25	Anton Schot

Mei	
7	Kees den Boef
14	Linda Weerdenburg
17	Peter van Kester
20	Rien de Vos
21	Hanna Steenstra
23	Gerard Wijten
23	Irene Willeboordse
28	Joke Jongbloed
31	Nico Jansen

Juni	
1	Marie-Jose van den Bosch
1	Jeroen van Dam
2	Wim Gijsbers
8	Johnny Blom
19	John de Lang
23	Martin de Jong
27	Anton Kreber
30	Alex Leidelmeijer





WETENSWAARDIGHEDEN

BRANDSTOFPRIJZEN, ACCIJNZEN EN BTW



Betalen voor het gebruik van een auto/motor

Meer dan de helft van wat je betaalt voor benzine, gaat naar het Rijk in de vorm van accijns en btw (belasting op de toegevoegde waarde). Het grootste deel van die btw wordt geheven over de accijns, die meer dan de helft van de brandstofprijs uitmaakt. Belasting op belasting dus. Via deze belastingen betaal je voor het gebruik van een auto: als je niet rijdt, koop je ook geen brandstof. Overigens zijn diesel en LPG qua accijns ook in verhouding goedkoper.

Accijns: vast bedrag per liter

Accijns is een vaste heffing van de overheid op onder meer brandstof. Op 1 januari 2022 is de accijns omhoog gegaan met een inflatiecorrectie van 1,3%. Het vaste bedrag per liter op benzine bedroeg toen 83,2 cent, op diesel 53,6 cent en op LPG 19,9 cent. Per 1 april heeft het kabinet namelijk een tijdelijke accijnsverlaging doorgevoerd om de buitengewoon stijgende brandstofprijzen te compenseren. Tot 31 december 2022 zijn de accijnzen daarom respectievelijk verlaagd met 17,3 cent, 11,1 cent en 4,1 cent.

De werkelijke verlaging is zelfs nog 21% hoger. Dit omdat de BTW nu geheven wordt over de verlaagde accijnzen (zie onder). Het totale belastingvoordeel komt hiermee respectievelijk op 20,9 cent, 13,4 cent en 4,9 cent per liter voor benzine, diesel en LPG.

De tarieven gaan overigens elk jaar met een inflatiecorrectie omhoog. Het is dus denkbaar dat wanneer de olieprijs daalt en de accijns stijgt, de brandstof dan toch duurder wordt. Afgezien van de jaarlijkse aanpassing doet de accijns dus niet mee aan de schommelingen van de brandstofprijzen. De **tijdelijke** verlaging is dan ook een bijzondere aanpassing.

Btw 21%

Over de brandstofprijs, inclusief accijns, heft de overheid btw. Die is voor brandstof 21%. Omdat het een percentage is, beweegt het btw-bedrag mee met de brandstofprijs.

Productiekosten

De productiekosten van benzine bedragen ongeveer 35% van het totaalbedrag aan de pomp, aldus United Consumers. Dit bedrag kan schommelen, omdat het voor een deel bepaald wordt door de prijs van ruwe olie.

Winst 9%

Volgens dezelfde bron is ongeveer 9% van het totaalbedrag winst, zowel voor de oliemaatschappij als voor de pomphouder.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



KOMEN STALEN FRAMES STRAKS OOK UIT DE 3D-PRINTER?

De Madrileense Nebrija University en ArcelorMittal zijn erin geslaagd een stalen frame te 3D-printen dat niet alleen zeer licht is, maar ook de nodige stijfheid heeft.



Staal of aluminium? – Voor- en nadelen

Motorfietsfabrikanten gebruiken gewoonlijk staal of aluminium om motorfietsframes te maken. Stalen frames zijn zwaarder en goedkoper dan aluminium frames, die duurder en lichter zijn.

‘We hadden de nieuwe vorm min of meer bereikt met onze algoritmen,’ gaf werktuigbouwkundig ingenieur Sergio Corbera van Nebrija University toe. ‘De mogelijkheid om holle onderdelen te maken was de grootste onbekende in het 3D-printen van metaal. We hebben het over wanddiktes tussen 0,8 en 1 millimeter’.



Holle buizen, dunne wanden

een uiterst lichte constructie die toch de nodige stijfheid bezit. Met de gegevens van de 3D-geprinte buizen werd een algoritme Deze dunne wanddikte, die niet mogelijk zou zijn met aluminium, was uiteindelijk de sleutel tot het frame. Het resultaat is gecreëerd dat vervolgens automatisch de geometrische vorm voor het frame maakte.

‘De simulaties geven aan dat we een zeer uitgebalanceerd chassis hebben bereikt waarmee een motorfiets zich zeer goed op het circuit gedraagt,’ zegt Corbera. ‘We hebben een nieuwe productietechnologie (3D-printen) toegepast voor deze sector, met een materiaal dat eruit kan zien als wat eerder in deze industrie werd gebruikt en met geometrische vormen die breken met het gebruikelijke’.

Er werd geen nieuwe staallegering ontwikkeld voor het 3D-printen, maar er werd gebruik gemaakt van een standaard staalpoeder. Dit moet het voor motorfietsfabrikanten zeer gemakkelijk maken om dit procedé zelf toe te passen zonder eerst een speciaal metaalmengsel te moeten ontwikkelen.

‘Ons stalen frame weegt ongeveer 3,8 kilo,’ merkt Paula Rodriguez, onderzoeks- en ontwikkelingsingenieur bij ArcelorMittal, op. ‘Een aluminium frame van hoge kwaliteit van een grote motorfietsfabrikanten weegt niet minder dan 5 kilo, terwijl stalen frames ongeveer 6 à 7 kilo wegen. Dat lijkt een klein verschil, maar op een onderdeel als dit, is het een enorme besparing’.

Bron: MOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NA HALF JAAR MAAR 9 PROCENT KILOMETERTELLERS VAN MOTOREN GEREGEREERD



Een half jaar nadat het registreren van kilometertellerstanden van motorfietsen verplicht werd, zijn er bij ruim 68.000 motoren kilometertellerstanden vastgelegd, in totaal gebeurde dat 100.000 keer. Op 1 december stonden er zo'n 775.000 motorfietsen geregistreerd in Nederland, wat betekent dat daarvan nu bij 8,8% een kilometerstand is genoteerd en bij 4,13% gebeurde dit dus al meerdere keren. **Sinds 1 juli 2021 moeten RDW-erkende bedrijven de kilometerstand van motorfietsen registreren** bij koop/verkoop, reparatie en onderhoud.

40 procent van de geregistreerde tellerstanden werd in de systemen van de RDW vastgelegd bij reparatie, onderhoud of bandenwissel, 22 procent bij inruil of inkoop c.q. opname in de bedrijfsvoorraad en 17 procent bij tenaamstelling van een motorfiets. De tellerstanden worden sinds 1 juni

2021 centraal opgeslagen en opgenomen in het RDW-Voertuigrapport, waarmee eigenaren, kopers en verkopers inzicht in de historie van de tweewieler kunnen krijgen.

Bij auto's is dat al veel langer het geval, maar zoals voorspeld, zou een sluitend systeem bij motoren veel lastiger worden, wat ook wel blijkt uit de cijfers. Obstakels zijn dat veel onderhoudsbedrijven in de motorbranche geen RDW-aansluiting hebben. Daar komt ook nog bij dat voor motoren, in tegenstelling tot auto's, geen APK bestaat, waardoor veel motoren nooit bij een motorzaak met RDW-aansluiting zullen komen. Het is dan ook afwachten of het systeem ooit genoeg informatie gaat bevatten over alle motoren, zoals dat bij Nederlandse auto's wel het geval is.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL / Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MEESTE MOTORRIJDERS GAAN VOLLEDIG BESCHERMD DE WEG OP!

Circa 70 procent van alle motorrijders gaat in de zomer altijd volledig beschermd de weg op. Dat blijkt uit onderzoek van DirectResearch in opdracht van RAI Vereniging. Volgens RAI Vereniging laten deze cijfers zien dat de meeste motorrijders veiligheid zeer serieus nemen. Desondanks is er nog altijd een groep van 30 procent die in zomermaanden een risico neemt door zich niet volledig beschermd te kleden. Warmte en gebrek aan comfort zijn hier de belangrijkste redenen voor. Volgens RAI Vereniging is juist op dit punt de afgelopen jaren veel vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van motorkleding.

Belangrijkste bescherming



Motorkleding is de belangrijkste bescherming van een motorrijder. Daarnaast verhoogt het de zichtbaarheid in het verkeer. Een overgrote meerderheid van de motorrijders gaat daarom ook de warmere zomermaanden altijd volledig beschermd de weg op, zo blijkt uit onderzoek onder ruim 500 motorrijders. Tom Crooijmans, voorzitter sectie Motoren van RAI Vereniging is blij dat zoveel motorrijders hun verantwoordelijkheid nemen, maar benadrukt dat nog altijd 30 procent ervoor kiest om zich in de zomer niet altijd volledig te beschermen. In de winter ligt dit percentage lager, circa 14

procent. De motorbroek (20 procent) en laarzen/schoenen (17 procent) worden in de zomer het vaakst thuisgelaten. Opvallend is dat 10 procent van deze groep respondenten ook de motorhelm niet altijd draagt. Crooijmans: "Mede dankzij steeds beter beschermende motorkleding, is het aantal overleden motorrijders in het verkeer in de afgelopen 30 jaren meer dan gehalveerd. In 2020 telde Nederland desondanks nog 42 dodelijke slachtoffers. Ongeveer 40 procent van deze dodelijke ongevallen is eenzijdig. Dat moet en kan minder, te beginnen door altijd volledig beschermd de weg op te gaan."

Verdergaande verplichting

Momenteel is in Nederland alleen de motorhelm verplicht. Maar liefst 74 procent van alle respondenten is echter voor verdergaande verplichtingen ten aanzien van het dragen van beschermende motorkleding. Op de vraag wat men ertoe zou bewegen om 100 procent beschermd de weg op te gaan, antwoord 45 procent van de respondenten dat men dit zou overwegen als motorkleding comfortabeler zou zijn. 38 procent van de ondervraagden zou graag wettelijk vastgelegde regels zien omtrent motorkleding en 30 procent zou graag meer duidelijkheid hebben omtrent welke kleding nu precies veilig is. Ten slotte zegt 18 procent te overwegen volledig beschermd te rijden als er meer aanbod in stijlvollere kleding zou zijn.

Volgens de RAI Vereniging worden er juist op het punt van stijl en comfort veel stappen gezet. Er is steeds meer aandacht voor betere ventilatie, variatie en stijl in motorkleding. Ook voor in de zomer. Sommige motorkleding is bijna niet meer van normale casual en sportkleding te onderscheiden, terwijl niet wordt ingeboet op veiligheid. Hiermee kun je prima over straat of naar je werk, waardoor de drempel om altijd volledig beschermd de weg op te gaan, nog lager wordt. Daarnaast zijn er ook ontwikkelingen waarbij kleding wordt uitgerust met airbags en sensoren. Deze zogenaamde 'connected' kleding kan bijvoorbeeld plotselinge weersveranderingen monitoren en de motorrijden tijdig waarschuwen.

Nieuwe Europese regels

Sinds 2018 zijn de Europese regels voor motorkleding verder aangescherpt. Deze regels bevatten een omvangrijk pakket van eisen waar motorkleding tegenwoordig aan dient te voldoen, opgedeeld in diverse beschermingsklassen. Omdat niet iedere motorrijder hetzelfde is en ook de omstandigheden nogal verschillen, zijn er diverse classificaties, van A tot AAA (hoogste klasse). Deze regels zijn opgesteld om de motorrijder beter te beschermen en de mate van bescherming eenvoudig en eenduidig valt af te lezen.

De afgelopen jaren schommelt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tussen de 40 en 50 per jaar. Om de toegevoegde waarde van motorkleding in de praktijk nog beter in kaart te brengen, is volgens de RAI Vereniging meer onderzoek en een betere registratie bij ongevallen nodig. Momenteel wordt motorkleding niet meegenomen in de registratie van ongevallen, terwijl hieruit essentiële informatie kan worden gehaald om het verkeer op de weg nog veiliger te maken.

Bron: MOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WELK MOTORTYPE PAST HET BEST BIJ MIJ?



motorrijden.

Is motorrijden een hobby voor je of je dagelijkse vervoer? Is snelheid helemaal jouw ding of ben je meer van het rustige toeren? Rijd je graag in de bergen of is de stad meer jouw speelveld? Er zijn veel typen motoren en niet iedere motor leent zich voor wat jij ermee wilt doen. Soms zijn er motoren die alles kunnen, maar er zijn ook motoren die voor één specifiek doel gemaakt zijn. Kortom, welke motor past bij mij?

Vraag een motorrijder waarom hij rijdt en vaak zal het antwoord zijn: 'om de beleving en het gevoel van vrijheid'. Natuurlijk telt dat mee, maar er zijn nog veel meer redenen. Een goed voorbeeld daarvan is het omzeilen van files, maar ook de wendbaarheid in de stad of het (bijna) overal kunnen parkeren zonder te betalen. Wat de reden ook is, een motorfiets is gewoon gaaf. De looks en de lifestyle is daarom voor veel mensen een reden om te gaan

Welke motor kies ik?

Maar goed, dan ben je in het bezit van een motorrijbewijs en dan moet je een keuze maken welke motor het beste past bij jouw smaak en wensen en wat je ermee wilt gaan doen. Maar waar begin je? Dat laatste is het belangrijkste, wat wil je met de motor gaan doen? Ga je iedere dag door weer en wind op de motor naar je werk, dan is het verstandig om een motorfiets te kiezen met een rechte zitpositie met opties als handvatverwarming en een windscherm. Maar ook de bouwkwiteit en betrouwbaarheid gaan dan een rol spelen evenals de onderhoudsintervallen.

Ben je van plan om veel in de stad rijden, waarbij je regelmatig op en af moet stappen van afspraak naar afspraak, dan is het verstandig om een lichte motorfiets te zoeken met een hoge wendbaarheid. Houd je van snelheid, slingerwegen met mooie bochten en af en toe een dagje circuit rijden, dan past een supersport meer in jouw straatje. Hoe dan ook, voor ieder doel is een geschikte motor te vinden.

Zitpositie

De zitpositie en de zithouding op een motor zijn de belangrijkste factoren waarom een motor goed bij je past of niet. Op een sportieve motor heeft de rijder vaak een voorovergebogen houding, waardoor je gestroomlijnder bent en minder last hebt van de wind. Op de snelweg is een licht voorovergebogen houding het meest comfortabel, omdat je dan op de wind kan 'leunen'. Heb je voldoende kuipwerk om de wind tegen te houden, dan is een rechtere zitpositie het meest comfortabel. Bij een chopper of cruiser zit je juist wat meer achterover met je benen naar voren. Een motor kopen begint bij te achterhalen wat je fijn vindt bij een motor. Maak dus proefritten op verschillende motoren om daar achter te komen. Want misschien is de motor die jij op het oog hebt, helemaal niet fijn voor wat je ermee wilt doen.

Type motoren

Een echte alleskunner is de **allroad**. Dit is een motorfiets waarop je de hele dag kunt rijden en die zelfs geschikt is voor wat licht offroad-rijden. Het is de perfecte metgezel voor lange reizen of dagelijks woonwerk-verkeer, mede door voldoende windbescherming, natuurlijke zitpositie en mogelijkheden om bagage mee te nemen.

Zijn ronkende V-twins en een relaxte zitpositie meer jouw ding, dan zijn chopper of cruisers het perfecte model voor jou. Zeker als je niet dagelijks op de motor hoeft te rijden, want ze zijn over het algemeen vrij zwaar. Veel mensen vinden dit het leukste type motor, dus gelijkgestemden vinden om mee te rijden zal niet moeilijk zijn.

Een **naked bike** is voor velen de ideale motor. Ze zijn snel, wendbaar, zien er goed uit en beschikken over een fijne zitpositie. Een nadeel is dat lange ritten over de snelweg vermoeiend zijn door het ontbreken van windbescherming.

Enduro-motoren zijn gemaakt voor het echte offroad-werk. Ze zijn vaak smal en wendbaar om door smalle paadjes te kunnen rijden en hebben veel trekkracht bij lage toeren om de motor goed te controleren op onverharde ondergrond. Vaak worden ze geleverd met zogenaamde noppenbanden, die helpen om gemakkelijker door lastig terrein te komen.

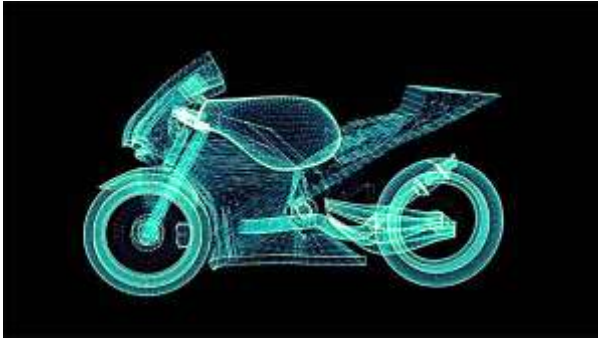
Een **motorscooter** is het perfecte voertuig in de stad, want je komt zonder moeite het drukke stadsverkeer door. Dit type motor is gemaakt voor de acceleratie, dus je bent altijd als eerste weg bij het verkeerslicht. Daarnaast hebben deze wendbare motoren een automatische transmissie waarbij je dus niet hoeft te schakelen en je volledig kunt concentreren op het overige verkeer.

Supersports zijn motoren voor de mensen met een sportieve rijstijl. Op een sportmodel zet je een knie aan de grond als je plat door de bocht gaat. De motoren zijn gemaakt om comfortabel hoge snelheden te rijden, dus heb je bijna een liggende positie op de motor voor zo min mogelijk luchtweerstand. Toch iets meer comfort op een sportmotor? Dan is een motorfiets uit het sporttour-segment een fijnere optie voor je. Je hebt dan een iets hoger stuur waardoor de zitpositie minder voorovergebogen is.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ZELFBALANCEREND MOTORFIETSCONCEPT VAN INTELLIAS



Intellias is een Oekraïens technologiebedrijf dat verschillende software-oplossingen ontwikkelt, onder meer voor de auto-industrie. Op CES hebben ze nu een concept voor een zelfbalancerende motorfiets gepresenteerd.

Autonoom sturen en stabiliseren

In een video laten ze zien hoe het systeem zou kunnen werken. Het evenwicht van de motorfiets wordt bij lage snelheid mogelijk gemaakt door autonome besturing van de motorfiets. Sensoren volgen elke beweging van de motorfiets en corrigeren afwijkingen door stuurbewegingen in de verticale as om de motorfiets te stabiliseren.

Het systeem zou zeer nuttig kunnen zijn voor beginnende motorrijders die overbelast zijn, vooral wanneer zij zeer langzaam rijden of in stop & go verkeer. Het zou ook motorrijders met een lichamelijke handicap in staat kunnen stellen te genieten van het rijden op een motorfiets.

Natuurlijk moet een motor ook geschikte mechanische onderdelen hebben, zodat de software echt kan ingrijpen in de besturing. Verschillende fabrikanten werken ook al aan overeenkomstige of soortgelijke systemen.

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

5 VREEMDE MOTORFIETSEN OOI IN EEN OORLOG GEBRUIKT



In de Tweede Wereldoorlog werden de meest vreemde en wonderlijke WOII-voertuigen ingezet. Om de vijand de loef af te steken, leek niets te gek. Hobart's Funnies werden wereldberoemd en bleken soms uitzonderlijk goed. Of het nu gaat om de wilde creativiteit in die donkere periode, overdreven geloof in mechanica of het regelrechte 'laten we onze vingers kruisen en kijken of dit werkt'-hoop, tot op de dag van vandaag inspireren ze customizers, filmmakers en fabrieksontwerpers over de hele wereld. Niet dat wij zo'n obsessie voor deze voertuigen hebben, maar een Top 5 van

waanzinnige WWII-motoren, in willekeurige volgorde, is zo gemaakt. Zie wat er kan gebeuren als je een oorlog te winnen hebt, overheidsfinanciering te over is en generaal als baas hebt die 'dit is een krankzinnig idee' niet accepteert als antwoord.



5. Killinger & Freund (1938)

Deze motorfiets is niet echt een 'battle motorcycle'. In plaats daarvan werd de unieke Killinger & Freund motorfiets ontdekt door de Amerikaanse bezettingsmacht na het einde van de oorlog in 1945.

De art deco motorfiets werd oorspronkelijk met de hand gemaakt in 1938, maar de ontwikkeling werd eerder stopgezet door de Tweede Wereldoorlog dan opgevoerd. Desondanks is de geschiedenis van de motorfiets onlosmakelijk verbonden met het tijdperk en is hij voortgekomen uit dezelfde 'blauwe hemel'-gedachte van voor de oorlog die aan de wieg stond van veel van de andere motorfietsen hier.

Het motorblok zat in het wiel.

De motorfiets lijkt meer een oefening in technisch vakmanschap dan een ontwerp dat bedoeld is om een urgent probleem of uitdaging op te lossen: de volledige krachtbron werd in het voorwiel gemonteerd. Ja, je leest het goed.

En hoewel dit handig is omdat je gewoon de wielen op de motor kunt verwisselen en weg bent met een nieuwe motor, zorgt het ook voor een groot aantal ontwerpuitdagingen – zoals hoe brandstof te leveren aan een draaiende motor, stroom aan de elektronica, en gashenelcontrole aan de carburateurs.

Ondanks al deze hersenkrakers was de motorfiets naar verluidt volledig bruikbaar en werd hij naar de VS vervoerd, waar hij nu nog steeds staat. En hoewel hij niet de hardware en offroad capaciteiten heeft van onderstaande motorfietsen, ontbreekt

het de Killinger & Freund zeker niet aan creativiteit. Stel je eens voor dat dit idee na de oorlog in productie was gegaan?



4. NSU Kettenkrad HK 101 (1944)

Als een conceptvoertuig uit een Captain America-film, werd het NSU Kettenkrad of 'kettingwiel' motorfiets (als je het nog zo kan noemen) laat in de oorlog ontwikkeld door de Duitsers in een poging om de problemen te overwinnen van legermotorfietsen die vastliepen in de natte, modderige lente en herfst van Europa. Toch heb je de NSU zien rijden als je goed had opgelet tijdens Saving Private Ryan. Met een nogal ongelooflijk gewicht van 1200 kg bleek het ding geweldig in de modder, maar verspeelde dat voordeel door tijdens beklimmingen van hellingen om te

rollen waardoor de passagiers werden blootgesteld aan geweervuur. Met een gewone, snellere en tweewielige motorfiets had dat gewoon niet gekund.

De NSU kon kanonnen of een kar trekken en drie soldaten vervoeren, werd aangedreven door een viercilinder lijnmotor van Opel en was uitgerust met een versnellingsbak met drie versnellingen. Met 36 pk haalde hij 70 km/u op de weg en ongeveer 45 km/u in het veld.

En hoewel de hier getoonde exemplaren niet bewapend waren, waren diverse andere iteraties dat wel. Een veel voorkomende toevoeging was het plaatsen van een MG 34-machinegeweer op het verhoogde gedeelte tussen de bestuurder en de passagiers.



3. Böhmerland 600 cc (1932)

In tegenstelling tot de NSU Kettenkrad, was de Böhmerland een vooroorlogs ontwerp uit Tsjecho-Slowakije dat in zijn nadagen nog strijd heeft geleverd. De Böhmerland werd vooral gebruikt door zijn draagvermogen en grote krachtbron. In zijspanuitvoering was er plaats voor vier personen. De motorfiets was meer dan drie meter lang en kon 120 km/u halen. Tenminste als je het aandurfde de kolos naar zulke snelheden te jagen. Het bochtgedrag van de Böhmerland was vreselijk, zelfs de flauwste bocht voldoende was om de motor flink vaart te laten minderen om te voorkomen dat-ie zou omvallen.

Deze motorfiets was meer een rariteit die nuttig werd voor de Duitse bezettingstroepen dan een oorlogsmotor. De Böhmerland werd wel in een militaire versie geproduceerd, maar om te zeggen dat-ie van grote invloed was op de uitkomst van de oorlog zou nogal overdreven zijn.

Andere interessante feiten zijn dat de brandstofleiding meer dan 2 meter lang was, dat het oliedruksysteem



was ontworpen om berijders te bedekken met een dikke laag zwart goud en dat het ontwerp van de voorvork ongeveer even complex was als de gemiddelde V2-raket. Van steampunk hadden ze in die jaren nog niet gehoord, maar de Böhmerland komt dicht in de buurt.



2. Moto Guzzi 'Mulo Meccanico' (1960)

De Italianen deden ook mee met hoogst vreemde tweewielers, al hebben ze de Duitsers niet overtroffen, zoals blijkt uit de nogal prachtige Moto Guzzi. Ontworpen om bergen te beklimmen en ter vervanging van muilezels, die traditioneel door de Italiaanse strijdkrachten werden gebruikt om uitrusting over land te vervoeren in het bergachtige noorden van het land.

Het was een 3WD-motorfiets; er werd dus vermogen geleverd aan alle drie de wielen. De motorfiets was dan ook meer dan capabel als het ging om over obstakels te klimmen. En met 20 jaar ontwikkeling en engineering sinds de Tweede Wereldoorlog bouwde Moto Guzzi de driewieler met een indrukwekkende zesversnellingsbak, een achteruitversnelling, een schakelbaar differentieel en zelfs een torque-splitsysteem dat 80% van de kracht naar het achterwiel en de rest naar het voorwiel stuurde.

Helaas bleek de motor in het veld niet te voldoen aan de verwachtingen, en verschillende rijders zouden zijn overleden nadat de forse machine over hen heen was gerold in ruw terrein. At dat betreft deed de 'Mulo Meccanico' het 20 jaar later niet beter dan de gebrekkige Duitse Kettenkrad. Maar de ingenieurs zijn wat het uiterlijk betreft met vlag en wimpel geslaagd.





1. Moto-Chenille Mercier (1939)

Het Franse René-Gillet (vaak de Harley-Davidson van Frankrijk genoemd), dat al sinds de jaren '20 'militair-geïnteresseerd' was in semi-rupsvoertuigen, kreeg in het begin van de jaren '30 van het Franse leger het verzoek om de bruikbaarheid van motorfietsen in een terrein met tanksporen te testen. Het resultaat was de vader van de motorfiets die je hier ziet.

Het was meer een traditionele motorfiets met een tankachtige rupsband dat op het originele chassis was geplaatst. Toch was het genoeg om het Franse leger geïnteresseerd te houden.

Dus creëerde Moto-Chenille dit kleine wonder. Ondanks de prachtige JAP-motor en het

ongetwijfeld coole ontwerp, werd de eigenlijke koeling van de motorfiets verzorgd door een uniek systeem met een ventilator en een pijp die werd gebruikt om lucht te sturen waar nodig.

Rapporten wijzen op een gezonde topsnelheid en een gebruiksgemak dat werd gesmoord door het zeer temperamentvolle rupsbandsysteem. Er werd ook opgemerkt dat in een test tegen een standaard Franse motorfiets uit die tijd, de Moto-Chenille langzamer was, meer dorst had en (nogal verrassend) minder capabel was wanneer het tijd was om een modderige loopgraaf te doorkruisen. Maar wat de motor echt goed deed, was klimmen. Totdat het voorwiel het begaf, wat nogal eens gebeurde.

Bron: MOTOR.NL

Terug naar: Inhoudsopgave

TIPS EN TRICKS VOOR HET KOPEN VAN EEN TWEEDEHANDS MOTOR



Je bent op zoek naar een motor, misschien wel je eerste, maar je weet niet waar je op moet letten. Een tweedehands motor kopen kan dan een hele uitdaging worden. Je wilt immers geen miskoop doen. Met deze tips wordt die kans in ieder geval een stuk kleiner! Een nieuwe motorfiets kan je bijna blind kopen. Mocht er iets mis zijn, en die kans is al klein, wordt dit onder fabrieksgarantie gerepareerd of vervangen. Bij een tweedehands motor ligt dat anders. Daar is de fabrieksgarantie meestal verlopen en als je niet op let kan een reparatie een flinke kostenpost worden. Dat wil je niet en daarom kan je met deze tips een eventuele onvoorziene uitgave voorkomen.

Tip 1: Neem iemand mee

Een extra paar ogen meenemen kan nooit kwaad. De ander kijkt anders naar jouw eventuele nieuwe motor, daar waar de kans aanwezig is dat jij verblind bent door emotie en niet goed in staat bent om rationeel te blijven.

Tip 2: Algemene staat

Loop een paar keer rond de motorfiets en bekijk hem eens goed. Hoe ziet de motor eruit? Doorleeft of is er geen krasje te bekennen? Wees kritisch, want een eerste indruk zegt veel.

Tip 3: Onderhoudsboekjes

Hoe de motor erbij staat, kan bevestigd worden door het onderhoudsboekje. Het onderhoud zegt veel over de staat van de motorfiets. Zijn alle beurten gedaan volgens de aanbevolen onderhoudsintervallen die het merk aanbeveelt of juist structureel eerder uitgevoerd dan aanbevolen, dan is vaak een liefhebber eigenaar van de motor geweest. Hetzelfde geldt voor bewaarde facturen. Zijn er geen ingevulde boekjes, dan kan het zijn dat de vorige eigenaar het onderhoud zelf heeft gedaan of het is daadwerkelijk niet gedaan.

Tip 4: Kentekengegevens

Een kenteken zegt veel en is daarom een belangrijk onderdeel voor een goede motorfiets. Klopt er iets niet met het kenteken, dan moet je eigenlijk direct weglopen. Bekijk of het framenummer overeenkomt met het kentekenbewijs en hoeveel eigenaren de motor heeft gehad. Veel eigenaren is niet direct slecht, maar niet iedereen is even lief voor een motor. Vaak is dit te verifiëren met het onderhoudsboekje en de facturen. Ook kan je zien of een motor geïmporteerd is via het kenteken. Check hierbij of de rest BPM een reëel bedrag is. Is dit extreem laag, kan het duiden op een met schade geïmporteerde motorfiets.

Tip 5: Banden

De banden zeggen veel over de geschiedenis van de motor. Een A-merk band betekent dat de vorige eigenaar wilde betalen voor kwaliteit. 9 van de 10 keer betekent het daarmee ook dat het met het onderhoud van de motor goed zit. Verkeerd versleten banden duiden op een verkeerde uitlijning of zelfs een krom frame. Verder mag een band niet ouder zijn dan tien jaar, mag deze geen droogtescheuren hebben en moet het profiel minimaal 1 mm diep zijn.

Tip 6: Olie

Olie is het smeermiddel in het motorblok. Het hoort daarom ook **IN** het motorblok te zitten en niet als een plasje onder de motor of als druppels aan de buitenkant van het blok. Zie je dit wel, loop dan weg. Vaak zie je dat nadat je een proefrit gemaakt hebt. Lekkende olie betekent niet alleen dat er minder olie in je blok zit, het kan ook gevaarlijk worden wanneer het op je achterwiel terecht komt.



Tip 7: Remmen

Controleer de remmen op functioneren en op slijtage. Trillen de remmen dan kan dat duiden op kromme remschijven, wat een dure reparatie is. Een sponsachtig gevoel is vaak lucht in het remsysteem. Niet ideaal, maar makkelijk op te lossen.

Tip 8: Koppeling

Het koppelen moet tijdens het rijden soepel gaan en zonder problemen. Check of er geen rare geluiden uit de versnellingsbak komen, of de koppeling niet slipt bij optrekken en of de koppeling niet te snel of te laat oppakt. Problemen aan de koppeling betekent vrijwel altijd een dure reparatie.

Tip 9: Ketting en tandwielen

De meeste motoren zijn voorzien van een ketting om de krachten van het motorblok naar het achterwiel te krijgen. Kijk goed of de ketting en de tandwielen waar de ketting omheen zit, in goede staat zijn. Een nieuwe set tandwielen met een ketting kan al snel een paar honderd euro kosten. Hoe scherper de tanden op de tandwielen zijn, des te meer versleten ze zijn. De ketting zelf mag niets hebben wat afwijkt. Een slechte ketting is extreem gevaarlijk, want deze kan bezwijken onder de enorme kracht van het accelereren.

Tip 10: Roestvorming

Roest is vervelend, maar zegt veel over de staat van de motor. Roest op de velgen geeft vaak aan dat de vorige eigenaar de motor heeft gereden wanneer er gestrooid is. Roest in de tank kan komen door het tanken van 'vieze' benzine en/of lang stilstaan. De ketting mag geen oxidatie vertonen en hetzelfde geldt voor de accupolen. Roest op de remschijven is niet heel erg, want vaak is dit vliegroeist dat na een paar keer remmen weer weg is.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTORTOCHTEN

TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA



Er zijn van die bestemmingen waar je absoluut geweest moet zijn. Mijlpalen die in geen enkel motorleven mogen ontbreken. Wij geven onze tien Europese favorieten.

Er zijn van die dingen die je gedaan moet hebben, al is het maar eens in je leven: een boek uitlezen, kleding kopen met je vrouw, je aan de maximumsnelheid houden. Zo is het met motorreizen ook. Er zijn van die bestemmingen waar je absoluut geweest moet zijn. Want anders is je motorleven gewoon niet compleet. En denk daarbij niet aan een showritje naar Scheveningen op zondagmiddag. We hebben het hier over legendarische kapen, weergaloze bergpassen, plekken waar de wereld ophoudt en de afgrond gaapt. En dat allemaal binnen Europa. We geven je onze selectie van machtige motormijlpalen die we de laatste jaren hebben bezocht en grote indruk maakten. Als je vijf van de tien hebt bezocht, mag je jezelf van ons een echte motorrijder noemen. Maar daar kun je natuurlijk ook heel andere ideeën over hebben.



10 Runde/Noorwegen

'Wilt u ons paspoort zien?' vragen we bij het inchecken aan campingbaas Knut Asle Goksøyr.

'Nee, hier heeft u geen paspoort meer nodig', zegt hij joviaal. 'Dit is het einde van de beschaving.'

'Oh, dan hoeven we zeker ook niet te betalen?'

Ja, nee, dat toch maar wel.

Maar hij heeft gelijk. Runde, een eilandje aan de Noorse westkust, is dan wel geen Noordkaap of Kaap Hoorn, maar de plek voelt aan en oogt als het einde van de wereld. Een hoge boomloze vogelrots aan de rand van een

kille oceaan. Aan de luwe oostkant van de rots wonen 160 mensen. Aan de ruige westkant nestelen tienduizenden vogels, vooral papegaaiduikers. Om op Runde te komen, moet je over hoogvlaktes, bergen en door fjorden. En tot slot hop je over een aantal lange smalle bruggen van eiland naar eiland waarvan Runde de laatste is. Als je vanuit Bergen komt, zie je het moderne leven snel wegebben. De winkels worden soberder, auto's ouder, kleding suffer, vrouwen lelijker en wegen smaller. Wat toeneemt zijn meeuwengekrijs, vislucht en een soort zwaarmoedigheid, die hoort bij een plaats die er niet toe doet. Het Noordkaapeiland ligt er 2000 km vandaan, maar Runde is nauwelijks minder desolaat.



9 Dunmore Head/Ierland

Dunmore Head is de westelijkste punt van het Ierse vasteland en ligt even ver van Canada als van Moskou. Daarom zou je het ook het westelijkste plekje van Europa kunnen noemen dat je over de weg nog redelijk makkelijk kunt bereiken. Al valt daar natuurlijk wel wat op af te dingen. Maar we zijn geen afdingers, maar opscheppers. Dus noemen het gewoon de Westkaap van Europa. Dat klinkt toch het best.

Dunmore Head ligt op het schiereiland Dingle in het zuidwesten van de Ierse republiek. Om er te komen, maak je eerst een tamme rit langs de zuidkust van Dingle. Vlak voor de bocht naar de westkust gaat de weg plotseling langs een steile

afgrond omhoog. Daarna ontvouwt zich een grandioos uitzicht op Dunmore Head en onbewoonde rotseilanden. De Ieren vonden het panorama dramatisch genoeg om tussen de rotsen een beeld van Jezus aan het kruis neer te zetten.

Een kilometertje verder bereik je Dunmore Head zelf, een rotsachtige uitloper van een kilometer lang. Je kunt er een klein stukje oprijden. Daarna buigt het weggetje af naar een heel steil klinkerpad dat op een strand uitkomt.

Even nadat we hier het strand waren opgereden, werd definitief bewezen dat we een mijlpaal hadden bereikt. Er verscheen namelijk een groepje Duitse toeristen. Dit is altijd zo bij geografische uitersten. Waarom weten we niet. Maar je kunt er rustig een vuistregel van maken: als er binnen een uur geen Duitser naast je staat, heb je geen echte mijlpaal bereikt.



8 Puy-de-Dôme/Frankrijk

Als het landschap bij Clermont-Ferrand abrupt een paar honderd meter omhoog springt en vulkanen als paddenstoelen uit de grond schieten, dan weet je dat je op het Centraal Massief bent aangekomen. Dit bergplateau is ruim twee keer groot als Nederland, klimt tot ruim 1100 m en heeft toppen van boven de 1800 m.

Van de pakweg tachtig vulkanen valt de Puy-de-Dôme (1465 m) het meest op. Hij heeft de klassieke vulkaanvorm en steekt het hoogst boven het plateau uit, ongeveer een kilometer. De Romeinen kozen deze top om een tempel voor Mercurius neer te zetten. Ze bouwden daarvoor een voetpad dat er nog altijd ligt. Maar gelukkig kun je tegenwoordig over

asfalt naar de top rijden, via een werkelijk schitterend en steil tolweggetje.

Na de slagboom kringelt het weggetje met stijgingspercentages van 10 tot 13 % rondom de hele puist naar de platte top. Onderweg biedt hij fantastische uitzichten op de omliggende vulkanen. Vlak voor de top zie je Clermont-Ferrand en helemaal bovenop, als het weer erg meezit, zelfs de Alpen.

Door de lange, felle stijging is de vulkaan een legendarische Tour de France-naam geworden. Dertien keer kwam het peloton hier aan, bijna altijd won een grote renner: Coppi, Bahamontès, Ocana (2x), van Impe en Zoetemelk (2x). In 1988 werd de berg voor het laatst in de Tour opgenomen, maar nog altijd is hij populair bij de amateurwielrenners. Een goede reden om onze ongemotoriseerde vrienden in de gaten te houden bij de bochtige beklimming.



Net als Bretagne heeft het Engelse Cornwall drie fameuze kapen. Het zuidelijke Lizard Point – waar voor de scheepvaart de Atlantische Oceaan begint – de westelijke Cape Cornwall en daartussen Land's End. Eigenlijk vinden we de eerste twee mooier, maar Land's End is veruit de beroemdste. Als je erop af rijdt, begrijp je waarom. Het weidse, desolate plateau met zijn ruige kliffen waar het altijd waait, voelt simpelweg aan als het Einde van het Land. En dan schop je het als landmark toch altijd het verst. De Romeinen herkenden die specifieke eigenschap ook al en noemden deze plek Bolerium – Zetel van de Storm.

A person wearing a helmet and dark clothing is sitting on a motorcycle, parked on a rocky, uneven shore. The motorcycle is light-colored with some dark accents. The person is looking out towards a lighthouse situated on a small, rocky island in the distance. The sea is turbulent, with white foam from the waves crashing against the rocks in the foreground. The sky is overcast and grey. The overall mood is somber and contemplative.

De wilde kust van Bretagne telt drie kapen die drie sterren krijgen van de groene Michelin-gids: Cap Fréhel, Pointe Penhir en Pointe du Raz. Vooral de laatste is weergaloos. Alsof je op het randje van de Aarde staat en neerkijkt op een kwaadaardig kolkende onderwereld. En dat in Bretagne.

Als toeristisch icoon doet Pointe du Raz bij de Fransen nauwelijks onder voor de Eiffeltoren of Mont St.Michel. Tot aan de Tweede Wereldoorlog stonden er zelfs vier hotels. Ze werden opgeblazen door de Duitsers, maar de toeristen bleven toestromen. Er kwamen zoveel bezoekers dat reisjournalisten vermanende stukjes gingen schrijven. De kaap was door het

In het hoogseizoen mag je er niet met de motor op en moet je een kilometer lopen of een pendelbusje pakken. Buiten het seizoen zijn er nauwelijks mensen om je tegen te houden. En dan kun tot het randje van de afgrond komen. Met een beetje wild weer veroorzaken zware oceaangolven huizenhoge spuitniveaus tegen de rotsen.

Pointe du Raz is een kaap met een rotsachtige uitloper die geleidelijk in zee verdwijnt en daarna, als de staart van een zeemonster, nog enkele keren boven water komt. Als je de waarschuwbord negeert, kun je aan een klimpartij over de rotsen beginnen. Boven de afgronden hangen touwen om je aan vast te grijpen. Onder je hoopt de tierende oceaan met opengesperde bek op een misstap. Oppassen dus, vooral als je motorlaarzen draagt. Pointe du Raz moet niet letterlijk het einde zijn.



Noordkaap, Kaap Hoorn, Kaap de Goede Hoop, Point Barrow, Kaap Morris Jessup. Allemaal zijn het kappen die aan het einde van de wereld liggen. Maar slechts één kaap draagt de naam Einde van de Wereld echt: Kaap Finisterre dus. Je vindt hem aan de Spaanse noordwestkust.

Santiago de Compostela niet hetzelfde? Precies, en dat is geen toeval. De kerk heeft de grote tocht uit de oudheid simpelweg overgenomen, aangepast en er een katholiek label opgeplakt. Maar de bedevaartstocht bestond dus al ver voordat Santiago er was. Sterker nog: hij werd al georganiseerd voordat Jezus en het Christendom ten tonele verschenen.

Maar het zal duidelijk zijn. Deze kaap heeft iets. Hij is hoog, ruig, geheimzinnig en afgelegen. De kust – de Costa da Morte – is wild en gevaarlijk. Er hangt, kort gezegd, magie in de lucht. En dat wordt al duizenden jaren herkend.



4 Col de la Bonette/Frankrijk

Eigenlijk is Col de la Bonette niet de hoogste Alpenpas. Met haar 2715 m moet zij Col de l'Iseran (2770), Stelvio (2758) en Col d'Agnel (2744) voor laten gaan. Maar toen de oude bergpas in 1961 haar huidige vorm kreeg, haalden de wegenbouwers een streek uit. Nabij het hoogste punt maakten ze een lus van twee kilometer die rondom de Bonette een hoogte van 2802 m haalde: de Cime de la Bonette. Daarmee werd de Bonette via een omweggetje wel de hoogste pas en dus automatisch een toeristische trekpleister.

Maar heeft zo'n berg dat nou nodig, die flauwe truc? Eigenlijk niet. Ook zonder de lus voelt de Col de la Bonette aan als hemelhoog. Dat komt bijvoorbeeld door de lange aanloop vanuit Jausiers (25 km) en de even lange afdaling naar Saint Étienne de Tinée. Eenmaal aan de top ervaar je een nauwelijks te evenaren weidsheid, omdat de Bonette boven de bergen in de omgeving lijkt uit te steken. Vooral als je de moeite neemt een kleine wandeling naar de oriëntatietafel op 2862 m te maken. In de drie keer dat we er zelf zijn geweest, hebben we dat een motorrijder nog nooit zien doen. Jammer, want juist hier is de Bonette nou net op haar mooist.



3 Passo dello Stelvio/Italië

De Passo dello Stelvio – of Stilfserjoch – werd in 1826 geopend om Milaan met Wenen te verbinden. Ruim 180 jaar later is het nog altijd een van de indrukwekkendste Alpenpassen. En met 2758 m de op twee na hoogste – na de Col de la Bonette (2802) en de Col de l'Iseran (2770). De beroemdste zijde ligt aan de oostkant. Vanaf Prad ga je door maar liefst 48 gemarkeerde haarspeldbochten 1972 m omhoog. Met 39 bochten en een verval van 1536 m doet de prachtige westkant naar Bormio er niet veel voor onder. Veel minder bekend is de afdaling aan de noordkant: de deels onverharde Umbrailpas. Ook prachtig, maar de haarspeldbochten zijn zo vlijmscherp,

dat auto's moeten steken om ze te halen. Anders dan op de top van de meeste passen, is het bovenop de Stelvio feest. Hotels, restaurants, souvenirs en warme worsten verwelkomen dagelijks duizenden bezoekers, van wie een aanzienlijk deel een motor onder de kont heeft. Veelgehoord gespreksonderwerp onder de motorrijders: hoe rijd je nou precies een haarspeldbocht? Geen betere plek dan de Stelvio om daar voor eens en altijd achter te komen.



2 Gibraltar/Groot-Brittannië

De Rots van Gibraltar is in Europa een van de twee Grote Motorbestemmingen. Maar anders dan de Noordkaap voelt het Britse schiereilandje niet aan als het eenzame einde van de wereld, maar eerder als het kolkende middelpunt.

Het is de plek waar werelden sinds oudsher met elkaar botsen of zich vermengen. Het is de poort van de Middellandse zee en de Atlantische Oceaan. En aan de overkant zie je Marokko. The Rock is very British, maar ook Spaans, Joods, Arabisch en een beetje Italiaans. Dat maakt het kleine Gibraltar broeierig en kosmopolitisch. De ligging op de steile rots geeft daar

een passende, spannende vorm aan. Razend interessant dus, een verplicht nummer voor elke motorrijder.

Gibraltar wordt vaak gezien als het zuidelijkste puntje van het Europese vasteland, maar die eer komt Tarifa toe, dat 12 km dicht bij de Evenaar ligt, op bijna 45 km rijden van Gibraltar. Tarifa is een aardig, historisch badplaatsje, waar het erg hard waait, maar het verhoudt zich tot Gibraltar als De Cock tot James Bond.



1 De Noordkaap/Noorwegen

Wie zijn doel heeft bereikt, is doelloos. Mogelijk zelfs een beetje gedeprimeerd. Misschien is dat de reden waarom veel reizigers klagen over de Noordkaap. Ze vinden hem druk, duur en kaal. Een anticlimax.

Een beetje gelijk hebben ze wel. Tegen middernacht kan het stampvol zijn op het Noordkaapplateau. Vooral door de plotselinge komst van tientallen bussen met Amerikaanse en Duitse zestigplussers van een cruiseschip. En duur, tja, wat dacht je? Maar je mag blij zijn dat je hier aan de rand van de wereld sowieso nog iets kunt kopen. Kaal is het Noordkaap-eiland (Magerøya) inderdaad ook, er groeit alleen maar een beetje mos. We willen

het allemaal bekennen. En ook nog dat we nog nooit zo beroerd gegeten hebben als in het restaurant van Kamøyvær.



Maar dan houdt ons begrip op. We vinden de Noordkaap geen domper, maar de absolute climax van een 3000 km lange rit. Het eiland is woester en desolater dan alle landschappen die je onderweg bent tegengekomen. De plaatsjes – eerder nederzettingen – zijn nog basaler dan elders in Noorwegen. Winkels doen hier nauwelijks nog aan etalages en reclame. Al het hippe gedoe heb je achter je gelaten. Hier houdt de gewone wereld echt op en begint de sprankelende poolwereld. Een magische plek, waar alles bijzonder is. De Kaap der Kapen. De meest verplichte van alle nummers.



Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Jan Dirk Onrust (06-10-2021)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTORROUTES DOOR NEDERLAND DIE JE NIET MAG MISSEN

Waarom naar het verre buitenland afreizen als je in eigen land prachtige plekken kan ontdekken? Nederland biedt, bij zomerse temperaturen, een schat aan mooie motorroutes die je als ervaren motorrijder zeker moet uitgeprobeerd hebben. Hieronder een korte opsomming van een aantal van deze verborgen schatten!



Het land van Maas en Waal

Rondom de Maas is het heerlijk rijden met de motor. Een prachtige route om te volgen stuurt je langs de Peel, Roermond en de mooie grensdorpen tussen de venen. Je kunt de Maas blijven volgen of toch even oversteken om een stukje Duitsland aan de andere kant te verkennen. Of kies voor een andere route, meer richting Noord Brabant langs de Bergse Maas en de Afgedamde Maas, die je langs kleine gezellige dorpjes voert en waar de heerlijke frisse wind van over het water voor de nodige afkoeling zorgt.

Wie houdt van Midden Nederland kiest liever voor motorroutes rond de omgeving rond de Betuwe met zijn oude kastelen en forten, geniet

van de route die je langs de Linge voert en je even weer in de geschiedenis van de Lage Landen doet voelen. Ook vanuit Utrecht starten er een aantal prachtige routes, bijvoorbeeld via Nieuwegein, richting Woudenberg en Soest om via een oversteek van de Loosdrechtse Plassen te eindigen in Breukelen. Of kies vanuit Utrecht de andere richting, namelijk via Montfoort naar Oudewater en dan richting Gouda om dan terug te keren via de Polsbroekerdam om langs heerlijke dijkjes en rustige weggetjes terug te keren naar Montfoort.



Noorderlingen

Ook in het Noorden van Nederland en rond de hoofdstad Amsterdam zijn er een aantal niet te missen routes. Een tocht langs de Hunebedden van Nederland doet onder meer de Friese dorpjes Hondsrug, Midlaren en Tynaarlo aan. Een rondje rond het IJsselmeer moet iedere Nederlandse motorrijder ooit minstens één maal in zijn leven doen, start hiervoor in Amsterdam en eindig in Almere. Geniet van het uitzicht, de frisse zeelucht en de rust van het water! Ontdek met de motor ook eens de streek rond het Sneekermeer, het Slotermeer, Fluessen en zak 's avonds af naar Leeuwarden voor een heerlijk avondmaal en een zacht bed.

Zeeland

Vergeet als laatste ook de heerlijke schiereilandjes van Zeeland niet, verdwaal tussen Vlissingen en Middelburg, zoek de zee op en geniet van de frisse zilte wind tijdens een zomerse rit, steek voor wat afwisseling even de Westerschelde over richting Terneuzen. Of verken de Deltawerken en dorpjes als Domburg, Veere, rij over de Brouwersdam en geniet na de rit van een heerlijk bord vis en zeevruchten met zicht op de Noordzee. Vakantie in eigen land is meer dan mogelijk met deze tien onvergetelijke motorroutes die je onze eigen mooie Nederlanden doen ontdekken en nooit meer vergeten!

Bron: HelmOnline.nl

(28-11-2021)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DE GROTE MOOIE BERGENRIT DOOR 7 LANDEN

Twaalf gebergten, zeven landen, tien dagen. Bijna 3.500 kilometer. Een brandend gat is verzekerd, maar ook heel veel rijplezier. Het zijn de bestanddelen van de Grote Mooie Bergenrit.

In het middelgebergte liggen net genoeg dorpen om tal van – uiteraard bochtige – wegen aan te leggen en er wonen te weinig mensen om voor veel verkeer te zorgen. Daarom liggen de ideale rijweggetjes bijna altijd in het middelgebergte. En bijna altijd is het daar nog mooi ook. Geen wonder dat motorrijders er zo graag naartoe gaan. Een weekendje Ardennen of Eifel. Of vier dagen Zwarte Woud of Vogezen: altijd zijn het toppers.

Maar wat krijg je als je een stuk of twaalf middelgebergten in een route aan elkaar verbindt? Dan heb je gewoon één grote topreis. En zo ontstond onze Grote Bergenrit. Twaalf gebergten in tien dagen door zeven landen. Met eindeloos veel bochten en zonder saaie aanrijroutes. *. De route voor je navigatiesysteem kan je eventueel opvragen bij het YCCNL-secretariaat.*



Ardennen

Als je op de Vaalserberg staat, dan begint twintig kilometer zuidelijk al het eerste middelgebergte. De Ardennen uiteraard. Vrij snel na het noordelijk deel komen we bij de top: Signaal van Botragne (694), in de Hoge Venen. De zuidelijke en Franse Ardennen kregen tijdens het Ardennenoffensief de bijnaam The Ghost Front. Amerikaanse soldaten liepen twee dagen door de dichte bossen zonder iets of iemand tegen te komen. Het was mistig en er waren 1.001 plaatsen waar de vijand zich kon verstoppen.

Duister en dunbevolkt zijn de Ardennen nog altijd. Toch liggen er veel weggetjes. De kwaliteit daarvan is nogal wisselend, waardoor het dichtstbijzijnde en laagste gebergte zeker niet het makkelijkste is om te rijden. Het Luxemburgse deel van de Ardennen is overigens beter en het Franse doet er niet veel voor onder.

Vogezen

Echte bergketens hebben een yeti of een bigfoot. In de Vogezen hadden ze tot 1994 en opnieuw vanaf 2011 'la bête des vosges', een woesteling die kuddes schapen en soms zelf koeien doodde. De laatste versie van 'het beest' is waarschijnlijk een wolf, wat de eerste was weten ze nog steeds niet. De Vogezen bieden dan ook veel ruimte om niet te weten. Dicht bebost, in nevelen gehuld en bewoners die er het zwijgen toe doen.

Echte bergen dus, die Vogezen, met van die echte bergdorpjes, diep weggestopt in een dal. De wegen zijn meestal goed, een enkele keer dramatisch slecht, maar eigenlijk altijd interessant.

In de grote bergenrit hebben we een stuk opgenomen van de Route des Crêtes, een voormalige militaire bevoorradingsweg die over de hoogste delen gaat. Zo komen we automatisch bij de top: de Grand Ballon van 1.424 meter.



Zwarte Woud

Vanuit de Vogezen zijn we in een half uurtje in het Zwarte Woud. Sterker nog: ze vormden eigenlijk een en hetzelfde gebergte. Maar toen het door de Alpen omhoog werd geduwd, zakten het middenstuk in elkaar. Dat is nu het dal geworden waar de Rijn doorheen stroomt.

Het Zwarte Woud zit al vanaf ons vierde levensjaar in het onderbewustzijn als het gebied van duistere bossen, wolven en kastelen. Het gebergte decoreerde namelijk de sprookjes van Grimm, zoals Roodkapje, Assepoester en Niemand weet dat ik Repelsteeltje heet. Wij zijn intussen meer van Roodhempje, Asfaltpoetsen en Niemand weet dat ik 180 reed geworden. Dat laatste moet je maar vergeten, maar verder is het Zwarte Woud toch wel een sprookje voor motorrijders.

Wij gaan er bij Müllheim op, waar de bergen steil en de wegen bochtig zijn. Een ritje langs de Feldberg (met de 1.493 m de top van het Zwarte Woud) hoort er natuurlijk ook bij. Daarna dalen we via wonderlijke weggetjes af naar Zwitserland.



Allgäuer Alpen

Gek genoeg doen we in Zwitserland het vlakste deel van de Grote Mooie Bergenrit. We gaan een stuk langs de Rijn (Rheinfall) en de Bodensee. Daar steken we de Oostenrijkse grens over. Maar liefst zes bergmassieven liggen in het verschiët. Hoe ze allemaal heten, doet er niet toe, maar de eerste zijn de Allgäuer Alpen. Die liggen voor een klein deel in Oostenrijk en een groter deel in Duitsland. Daar moeten we zijn voor de hoogste bergpas van Duitsland – de Riedbergpas van 1.420 m. Later komen we op een nog hogere Duitse pas. En een nog hogere weg dan de hogere pas. Mocht je nu even de logica kwijt zijn, dan ben je niet de enige.

De Riedbergpas telt veel korte bochten, maar nauwelijks een haarspeldbocht. Die vinden we wel volop op de Oberjochpas verderop, en die zijn nog van circuitkwaliteit ook. In de buurt ligt het plaatsje Pfronten. Het is mogelijk dat dit dorp heel bekend voorkomt. Maar misschien moet je dat niet hardop zeggen. Hier werden namelijk de klassiekers uit de serie Liebesgrussen aus der Lederhose opgenomen.



Wettersteingebergte

Ter zake. We naderen Garmisch-Partenkirchen in het Wettersteingebergte. Vlak daarvoor pakken we de doodlopende weg naar de Eibsee. Want hier staat ie: de Zugspitze – met 2.962 meter de hoogste berg van Duitsland. De meeste bergtoppen zijn de bovenste tree van een lange trap. Maar de Zugspitze gaat eigenlijk patsboem vanaf 1.000 meter steil omhoog. Als je heel ver boven je de megagrote liften naar de top ziet veranderen in speldenknopjes, krijgt je plaatsvervangende hoogtevrees.

Het Wettersteingebergte blijft verbazen als we een particulier tolweggetje langs de Isar pakken. De lichtblauwe rivier kronkelt hier door een brede grindbedding, aan de overkant ligt een dennenwoud tegen het Karwendelgebergte aan. Dit is gewoon puur Canadees. Het zou volstrekt logisch zijn als er een beer het beeld in zou lopen om een zalm uit de rivier te slaan.



Berchtesgadener Alpen

De spanning stijgt in de uiterste zuidoostpunt van Beieren. Je gaat hier tussen steile bergkolossen door en ondertussen zoek je op de hellingen naar voortekenen. Alles is hier bijzonder, want je weet dat ze hier zijn geweest, op weg naar de beruchtste berg ter wereld...



Direct na Berchtesgaden rijd ik er tegenop: de Obersalzberg. Decennia geleden woonden hier een aantal nazi-kopstukken, vlak bij elkaar. Bormann, Speer, Goering en Hitler zelf.

Vrijwel alles wat eraan herinnert, is weggebombardeerd. Maar gebleven is het Kehlsteinhaus, het theehuis van Hitler, beter bekend als het Adelaarsnest. Het werd gebouwd op een onmogelijke bergpunt (1.834 m) van de Kehlstein. Om het bereikbaar te maken werd een even onmogelijke weg van 6,5 km aangelegd. Maar deze weg is uitsluitend toegankelijk voor speciale dienstbussen. Toch doen, want het is een sensatie – zij het een hele duistere.

Vlakbij is ook een sensatie voor de motor. De Rossfeld Panoramastrasse, een rondje van ruim 15 km met grandioze bochten en uitzicht over Salzburg en op het Kehlsteinhaus. De Panoramastrasse is met 1.570 meter beduidend hoger dan de hoogste pas. Maar omdat het een rondje is, telt hij niet mee. De Kehlsteinstrasse is nog veel hoger, maar die telt sinds 1945 al niet meer mee.

Beierse Woud

Het Beierse Woud ligt tegen de Tsjechische grens aan, een stuk boven de Alpen dus. Het gebied is te vergelijken met het Zwarte Woud, ongeveer even hoog (Grosse Arber 1.456 m) en groot genoeg om een mooi motorweekend door te brengen.

Voor een deel bestaat het uit een Nationaal Park. Daar vind je de hoogste – tamelijk afgestompte – bergtoppen. En dennenbossen, zo dicht dat het zonlicht amper de grond raakt. Daarbuiten ligt een veel meer open landschap, zwaar heuvelend en met dorpjes als op een kerstkaart.

Tot aan de val het IJzeren Gordijn was het Beierse Woud een uithoek, waardoor industrie hier nauwelijks op gang is gekomen en het toerisme een trage start heeft gemaakt. Inmiddels is er aan goede hotels geen gebrek meer en ligt er een fijnmazig net van uitstekende weggetjes.



Ertzgebergte

Dwars door Tsjechië rijden we naar het Ertzgebergte. We gaan door bosrijk, bochtig en vooral stil gebied, dus dat schiet op. In amper twee uur staan we op de Fichtelberg (1.274 m). Dat is niet alleen de top van het Ertzgebergte, maar was *damals* zelfs de hoogste berg van de DDR. Om dat vieren, zetten de communisten er een modernistische megacomplex neer. Met het schaamrood op de kaken werd het direct na de Wende met de grond gelijk gemaakt. Nu staat er een imposant berghotel.

In de rest van het Ertzgebergte heeft de grote schoonmaak minder grondig plaatsgehad. Monsterlijke gebouwen vallen er niet echt te ontdekken, maar vervallen huizen en fabrieken des te meer. Aan de wegen wordt nog veel gewerkt.

Thuringer Wald

Het Thuringer Wald zit vol verrassingen. Een van de aardigste: anders dan in Nederland zijn er in de natuur nauwelijks verbodsborden, prikkeldraad en hekken te vinden. Er zijn dus maar weinig plekken waar je niet mag komen. Dus als je zomaar een Trabi – een van de weinige plekken waar we er een paar in het wild zagen – over een onverhard bospad ziet hoesten, dan kun je er gewoon achteraan. Wie had dat gedacht van voormalig DDR-gebied?

Ook leuk: zomaar een stuwmeer in de bergen dat eruit ziet alsof het in Italië ligt. Of de hillbillyhouthakkerdorpjes in de aanloop naar de Grosse Beerberg – de hoogste berg van het Thuringer Wald (982 meter, overblijfsel van een vulkaan).

In de rest van het Ertzgebergte heeft de grote schoonmaak minder grondig plaatsgehad. Monsterlijke gebouwen vallen er niet echt te ontdekken, maar vervallen huizen en fabrieken des te meer. Aan de wegen wordt nog veel gewerkt.



Rhön

Het middelgebergte Rhön ligt in het hart van Duitsland. De grens tussen Oost en West liep hier dwars doorheen. Als je na Meiningen (ex-DDR) goed kijkt, kun je het aan het landschap zien, want er werden een aantal dorpen voor van de kaart geveegd.

De hoogste berg is de Wasserkuppe van 950 m hoog. De berg (vulkanrestant) staat ook wel bekend als 'berg van de vliegers'. Er ligt een (zweef)vliegveld op de top, vandaar. Maar de Wasserkuppe had ook 'de berg van de motorrijders' kunnen heten, want die zie je hier vrij plotseling in grote hoeveelheden. De Rhön heeft dan ook veel schitterende rijwegen.



Taunus en Eifel

De Taunus is de Ford Taunus onder de middelgebergten. Het ritje naar de top – Grosser Feldberg (878 m) – is aardig, maar op lagere delen zakt het af. Want het begint hier nogal stedelijk te worden. Als je richting Eifel gaat, biedt de rivier Lahn echter een mooie ontsnapping. Hevig slingeren en dan ook nog het kasteel van Nassau tegenkomen – ja, familie – wat wil je nog meer?

En dan zijn we alweer bij ons 'huisgebergte' de Eifel. Het is weliswaar lang niet de hoogste onder de middengebergten (Hohe Acht, 747 m), maar zeker niet de minste. Je verbaast je er altijd weer over hoe het er zo dicht bij huis zo anders uit kan zien dan. Soms lijkt het op de Dordogne, soms op Ierse dalen, maar nooit op Nederland.

Maar dat is altijd het leuke van bergen: je hoeft maar even te stijgen en je komt in andere werelden terecht. En die duizenden bochten zijn natuurlijk niet te versmaden.

Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Jan Dirk Onrust

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



KOUWEPOTENTOCHT 2021: BEELDENSTORM



Alsof wij nationale helden zijn, zo koninklijk worden wij verwelkomd door de dames en heren van Restaurant Hof van de Koning in Heerenveen. Op zulk personeel mogen ze trots zijn, daar in het noorden. Denk eens aan een lintje of oorkonde. Of waarom geen standbeeld? Nederland staat er vol mee, ook de provincie Friesland. Helden genoeg, al zijn sommige tegenwoordig stout of fout. Voordat die van hun sokkel tuimelen, gaan we op Beeldenstorm door Friesland.

Wubbo Ockels kwam geregeld in Heerenveen's lokale restaurants, zijn ouders woonden om de hoek. Wubbo is een mooi voorbeeld van een 'goeie' Nederlandse held die een eigentijds monument kreeg. Geen versteende replica van de man zelf, maar een iep, geplant in Amsterdam. Andere vader-, moeder-, enzovoortslandse helden komen er minder genadig vanaf, met de bril van

2021 op gezien. Hein, Coen, Van Heutz...; ze worden hetzelfde hoekje ingedreven als Zwarte Piet. Voordat het zover komt, rijden we de KouwePotenTocht 2021 langs standbeelden in Friesland.

Zo hoog als Ockels halen wij niet, maar bij Oranjewoud komen we dicht bij de sterren op de dertig meter hoge belvédère uit 1924. Nog een verrassing: Friesland is niet alleen kaal, vlak en waterrijk. In en rond Oranjeoord liggen bossen, langs de weg bieden prachtige boomrijen bescherming tegen de elementen en als een fraai decor om doorheen te rijden.



Peter Stuyvesant

We slingeren langs de snelweg naar Wolvega. Daar zoeken wij het standbeeld van Peter Stuyvesant tevergeefs bij het gemeentehuis met gras- en waterpartijen voor de deur. Achter die deur, binnen, zit een oudere heer aan de gemeentetafel de krant te lezen, ook zo'n met uitsterven bedreigd geval. Gelukkig weet de goede man raad en zo vinden wij even later het parkje bij het seniorencentrum waar de vitrages zenuwachtig bewegen. Zijn die motorrijders de Wrakers der Apocalyps, die de oude volksheld komen omtrekken? Weest gerust, brave zielen, wij komen met vreedzame bedoelingen. Zo oud is dit beeld trouwens niet, het werd hier in 2009 geplaatst in het toen door de Consul-Generaal der VS in Nederland geopende Peter Stuyvesantpark.

Want u weet wel, Peter stichtte Nieuw-Amsterdam aan de Hudson, dat de Hollanders van toen ruilden tegen Suriname. Dat dachten wij ook, maar op een al door de elementen verweerd bordje in het plantsoen staat dat de Engelsen in 1664 de Nederlandse kolonie veroverden onder leiding van de hertog van York. Nieuw-Amsterdam werd New York, Peter S. werd later een nationale Nederlandenheld, maar wordt nu verguisd vanwege foute en stoute zaken als kolonialisme en slavernij. En dat sigarettenmerk van 'm kan ook echt niet meer.



Grutte Pier

Wolvega is niet wars van vreemde invloeden. We tellen in het voorbijrijden maar liefst twee Chinees-Indische restaurants (Ming en De Grote Muur) en ons Gronings-Hollandse gezelschap wordt geen strobreed in de weg gelegd om door de gemeente te passeren. Dat ging wel anders bij de Friese partizanenleider Grutte Pier, wie niet het versje *bûter, brea en groene tsiis. Wa't dat net sizze kin, is gjin oprjochte Fries* kon opzeggen, werd op staande voet onthoofd met Piers 2,15 meter lange zwaard.

Enkele kilometers verderop staat in Scherpenzeel nog een gedenknaald voor Peter S. de Fries, met zijn beeltenis in de zuil en een gestileerd zeilschip bovenop, hoog boven grijpgrage vingers. Meneer Stuyvesant heeft ook een standbeeld bij het West-Indisch Huis in Amsterdam en in het Peter Stuyvesantpark in New York. Hoe lang nog?



Titus Brandsma

Na Scherpenzeel slingeren we over verlaten dijkweggetjes langs Linde en Kuinder. Een waar genot. Daarna hebben we even geen andere keuze dan de doorgaande N-wegen. Dat is nu eenmaal zo in het waterrijke Friesland. En dan hebben we vandaag geluk dat de bruggen niet overal omhoog staan, met files op de weg als gevolg.

Binnen kortst mogelijke tijd zwieren we alweer over binnenwegen naar Bolsward.

En daar staat in een perkje voor een wit huis met rieten kap het beeld van Titus Brandsma al op ons te wachten. De karmeliet, wetenschapper, verzetsman en dichter werd in 1942 vermoord in het concentratiekamp Dachau. Brandsma kwam op voor de Friese taal en cultuur, en was

bovendien een voorvechter van vrede en verzoening, persvrijheid, antifascisme en antidiscriminatie. Dat klinkt niet verkeerd, anno 2021.



Pier Gerlofs Donia

In Kimsward lopen we weer tegen de Beeldencontroverse aan. Grutte Pier was en is voor Friezen een held, voor niet-Friezen was Grote Pier een fouterik. Pier heette eigenlijk Pier Gerlofs Donia. Hij werd rond 1480 in Kimsward geboren, waar nu dus een standbeeld voor hem staat. Niet ontsierd door axievoerdersgraffity, gewoon netjes naast de ingang van de kerk. Pier was boer, totdat zijn boerderij door Saksische dan wel Hollandse huurlingen in brand werd gestoken, waarbij zijn vrouw en kinderen omkwamen. Zoals dat hoort bij een Echte Held zwoer hij daarna wraak. Met zijn rebellenleger en zijn 2,15 meter lange zwaard zaaide hij dood en verderf onder de Saksen en ook onder de Hollanders, die hij ook op de Zuiderzee met zijn piratenvloot teisterde.

Grote Pier wordt in Friesland dus gezien als een vrijheidsstrijder, een partizaan vol goede bedoelingen. Hollanders, Groningers, Saksen en andere niet-Friezen dachten daar toentertijd anders over als ze dat rijmpje over bonen, roggebrood en groene kaas moesten opzeggen. Maar vandaag de dag zijn dat soort details vergeten, voorlopig nog, en laat Greate Pier zich prima vermarkten als merknaam voor B&B en bier bijvoorbeeld.

Icoon van Friesland

Veel Friezen vinden dat Grutte Pier terecht op een voetstuk staat. Ruim zeventig procent van de Friezen vindt Grutte Pier een icoon van Friesland, bleek uit recent onderzoek van Omrop Fryslân. In de negentiende eeuw werd Grutte Pier een symbool van de Friese emancipatiebeweging die streed voor de Friese taal en cultuur. Lange Pier blijft voor veel Friezen een icoon. Een van hen zei het in een documentaire zo: 'Wij laten ons na Zwarte Piet niet ook Grutte Pier afpakken. Als zijn standbeeld in Kimsward weg moet, steken wij het gebouw van Omrop Fryslân in de fik.' Wat heeft die omroep nou weer fout gedaan?

Maar het gaat nog verder. Zwarte Piet is eigenlijk Grutte Pier en dat hebben de foute, stoute Hollanders gedaan. Tenminste, dat beweert de politicoloog Pieter Smit, die onderzoek deed naar hedendaagse slavernij in West-Afrika. De middeleeuwse Friezen waren vrije vogels, vochten tegen de onderdrukkers uit Holland en ook tegen de slavernij. Grutte Pier was volgens de oudst bekende beschrijving van hem een 'grote swarte man'. Zijn rebellenleger heette Zwarte Hoop. Een andere bron vermeldt dat Pier een vreemd donker uiterlijk had, een rare manier van praten en ogen als kolen, waarmee hij de kinderen schrik aanjoeg. Zwarte Piet dus! En Pier was eigenlijk een vrijgemaakte totslaafgemaakte uit zuidelijke contreien, die in Friesland vrijheid vond. Friesland was immers tegen de slavernij.

Hansje Brinker

Wat is waar en wat is onwaar? Het volgende heldenbeeld is zeker aan de fantasie ontsproten. Heldje Hans Brinker, die met zijn vinger in de dijk een overstroming wist te voorkomen, komt uit het jeugdboek *Hans Brinker or the Golden Skates* dat de Amerikaanse Mary Mapes Dodge in 1865 publiceerde. Om niet ruw de illusie van Amerikaanse toeristen te verstoren plaatste het Nederlands Bureau voor Vreemdelingenverkeer in 1950 een Hans Brinkerbeeld in Spaarndam bij Haarlem. Ook Den Haag kreeg een Hansje en Harlingen eveneens, in 1962. Er moeten wat miniaturen staan in Madurodam, een exemplaar in het Dutch Village te Holland, Michigan, en een beeld bij het hoofdkantoor van MacDonalds in Illinois. Of is dat ook een broodjeaapverhaal?

'Je ziet het pas als je het weet,' sprak volksheld Johan Cruijff, die meteen maar met een heel stadion wordt geëerd. Overal doemen beelden van helden (of schurken) op uit de Friese bodem en langs de randen daarvan. Cornelis Lely op de Afsluitdijk, Johan van der Kornput in Steenwijk, Abel Tasman in Lutjegast, Mata Hari in Leeuwarden, Eise Eisinga in Franeker en Dronrijp, Pieter Jelles Troelstra, Us Folksdichter, in Stiens... De lijst is schier eindeloos en onze tijd voor de Beeldenstorm is beperkt.

Ferdinand Domela Nieuwenhuis

In de voormalige veenkolonie van Nij Beets rijden we nog langs Ferdinand Domela Nieuwenhuis, grondlegger van het socialisme en anarchisme in Nederland. Hij was één van de meest geliefde en gehate mannen van zijn tijd. In Friesland had hij een grote aanhang die hem op uitbundige wijze vereerde, bijvoorbeeld vanwege zijn steun voor de grote stakingen van veenarbeiders hier. Us Ferlosser



noemden zij de miljonair-marxist. Standbeeld De Appèlmeester eert de opstand van de veenarbeiders en in café De Brêge daarnaast moet contractueel bepaald altijd het portret van Domela Nieuwenhuis blijven hangen.

Het Friese landschap is een monument voor de Friese eigenzinnigheid. Dat schrijft Toerisme Friesland terecht in de publicatie Ode aan het Landschap. Friesland is verrassend veelzijdig, met duinen en dijken, stranden, meren en moerassen. En bossen dus.



'Verweesde' kunstwerken

In Oldeberkoop glanst tussen weelderig lover het wit van Hotel Lunia. Lunia is buiten een hotel-restaurant met sjeke uitstraling ook actief onderdeel van de kunstroutes die door de bossen van Oldeberkoop lopen, zoals tijdens de jaarlijkse Parkbossen Kunstroute. Daar belanden steeds meer 'verweesde' kunstwerken, die nergens anders meer terecht kunnen. Van 'verweesd' naar 'stout' is maar een kleine stap, dacht medeorganisator Pieter Hiemstra. 'Als standbeelden van omstreden historische figuren ergens niet meer welkom zijn, kunnen ze altijd nog een plekje krijgen in Oldeberkoop. Naast beelden uit Nederland die van hun sokkel worden gehaald, kunnen ook 'stoute' beelden uit het buitenland er wel een plekje krijgen. Dat zijn standbeelden van mensen die vroeger volgens de huidige normen

zaken hebben gedaan die eigenlijk niet kunnen.'

Wij mogen daarbij denken aan Saddam Hussein, koning Leopold van België of Christoffer Columbus. Hiemstra: 'Die Lenin die door Groningen zwerft willen wij wel. Of als iemand nog een grote Tito weet... Ik wil de discussie niet uit de weg gaan. Je kunt beelden van hun sokkel halen en wegmoffelen, maar ik denk dat je beter het verhaal kunt vertellen, met een educatief programma.'

Hiemstra stelt daarbij een mooie gulden middenweg voor. Die hebben wij vandaag op onze Beeldenstorm door Friesland ook gevonden en die breiden we een volgende keer graag uit. Nou alleen nog op dat rijmpje oefenen.



Bron: **MOTOR.NL**

Route: ca. 250 km (start en eindpunt in Heerenveen, via verschillende highlights naar Harlingen en vice versa)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



DE 10 MOOISTE MOTORROUTES TER WERELD



Komend jaar ligt de wereld weer aan onze voeten. Dan kunnen we weer! De komende maanden maken we plannen voor de trips van 2022! Daarom maar eens een heel subjectief Top 10-lijstje van bergen, passen en landschappen die je naar de keel grijpen. Staat jouw mooiste route er niet tussen? Vul dan onderaan deze pagina jouw mooiste motorroute in!



1. Grossglockner Hochalpenstrasse

In het nationale park Hohe Tauern ligt maar liefst 50 km geweldig asfalt op je te wachten, met 36 spannende bochten. De Grossglockner Hochalpenstrasse voert je door het hoogste deel van de Oostenrijkse Alpen, met als topper de 3.798 m hoge Grossglockner en z'n gletsjer, de Pasterze. Doe er vooral heel lang over!



2. Tizi n' Tichka, Marokko

Berber dorpjes en langzaam verkruijmelende kasbahs vergezellen deze 150 km lange weg die de koningsstad Marrakech verbindt met de woestijnstad Ouarzazata, de poort naar de Sahara. De weg is goed geasfalteerd en bocht als een dolle door de Hoge Atlas. Uiteindelijk kom je zo'n 2.260 m hoog. Edelstenen -en fossielenverkopers proberen de laatste Dirhams uit je zak te kloppen en hooggelegen bergcafés serveren heerlijke muntthee en bieden uitzonderlijke vergezichten.



3. Kjölur F35, IJsland

De Vikingen zijn verantwoordelijk voor deze doorsteek die het zuidwesten van IJsland verbindt met het noorden. De 200 km lange weg staat garant voor een avontuurlijk ritje en buitengewone vergezichten over een vijandig landschap. De Kjölur is allen open in de zomer. De meeste rivieren zijn inmiddels overbrugd en de gravel wordt bijtijds aangevuld. De track voert je langs de geweldige Langajökull. Onderweg kun je overnachten in Hveravellir en kun je 's avonds je spieren verwarmen in een warmwaterbron.



4. Noordkaap, Noorwegen

Het is misschien niet eens de kaap zelf (hoewel: 307 meter is een behoorlijk bommetje in zee) maar juist de weg erheen.

Wat je ver boven de poolcirkel al niet bent tegengekomen aan vergezichten, zwarte granietbergen en monumenten uit de tweede wereldoorlog.

En vergeet niet het effect van bijna 24 uur zon op je lijf, waardoor je moe lijkt te worden. De Noordkaap dus; reken op 8.000 kilometer heen en terug als je de Lofoten meepikt en via Moermansk in Rusland weer naar huis rijdt. Een trip om noot te vergeten.



5. Ambleside-rondje, Cumbrië, Engeland

Zo'n 80 kilometer meet het rondje van Ambleside. Pak de A593 op en rij naar de Wrynose-pas, een oude Romeinse weg naar het fort dat ooit op de Hardnott-pas lag. En dat is een van de steilste van Engeland. Let wel dat het beide single track roads betreft. Veel foutenmarge in de krappe bochten heb je niet. Keer terug naar Ambleside door de Duddon-vallei en langs het Coniston-meer over – opnieuw – een single track weg.



6. Dolomieten, Italië

Je start in de middeleeuwse stad Bolzano en je eindigt in het skiparadijs Cortina d'Ampezzo. De weg door de Dolomieten meet zo'n 100 km en voert je door het hart van de geweldige Dolomieten. De weg zwiert onderlangs roze getinte, getande bergtoppen en door rijk begroeide dalen. En vergeet vooral ook de Sella-ronde niet! Inmiddels uitgemolken door miljoenen motorrijders maar het uitzicht op de Piz Boe is hemels en de weg van Arraba naar Canazei hemels.



7. Vrsic-pas, Slovenië

Bijna de helft van het kleine Slovenië bestaat uit bergen en de trip naar de 1.611 m hoge Vrsic-pas is een van de mooiste wegen die het land rijk is. De pas, gebouwd door Russische krijgsgevangenen in de Eerste Wereldoorlog, meet zo'n 40 km tussen Trenta en Kranjska Gora in de Julische Alpen. De gedeeltelijk met keien bestrate weg voert door steile, dicht begroeide valleien en biedt zo nu en dan fraaie vergezichten. Er liggen zo'n 50 haarspeldbochten op je te wachten, voorzien van een nummer en de hoogte.



8. Stuart Highway, Darwin naar Adelaide, Australië

Rij van het tropische noorden naar de gortdroge woestijnen van de Northern Territory. De weg is vernoemd naar de eerste Europeaan die Australië vanuit het noorden naar het zuiden overstak. Denk niet dat je er met en handomdraai mee klaar bent, de weg is zo'n 3.000 km lang en voert je door een van de meest onherbergzame gebieden op de aarde. Onderweg passeer je historische uitspanningen en overnachtingsplekken, waar een uitgewoonde en uitgedroogde motorrijder meer dan welkom is.



9. Trotternish Loop, Isle of Skye, Schotland

Vanuit Portree pak je de A87 op voor dit 80 km lange rondje. Rij naar het noorden en bezoek de Standing Stones of Eyre en de haven van Uig. Op het uiterste puntje van het eiland domineren twee onvergetelijke rotsformaties de horizon. De Quiraing is een langtong, in het zuiden van Meall naar Suirarach en de meest noordelijke bergtop van de Trotternish Ridge. De Storr is het hoogste punt. De gepunte vorm van de bergen hangt angstaanjagend boven de weg als je richting het zuiden rijdt naar Portree.



10. Karakoram Highway, Pakistan

In het noorden van Pakistan moet je nu echt niet wezen. Om er te komen is al een avontuur op zich. Dus zet de 4.700 m Khunjerap-pas alvast op je wensenlijst voor het geval zich voordoet dat het er weer veilig is. Want het is wel mooi de hoogste geasfalteerde weg die twee landen met elkaar verbindt: Pakistan en de Chinese provincie Xinjiang. Het gemieter om de pas begon al in de 19e eeuw. Groot-Brittannië wilde zich hoe dan ook laten gelden in deze contreien. Van later datum is Osama Bin Laden, die zich schuilhield in Abbottabad. In deze naar een Britse officier genoemde stad beginnen de eerste uitlopers van de Karakoram.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MrGPS: ROUTES, routes, routes



Op internet zijn er vele honderdduizenden routes gratis te downloaden. Hieronder zie je een overzicht van de belangrijkste route-sites. Maar je kunt je route ook zelf ontwerpen; verderop een overzicht van de belangrijkste tools daartoe.

Auto- en motorroutes downloaden:

GPSIES



Routes over de hele wereld, maar vooral voor wie gaat toeren in het Duitstalig gebied een waar walhalla aan routes. Alleen al in Duitsland totaal z'n 70 miljoen kilometer. Kun je voorlopig mee vooruit!

Advies:

De makkelijkste manier om een route te vinden is door te zorgen dat rechts van de kaart alleen 'motor' staat aangevinkt, en vervolgens linksboven een plaatsnaam invoeren. Klik vervolgens op de icoontjes op de kaart.

De site heeft ook een routeplanner, maar die vind ik persoonlijk niet interessant. Voor zelf ontwerpen zijn er betere alternatieven (zie verderop)

GPSIES kent overigens ook een handige conversietool voor als je een Garmin-routebestand wil overzetten naar een track (bijv voor de Rider 400/410).

Routeyou



Routeyou is een route-site van Belgische origine. Je vindt er routes over de hele wereld, maar verhoudingsgewijs ook veel in de Benelux.

Belangrijk pluspunt van Routeyou is dat er sprake is van een 'sterrenbeoordeling' – waarbij meer sterren duiden op daadwerkelijk gecontroleerde routes.

Bovendien richt Routecom zich niet alleen op de route zelf, maar toont het in het hoogteprofiel ook duidelijk interessante punten onderweg, inclusief omschrijving ervan, meestal zelfs met foto. Je wilt toch af en toe even je benen strekken nietwaar? Zelfs overnachtingsadressen nabij de route zijn eenvoudig te vinden.



GPS-tour.info



Net als GPSies bevat **GPStour** vooral routes in Zuid Duitsland en het Alpengebied. Het zijn er duidelijk een stuk minder, maar daar staat tegenover dat ze veelal goed gedocumenteerd zijn, en bovendien voorzien van een waardering.

Je kunt dan ook bijvoorbeeld zoeken naar routes met minimaal een rapportcijfer acht, of alleen routes van recente datum.

wikiloc.



Misschien is het je wel eens opgevallen in Google earth: soms zie je daar ook motor-icoontjes verschijnen. Die komen dan meestal uit de database van **wikiloc**.

Zeker als je wat verder naar het zuiden gaat, bijvoorbeeld Spanje, een interessante site. Hetzelfde geldt voor een trip naar de States.

Om routes te kunnen downloaden moet je wel eerst even (gratis) registreren.

Best Biking Roads



Ga je naar Engeland, Schotland of Ierland dan is **Best Biking Roads** the place to be. Ook Frankrijk is goed vertegenwoordigd. De routes kennen waarderingen voor mate van bochten etc. en er wordt zelfs gewaarschuwd als er veel flitsers staan ;).

Jammer is wel dat de site vrij traag is. Maar ach.. we hebben geen haast toch?

GPS tracks



Zoek je het vooral in Nederland dan biedt **GPS tracks** nog steeds een interessante collectie.

GPS tracks was één van de eerste routesites maar helaas lijkt de tijd daar een beetje stil te staan. Niet alleen is de site wat gedateerd, ook het gros van de routes is vijf jaar of (veel) ouder. In tegenstelling tot de andere site vind je hier de routes niet in track-format maar als 'gewone route'.

Advies: zorg dat je de routes herberekent en goed controleert!

MotorCycle Diaries



Qua sfeer en opzet is **MotorCycle Diaries** misschien wel één van de mooiste routes-sites. Met bijvoorbeeld keuze uit bochtige of snelle routes, bossen of juist zee-zicht. Meerdaagse tochten, maar ook 'etappes' om te gebruiken om je eigen routes te maken.

De gpx-export is helaas minder optimaal doordacht – an sich geen probleem, maar routes van deze sites zullen nog wel de nodige nabewerking vragen.

ANWB Motor



En uiteraard mag ook MrGPS partner **ANWB Motor** niet in het lijstje ontbreken, zeker niet als Kwaliteit boven Kwantiteit gaat. Het zijn immers allemaal routes die daadwerkelijk door de redactie zijn gereden; vaak is er zelfs een bijbehorend artikel uit Promotor beschikbaar.

Ook de befaamde **tanktastochten** laten je Nederland van een andere kant zien. Voor iedereen gratis te downloaden.

motorroutes.nl



Voor en door motorrijders; zo laat **motorroutes.nl** zich het best omschrijven.

Zo'n 1000 routes, maar vooral ook een snelle en makkelijke site waarin je makkelijk rondbladert.

reisroutes.be



Motor-routes zijn ook leuk met de auto. Vooral met de cabrio of oldtimer, maar ook 'gewoon weg van de snelweg'. Omgekeerd: autoroutes zijn ook leuk voor de motor.

Kijk bijvoorbeeld maar eens naar **reisroutes.be**. Zijn veelal primair reisarrangementen, maar reisroutes doet niet kinderachtig: je kunt de routes gewoon downloaden. En er zitten best wat ambitieuze tochtjes bij!



Hotel Da Remo



Steeds vaker zie je ook dat hotels kant en klare routes online zetten. En da's natuurlijk perfect: wie kent de omgeving immers beter dan die hotelbaas?

Bovendien bied je je klanten een extra argument om bij jou te boeken, en kunnen ze tevoren thuis de route al helemaal naar eigen hand zetten.

Er zijn er velen die het doen; informeer er zeker even naar als je je overnachting boekt. Ik noem alvast één voorbeeld in Italië: **Hotel Da Remo** in Trento.

Tyre/MyRouteapp



Wat ook zeker niet onvermeld mag blijven is de routedatabase van zowel **Tyre** als van opvolger **MyRouteapp**. Vooral die laatste is sterk groeiend, maar heeft ook wat last van groeistuipen: het is wat lastig kaf en koren te scheiden. Dat komt ondermeer omdat het heel makkelijk is je zelf gereden routes automatisch online te zetten. Maar daarmee komt dus ook dat kaf mee. Zal vast nog verbeteren, dus zeker in de gaten houden!

Bikersplace



Een aardige collectie routes in Nederland is te vinden op **Bikersplace**.

Opvallend is dat de meeste routes van vrij recente datum zijn; wat de betrouwbaarheid allicht ten goede komt. Ook interessant voor de Rider met de 'oudere' TomTom: de ITN files zijn handmatig gecontroleerd.

Privé routesites



Wat je ook veelvuldig ziet is dat mensen de routes die ze in de loop der jaren gereden hebben via een eigen website delen met anderen. Ook dat kan erg leuk grasduinen zijn.

Een voorbeeld is de site van **culinair motorreiziger Lex Kloet**. En in het bijzonder **deze tocht**.

Ook een hele fraaie privé site is **Mooiemotor.nl**. Opvallend is ook de technische kwaliteit van de routes: van alle routes zijn de viapunten soft gemaakt; en bovendien is van elke route ook een track beschikbaar, alsook relevante POI's onderweg. Erg goed gedaan!

Reisverhalen MET gps-bestanden



Misschien wel de mooiste categorie qua routeuitwisseling zijn niet de sites met tienduizenden routes, maar de sites, vaak blogs, met reisverhalen. Met foto's en ervaringen onderweg en tips uit daadwerkelijke ervaring. Een voorbeeld hiervan is **Taas.it**.

Bron: MrGPS

Auteur: Hans Vaessen

Fotografie: Hans Vaessen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

NIEUWJAARSRECEPTIE-2022



Op 30 januari kon het weer, maar niet met teveel mensen. De ruimte is niet zo groot, maar daar ligt het niet aan. Nog even voorzichtig met corona. Dus kapjes op bij verplaatsingen en als je eenmaal zit/staat mag het af, 30 personen was het maximum. Sommigen bleven om die reden bij voorbaat weg, anderen hadden andere plannen. Kortom, ik weet niet precies het



aantal aanwezigen, ik denk rond de 25 waren er uiteindelijk aanwezig. Het weer was redelijk dus heen en weer op de motor was in principe mogelijk. Bij binnenkomst was de controle op de vaccinatie redelijk oppervlakkig. Ook in de zaal werd je er van tijd tot tijd aan herinnerd dat bij verplaatsingen een kapje op moest. Uiteindelijk liep alleen het personeel nog met een kapje op. Niet erg hoor, iedereen zag er vreselijk gezond uit.



Bij binnenkomst was er koffie en later werden er ook andere dranken en hapjes geserveerd. De leden stonden en/of zaten in groepjes bij elkaar en er was overduidelijk genoeg gespreksstof. Er ging (zoals gebruikelijk) een presentielijst rond en op een geschikt moment sprak de penningmeester een welkomstwoordje (de voorzitter was verhinderd).



Hierbij werd even teruggekeken op het afgelopen jaar en vooral ook vooruit naar het komende jaar, want met een beetje geluk zou corona steeds minder bepalend moeten worden. In de gesprekjes ging het al gauw over de snert en de verdere planning van de RoadRats (betreffende de vierde zondagen van elke maand), de trip naar Noorwegen, het SOS-weekend, het Belgen-weekend en zelfs



al het nationale slotweekend. Al met al een veel beter vooruitzicht dan de afgelopen twee jaar. Na een paar uurtjes gingen er steeds meer mensen op weg naar andere bezigheden, net als ik, en het zal verder wel in een prettige sfeer tot het einde zijn doorgegaan. Op naar mijn volgende afspraak vol positieve verwachtingen voor het komend motorjaar.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

HIJ KAN WEER . . .

Het Road Rats regio café van 27-02-2022!!



En beter nog, het weer zou goed (genoeg) worden en mijn agenda die dag bood ruimte genoeg. Yeah! Eindelijk het inmiddels veel besproken geplaveide pad aanschouwen. Nou, laat dat dus bij aankomst een punt van herkenning zijn buiten dat die dame op mijn stuur indringend iets in de richting zei van "je bent gearriveerd". Na toch wel vreselijke periodes van regen en vooral ook harde wind, zou het zonnig worden met iets van 8 tot 10 graden. De gevoelstemperatuur, daar was ik vergeten naar te kijken, maar goed dat is een detail zeg ik maar. De windrichting, met een wind die een krachtig briesje zou zijn, leek mij vanuit het oosten/zuid oosten te komen, dus dat betekende zo'n beetje koude tegenwind vanuit Rijswijk. Gaan we niet 1 uur lang trotseren. Binnendoor dus, betekende 45 minuten langer rijden en dus 45 minuten langer genieten.

Ergens zou het wenselijk zijn om ook even te tanken, ik wist niet zeker of er ook een ritje in de omgeving gemaakt zou worden, waarschijnlijk niet, want om 13:00 u startte het regiocafé en dan blijft er weinig tijd over voor een rit. Komt vast wel weer als het weer nog beter is. Lekker fris, vizier omhoog, handvatverwarming aan op 50% uiteindelijk. Dat was prima te doen, tot de laatste 10 kilometer, toen voelde ik dat Raynaud toch vat kreeg op enkele vingers die terstond koud en spierwit werden. Een bakkie koffie deed later het betere werk voor dat fenomeen.

Een beetje te vroeg kwam ik wel een benzinepomp tegen, maar die lag aan de andere kant van de weg. Dan maar op weg naar huis later tanken. De huiskamer kwam gezellig vol te zitten. Te lang iedereen niet meer gezien of gesproken buiten de veelvuldige verjaardagswensen in de ritjes-app groep. Gezellig keuvelde iedereen met elkaar over o.a. de bikes, de hoge benzineprijzen, Poetin en zijn gesodemieter en de ergernis richting de politiek. Ja het was echt gezellig!!



Wat wonen Jeroen en Marja er mooi zeg. Wat een lekker plekkie. Buiten nog even wat foto's gemaakt, zo ook van het bewoonde ooievaarsnest. Hoe bijzonder is dat in je achtertuin! Binnen nog even wat gesproken totdat Hans afscheid nam i.v.m. een carnavalsfeestje. Ik nam ook afscheid met het idee dat de zon ook lager zou gaan en ik dan in die richting moest rijden. Wellicht zou ik ergens nog de snelweg afgaan om binnendoor te rijden. Hop de bike starten en weggrijden. Een mooie weg die Kanaaldijk. Even nog een foto maken richting Jeroen en Marja hun woning, zo over de velden. De motor neergezet, zoeken naar mijn telefoon . . . verdikkeme. Niet in mijn jaszak. Ik ben ook zo'n gewoontedier, altijd een vest met ritszakken aan en de telefoon in een vestzak. Voor de rit had ik mijn "Khardung La"-sweater aangetrokken, dat leek mij warmer. Bij aankomst zat ik met mijn telefoon in mijn hand, hij lag eventjes op de tafel, op de leuning van de bank, op de tafel in de gang toen ik het toilet bewonderde en kennelijk gedachteloos in mijn kontzak gestopt. Die laatste plek, daar werd ik op gewezen door de



fellow bikers die dat als mogelijk plek voor een mobiel noemden, toen ik terugkwam. Tjonge zeg, sta ik even voor schut. Teruggereden en dan had ik hem gewoon toch bij mij. Maar even zo goed, ik kon hem makkelijk verliezen op deze manier. Hop, in mijn jaszak en dóór. Het starten ging niet helemaal vlekkeloos, de bike sloeg gelijk aan, maar doordat ik de starter mogelijk te vroeg losliet sloeg hij gelijk weer af. Weer starten en op de dijk zag ik het motormanagement lampje branden. Pff . . . **wat nu weer?**



De foto over de weilanden werd genomen en de motor opnieuw gestart. Het lampje bleef branden. Bij een BP pomp 🤔 getankt, en veel te duur: € 2,31 per liter (E5). De motor gestart, het lampje bleef branden. Pff . . . zal ik hier bellen? Ik heb nog ondersteuning van Royal Enfield. Tja, de vorige keer 🤔 kreeg ik een call center aan de lijn toen ik belde omdat ik een lekke achterband had en toen werd mij gevraagd welke achterband, links of rechts . . . dus veel vertrouwen had ik dáár ook niet meer in.

T'is een **oranje** lampje en geen rood. Dus zo snel mogelijk laten uitlezen is dat meen ik. Daarnaast op deze weg, die ik niet kende, zou ik wellicht moeilijk te vinden zijn. De motor draaide goed, reed zoals altijd, dus dan maar verder en op de snelweg maar even kijken. Al snel was er op de A27 een benzinepomp. Motor neergezet en de hulplijn gebeld. Ik liep een klein stukje weg, maar de dame in kwestie wilde mijn kenteken weten. Nadat de gegevens gecheckt waren kreeg ik het door mij verwachte advies om naar huis te rijden en bij een Royal Enfield dealer de motor uit te laten lezen.

Ok, thanks. Ik startte de motor en . . . het lampje bleef uit . . . Leve de automatisering en elektronica. Met Jeroen had ik over de elektronica in auto's nog gesproken vanmiddag. Zal je net zien. Dan maar over de snelweg naar huis. Was prima te doen, ware het niet dat het mij opviel dat er toch wel veel kneuzen (automobilisten) op de weg zijn tegenwoordig. Tjonge



jonge. Achter elkaar zie je mensen in de middelste baan of de 3^e baan van rechts van de 4 rijden nèt onder de 100 km per uur. Ik zeg altijd ik ben geen goede chauffeur, maar ik zie toch zo vaak weggebruikers die slechter rijden dan ik . . . En vaak dan achter het stuur naar beneden kijken, want dáár ligt (denk ik) stiekem de mobiele telefoon. Blurgh! Gelukkig dat ik een Android radio in mijn auto heb, afleiding genoeg uiteraard, maar alles kan voice gestuurd worden, zelf WhatsApp berichten versturen. Werkt perfect.



Het verbaast mij ook eigenlijk niet dat rondom en in Den Haag zo vaak onduidelijke ongelukken gebeuren. Afgelopen nacht, om 01:30u op de A4 nabij Schipluiden, 3 auto's in een kop/staart botsing. Hoe is het mogelijk. Veel forse snelheidsmaniakken die aangehouden worden op de snelweg ook. In de stad, vaak eenzijdige ongevallen tegen een boom of lantaarnpaal en vaak is de bestuurder dan weggelopen. Onbegrijpelijk. Vorig jaar al en nu ook verkies ik de binnendoor wegen boven de snelwegen als het even kan. Alleen al om het hiervoor beschrevene, wat ik voor een motorrijder toch wel een risico vind.

Enfin, ik kwam veilig thuis en zit (met warme wangen van de buitenlucht) dit even te typen. Vanwege de aangetroffen pekel op de N11 werd door mij de motor eerder nog even afgespoeld. Overigens is de N11 (loopt langs Alphen ad Rijn) een autoweg en deze wordt niet uit je GPS route gefilterd met "snelweg vermijden". Je mag er 100 km/uur rijden en staat daarmee gelijk aan een snelweg. Ja je kan en mag langzamer, maar op een motor is dat niet aan te raden. Ik moet maar eens kijken dat ik de N11 als niet gewenste route in mijn GPS kan markeren. Ik ben er al eens mee bezig geweest, maar het scrollen van de hele N11 op het kleine schermje duurt lang. Ik moet maar eens kijken of het via de pc ook kan.

Ach het houd je van de straat allemaal. Het was wederom een feestje om lekker op de motor erop uit te gaan. Een welbestede zondagmiddag. Tot de volgende keer. 😊



Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VOOR GEINTERESSEERDEN

[VIDEO impressie van Ab's Memorial Motortoertocht met een van Ab's favoriete nummers](#)



Samensteller: Jaap Aafjes

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

TJA.....

MOOIE TIJD..... 

Nederland waarin ik ben opgegroeid.

- We gingen naar de platenzaak om singeltjes te beluisteren en eventueel te kopen.
- Iedereen ging naar V&D en Jamin voor een 3 dubbel ijsje.
- Toen hadden winkels gewoon 4 muren in plaats van 3 W's (www)
- Naar de stad gaan was een belevenis en zo gezellig.
- Er waren tradities. Tradities die nu niet meer kunnen of die steeds meer worden afgeschaft. Omdat men ze discriminerend vinden of omdat het niet bij de multiculti-samenleving past.
- Veel wordt er verboden, waardoor de Tradities verdwijnen.
- Als je in een rode bus stapte, dan was dat een stadsbus en een gele een streekbus.
- En een kaartje kopen bij de chauffeur was normaal. Die man behandelde je met respect.
- Een trein had een vishakenlogo erop en kaartjes werden voorzien van een gaatje als de conducteur kwam controleren.
- Dat was een belevenis, want treinpersoneel had aanzien.
- Om de trein te laten vertrekken stak de machinist z'n hoofd naar buiten en zwaaide de conducteur met z'n spiegelei.
- In de Intercity was de koffie standaard aanwezig en geen uitzondering op de regel.
- Kun je je niet meer voorstellen...
- Spelen deed je buiten. Met een hoop herrie en geschreeuw en natuurlijk haalde je kattenkwaad uit. Dat hoorde bij het opgroeien.
- Overvallen, inbraken en zakkenrollerij haalde de krant nog.
- Gewoon omdat ze niet aan de orde van de dag waren.
- Als je met je kattenkwaad de politie tegenkwam, dan schrok je en gedroeg je respectvol in de hoop dat ze niet naar je ouders gingen.
- Als het donker werd, dan was je thuis binnen.
- Jeugd 's avonds of 's nachts op straat kwam bijna niet voor.
- Behalve als ze op stap gingen naar de disco of de kroeg. Anders keek je naar Swiebertje, de Mounties of Spel zonder Grenzen op de bank met chips en limonade .
- Je luisterde naar de radio en nam je favoriete muziek op met je cassetterecorder. Die luisterde je dan af via je walkman.
- Oma luisterde naar de plaatselijke piraat met z'n piratenmuziek.
- Piraat zijn was toen nog een kat en muisspel in plaats van een grote misdaad waar tegenwoordig zelfs boobytraps geplaatst worden om de controleurs buiten te houden.
- Koeien stonden in de wei en niet in een megastal en ze waren nog gewoon onderdeel van de natuur in plaats van slecht voor het milieu.
- De post kwam iedere werkdag en zaterdag en je wist ook dat je post goed verzorgd werd, want het waren beëdigde postbeambten in plaats van bijbaantjes voor iedereen.
- Bellen?
- Als je niet thuis was dan was je niet bereikbaar. Lekker rustig.
- En als je dan toch moest bellen dan ging je naar een telefooncel.
- Ziektekosten?
- Je verzekerde je voor 25 gulden per maand en van eigen risico en eigen bijdrages hadden we nog niet gehoord.
- Was er iets ernstigs dan ging je gewoon naar de eerste hulp. Dat was toen normaal.
- Ben ik tegen vooruitgang?
- Absoluut niet, maar onze vooruitgang voelt langzaam maar zeker als onze ondergang.
- Betalen om te mogen sparen, betalen om belastingaangifte te mogen doen, betalen omdat je niet alles vergoed krijgt van de zorgverzekering waar veel mensen niet eens het geld voor hebben om het te betalen...
- Overal moet over gediscussieerd worden en zelfs gebakjes en toetjes moeten van naam veranderen omdat de naam niet meer mag.



- Er komen verboden om de hoek kijken waarvan je je afvraagt wat anderen ermee te maken hebben, in Den Haag vind men steeds meer van het sociale leven en de tradities.
- Niets is meer goed, alles is slecht.
- Je auto, je gezondheid, het milieu, de boerderij. Alles moet anders.
- Zelfs de natuur is slecht voor het milieu.
- Ik mis het Nederland van mijn jeugd, dat had de jeugd van tegenwoordig ook heel leuk gevonden als ze niet wisten wat ze nu weten.
- En dat zal helaas nooit terugkomen. 😞

ALBUM CORTÉM PORTUGAL



Een natte neus wekte mij deze ochtend al vroeg. "Kom vrouwtje tijd om op te staan om buiten verder te gaan verkennen". "Nou Mel, het is nog te donker buiten. Eerst maar een kop koffie drinken en de kachel aansteken.

Mevrouw vond het toen echt de hoogste tijd om te gaan. Schoenen aan, vest aan (waar ik later weer spijt van had) en gaan. Vandaag de berg op i.p.v. tussen de fruitgaarden lopen. Moet zeggen dat sommige stukjes een leuke uitdaging zijn als ochtendwandeling. Behalve de



vogels en het geritsel van Mel hoorde ik helemaal niets! Mijn vermoeden dat er wild zou zitten is ook bevestigd. Flink wat zwijnen sporen ontdekt. Mel ligt nu tevreden uit te rusten voor de kachel.

(01-03-2022)



Vandaag, carnavalsdinsdag, is hier in Portugal een nationale vrije dag. Normaal zie je overal feestende mensen bij optochten kijken maar vanwege Covid-19 dit jaar helaas niet. Onszelf een vrije dag gegeven en zijn op pad geweest. In de ochtend dennenappels geraapt om de kachel aan te steken, gevolgd door een rondje lagune en strand om Mel te



entertainen. De dag afgesloten met een bezoekje aan de expo hal waar alle mogelijke hulpverleners stonden met een informatie stand vanwege "dia internacional de proteção civil". De hondentrainers van de GNR moesten toch wel 2x kijken dat wij met Mel als servicehond daar rond liepen. Hun hondjes waren iets minder vriendelijk 😊



Auteur: Wendy Ferreira da Silva

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

LINKS ... RECHTS ...



Vandaag, 3 maart, een heerlijk zonnige dag. Een graadje of 10, dat werd pas rond het middaguur bereikt en dat gaf mij de kans om in de ochtend even snel de bike te ontdoen van nog wat resten musketen en zo die het eind vorig jaar nodig vonden om zich tegen mijn motor aan te gooien. Ik kwam er niet meer aan toe om toen de motor iets van winterklaar te maken. Eigenlijk ook niet nodig omdat ik altijd probeer te rijden.

De trouwe lezers kennen mijn gehannes met de digitale middelen. Op zich ben ik een gadgets fanaat, echter alleen voor die gadgets die voor mij toegevoegde waarde hebben. Om in dit geval

wat preciezer te zijn, de GSM, de GPS en mijn helm module met speakers. Op zich en op papier een prima combinatie, ware het niet dat ik al eerder heb geschetst dat muziek en de omroepster van mijn GPS niet samen lekker door 1 digitale deur kunnen.

Eerder van de week zou ik onze jongste kleinzoon, 2 jaar en 5 maanden, met de "opa auto blauw", waarmee hij onze Abarth 500 cabrio bedoelt, ophalen om te komen logeren. Ook in de auto is er een vergelijkbare gadget serie als op de motor. Een Android radio is de verbindend factor. Mooi, dacht ik op de heenweg naar mijn kleinzoon, laat ik voice gestuurd eens zien of ik een YouTube ding kan starten om de kleine bezig te houden. Er schoot mij zo snel niets anders





te binnen dan het nummer "links, rechts" van de Snollebollekes. Toepasselijk met het carnavalweekend in zicht, niet dat ik dáár iets mee heb, maar dat terzijde.

Een teleurstellende; "Oké, ik open links, rechts van de Snollebollekes op Spotify" gaf mijn Android assistente aan. Nou, dat heb ik maar even onderbroken. Het ging mij ook om het filmpje via YouTube want de kleinzoons vinden dat zo leuk. Hup, snel weer Pink Floyd even aan vanaf de USB memory stick. Dat werkte als vanouds prima en die muziek lag sowieso beter in mijn gehoor.



De kleine man ging graag mee, voorin uiteraard, in zijn kinderstoel en vast in de riemen. Het spraakvermogen op deze leeftijd ontwikkelt zich razendsnel en in ontelbare herhalingen. Jammer dat die JoeTroep dus niet werkte. Iedere gespotte Fiat500 werd enthousiast als "opa auto" betiteld, de Volvo V40 als "papa auto" en de Hyundai I10 als "Mama auto". Alle vrachtwagens werd luid en duidelijk aangewezen. Enfin, het logeerpartijtje verliep verder prima natuurlijk.

Dat was even de inleiding.

Vandaag dus met de motor op pad. Graag rijd ik binnendoor naar mijn motordealer om even gedag te zeggen en een bak koffie te scoren waarna ik dan weer binnendoor terug rijd. Een dagdeel vullend geheel. Perfect. Althans . . . ik reed op de heenweg en ik was op driekwart van de afstand toen ik ineens, tussen de opdrachten van de GPS omroepster door iets hoorde. Iets beter luisteren en tot mijn stomme verbazing werd geheel autonoom ineens "links, rechts" van de Snollebollekens ingezet. Absoluut geen behoefte aan, maar er was geen mogelijkheid om snel te stoppen en na te gaan hoe dit nu weer kon. Via mijn GPS kon ik het gelukkig tijdens het rijden uitzetten. Op de terugweg startte ik Spotify met een playlist van Lou Reed. De crux zit um wellicht in het gebruik van Spotify in plaats van de Samsung Music app want dit bleef "gewoon"werken. Nog maar even goed testen want als dit goed werkt, dan kan ik dat goed gebruiken als ik in juni een lang weekend naar Noorwegen ga.



De foto's heb ik in de provincie Utrecht gemaakt van het slot "De Haar" waar ik langs reed. Wat mij betreft voor later een bezoekje waard.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

OP PAD MET GADGETS

Tjonge, het is 22 maart, gisteren is de lente begonnen, maar naar mijn gevoel is die de gehele maand maart tot nu toe al lekker bezig. Sterker, vandaag, de 22^{ste}, zelfs temperaturen tegen de 20 graden. Zomerse temperaturen in de net gestarte lente.

De clubs "ontluiken". De diverse Abarth Facebook groepen, de Yamaha motorclub en ook de Royal Enfield club Nederland uiteraard, ik heb zojuist even online naar de agenda gekeken en de link naar mijn Google agenda de nodige keren gebruikt.



Zoals bekend, gadgets die er wat toe doen, daar houd ik wel van, zoals deze dat de afspraak direct in mijn Google agenda komt. Zo ook apps uiteraard en in dit geval specifiek MRA (My Route App, waarmee je redelijk eenvoudig routes kan maken) die ook in een site vorm te gebruiken valt. Als goede Nederlander zijnde betaal ik niet graag, maar voor bijvoorbeeld MRA, die met een lumpsum aanbod kwam i.p.v. een levenslang abonnement, dat doe ik dan uiteraard wel. Ook de MRA Navigation is er 1 die een eenmalige betaling verlangde. Plop, via een handige bank app gedaan. Eén van de Abarth (fiat 500) groepen heeft voor komende zondag een rit in het Westland en omgeving gemaakt in MRA. Het prachtige weer verleidde mij om de route alvast met mijn Interceptor650 Mark III te verkennen. Vanuit mijn "even naar Portugal . .

." verslag weet de oplettende lezer(es) dat de kaarten van Portugal niet in mijn Garmin Zumo staan, want volgens de logische (!) verklaring van de verkopende partij hoort Portugal niet bij west Europa . . . Ik was genooddaakt om die dan te kopen, of bij Ali een telefoonhouder te scoren. Tja, zo vaak zal ik met de motor niet meer in Portugal komen, dus ik scoorde bij Ali een fraaie houder, eigenlijk 2 ook een voor de snorscooter van mijn vrouw die behept is (mijn vrouw dus)



met een nog slechter richting gevoel dan ik. Om Portugal uit te komen werkte Google maps prima via mijn telefoon in de Ali houder.



Voor mijn testrit van de Westland route koos ik dus de oplossing van MRA Navigation via de telefoon. MRA routes kan ik omzetten in de Garmin, maar het converteren ervan leidt vaak toch tot afwijkingen t.o.v. het origineel zo is mijn ervaring met de Abarth ritjes. De telefoonhouder werd door mij op het stuur bevestigd, Gamin Zumo aangezet met het adres van het startpunt in Maasland en



gáán. Wat een heerlijk weer. Aangekomen bij het startpunt werd door mij Navigation gestart, de telefoon in de houder geplaatst, de centreer weergave gekozen en op het moment dat ik de houder in een betere positie draaide voelde ik nattigheid. Het draaien van de houder ging te gemakkelijk en ja hoor, het scherm kantelde naar beneden en ik kon dus niets zien . . . Pfff, de route naar de Garmin overgebracht, geconverteerd, gestart en de telefoon opgeborgen. Mijn enige zorg was dat ik de kennelijk losgetrilde houder zou verliezen. Ik besloot op te letten of er werkbusjes, garages of wat anders op mijn pad kwam zodat ik een inbussleutel kon lenen.

Het "mooie" van alleen rijden is dat de Garmin dus geen door mij gedetecteerde afwijkende route heeft immers anderen met MRA Navigation zijn er niet. Zo bracht de route mij na verloop van tijd in Monster. Ahh, daar zit een Praxis, maar tegelijkertijd realiseerde ik mij dat zij vast geen inbussleutels zouden uitlenen. Tegenover de praxis viel mij in het voorbij rijden een garage op. In een oogwenk zag ik oldtimers MG's staan en een nog oudere oldtimer op de oprit. De garage was in bedrijf. Nou, dat moest ik even nader gaan bekijken. Ik moest ervoor een stukje terugrijden, maar oh my god, wat een prachtige modellen stonden daar!



De auto op de foto's was de laatste en nog de enige van dit model in originele staat (volgens mij een MG WA Saloon). Verkregen vanuit een goede relatie met de vorige eigenaar in Engeland. Deze kwam de auto aanbieden in Nederland, dit tot afgrijzen van de Engelse MG fans die er later achter kwamen. Een mooi verhaal van de eigenaar van deze garage in Monster. De man wilde uiteraard ook van alles van mijn retro Interceptor weten en had veel onzorg van wat ik vertelde over de motor en het merk Royal Enfield. Tja wij beiden hebben een zwak voor Engelse merken klaarblijkelijk. Het was een leuke ontmoeting. Tegenover de Praxis in Monster dus zit deze garage! Uiteraard mocht ik van een inbussleutel gebruik maken.

Enfin, MRA Navigation heeft de vervelende eigenschap een route niet ergens in het midden te kunnen beginnen, ik ben dus op basis van de Garmin verder gereden en kwam een onmogelijke, doodlopende weg tegen. Het was een mooie middag en in de wetenschap dat het de hele week nog goed weer bleef, jammer van de pekel die eerder werd gestrooid, besloot ik om de route later deze week nog maar eens vanaf het begin te gaan rijden op basis van MRA Navigation.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

SNERTRIT ROADRATS 2022

Het was een hele onderneming, maar dat lag helemaal aan mezelf. Ik ben namelijk verhuisd, maar mijn motor nog niet. Dat zit zo. Het nieuwe huis heb ik al betrokken, maar de overdracht van mijn inmiddels verkochte oude huis is pas op 14 april. Tot die datum ben ik dus nog eigenaar van de daar gelegen garage en daar maak ik gebruik van. Op mijn nieuwe stek is geen geschikt onderkomen voor mij XV950R. Daar is wel een oplossing voor, maar dan moet mijn dochter (die daar om de hoek woont en een container in haar tuin heeft staan) dat ding eerst eens opruimen zodat de Bolt er bij kan. Maar zover is het nog niet.

Om tegen 10.15 uur in Schoonhoven te komen moet ik dus om 7.00 uur op (zomertijd wel te verstaan) en om 8 uur per auto richting Rijen rijden. Daar de motor uit de garage halen en de auto parkeren (niet noodzakelijk in die volgorde). Dan kan ik om 9.15 uur starten, ergens tanken, en op tijd aankomen via de pont.



Het weer was de hele week prachtig en deze zondag was daar geen uitzondering op. Alleen de avonden en vooral de



ochtenden zijn nog gemeen fris. Trui aan dus en de voering nog maar even laten zitten. Ik ben gewoon de A27 op gereden (lekker rustig op dit tijdstip) en rechtdoor tot de afslag Noordeloos. Daar gewoontegetrouw Euro98 getankt en dan binnendoor naar de pont bij Schoonhoven. Keurig op tijd kwam ik daar aan. Ik zag aan de overkant het etablissement vanwaar het vertrek zou zijn, maar dat zag er redelijk onbereikbaar uit. Het hele terrein was volgegooid met een (nog in ruste zijnde) kermis. Dan maar naar die andere stek, aan de overkant van de weg, waar vandaan we al eens vaker zijn vertrokken. Ik was niet eens de eerste en weldra kwamen er meer en meer. De opkomst was werkelijk indrukwekkend. Zo'n eerste rit in het nieuwe jaar voorziet blijkbaar in een behoefte, niet in de laatste plaats vanwege het goddelijke weer.



Na de nodigen opwarmdrankjes (met dank aan Arie) gingen we op weg over een voorwaar mooie route over dijkjes en binnen weggetjes, langs prachtige optrekjes en boerderijen, wat is Nederland toch mooi, vooral als er een zonnetje op schijnt. En dat deed het. Geen wolkje aan de lucht. Nu heb ik in het verleden vaak rondgetoerd in deze contreien maar deze weggetjes kende ik nog niet.



Het was best een grote groep dus het was uitkijken voor Jeroen dat hij niemand kwijt raakte.

Een paar maal moest de kopgroep even wachten vanwege arrogante stoplichten die roet in het eten gooiden, maar voor de rest verliep alles soepel. Nou ja, soepel . . .

Er was een momentje waarop ik dacht dat de kopgroep weer even stond opgesteld om te wachten tot iedereen er weer was, maar dat was niet de reden van het oponthoud. Er bleek voor een rotonde bij zeer lage snelheid een motor te zijn gevallen door iets te schielijk de voorrem te pakken. Krasjes op het scherm, heel klein deukje in het voorspatbord en een iets verbogen richtingaanwijzer. Zo doe je ervaring op. Verder geen lichamelijke gevolgen. Deukje in het ego misschien, maar ach, ik heb ik het verleden ook wel eens raar geparkeerd gelegen.

En verder geeft het een mooie rit een beetje extra 'dramatiek'. Nou ja, overdreven misschien, maar je hebt achteraf weer iets anders om over te praten dan over de route (die prachtig was) en het weer (dat even prachtig was). En daar bleef het niet bij.

Toen we weer verder wilden rijden bleek de motor van Johnny niet te willen starten. Van alles gecheckt (dodemansknoop – bedrading – contactslot – inhoud benzinetank) maar dat was het allemaal niet. Jeroen had een 'hulpaccu' bij zich (die dingen zijn zo groot niet meer) en zelfs dat hielp niet. Verder onderzoek bracht aan het licht dat de massa-aansluiting van de accu te losjes was. Toen die weer vast zat konden we verder.



En toen..... was ik aan de beurt. 🤖 Ik was net een kruispunt overgestoken toen ik ineens geen gevoel meer had in de gashand. Gebroken gaskabel. Lekker. 😊 Ik stond dus stil en achter mij hoopte zich de rest van de stoet op. Een plaatselijke bewoner wees op de verstopping die ik zo veroorzaakte en behulpzame handen hielpen mij de Bolt een stukje verder te duwen tot een parkeerplekje. De situatie overziende bleek het mogelijk om met

mijn rechterhand het laatste stukje kabel vast te pakken. Starten, de kabel een beetje uittrekken waardoor de motor harder ging draaien en dan gewoon inschakelen en rijden met dat ding. In het begin ging dat nog wel, maar met die rechterhand zou ik ook de voorrem willen bedienen, maar dat kon natuurlijk niet. Bovendien moest ik behoorlijk trekken aan die kabel waardoor de kabel tussen mijn vingers door begon te glippen. Niet zeuren 🤖, in een zeer grijs verleden heb ik dat met een brommer ook wel eens gehad, dit moet gewoon kunnen. Jeroen was inmiddels op de hoogte van mijn probleem en zocht de kortste weg naar de snert. Zo'n 700 meter voor dat punt had ik geen kracht meer in mijn vingers. Even stoppen en bijkomen, en dan het laatste stukje.

Bij aankomst meteen even kijken naar mogelijkheden om het gasgeven weer min of meer normaal mogelijk te maken. Jeroen zocht naar een of ander bruikbaar dingetje, palletje of klemmetje, maar kon zo gauw niks vinden. Jaap kwam met



een complete gaskabel aanlopen maar die was van een iets ander type. Even later kwam hij met een doos vol handigheidjes, waaronder zo'n tonnetje (zo heet dat geloof ik) waarmee je voeger een kabel vastzette. Gerard kwam op het idee om tie-wraps te gebruiken en Jeroen had er zat in allerlei maten. De buitenkabel werd gefixeerd en de binnenkabel met tonnetje werd op de gashandel vastgezet. Toen kon ik weer (bijna als normaal) gasgeven! Geweldig!



En toen..... eindelijk tijd voor de gezelligheid. Marja had van alles klaargezet. De snert natuurlijk en ook nog tomatensoep voor diegenen die dat lekkerder vonden. Voor de rest natuurlijk ook roggebrood met spek, allerlei drankjes en versnaperingen, drie tafels vol en heel veel stoelen. De foto's spreken voor zich.

Er was gesprekstof genoeg. Onder andere het geringe aantal inschrijvingen op het S.O.S.-weekend. Van die inschrijvingen kwamen er 10 uit België. Kom op mensen, je kunt daar nota bene binnen slapen als je niet in een tentje wilt. Bij te weinig deelname kunnen we alleen maar verlies draaien. Kijk eens op de website bij Evenementen bij S.O.S- weekend in Otterloo, dat wil je toch niet missen?



Aan alles komt een eind. Alhoewel de middag daar nog lang niet voorbij was moest ik maar eens gaan. Eerst de motor weer in de verre garage stallen en dan per auto naar huis. De constructie met mijn gashandel heeft zich uitstekend gehouden en inmiddels ben ik weer thuis. De nieuwsbrief van het eerste seizoen moet er uit vóór eind maart, dus ik moest opschieten met dit verhaal. Bij deze.....

Jeroen, het was weer een prachtige rit. En de kleine akkefietjes doen daar niets aan af. Marja, de verzorging was weer als vanouds, onovertroffen, met veel aandacht in elkaar gezet en met evenveel liefde genoten. Allen, ook de deelnemers, hartelijk dank voor deze mooie dag.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA NIEUWS.....

DE YAMAHA DEMO RIDE TOUR START OP 2 APRIL!



Eind 2021 heeft Yamaha een nieuwe, meer dealer-gefocuste strategie aangekondigd. Hiermee wil het merk meer rijders de mogelijkheid bieden om bestaande en nieuwe producten in een vertrouwde omgeving zelf te bekijken en bovenal ervaren. Met deze strategie in het achterhoofd heeft Yamaha de Demo Ride Tour opgezet. Een groots, mobiel en uniek evenement dat gedurende het seizoen iedere zaterdag zal stoppen bij een selectie Yamaha-dealers in de Benelux of speciale evenementen.

Hoe werkt het?

Vanaf 2 april kun je kosteloos bij verschillende Yamaha-dealers bestaande en nieuwe Yamaha-modellen uitgebreid ervaren. Een proefrit duurt ongeveer 45 minuten en zal worden opgezet in de omgeving van het door jou gekozen evenement. Je wordt ontvangen en begeleid door een team professionals en krijgt de mogelijkheid om de veelzijdige kwaliteiten van jouw favoriete motor in een veilige omgeving te beleven. Iedereen is welkom en na afloop krijg je ook nog een speciaal presentje!

Welke Yamaha kies je?

Naast de nieuwste Yamaha-modellen zullen ook bestaande modellen aanwezig zijn. Heb jij de MT-07 of Ténéré 700 al geprobeerd? Of ga jij voor de MT-10? Voor 2022 is die volledig opgefrist. Deze hypernaked van de R1-afgeleide CP4-motor met hoog koppel beschikt over een uniek en intimiderend uiterlijk met een onderscheidend en afgestemd inlaatgeluid. Of is de XSR900 iets voor jou? De vernieuwde XSR900 beschikt niet alleen over de 890cc-CP3 met een ton aan koppel, maar ook over een sportieve Quick Shifter en een ontspannen cruise control-functie.



Op basis van beschikbaarheid* zullen de volgende modellen aanwezig zijn tijdens de Yamaha Demo Ride Tour:

Hyper Naked

- MT-10
- MT-09
- MT-07 (vol vermogen & in 35 kW versie)
- MT-03

Touring

- Tracer 9
- Tracer 9 GT
- Tracer 7 GT
- NIKEN GT

Adventure

- Ténéré 700
- Ténéré 700 Rally
- Ténéré 700 World Raid

Scooters

- TMAX Tech MAX
- Tricity 300

**De inhoud van de Demo Ride Tour truck kan variëren per event. Tijdens het registreren kun je zien welke units beschikbaar zijn tijdens het door jou gekozen dealer-event.*

Grijp nu je kans!

Wacht niet langer en ontdek snel waar en wanneer de Yamaha Demo Ride Tour langs komt bij jouw in de buurt. Boek vervolgens snel een plek op jouw droommotor via yamaha-demo-ride-tour.com.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUWE CARRIEREKANSEN BIJ YAMAHA MOTOR EUROPE



Ondanks de moeilijkheden in de aanvoerketen en alle onzekerheden als gevolg van de pandemie heeft Yamaha Motor Europe, branch Benelux het afgelopen jaar zeer succesvol afgesloten. Met veel nieuwe verkochte motorfietsen en motorscooters is het merk opnieuw marktleider in private registratie in Nederland en met de jubelend ontvangen nieuwe modellen TMAX, MT-10, R7 en XSR900 staan alle seinen op groen voor Yamaha om de zegetocht ook in 2022 voort te zetten.

Nieuwe carrièrekansen

Mario Janssen, Country Manager Yamaha Motor Europe, branche Benelux, vertelt: "We werken hier iedere dag met een team van bijna 30 enthousiaste professionals keihard om motorrijders en botenliefhebbers in de hele Benelux onze geweldige Yamaha-producten te kunnen leveren. Per januari vorig jaar bedelen we de Benelux en is onze organisatie veranderd om de klanten en dealers nog beter te kunnen ondersteunen, en die keuze werpt zijn vruchten af. Door het succes blijft ook ons team groeien en zo zijn we momenteel op zoek naar een Training & Technical Support Coördinator en een Desk Sales Coördinator P&A. Ik kan het geïnteresseerden van harte aanraden om even op onze website te kijken en te solliciteren, omdat ik uit eigen ervaring kan vertellen hoe mooi het is om voor een organisatie als Yamaha te werken!"

Desk Sales Coordinator Parts & Accessoires

In deze rol **coördineer** je het P&A-orderproces en ondersteun je het Yamaha dealernetwerk op een effectieve manier. Via Dealerbulletins breng je ze op de hoogte van de nieuwste onderdelen en accessoires. Ook zorg je dat alle dealers effectief (o.a. door trainingen) kunnen werken met de P&A systemen. Met je teamleden signaleer je kansen, initieer je speciale P&A promotie- en/of verkoopactiviteiten en coördineer je zowel de e-commerce als de lokale activiteiten. Ben jij een teamspeler die in oplossingen denkt? En vind je het leuk om actief bezig te zijn met zowel de technische- als de commerciële kant van de Yamaha-producten? Ga dan voor meer informatie naar: <https://bit.ly/vacature-desksales-website>.

Training & Technical Support Coördinator

In deze rol ben jij de spin in het web van alle Yamaha opleidingsactiviteiten. In nauwe samenwerking met de Europese Yamaha Motor Academy coördineer je alle dealeropleidingen binnen de Benelux, zowel via e-learning als hands-on trainingen. Via het interne Learning Experience Platform (LXP) monitor je alle trainingsactiviteiten van het dealernetwerk en informeer je het management over de trainingsstatus en resultaten. Je onderhoudt intensief contact met externe trainingspartners en zorgt er via KPI's voor dat zij voldoen



aan de hoge standaard. Naast het ondersteunen van nieuwe B2B projecten, coördineer je ook alle lopende B2B onderhoud en garantie activiteiten. Bij mogelijke recalls zorg jij ervoor dat zowel de autoriteiten als het dealernetwerk en de klanten op een juiste manier worden geïnformeerd. Meer informatie via: <https://bit.ly/vacature-training-technical-support-website>.

Wil jij bij Yamaha Motor Europe, branch Benelux werken?

Wil jij onderdeel worden van het winnende team in motorland? En dagelijks werken met geweldige Yamaha-producten? Kijk dan snel op www.yamaha-motor.eu voor meer informatie over deze openstaande vacatures.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA WERKT AAN EEN 5-LITER V8-WATERSTOFMOTOR VOOR TOYOTA



In november 2021 kondigden vijf grote auto- en motorfietsbedrijven hun plannen aan om samen te werken aan een duurzame toekomst. Kawasaki, Yamaha, Mazda, Subaru en Toyota beloofden samen te werken aan projecten die ze toen nog niet in detail hadden uitgewerkt. In hun gezamenlijke persbericht spraken zij ook de verwachting uit dat Honda en Suzuki zich op een nog nader te bepalen tijdstip in de toekomst zouden aansluiten.

Nu is het februari 2022 en hebben Yamaha en Toyota plannen aangekondigd om samen een 5.0-liter V8-motor te ontwikkelen die volledig op waterstof loopt. Het doel, zo zeggen de twee bedrijven, is om de interne verbrandingsmotor niet volledig op te geven en toch te blijven streven naar de doelstellingen van koolstofneutraliteit van de bedrijven. Het is de volgende fase in die eerder aangekondigde samenwerking tussen meerdere bedrijven, en het zal zeker niet de laatste zijn.

‘We werken aan het bereiken van koolstofneutraliteit tegen 2050,’ zei Yamaha Motor president Yoshihiro Hidaka in een verklaring. ‘Tegelijkertijd zit “Motor” in onze bedrijfsnaam en hebben we

dus een sterke passie voor en betrokkenheid bij de verbrandingsmotor.

“Waterstofmotoren bieden de mogelijkheid om koolstofneutraal te zijn en tegelijkertijd onze passie voor de interne verbrandingsmotor levend te houden. Door samen te werken met bedrijven met verschillende bedrijfsculturen en expertisegebieden en door het aantal partners uit te breiden, willen we vooroplopen op weg naar de toekomst”, concludeerde Hidaka.

De koolstofneutraliteit van waterstof als brandstof is een mogelijkheid maar, zoals we al eerder hebben gezegd, moet er van begin tot eind heel wat gebeuren wil het meer zijn dan een utopie. Dat is het doel van de zogenaamde groene waterstof, maar de complexiteit en de kosten zijn twee redenen waarom de zogenaamde blauwe waterstof (voor de productie van blauwe waterstof wordt aardgas gebruikt) momenteel de populairdere optie is.

Hoe dan ook, Yamaha’s V8-waterstofmotor is bedoeld voor gebruik in auto’s. Hij levert naar verluidt 450 pk bij 6.800 tpm en een maximumkoppel van 540 Nm bij 3.600 tpm.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

7 BESTE MOTORKLEDING ITEMS

De beste motorkleding kopen? Stel je hebt net je motorrijbewijs, je motor en je motorverzekering en staat te trappelen om de weg op te gaan. Dan wil je er ook een mooie outfit bij hebben.

Of heb je al jaren dezelfde motorkleding en is het wel weer eens tijd voor wat anders? Laat je vooral inspireren en verwen jezelf met mooie motorkleding items, want kleding maakt ook op de motor de man of vrouw. Bekijk de motorkleding sale aanbieding

Inhoudsopgave:

Motorjas

Helm

Motorbroek

Handschoenen

Laarzen

Onderkleding

Nekwarmer

Kopen

Aanbieding



Natuurlijk kun je ook gaan shoppen voor een goedkope helm bij Aldi of de Lidl en hier zie je onze test van zo'n model:

DE BESTE MOTORJAS: REV'IT! TRENCH GTX

Deze fraaie en zeer veilige motorjas is weerbestendig, veilig en ook mooi neutraal ogend. Hij draagt direct lekker en door alle handige zakken wordt het echt de motorjas die je het liefste pakt voor een rit. Daardoor is het de perfect keuze voor de beginnende of meer ervaren motorrijder die een duurzame en veilige motorjas wilt hebben.

REV'IT! heeft bij deze jas Gore-Tex direct in de schaal gelamineerd. Hierdoor is de jas altijd ademend en winddicht. Dat houdt je zowel warmer – omdat het zweet je afkoelt – bij koud weer en koeler – door constante ventilatie – als het buiten warm is.

Naast de Gore-Tex laag heb je ventilatieopeningen op de borst en achter je schouders. Ook biedt de jas extra grote ritsen en magnetische zakken zodat je ook met je handschoenen aan nog overal makkelijk bij kan.

De inritsbare (winter)voering die wordt meegeleverd biedt verwarming voor zowel je kern als je armen. Bij andere jassen bieden voeringen alleen warmte aan je kern. Met de CE Level 2 bescherming bij de ellebogen en schouders ben je altijd beschermd. Ook is er ruimte voor een rugbeschermer. Deze is apart verkrijgbaar (Bekijk product).

Kortom: Hij heeft veel mogelijkheden, goede geïntegreerde CE level 2 schouder- en elleboog protectie en is 100% waterproof en ademend met Gore-Tex technologie. Wil je een mooie tour jas die ook geschikt is voor woon-werk verkeer dan heb je met de REV'IT Trench GTX de beste motorjas.

Voordelen

Zeer weerbestendig met Gore-Tex door de hele jas

Erg veilige en mooie jas met veel zakken

Grote ritsen en magneten bieden makkelijke bediening met handschoenen

Geïntegreerde CE level 2 schouder- en elleboog protectie

Nadelen

Hoge prijs

Rugbescherming apart verkrijgbaar (Bekijk product)

VEILIG EN COMFORTABEL MOTORRIJDEN

Te midden van het autoverkeer ben je alleen wel kwetsbaar op je motor. Daarom moet je uiteraard motorkleding kopen, want je wilt jezelf voor je eigen veiligheid natuurlijk van top tot teen goed inpakken met de juiste motorkleding en de perfecte helm.

Naast dat je je gevoel van veiligheid moet verhogen, wil je natuurlijk ook dat je je comfortabel voelt. Daarom doe er goed aan motorkleding te kopen die licht is en goed meegeeft, zodat je er makkelijk in kunt bewegen. Het wordt natuurlijk snel warm in een goed motorpak, dus het is ook belangrijk dat de kleding ademt. Tegelijkertijd wil je niet dat je kleding onder je motorpak nat wordt wanneer het regent, dus is het belangrijk dat je motoroutfit waterdicht is.

Naast alle praktische voorwaarden, wil je er natuurlijk ook gewoon cool uitzien in je motorkleding voor je profielfoto's op social media of wellicht met je Go Pro om je ervaringen te filmen

Wij zijn zelf erg fanatiek met het testen van goede regenpakken, motorschoenen en motorlaarzen en willen hierbij helpen een goede keuze te maken welke zeker niet altijd de duurste is.

Maar je zit natuurlijk wel met een budget. Daarom is het goed om eerst te inventariseren wat je zoal nodig hebt voor een compleet outfit voor op de motor. We zetten de 7 beste motorkleding items handig voor je op een rij met nuttige tips.

1. MOTORJAS

Een belangrijke vraag om jezelf te stellen tijdens het motorkleding kopen en dus ook bij het uitzoeken van een motorjas: ga ik voor leer of voor textiel?

• Leren motorjas

Het zal je niet verbazen dat leer prijziger is dan textiel. Het brengt wel extra voordelen met zich mee. Leer biedt betere bescherming bij een val. Het is sterker en slijtvaster. Leren motorkleding gaat ook langer mee. Draag je je pak altijd over je eigen kleding heen of direct over je ondergoed? Leer biedt namelijk een betere bescherming als het dicht tegen de huid aan zit. Het vormt zich naar je lichaam, waardoor het als gegoten gaat zitten. En het ziet natuurlijk ook wel extra cool uit. Gebruik je je pak echter voor woon-werk verkeer dan is leer waarschijnlijk wat minder praktisch.

Sportief Leren Motorpak

Sportief leren motorpak – Past uiteraard goed bij die sportmotor

• Motorjas van textiel

Textiel leent zich beter voor verschillende weersomstandigheden, omdat het waterdicht is. Verandert het weer terwijl je nog terug moet, dan is dat geen probleem. Textiel biedt bij een val echter minder bescherming, omdat het verbrand wanneer het over het asfalt schuurt. Uiteraard zitten er wel extra bescherming op de kwetsbare plekken middels kunststof of rubberen versteviging. Een voordeel van textiel is dat het makkelijker te reinigen is en je je normale kleding eronder kunt dragen, zodat je je op je bestemming niet hoeft om te kleden. En niet geheel onbelangrijk, maar een motorjas van textiel kost minder dan een leren motorjas.



Bestel je motorjas van textiel bij een betrouwbare (online) winkel.

LEREN VS TEXTIEL MOTORJAS

Motorjas Leer

Nauwsluitend en strak
Idealiter zonder onderkleding
Niet waterdicht
Zwaar en stug
Cool en sexy
Lastig te reinigen
Weinig ritsen
Geen verstelmogelijkheden
Relatief prijzig

Motorjas Textiel

Valt losser en daardoor meer wind
Handig met onderkleding
Waterdicht (op dunne zomerjassen na)
Licht en dynamisch
Minder cool, wel degelijk 😊
Makkelijk te reinigen
Veel ritsen
Veel verstelmogelijkheden
Voordeliger dan leer

2. HELM

Als motorrijder ben je verplicht een helm te dragen, en terecht, want zo is je hoofd beschermd bij een val. Er zijn verschillende typen helmen om uit te kiezen.

Bijvoorbeeld:

- **De integraalhelm.**
Deze wordt het meest gebruikt. Een integraalhelm omsluit het hele hoofd. Alleen het vizier kan open. Eenvoudige modellen zijn al voor onder de 200 euro te koop. Voor een groter budget kun je integraalhelmen krijgen met extra bescherming en extra gemakken. Je kunt het vizier aanpassen voor een vizier dat beter helpt tegen scherp zonlicht.
- **De systeemhelm.**
Bij zo'n helm kan ook het kinstuk opgeklapt worden, waardoor praten makkelijker wordt. Dit type helm biedt ook de brildrager beter mogelijkheden voor het op- en afzetten van een bril. Door de opklapbaarheid van het kinstuk is de systeemhelm wellicht iets minder stevig dan een integraalhelm, maar de constructie is dermate stevig dat dit niks afdoet voor je veiligheid.
- **De offroadhelm.**
Wil je offroad met je motor, dan bestaat daar een speciale helm voor. Deze heeft een klep die uitsteekt, die opspattend zand tegenhoudt voordat het in je gezicht komt. Vaak hebben offroad helmen geen vizier en moet je er bijvoorbeeld een crossbril bij dragen. Een variant op de offroad helm is de allroad helm. Deze heeft wel een vizier.
- **De jethelm.**
Deze beschermt de kin, de kaak en de mond niet en heeft in sommige gevallen zelfs geen vizier. Hoe leuk retro de jethelm ook is, hij is eigenlijk alleen geschikt voor de langzamere balansvoertuigen, zoals de brommer of scooter.

3. MOTORBROEK

Voor de motorbroek geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de motorjas. Leer biedt meer bescherming en vormt zich naar je lichaam, maar je kunt er geen gewone broek onder aantrekken. Textiel is goedkoper en waterdicht en je kunt er wel je normale kleding onder dragen. Een derde optie is motorjeans, ofwel Kevlar jeans. Dit is een broek die zich leent voor op de motor, maar ook gewoon de rest van de dag te dragen is. Hij is plaatselijk verstevigd voor bescherming bij een val. De mate waarin dat gebeurt is, verschilt per uitvoering. Dit is iets waar je met zorg naar moet kijken. Je hebt natuurlijk meerdere soorten motorbroeken. Denk aan de beste kevlar motorbroek en beste onopvallende motorbroek en daarnaast heb je uiteraard echte winter en zomer motorbroek.

4. HANDSCHOENEN

Er zijn verschillende types motorhandschoenen op de markt.

- **Sporhandschoenen**
Sporhandschoenen bieden de meeste bescherming en een betere grip. Ze zijn gemaakt van leer, carbon en polyurethaan beschermen je tegen impact en schaafwonden.
- **Zomerhandschoenen**
Zomerhandschoenen zijn gemaakt van leer en textiel en laten lucht door, waardoor je bij hogere temperaturen koele handen houdt door de rijwind. Net al een zomer motorjas zijn ze dus luchtiger. Omdat er leer in verwerkt zit en er extra protectie bij de knokkels op aangebracht wordt, beschermen ze toch goed bij een val. Voor iets lagere temperaturen zijn waterdichte zomerhandschoenen geschikt. Het is ook mogelijk om zomerhandschoenen te krijgen die geheel van leer zijn gemaakt. Deze vormen zich naar je hand en zitten dus fijn.
- **Winterhandschoenen**
Dan bestaan er ook nog winterhandschoenen voor bij lagere temperaturen. Deze zijn wind- en waterdicht en hebben een extra thermolaag aan de binnenkant. Koop deze in een maat die wat ruimte overlaat rondom je vingers, dan isoleert de handschoen beter. Voor de écht koude dagen zijn er ook nog elektrisch verwarmde winterhandschoenen naast winter motorjassen en -broeken. Deze worden verwarmd door een accu of middels een snoer kan je ze aan je motoraccu koppelen. Overigens kan je natuurlijk ook je handvaten verwarmd maken, al hou je dan wel de koude op de bovenzijde van je handen.

5. LAARZEN



Ook je voeten en onderbenen moet goed beschermd zijn op de motor. Vaak fijn met goede motorsokken.

- **Sportlaarzen**

Sportlaarzen bieden veel veiligheid, omdat ze beschermen tegen verdraaiingen van je voet. Vaak zit er een brace in die de kans op een enkelbreuk vermindert als je een val maakt. De beschermde delen in een sportlaars zijn doorgaans gemaakt van polyurethaan. Een teenslider voorkomt slijtage aan de zool wanneer je met je laars de grond raakt.

- **Toerlaarzen**

Dan zijn er nog toerlaarzen, die voor hobby ritten en dagelijkse ritten geschikt zijn. Deze zijn doorgaans gemaakt van leer en textiel, en zijn vaak waterdicht gemaakt met een membraan van bijvoorbeeld Gore-Tex. In dat laatste geval is de laars ook goed in staat om lucht eruit te laten.

- **All road motorlaarzen**

Wil je liever een hogere laars, dan kun je gaan voor All Road motorlaarzen. Deze hebben straps om ervoor te zorgen dat je laars goed vastzit om je heen. Ze zijn erg sterk, waardoor ze bescherming bieden voor rondvliegend materiaal, bijvoorbeeld als je op ruig terrein rijdt. Ze zijn ook waterdicht.

- **Motorschoenen**

Ga je liever voor casual, dan kun je nog kiezen voor motorschoenen. Dit zijn lage schoenen met enkelversteving, en soms ook teenbescherming. Het voordeel van motorschoenen is dat je ze de hele dag aan kunt houden. Ze zijn vooral geschikt voor korte ritten.

6. ONDERKLEDING

Afhankelijk van je het materiaal van je outfit en je bestemming, is speciale onderkleding die je lichaam op temperatuur houdt wellicht ook nodig. Deze werkt vochtregulerend, waardoor je huid onderweg droog blijft. Voorwaarde daarvoor is dat deze motor thermokleding goed aansluit op je huid. Is dat het geval, dan houdt de onderkleding je warm wanneer het buiten koud is, maar ook juist koel wanneer het warm is. Er bestaan thermoshirts en thermobroeken, en zelfs ook thermosokken om bevroren tenen te voorkomen. Heb je motorkleding van textiel waar je je normale kleding onder draagt en hoef je geen lange rit te maken, dan is het wellicht niet nodig.

7. NEKWARMER

Een nekw warmer, ook wel motorkol of blaclava genoemd, beschermt je onderweg tegen koude temperaturen en andere weersomstandigheden. Maar het biedt ook veiligheid tegen dingen die in het rond vliegen, zoals steentjes en insecten. Doorgaans laten kragen van motorjassen ruimte over om een nekw warmer toe te voegen aan het outfit. Natuurlijk wil je niet het hele jaar door met dikke motorkol om je nek moeten rijden, dus zijn er verschillende soorten. Voor de winter zijn er dikke, wollen nekw warmers. Ook kun je voor een motorkol kiezen die van Gore-Tex of windstopper gemaakt is. Deze zijn ook nog eens waterdicht en daarmee zeer geschikt voor barre omstandigheden. Voor de warmere dagen van het jaar zijn er dunne kollen die gemaakt zijn van verkoelend materiaal dat lucht doorlaat. In plaats van een nekw warmer kan je ook nog voor een bivakmuts kiezen. Daar heb ik zelf in de winter altijd veel profijt van aangezien het overal perfect afdekt en dus extra comfort geeft.

MOTORKLEDING MERKEN

Hoe duur je het maakt met het motorkleding kopen heb je natuurlijk zelf onder controle. Ben je bereid in de buidel te tasten voor het beste van het beste, dan kom je uit bij motorkleding merken als Dainese, Rev'it!, Spidi en Held. Ook voor handschoenen en laarzen zijn deze motorkleding merken de absolute top. Goede motorkleding voor een lager budget brengt je bij motorkleding merken als Grand Canyon, Booster, Evaluation en Segura. Tophelmen worden gemaakt door producenten als AGV, Shark, Schuberth en Shoei. Voor goede budgethelmen kom je uit bij LS2, MT, Premier en Beon. Uiteraard zijn er nog veel meer merken, dus laat je vooral ook inspireren bij een online of offline motorzaak. Een goede motorzaak is o.a. Arie Molenaar.

KOELVEST

Het beste motor koelvest vormt het zware gereedschap om onder warme omstandigheden comfortabel rond te blijven rijden. Deze vesten nemen water op en weten dit gedurende enkele uren om te zetten in verkoeling van het lichaam. Door het koelvest over een verkoelend ondershirt te dragen behaal je het meeste effect.

Fijne motorkleding maakt je rit een heel stuk leuker waardoor je meer geniet van het motorrijden!

Vind de beste deal

Wil je direct de mooie motorkleding aanbiedingen zien en geen deal missen? Bekijk hier snel en simpel alle actuele sales op een rij ► Dat scheelt je tijd en dan wordt het motorkleding pakketje lekker makkelijk bezorgd!

Betrouwbaar kopen

Bij het online kopen is betrouwbaarheid, snelheid en uiteraard de beste prijs belangrijk. Vergelijk de prijzen van onze favoriete shops die snel, gratis leveren en ze echt op voorraad hebben:

» Bol.com

» RAD NL



» Chromeburner

Bron: **MOTORBLOG**

Auteur: Peter ⓘ

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

GELUIDSOVERLAST? FRANKRIJK INSTALLEERT GELUIDSCAMERA'S



Frankrijk gaat door met het installeren van geluidscamera's waarmee het lawaai van motorfietsen kan worden gedetecteerd. Deze apparatuur kan, indien het geluid excessief is, de overtreder beboeten. Nu is het de beurt aan de Haute Vallée de Chevreuse. Maar andere steden en regio's zullen spoedig volgen. Een experiment noemen ze het vooralsnog, maar de boetes liggen klaar.

Na de eerste detectoren die in 2019 in de buurt van Parijs zijn geplaatst, gaat Frankrijk verder met de installatie van nieuwe geluidscamera's in de Haute Vallée de Chevreuse. Dat is een bochtenparadijs zuidwestelijk van Parijs, dat elk jaar door duizenden

motorrijders wordt bezocht. De oorlog is niet verklaard tegen gezagsgetrouwe motorrijders, maar aftermarket-uitlaatfans die zich schuldig maken aan het irriteren van de lokale bevolking kunnen rekenen op een prent.

Maar voorlopig gaat het om een experiment: voertuigen die de toegestane decibels overschrijden, worden weliswaar automatisch gedetecteerd, zoals reeds het geval is op de 17 kruispunten op de weg naar Saint-Forget, maar overtreders worden niet beboet. Een kwestie van tijd? Waarschijnlijk wel, aangezien de nieuwe geluidscamera's in de Haute Vallée de Chevreuse spoedig zullen worden gevolgd door meer installaties in Parijs, Bron, Nice, Rueil-Malmaison, Toulouse, Villeneuve le Roi en Saint-Forget.

Er moeten nog twee fundamentele vragen worden beantwoord: enerzijds de reële nauwkeurigheid van de toestellen (bijvoorbeeld of ze perfect in staat zijn geluiden van verschillende voertuigen die tegelijkertijd langskomen te onderscheiden) en anderzijds de geluidsgrenzen waarboven sancties worden opgelegd.

En in Nederland? Voor het ogenblik is er niets in die zin gepland. Wel liep er in 2020 in Rotterdam een proef met een 'geluidscamera'. Aanwonenden van de Kruiskade waren er enthousiast over. Dus zal het wel niet lang duren voor we opnieuw horen over de geluidscamera.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NIEUW ONTWERP ROOF BOXXER



Het Franse Roof breidt het **Twin**-designpallet van haar Boxxer-systeemhelm uit met twee nieuwe varianten. Het Twinontwerp was al beschikbaar in matzwart/grijs, maar komt er nu ook in zwart/metal en zwart/rood.

De Boxxer, bekend van de rode duivelsoortjes, is zowel in jet- als integraalconfiguratie ECE 22.05-gehomologeerd. Dat houdt simpelweg in dat je dus zowel met de kinstuk omhoog als omlaag mag rijden. De helmschaal is gemaakt van fiberglas, wat de helm slechts 1600 gram licht maakt. Verder is de Boxxer uitgerust met bijvoorbeeld een snelsluiting, uitneem- en wasbare antibacteriële binnenvoering en een 50% getint antikras- en -condens vizier.

De Boxxer Twin is, zoals gezegd dus, te verkrijgen in drie kleuren en beschikbaar in de maten XS t/m XXL en kost € 479,-Info: www.roof.fr.

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

MOTORRIJDERS ZIEN ANDERE DINGEN IN HET VERKEER DAN AUTORIJERS



De universiteit van Bournemouth heeft in samenwerking met DocBike onderzoek gedaan naar ongevallen met motorrijders en is tot de conclusie gekomen dat automobilisten en motorrijders verschillende dingen waarnemen op de weg. De verschillen in visuele aandacht kunnen zeer uitgesproken zijn, zodat automobilisten en motorrijders soms totaal verschillende dingen zien, ook al rijden ze op dezelfde weg.

De neurologische en cognitieve invloeden van motorrijders en automobilisten werden bestudeerd. Volgens de gegevens lijkt het brein grotere objecten, zoals vrachtwagens, te zien als een natuurlijke bedreiging. Kleinere voorwerpen, zoals motorfietsen, fietsen of voetgangers worden als minder bedreigend beschouwd en kunnen daarom sneller over



het hoofd worden gezien. Het hangt echter af van de 'gezichtshoek', omdat het voorbeeld betrekking heeft op autobestuurders. Motorrijders zien kleinere voorwerpen ook al als een bedreiging.

Visuele aandachtspatronen

Bestuurders van auto's en motorfietsen hebben verschillende visuele aandachtspatronen, wat te wijten is aan de verschillende gevaren naargelang het type voertuig. De perceptie wordt echter ook beïnvloed door de kennis van de potentiële risico's en door het niveau van de motorervaring.

Bij de studie waren deelnemers met verschillende niveaus van rijvaardigheid betrokken. Er waren vier hoofddelen:

- Bepaling van rijervaring, opleiding en jaarlijks aantal afgelegde kilometers.
- Vragenlijsten over algemeen risicogedrag en het zoeken naar spanning.
- Eye-tracking door het bekijken van video's en foto's van wegen met een hoog aantal motorbotsingen
- Facultatief semi-gestructureerd interview voor motorrijders

Promovenda en leider van het project, Silvia Shel: 'De onderzoeksresultaten suggereren dat door de kennis van motorrijders te begrijpen en de risico's in kaart te brengen, het mogelijk is om opleidingen en materialen die gericht zijn op motorrijders beter te informeren. Het is belangrijk in te zien dat motorrijders geen opleiding over motorrijden nodig hebben, maar baat zouden hebben bij meer vaardigheden in het lezen van de weg en het constateren van andere weggebruikers.' Dus kan er veel gewonnen worden door motorrijders te leren hoe zij potentiële gevaren beter kunnen herkennen.

Waarom motorrijders over het hoofd kunnen worden gezien

Eigenlijk kun je het niet voorstellen dat je een complete motor inclusief berijder in het verkeer over het hoofd ziet. Maar in de praktijk gebeurt het zeer vaak.

- Het oog heeft een blinde vlek die hele motorfietsen kan opslokken.
- Het kan ook gebeuren als gevolg van saccadic masking. Dit betekent dat wanneer het oog beweegt, de hersenen de "bewegingsonscherpte" wegfilteren en een hiaat in de waarneming verbergen, zodat deze niet zichtbaar is voor "de waarnemer". – Kortom, als je om je heen kijkt, zijn er gaten in je waarneming die je niet eens opmerkt.
- De evolutie heeft ons geleerd te letten op potentiële gevaren, en in het wegverkeer zijn dat grote objecten zoals vrachtwagens of bussen. Motoren vallen daardoor buiten beeld, vooral als er een groter voorwerp in de onmiddellijke nabijheid is.
- Problematisch is ook dat de snelheid van motorfietsen door hun geringe afmetingen zeer moeilijk te beoordelen is.
- Zoals reeds gezegd, is er ook het probleem van het kennisniveau of het leereffect. Maar niet alleen wat betreft de rijvaardigheid van motorrijders, die zoals gezegd beter in staat zijn gevaren te herkennen. Automobilisten verwachten in de zomer ook vaker een overstekende motorrijder dan aan het begin van het seizoen. Andere weggebruikers moeten dus na de winter weer wennen aan motorrijders als andere weggebruikers.

Hoe kun je beter gezien worden?

Het dragen van goed zichtbare vesten of opvallende beschermende kleding kan helpen, maar kan na een tijdje ook zijn effect verliezen – vooral als de kleding niet meer ongewoon is. Zichtbaarheidsvesten zijn bijvoorbeeld standaard op elke bouwplaats.

Het is raadzaam om in bepaalde situaties de aandacht op je te vestigen door de manier waarop je rijdt. Op een kruispunt kan het voldoende zijn om je rijlijn iets diagonaal naar het midden van de weg te veranderen. In het stadsverkeer kunnen licht slingerende lijnen ook verhinderen dat iemand voorrang neemt. Maar rijd slechts korte tijd op deze manier en afhankelijk van de situatie, want rijden in een serpentine-lijn kan een overtreding zijn, zelfs als je niet buiten eigen rijstrook komt.

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EVENEMENTEN AGENDA YCCNL

JANUARI T/M DECEMBER 2022

JANUARI 2022

30 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 **I.V.M.COVID-19 VERSCHOVEN NAAR 23 T/M 26 FEBRUARI 2023**

27 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Het Rattenhol

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 Road Rats "SNERTRIT"

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Het Rattenhol

Adres: Kanaaldijk 4, 3739 ND Hollandsche Rading

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, Putsebaan251, 2040 Belgium

Inschrijving vooraf is gewenst op www.yccb.be.



Echte biker sfeer op Vlaamse velden

Binnen slaappleatsen bij vroegtijdige boeking beschikbaar

22 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

JUNI 2022

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

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

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

Locatie: Hunderfossen Hotel & Resort, Lillehammer, Norway

Adres: Fossekrogevegen 70, 2625 Fåberg

Telefoon: +47 61 27 40 00

Prijs: € 100,- (incl. 2x ontbijt, 2x diner, live muziek)

Extra kosten:

Aankomst do. 09-06: diner € 26,-, ontbijt € 15,- plus kosten hotelkamer.

Vertrek ma. 13-06: diner € 26,-, ontbijt € 15,- plus kosten hotelkamer.

Als goedkoper alternatief voor diner en ontbijt is er brood, bolletjes en beleg aanwezig

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 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

JULI 2022

24 Regiocabé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

AUGUSTUS 2022

6-7 YCC España Rally XI Concentración Revolution

Locatie: De YCC rally verhuist van Cantabria naar de regio Galicië.

Nadere informatie volgt zodra de definitieve locatie in Galicië bekend is.

Prijs: moet nog vast gesteld worden

Alleen tentplaatsen beschikbaar



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

Locatie: Zeelandsche hof

Adres: Molenstraat 4, 6566JC Millingen aan de Rijn

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.



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

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



YCC ESPANA RALLY XI CONCENTRATION REVOLUTION

XI CONCENTRACIÓN

REVOLUTION

YAMAHA CUSTOM Club España

y.c.c.e

 **6 y 7 de AGOSTO**

 **PARQUE DE ALCEDA**  **CANTABRIA**



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

Bestuur

Functie

Naam

email

Voorzitter	Hans van den Bosch	yccnl.voorzitter@outlook.com (nieuw)
Vicevoorzitter	Vacant	yccnl.vice@gmail.com
Secretaris	Vacant	yccnl.secretaris@gmail.com
Penningmeester	Ronny Aafjes	yccnl.peningmeester@gmail.com

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur

Ledenadministrateur, Regiovertegenwoordigers

Commissies

Evenementen, Commissie van bijstand

Beheer specifieke onderdelen

Onderdeel

Naam beheerder

email

Internationale contacten	Hans van den Bosch	yccnl.international@gmail.com
Ledenadministratie	Ton Trommelen	yccnl leden@gmail.com
Evenementen	Willy Spreij	yccnl.evenement@gmail.com
Nieuwsbrieven/publicaties	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Lief & leed	Marja van Dam	yccnl.lief&leed@gmail.com
Sitemaster YCCNL-website	Jaap Aafjes	yccnl.sitemaster@gmail.com
Moderator YCCNL-Facebook	Jaap Aafjes	yccnl.moderator@gmail.com

YCCNL-regio's

Regio

Naam vertegenwoordiger

email

Gebied

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](#)

