



NIEUWSBRIEF 2 (JUNI 2022)

DE EERSTE
YAMAHA CUSTOM CLUB

TER WERELD
OPGERICHT TE ZWEDEN IN 1997



VIERT HAAR 25 JARIG BESTAAN

18 -21 AUGUSTUS 2022

Hanksville Farm

Torrlösa 2140 Svalöv, Zweden



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ WIE ZIJN DIT JAAR 25 JAAR LID?	4
➤ HERHAALDE OPROEP !!!!!	4
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN	4
➤ JARIGE YCCNL-ERS IN JULI T/M SEPTEMBER 2022.....	5
YAMAHA CUSTOM CLUB GESCHIEDENIS	5
➤ DE OPRICHTING VAN DE EERSTE YAMAHA CUSTOM CLUB IN DE WERELD	5
WETENSWAARDIGHEDEN	6
➤ MOTORRIJDERS REAGEREN MASSAAL OP OPROEP VOOR GEPESTE 16 JARIGE.....	6
➤ VERKEERSOVERTREDINGEN NEDERLAND.....	6
➤ VOORRANG OP EEN KRUIPUNT, HOE ZIT HET OOK ALWEER?	7
➤ WAAROM MOGEN MOTORFIETSEN MEER HERRIE MAKEN?	9
➤ JAPANESE MOTORFABRIKANTEN HALEN 10 PROCENT VAN ALLE MODELLEN VAN DE MARKT	9
➤ MOGELIJK 24 UUR PER DAG 100 KM/U MAXIMUMSNELHEID ALS COMPENSATIE KOLENUITSTOOT	10
➤ MINISTERIE: POLITIE MOET UITLATEN MOTOREN ZONDER METING KUNNEN AFKEUREN	10
➤ ALLES OVER E10- EN E5-BENZINE	11
MOTORTOCHTEN	13
➤ DE ONTDEKKING VAN DEATH VALLEY OP DE MOTOR	13
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	16
➤ SNERTRIT MET HINDERNISSSEN	16
➤ IMPRESSIE VAN EEN NIEUW YCCNL LID.....	16
➤ TOURTJE BOLLENSTREEK.....	17
➤ ROADMASTER RIT 24-04-2022	18
➤ BELGEN WEEKEND OP DE RUIGE HEIDE	20
➤ HEMELVAARTSDAGRIT	22
➤ DE ALV,.....	23
➤ DE INTERNATIONALE IN NOORWEGEN	24
➤ RONDJE DOOR DE POLDER.....	28
YAMAHA	31
➤ YAMAHA XV 950.....	31
➤ NAADLOZE VERSNELLINGSBAK VOOR NIEUWE R1?	32
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	33
➤ 5 REDENE OM LOUIS TILBURG TE BEZOEKEN	33
➤ NIEUW: 2022 ENERGICA EXPERIA, ELEKTRISCHE ALLROAD MET PLUS 400 KM RANGE	34
EVENEMENTEN AGENDA YCCNL	35
➤ JULI T/M DECEMBER 2022	35
RALLY POSTERS	37
➤ CENTER 6 IN THE LAKES-2022 YCC ESPANA RALLY XI "REVOLUTION"	37
➤ VSOC CENTRE 7 RALLY YCC Sweden 25 jarig jubileum	37
➤ YCCNL NATIONALE 2022	38
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	39



VAN HET BESTUUR



VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

De temperaturen stijgen tot boven de 30 graden als ik dit schrijf.

Om te beginnen is de ALV 2022 goed verlopen en is het bestuur weer voltallig met Jeroen als road captain, Willy als vicevoorzitter, Ronny als penningmeester en mijzelf als voorzitter. Han zal ons verder ondersteunen voor het secretariaat als commissie. Het idee is dat deze commissie uitgebreid kan worden als iemand zich aanmeldt voor het secretariaat om zo in de toekomst een vervanger te hebben.

Dankzij onze Belgische vrienden hadden we voldoende deelnemers aan de S.O.S. in Otterlo. Het was een prachtige locatie met voldoende mogelijkheden om binnen te slapen. Een mooi feest en een rustige ride-out onder leiding van Jeroen.

De Internationale rally in Noorwegen is net afgelopen en is goed verlopen ondanks enige communicatieproblemen en erg duur bier. Een fantastisch optreden van de band op vrijdagavond, goed eten, mooie omgeving, goede mogelijkheid om binnen te slapen en ongeveer 250 deelnemers. Vanuit YCCNL waren er 12 deelnemers waarvan een aantal verder op vakantie ging in Noorwegen en enkelen tot de Noordkaap.

Volgend jaar is de Internationale rally in Finland en een poster is al bekend gemaakt. De notulen van de presidentsmeeting zullen in de volgende nieuwsbrief verschijnen of zodra deze beschikbaar zijn.

We wensen iedereen een fijne vakantie periode en zien elkaar weer op de Nationale rally in Millingen aan de Rijn, waarbij ook al een aantal Engelsen en Belgen ingeschreven staan.

Geef je op voor dit fantastische weekend ! (2^{de} week in september) via de website YCCNL.nl

Namens het bestuur:



Hans van den Bosch

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

De eerste **YAMAHA CUSTOM CLUB** ter wereld
opgericht in 1997 in Zweden



VIERT HAAR 25 JARIG BESTAAN

18 -21 AUGUSTUS 2022

Hanksville Farm

Torrlösa 2140 Svalöv, Zweden

NATIONALE 2022



Wanneer: Vrijdag 9 tot zondag 11 september 2022
Waar: Zeelandsche hof
Molenstraat 4
6566 JC Millingen aan de Rijn

Wat: Buffet diner op vrijdag
Band Left Inc op vrijdag
Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag

Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.

Hoer: Opgeven vooraf op de website
Tent 60 euro.
Binnenslapen 80 euro (beperkt aantal, je krijgt een bevestiging als er een hutje beschikbaar is)

Bij de poort aanmelden is 5 euro extra.

Betalen kan vooruit op rekening
YCCNL NLS1 RABO 0156606704 tau Nationale2022



WIE ZIJN DIT JAAR 25 JAAR LID?



Roepnaam	Tussen vgsl	Achternaam	Ingangs- datum
Anton		Rooders	04-12-1997
Dirk		Dekker	08-03-1998
Ton		Trommelen	06-07-1998

Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

HERHAALDE 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

- Bart van Engelen uit 's Hertogenbosch is 10 april j.l. toegetreden tot de YCCNL gelederen.



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

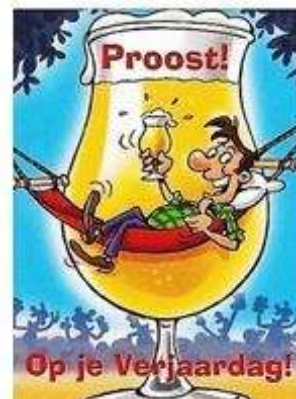
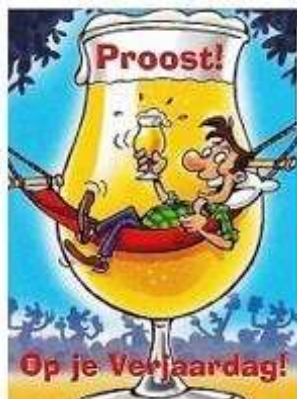
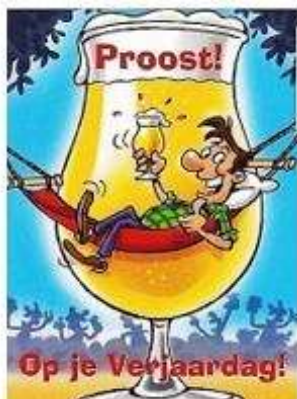


JARIGE YCCNL-ERS IN JULI T/M SEPTEMBER 2022

Juli	
4	Noah Borrebach
10	Ellie Prevoost
11	Mark Bijl
11	Jasper Koperdraad
17	Wendy Ferreira da Silva
18	Ronald Bode
18	Sjaak Hendriks
28	Rinze Zijlstra

Augustus	
4	Bram Cambier
5	Arie Duhén
7	Gerard Dodde
21	Michel Gertzen
26	Ramon van Engelen
28	Nuno Ferreira da Silva
31	Rein Koeleman

September	
2	Piet de Jong
8	Cees Weterings
11	Peter Jongbloed
13	Theo Vos
18	Fred van den Boom
24	Gerard Koek
27	René Schouten
28	Patrick van Es
29	Huib van den Bosch



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA CUSTOM CLUB GESCHIEDENIS

DE OPRICHTING VAN DE EERSTE YAMAHA CUSTOM CLUB IN DE WERELD

De persoon die, toen hij in 1997 een Virago 1100 had gekocht, op het idee kwam om de club te beginnen, heet Stig "Gunner" Gunér. Hij en Tommy "Blondie" Nilsson waren aan het rijden en kwamen in Kåseberga terecht.



Gunner en Blondie filosofeerden over het feit dat er velen waren die een Virago rijden. De Virago was destijds één van de best verkochte motorfietsen, maar er was geen merkenclub voor Virago-rijders. Ze bleven Kåseberga's beroemde haringbroodjes "bespioneren". Het resultaat was dat Virago Club Zweden de volgende herfst werd opgericht.

Stig "Gunner" Gunér werkte vervolgens bij Volvo en had daar Övind "Zappa" Almgren als medewerker. Zappa vond het een goed idee met de club en vroeg zich af of ze overwogen hadden om zichzelf op internet te lanceren? Stig en Övind gingen aan het werk en tekenden het clublogo op een computer. In december 1997 publiceerde Zappa de eerste website van de Virago Club Zweden.

Na de publicatie op internet begon de toestroom van leden serieus te stijgen en nam voortdurend toe. Het eerste bestuur bestond uit Ingela "Gela" Nilsson, Tommy "Blondie" Nilsson, Stig "Gunner" Gunér, Heida Sigurdardottir en Krister Mortensen. "Blondie" was president tot 2007, toen koos hij ervoor een stap terug te doen. Hij is nu erelid en wordt de oprichter genoemd.

Sindsdien is de YCC in vele landen en continenten gevestigd en vormen een gelukkig stel mensen dat graag motorrijdt en (meestal) op een Yamaha Custom-motorfiets rond rijden.

Bron: YCC Sweden

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WETENSWAARDIGHEDEN

MOTORRIJDERS REAGEREN MASSAAL OP OPROEP VOOR GEPESTE 16 JARIGE

Grootste pestprotest ooit!



Honderden motorrijders escorteren gepeste examen leerling

Honderden motorrijders hebben een 16-jarige eindexamenleerling naar haar examengala geëscorteerd. Het meisje werd op school gepest en wilde met het 'pestprotest' met opgeheven hoofd afscheid nemen van het Vellesan College in IJmuiden.

Ze was volgens NH Nieuws al blij geweest met één enkele motorrijder, maar toen een bekende van de familie (zelf een fervent biker) van de plannen hoorde, nam het initiatief een ongekende vlucht. Na

een oproep op Facebook om de leerling te begeleiden naar het gala, stroomden de aanmeldingen binnen. Er kwamen honderden motorrijders op af.

Het meisje kreeg daardoor een uitgebreide escorte naar het Thalia Theater. Ze werd vergezeld door honderden motorrijders. Haar vader noemt het een "'stevige steun in de rug" voor zijn dochter. "Iets wat ze ook echt verdient. Behalve dat ze zelf is gepest, is ze van jongs af aan een steun voor andere kinderen die worden gepest. Deze stunt is het resultaat van haar gedachtengoed en dat houdt in dat als je anders bent, je niet anders behandeld hoeft te worden."

'Geen middelvinger'

De tocht van de bikers door IJmuiden was niet bedoeld als een middelvinger naar de pesters die haar het leven zuur hebben gemaakt. "Het is gericht tegen pesten in zijn algemeenheid", legt haar vader uit.

Bron: NH NIEUWS

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VERKEERSOVERTREDINGEN NEDERLAND

De meest voorkomende (lichte) verkeersovertredingen worden langs administratiefrechtelijke weg afgedaan. Dit zijn de zogenaamde Wet-Mulder boetes. Zwaardere verkeersovertredingen worden met een strafbeschikking afgedaan.

Verschillende straffen

De wijze van afdoening van verkeersovertredingen hangt af van de ernst van de overtreding. De hoogte van boetes voor diverse overtredingen is op te zoeken via de [website van het Openbaar Ministerie](#).

Wet Mulder- boete (administratieve sanctie)

Lichtere verkeersovertredingen, zoals snelheidsovertredingen, fout parkeren en rijden door rood licht, vallen niet onder het strafrecht. Deze worden langs administratiefrechtelijke weg af gedaan. De kentekenhouder ontvangt thuis een beschikking van het CJIB. Dit heet de Wet Mulder-beschikking. Ze zijn te herkennen aan de M in de rechterbovenhoek van de brief. De kentekenhouder moet via de bijgevoegde acceptgirokaart de boete betalen. Daarmee is de zaak afgedaan. Mulder-gedragingen worden niet gedocumenteerd; je krijgt dus geen strafblad.

Wanneer je zelf als kentekenhouder de overtreding niet hebt begaan, moet je toch betalen. Dit betekent dat je zelf de betaalde boete moet zien terug te krijgen van de daadwerkelijke bestuurder.

Als je het niet eens bent met de Mulder- boete dan kun je in beroep gaan bij de officier van justitie. Via het [Digitaal Loket van het CJIB](#) kun je zowel betalen als de foto inzien en in beroep gaan.

Let op

Het gebeurt steeds vaker dat criminelen je proberen over te halen tot het betalen van een nep-boete door een e-mail te sturen. Het CJIB stuurt bekeuringen en aanmaningen alleen per post en nooit per mail. Heb je toch een mail ontvangen reageer hier dan niet op en maak melding bij de [Fraudehelpdesk](#).

Vernieuwd uiterlijk van boete

Vanaf dinsdag 11 juli 2017 valt de vernieuwde boete van het CJIB op de mat. Deze ziet er anders uit dan voorheen. Kijk op de [website van het CJIB](#) hoe de nieuwe boete eruit ziet.



OM- strafbeschikking

Zwaardere verkeersovertredingen, zoals aanzienlijke snelheidsovertredingen en rijden onder forse invloed van alcohol vallen wel onder het strafrecht. De officier van justitie van het Openbaar Ministerie (OM) kan voor een aantal veel voorkomende strafbare verkeersovertredingen zelf straffen opleggen. Dit kan door middel van een OM-strafbeschikking. Een strafbeschikking is meestal een boete en wordt door het CJIB verzonden.

De officier van justitie kan geen gevangenisstraf opleggen, dat blijft een taak van de rechter. Dat is bijvoorbeeld het geval bij overtredingen waarbij iemand gewond raakt of overlijdt. Ook kan dat het geval zijn bij herhaaldelijke zware overtredingen (recidive). Een strafbeschikking wordt wel gedocumenteerd; je krijgt dus wel een strafblad.

Als een bestraftte het niet eens is met zijn strafbeschikking dan kan hij bezwaar maken door verzet in te stellen bij het OM. De strafrechter zal de strafzaak dan in zijn geheel opnieuw beoordelen.

Onderzoek rijvaardigheid en medische geschiktheid CBR

Om aan het verkeer deel te nemen moeten bestuurders medisch geschikt en rijvaardig zijn. Na een aanrijding of overtreding kan het vermoeden ontstaan dat aan die eisen niet meer wordt voldaan. Bijvoorbeeld bij rijden onder invloed of bij onveilig verkeersgedrag. De politie doet dan een melding aan het CBR. Afhankelijk van de feiten die de politie heeft geconstateerd, kan het CBR besluiten dat je een cursus, zoals een Educatieve Maatregel Verkeer, moet volgen of dat je een onderzoek rijvaardigheid moet doen door het CBR. Je kunt te maken krijgen met het CBR zonder dat je een verkeersovertreding hebt begaan, bijvoorbeeld na een aanrijding of slingeren op de weg.

Wanneer je niet aan de eisen voldoet, wordt je rijbewijs ingevorderd. Je mag dan geen voertuig meer besturen.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

VOORRANG OP EEN KRUISPUNT, HOE ZIT HET OOK ALWEER?

Dit zijn de verschillende kruispunten en deze voorrangsregels gelden er

Op welk kruispunt krijgt wie wanneer voorrang? Hoeveel soorten kruispunten zijn er eigenlijk en valt een T-splitsing daar ook onder? Hoe zit het ook alweer met een gelijkwaardig en een ongelijkwaardig kruispunt? Op al deze vragen geeft dit artikel antwoord.

Wat is een kruispunt?

Een kruispunt is een knooppunt waar wegen samenkomen en splitsen. Je hebt twee soorten kruispunten: gelijkwaardig en ongelijkwaardig. Daaronder vallen weer verschillende typen. Een gelijkwaardig kruispunt is een kruising zonder verkeerslichten, -borden of -tekens. Hier gelden altijd de algemene verkeersregels. Komt er een bestuurder van rechts, dan moet je die voorrang verlenen. Op een ongelijkwaardig kruispunt moet je je houden aan de verkeersborden, -tekens en -lichten.

Welk kruispunttypen zijn er?

Dit zijn de meest voorkomende kruisingstypen:

- **Driesprongkruispunt / T-splitsing / Y-splitsing.** Een kruispunt met drie takken.



- **Viersprong.** Een kruispunt met vier takken.
- **Rotonde.** Het ronde kruispunt waarbij verkeer op de rotonde voorrang heeft. In sommige uitzonderingssituaties, zoals op het Keizer Karelplein in Nijmegen, heeft verkeer van rechts voorrang.
- **Bajonetkruispunt.** Een kruispunt waarbij twee T-splitsingen op relatief korte afstand van elkaar tegenover elkaar liggen. Het doorgaande verkeer maakt als het ware een S- of een spiegellende S-bocht.



- **Kwadrantkruispunt.** Of eigenlijk: een kwadrantrijbaankruising. Deze kruising heeft een extra verbindingsweg tussen de twee hoofdwegen. Dit kruispuntontwerp is voor dichtbevolkte gebieden waar grote verkeersaders samenkomen en is bedoeld om de verkeersstroom te verbeteren.
- **Viertakskruispunt (+ of X).** Een kruispunt waar twee wegen samenkomen en waarbij uitwisseling tussen beide wegen mogelijk is. De takken kunnen haaks aansluiten (als een +) of als een X.
- **Voorrangsp plein.** Een kruispunt met elementen van zowel een rotonde als een voorrangskruispunt. Belangrijk is een duidelijke hoofdstroom die voorrang heeft op de zijstromen.
- **Kruising verharde en onverharde weg.** Bestuurders op een onverharde weg verlenen altijd voorrang aan bestuurders op een verharde weg.



Welk kruispunt is het veiligst?

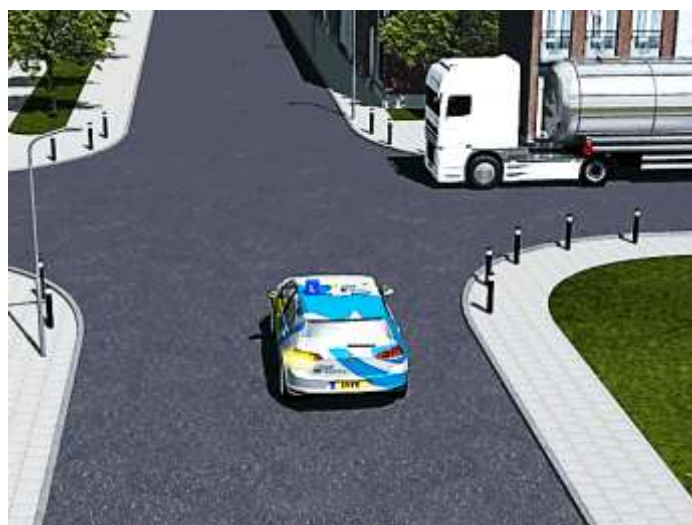
Een ongelijkwaardig kruispunt is relatief veiliger dan een gelijkwaardig kruispunt vanwege de lagere snelheden. We zeggen 'relatief' omdat ook andere factoren meespelen, zoals de hoeveelheid verkeersdeelnemers, de verkeersdruk – bijvoorbeeld in de spits – en de complexiteit van het kruispunt.

Vorrangsregels op een kruising

De basisvoorrangsregel voor alle kruispunten is: verkeer van rechts heeft voorrang. Op een T-splitsing, viertakskruising, verkeersplein, rotonde: overall. Tenzij voorrangsborden en -tekens een andere situatie schetsen. En tenzij het verkeer van rechts vanaf een onverharde weg of uit een uitrit komt, dan heeft rechts géén voorrang.

Bestuurders die naar links afslaan, moeten tegemoetkomend verkeer dat op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaat voor laten gaan (uitgezonderd een tram).

Sommige verkeerssituaties op een gelijkwaardig kruispunt zijn onduidelijk; wie heeft wanneer voorrang? Dit zijn de meest voorkomende voorrangssituaties die je helpen meer inzicht te krijgen in de voorrangregels op een kruispunt.



De belangrijkste verkeersborden op een kruispunt

Verschillende verkeersborden geven aan dat je een kruising nadert. Bij een gelijkwaardige kruising kan bijvoorbeeld een driehoeksbord staan met een rode rand en een zwart kruis in het midden: je nadert een gevaarlijke kruising.

Bij een ongelijkwaardig kruispunt kan bijvoorbeeld het driehoeksbord met een rode rand en een zwart kruis met een dikke verticale en een dunne horizontale lijn in het midden staan.



Onderstaande afbeelding laat de meest voorkomende verkeersborden bij kruispunten zien.



Test je kennis!

Denk jij alle voorrangsregels op kruispunten te kennen? [Doe de voorrangsquiz en test jezelf](#). De uitslag krijg je direct in je e-mail.

Kijk ook eens: [voorrang, dit zijn de regels](#)

Bron: GWWB

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WAAROM MOGEN MOTORFIETSEN MEER HERRIE MAKEN?



Een motorfiets is natuurlijk een heel ander soort voertuig dan een auto. Het motorblok bevindt zich bijvoorbeeld aan de buitenkant, dus lijkt meer geluidsoverlast onvermijdelijk. Daarom is er verschil in de eisen. Een auto mag niet meer geluid produceren dan 95 dB(A) bij 3500 toeren, gemeten dicht bij de uitlaat.

Bij motoren is het maximum bepaald per type motorfiets en dat kan tot ver boven de 100 dB(A) gaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de cilinderinhoud en de bouw van de betreffende motorfiets. De politie controleert hier wel op, maar goede meetapparatuur is duur en daardoor slechts beperkt beschikbaar.

Auteur: Niek Schenk

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

JAPANESE MOTORFABRIKANTEN HALEN 10 PROCENT VAN ALLE MODELLEN VAN DE MARKT

Honda, Yamaha, Kawasaki en Suzuki zullen tegen het einde van dit jaar de productie van ongeveer 20 motorfietsmodellen stopzetten, als gevolg van de strengere emissienormen die in de herfst in Japan zullen worden ingevoerd, zo meldt de Japanse krant Nikkei. De modellen waarvan de 'levensduur' wordt beëindigd vertegenwoordigen ruim 10% van de ongeveer 190 motoren die de vier Japanse fabrikanten nu nog in hun line-ups voeren. Daarbij gaat het in bijna alle gevallen wel om pre-EURO5 modellen, die al langer niet meer (nieuw) verkocht mogen worden in Europa, maar in Japan en de rest van de wereld nog wel.

De Japanse motormerken hebben zo'n 40% van de wereldwijde motormarkt in handen, maar Japan heeft eind 2020 zelf pas strengere emissienormen aangenomen, die nu in werking treden voor nieuwe modellen op de eigen markt. Die nieuwe Japanse regels lijken heel sterk op de EURO5 homologatie in de Europese Unie. In de praktijk kunnen de betreffende modellen nog in de USA of andere markten verkocht worden, maar de verkoopcijfers van dergelijke modellen zijn daar dermate klein, dat dit commercieel gezien te weinig oplevert. Resultaat is nu dan ook dat voor die modellen de hele productie ophoudt.

Honda, 's werelds grootste motorfabrikant, stuurt ongeveer 10 van haar 80 modellen met pensioen. Tot de betrokken motorfietsen behoren iconische modellen als de CB400 Super Four, een klassieke motorfiets die in Japan nog steeds nieuw te koop is. Op Honda's schraplijst staan volgens Nikkei ook modellen als de Gold Wing, wat opvallend is omdat die wel EURO5 homologatie heeft. Yamaha stopt nu ook in andere werelddelen met de FJR1300 en Suzuki zal tegen oktober minstens vijf van haar ongeveer 20 modellen van de productielijnen halen, aldus Nikkei. Kawasaki Motors stopte vorig jaar al met het leveren van modellen als de GTR 1400 (foto), die tot nu toe nog wel in de USA worden verkocht.

Om bestaande modellen te laten voldoen aan de nieuwe uitstootnormen, zullen motorfabrikanten in veel gevallen de motorblokken volledig opnieuw moeten ontwikkelen. Dat is echter kostbaar en "zou de verkoopprijs drie tot vier keer zo hoog maken", aldus een grote motorfietsfabrikant tegenover Nikkei.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



MOGELIJK 24 UUR PER DAG 100 KM/U MAXIMUMSNELHEID ALS COMPENSATIE KOLENUITSTOOT



Minister voor Klimaat en Energie Jetten wil de toegenomen CO2-uitstoot compenseren, die ontstaat als er meer steenkool gebruikt gaat worden om de Russische gastoevoer te ontzien. Daarbij is volgens "De Telegraaf" de optie bespreekbaar om ook 's avonds en 's nachts de maximumsnelheid op alle snelwegen te verlagen naar 100 kilometer per uur. Op de Nederlandse snelwegen geldt nu al sinds maart 2020 tussen 06.00 en 19.00 uur een maximumsnelheid van 100 km/h. Met de invoering van dit plan zou dat dus 24 uur per dag in heel Nederland gaan gelden, waardoor de maximumsnelheid feitelijk permanent verlaagd is van 130 naar 100 kilometer per uur.

"Ook de mobiliteitssector moet een bijdrage leveren, verwachten Haagse bronnen. Zo ligt bij het ministerie van Rob Jetten de mogelijkheid op tafel om de maximumsnelheid op de snelweg permanent te verlagen naar 100 kilometer per uur. Nu geldt die snelheidsbeperking alleen overdag. In de verkiezingsprogramma's van D66 en CU staat al dat zij het liefst zien dat ook tussen 19.00 uur en 07.00 uur niet harder dan 100 mag worden gereden. (...) Toch is het de vraag of VVD en CDA daarvoor te porren zijn.

Een coalitiekopstuk zegt dat een snelheidsverlaging 'fantasie' lijkt."

- De Telegraaf.

Geopolitieke situatie

Een continu invoering van de, ook bij motorrijders weinig populaire, maximumsnelheid van 100 kilometer, zou ervoor moeten zorgen dat de stikstofdoelen alsnog gehaald worden. Die komen in gevaar doordat steenkool als mogelijke vervanging van Russische aardgas moet dienen, wat als gevolg van de oorlog in Oekraïne steeds minder naar ons land wordt gestuurd. De eerdere verlaging 'overdag' was een gevolg van een aantal Europese klimaatdoelstellingen waar Nederland in het verleden voor had getekend, maar die nogal plotseling acuut werden, nadat milieuactivisten de uitvoering ervan afdwongen.

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](#)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MINISTERIE: POLITIE MOET UITLATEN MOTOREN ZONDER METING KUNNEN AFKEUREN



Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt samen met de RDW aan een methode om uitlaten voor op de weg op het uiterlijk af te kunnen keuren, waardoor de tot nu toe verplichte geluidsmeting niet meer nodig zal zijn. Dat laat het ministerie weten na vragen daarover van Nieuwsmotor.nl.

Door een aantal partijen wordt vanuit een samenwerkingsverband gewerkt aan de actie "Te luid geluid is uit". De organisatoren hiervan wisten politieke vertegenwoordigers zover te

krijgen dat die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om een reactie op de actie vroegen. Die reactie kwam in de vorm van een brief van minister Mark Harbers aan de Tweede Kamer, met als belangrijkste antwoord "Het ministerie beschouwt dit convenant van de motorrijders als positieve ontwikkeling".

In de brief stond echter nog een opvallende zin, namelijk de volgende: "Voor dat laatste (het gebruik van gemodificeerde of illegale uitlaten, red.) werkt het ministerie nu, samen met de RDW, aan een voorstel om onjuist gebruik van uitlaten en illegale uitlaten beter en eenvoudiger handhaafbaar te maken."

Een opvallende ontwikkeling, want er zijn immers al zeer duidelijke Europese keuringen en homologaties, alleen worden deze op straat zo goed als nooit gecontroleerd. Daar komt bij dat ook in goedgekeurde uitlaten vaak een klep zit, die boven een bepaald toerental opengaat. Daarom vroeg Nieuwsmotor.nl het ministerie om een uitleg van deze ontwikkeling, met vooral de vraag of het dan over nieuwe inrichtingseisen (technische regels) gaat, of om een andere manier van handhaving van de huidige regels. Dat laatste blijkt dus het geval te zijn, zo blijkt uit het bericht van het ministerie:

"Momenteel is een 'statische' meting (een meting langs de weg) nodig om te bepalen of de uitlaat van een motorfiets volgens de vastgestelde eisen werkt en binnen de geluidsnormen blijft. Dit is in de praktijk lastig uitvoerbaar. We werken daarom aan een voorstel waarin in plaats van een statische meting een visuele inspectie van een uitlaat (om te kijken of deze zichtbaar is aangepast of is beschadigd) voldoende is voor een verbod voor rijden op de weg. Omdat een verbod voor rijden door de politie opgelegd kan worden, zit het dus op de handhavingkant."

Dit houdt in dat de politie op het oog ('visueel'), dus zonder geluidsmeting, gaat waarnemen of een uitlaat wel of niet aan de regels voldoet, waarna het voertuig stilgezet kan gaan worden. Dat het dan om een ontbrekend E-keurmerk, een verwijderde dB-killer of een onbekend uitlaatmerk gaat, ligt voor de hand. Dit maakt het alleen wel interessant hoe dan omgegaan wordt met de geluidsklep, een



methode die motorfabrikanten en aftermarket uitlaatmerken massaal gebruiken om -binnen de regels- toch veel geluid mogelijk te maken, onder het mom van een betere verdeling van vermogen.

Of een op straat 'visueel' afgekeurde uitlaat dan gelijk ook tot een WOK melding (tijdelijk ongeldig verklaren kentekenbewijs) zal leiden, is nog onduidelijk, maar dit ligt wel voor de hand. Een dergelijk voorstel zal overigens eerst nog langs de politiek en rechterlijke macht moeten, maar het is wel de richting waarin wordt gewerkt.

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ALLES OVER E10- EN E5-BENZINE

Nieuwe namen aan de pomp en wat is eigenlijk E85?



De oudste, bekendste en meest voorkomende autobrandstof is benzine. De samenstelling van benzine is in de loop van de jaren wel flink veranderd. Zo wordt er al heel lang geen lood meer toegevoegd, maar wordt er tegenwoordig wel bio-ethanol bijgemengd. Daarom heten de benzines aan de pomp nu E10 en E5. In het buitenland kun je daarbovenop ook nog E85 tegenkomen. Onderstaand lees je hoe het zit.

Voorheen was de belangrijkste aanduiding het octaangetal (ook wel bekend als de klopvastheid van benzine). In Nederland was dit Euro 95 of Euro 98. Bijna alle benzineauto's kunnen met Euro 95 overweg,

maar sommige oudere of sportieve auto's en motoren hebben brandstof met octaangetal 98 nodig. In vrijwel alle gevallen heeft Euro98-benzine niet alleen een hoger octaangetal, maar zijn er ook additieven toegevoegd die volgens de brandstoffabrikant een gunstig effect hebben op verbruik en levensduur van de motor. Benzine met extra additieven wordt ook wel premium-benzine genoemd.

Van Euro 95 en 98 naar E10 en E5

Sinds 2019 wordt brandstof in de eerste plaats aangeduid met een naam die de maximale hoeveelheid bijgemengde bio-ethanol weerspiegelt: E10 en E5. Bio-ethanol is een alcohol dat gemaakt wordt door fermentatie van suiker, maïs of tarwe en is een vorm van hernieuwbare energie. In E10-benzine is maximaal tien procent ethanol bijgemengd, in E5 is dat maximaal vijf procent en in de praktijk zelfs vaak nul. Alle nieuwe auto's kunnen met E10-benzine overweg, maar dat is niet voor alle oudere auto's het geval. Bij deze auto's kan de hogere concentratie ethanol na verloop van tijd voor schade aan onder andere leidingen en pakkingen zorgen. Circa tien procent van de Nederlandse benzine-auto's kan niet met E10 overweg en moet dus E5 tanken. Blij twijfel is het dan ook beter om E5 te tanken, via onderstaande link kun je checken of je auto (of motor) geschikt is voor E10.

Controleer of je motor/auto geschikt is voor E10-benzine

In de praktijk heeft eigenlijk alle E10-benzine ook een octaangetal van 95 en vervangt het daarmee de reguliere benzine die voorheen als Euro 95 werd aangeboden. E5-benzine is in de praktijk de duurdere premium-benzine, meestal met octaangetal 98. Omdat zowel de hoeveelheid bijgemengde ethanol als het octaangetal voor bepaalde auto's van belang zijn, worden beide eigenschappen vermeld aan de pomp. De benaming E10 en E5 zijn sinds 2019 echter leidend. Dit geldt voor de gehele Europese Unie, waardoor benzine in veel Europese landen nu op dezelfde manier wordt aangeduid.

Omdat ethanol een lagere energiedichtheid heeft dan pure benzine, bevat ook E10-benzine iets minder energie per liter dan de oude Euro 95 of huidige E5-benzine. In de praktijk betekent dit dat je circa 2,5 tot 5 procent hoger verbruik zult hebben met E10-benzine.

E85: brandstof met 85 procent bio-ethanol

Als E5 maximaal 5 procent en E10 maximaal tien procent bio-ethanol bevat, laat het zich eenvoudig raden hoeveel ethanol er in E85 zit: 85 procent. Omdat deze brandstof voor het overgrote deel uit bio-ethanol (gewonnen uit planten, zoals tarwe, mais en suikerbiet) bestaat en maar voor een klein deel uit benzine, wordt E85 ook vaak aangeduid als bio-ethanol. Kleine hoeveelheden ethanol zijn voor de meeste benzinemotoren geen probleem, maar zomaar E85 tanken is geen goed idee. Deze brandstof is alleen geschikt voor auto's die hier speciaal op aangepast zijn. In Nederland zijn zowel die auto's als de brandstof schaars, maar in onder andere Frankrijk en Scandinavische landen kun je E85 wél bij veel pompen vinden. Heb je per ongeluk E85 getankt, bel dan meteen de Wegenwacht voor advies, zodat we voor je kunnen kijken of direct ingrijpen noodzakelijk is.

Waar tank ik E10 of E5?

Vanaf 1 oktober 2019 wordt E10 op de meeste tankstations verplicht aangeboden. Alleen tankstations die maar één soort benzine kunnen aanbieden zijn vrij in de keuze om E10 of een andere benzine (bijvoorbeeld E5) aan te bieden. Wanneer meer soorten benzine kunnen worden aangeboden moet minimaal de helft van het aantal vulpistolen E10 bevatten. In de [ANWB Onderweg app](#) kun je van alle tankstations van alle brandstoffen in Nederland de actuele verkoopprijzen vinden. Op zoek naar tankstations met E10 of juist E5? [Download de gratis app.](#)

**Wat vindt de ANWB?**

De ANWB steunt het zoeken naar alternatieven voor fossiele brandstof en naar manieren om de CO2 uitstoot door verbranding van brandstof te verminderen. Toevoegen van ethanol aan benzine is zo'n alternatief. Wel pleiten we ervoor dat ook E5 (Euro 95 en/of SuperPlus) beschikbaar blijft als E10 verplicht is, en dat de invoering **niet** gaat leiden tot lastenverzwaring.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NATIONALE 2022



Wanneer: Vrijdag 9 tot zondag 11 september 2022

**Waar: Zeelandsche hof
Molenstraat 4
6566 JC Millingen aan de Rijn**

**Wat: Buffet diner op vrijdag
Band Left inc op vrijdag**

**Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag**

**Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.**

**Hoe: Opgeven vooraf op de website
Tent 60 euro.
Binnenslapen 80 euro (beperkt aantal, je krijgt een
bevestiging als er een hutje beschikbaar is)**

Bij de poort aanmelden is 5 euro extra.

**Betalen kan vooruit op rekening
YCCNL NL51 RABO 0156606704 tau Nationale2022**



MOTORTOCHTEN

DE ONTDEKKING VAN DEATH VALLEY OP DE MOTOR



Toerisme Amerika: de ontdekking van Death Valley. Het is voorspelbaar dat de winter elk jaar op dit punt hetzelfde oude gevoel oproept: de behoefte om naar buiten te gaan en te rijden. Het is geen geheim dat het de laatste twee jaar niet gemakkelijk, of zelfs onmogelijk, hebben gemaakt om te ontsnappen aan de toorn van de winter. In een vorig leven had ik het geluk tweewieltherapie te vinden in Laos, de Filipijnen, Zuid-Afrika, Jordanië en nog veel meer. Het warme gevoel van de tropische lucht door mijn helm op een februaridag staat net zo in mijn geheugen gegrift als de wattenstaafjes die nu nodig zijn om het land uit te komen.

De gelegenheid deed zich voor in de vorm van werk waarvoor ik naar Californië moest vliegen voor een filmproject in Death Valley. Het is een plek die ik al jaren graag wilde

zien, dus ik vond dat ik er een motortrip van moest maken.

Ik regelde een BMW F850GS Adventure uit 2021, die een waardige metgezel zou blijken voor de trip van ruim 1.600 km in vijf dagen. Ik startte in Los Angeles en reed in noordoostelijke richting naar Death Valley, waar ik mijn weg vond door de minder bekende delen van het enorme nationale park.

Een ongebruikelijk warme winterdag in LA deed me al zweten nog voor ik mijn avontuurlijke toeruitrusting had aangetrokken. De acrobatiek die nodig was om mijn verticaal uitgedaagde been omhoog en over de GSA te krijgen, liet me druipen van het zweet.

Ik reed in een beetje een konvooi dat me ingeklemd (en beschermd) hield tussen twee andere voertuigen die dezelfde reis maakten voor zaken/plezierdoeleinden. De keerzijde hiervan was het verkeer in LA, dat laat op de dag de stad probeerde te verlaten. Kijkend naar alle andere motorfietsen die van rijstrook naar rijstrook flitsten terwijl ik bij mijn vierwielig aangedreven team bleef, keek ik als een kind verlangend uit het raam tijdens een zomerschool.

Uiteindelijk kwamen we aan de rand van Death Valley op een plek die 'Alabama Hills' heet. Dit is een prachtige locatie van afgeronde rotsblokken aan de voet van de Sierra Nevada. Het is land dat is aangewezen door het BLM (Bureau of Land Management Dept.), dat toegang geeft voor recreatieve activiteiten en zelfs voor kamperen op aangewezen plekken. Dit zou de eerste van een aantal kampeerterreinen zijn die we tijdens onze reis zouden aandoen en die ons beloonden voor onze trektocht buiten de gebaande paden in 4x4-only gebied. Of, 1x2 in mijn geval.

Zelfs na zonsondergang bleef het hier mooi. De wolkeloze hemel en de bijna volle maan verlichtten de vallei en weerkaatsten op de besneeuwde toppen op de achtergrond. Er was geen geluid te horen en onze naaste burens waren slechts een pixelgroot licht beneden in de vallei. De plek maakte zo'n indruk dat we besloten er een extra dag door te brengen voordat we verder gingen naar Death Valley National Park.

Toen op de derde dag de zon doorbrak, waren de meesten van ons al op en uit de tenten gekropen om de zonsopgang mee te maken. Dit zorgde ook voor een vroeg ontbijt zodat we vroeg op pad konden. Dat hadden we nodig, want de rit was langer en uitdagender om een meer afgelegen deel van Death Valley te bereiken, genaamd 'Racetrack Playa'. De Playa is een droge bedding van een meer, genoemd naar zijn grote ovale vorm en een rotseiland met de naam 'The Grandstand'.



We stopten in Lone Pine om meer proviand in te slaan en gingen op weg naar Stovepipe Wells waar ik mezelf aan een welverdiende douche kon laven. Kamperen in afgelegen streken betekent dat er geen voorzieningen zijn, tenzij je ze zelf meebrengt, en op de laagste, warmste en droogste plek van het continent zijn water en douches niet gemakkelijk te krijgen.

De wegen waren in goede staat tot ongeveer 50 km van de playa. Op dit punt veranderde de weg in een losse gravel met af en toe een zanderig stuk om je alert te houden. Dit is het moment waarop mijn intensiteit toenam. Omdat ik ver verwijderd was van mobiele telefonie en op een gloednieuwe fiets reed die niet van mij was, bleef mijn aandacht erbij. Ik was gefocust op de weg voor me als een astronaut die door een meteorietenregen navigeert. Het eindeloze wasbord rammelde de motor genadeloos totdat de weg recht werd en ik zelfverzekerd genoeg was om het gas open te draaien om meer respectabele snelheden te bereiken.



Natuurlijk, omdat de natuurkunde en de vering van de BMW zijn wat ze zijn, liet ik mijn collega's in de Jeep voortdurend achter in mijn enorme stofwolk. Mijn offroad-ervaring van de laatste jaren is een vederlichte tweetakt trailmotor die veel meer vertrouwen geeft. Het manoeuvreren met een motorfiets van meer dan 200 kilo over uitdagend onbekend terrein liet me druipen van het zweet. Ik weet dat met training en tijd, grote(re) motoren als deze (en groter) heel comfortabel kunnen zijn, maar het kan in het begin intimiderend zijn.

Uiteindelijk kwam de Playa in zicht, maar het werd al donker, dus we besloten ons kamp op te slaan en het de volgende dag bij zonsopgang te verkennen. Een van de aantrekkelijke aspecten van motorreizen hier is dat het een zeer droge plaats is, ongeacht het seizoen, zodat je meestal kunt rekenen op een heldere hemel op zowat elke dag van het jaar.

Door de grotere hoogte was de nacht koud en daalde bijna tot het vriespunt. We schaarden ons 's morgens rond de kampeerbrander terwijl thee en koffie werden gemaakt, en wachtten met spanning tot de zon de omringende bergen zou verlichten en de lucht zou opwarmen. We namen de bezienswaardigheden van de Playa en de mysterieuze bewegende rotsen in ons op (spoiler: het is het ijs dat dat doet) en reden over dezelfde 50km-weg terug naar het plaveisel om de andere gebieden van de Death Valley te verkennen.

Dat beetje ervaring van de dag ervoor maakte me energiek, positief en vol vertrouwen. Het resultaat was een veel aangenamere (en snellere) rit, en we hadden nu onze zinnen gezet op het bereiken van de zuidelijke grens van het park om van de 'Ibex Dunes' te genieten. De omvang van het park wordt duidelijk als je een punt invoert op een GPS en de geschatte reistijd ziet. Dit is het grootste nationale park buiten Alaska. We moesten opnieuw tanken en meer proviand inslaan terwijl we Furnace Creek passeerden. Het tanken voor meer dan \$7.00 US/gallon (€1,66 per liter) stak, maar gelukkig kan de GS 400 km op een tank rijden onder normale rijomstandigheden, maar dus niet offroad.

De route van die dag zou nog een stuk van 45 km bevatten dat voornamelijk uit zand bestond. De grote GS met zijn standaard banden deed het echter vrij goed in het terrein en ondanks een paar spannende momenten – geef de motorrijder de schuld -, bracht de motor me opnieuw naar de bestemming, ongeacht wat-ie te verstouwen kreeg. We gingen zelfs zo snel dat we allemaal ons kamp konden opslaan en naar de Ibex-duinen konden wandelen voor een wonderbaarlijke zonsondergang.



De ochtend bracht een onaangename verrassing – een van onze 4x4's wilde niet starten. Ik zal geen namen noemen, maar onnodig te zeggen dat het eindigde met 'eep'. De accu was zo leeg dat we uren moesten wachten om hem weer startklaar te krijgen. Dit bemoeilijkte onze plannen voor de laatste dag, dus gingen we op weg om de kilometers zo snel als we konden in te halen.

Met hoge snelheid naar het noorden kwamen we uiteindelijk in Nevada aan, waar we nog een laatste keer voorraden insloegen in het kleine stadje Beatty. Dit maakte ons klaar voor de grote finale: Titus Canyon. Een 49 km lang pad dat omhoogklimt door kleurrijke bergen langs scherpe serpetines, rotstekeningen en spookstadjes tot het zijn hoogtepunt bereikt in een

adembenemend smalle canyon met een doorsnede van minder dan zes meter. Een eenrichtingsbeleid zorgt ervoor dat er geen 'file' van mensen en voertuigen door de kloof rijdt, hoewel we tijdens onze reis geen mens zijn tegengekomen.

De motor en ik hadden het gered, dacht ik. Toen ik met het laatste beetje daglicht de hoofdweg bereikte om voor de laatste keer te kamperen. Ik had er geen idee van dat het ergste nog moest komen.

Op de laatste morgen werden we wakker met een briesje dat van de omringende bergen kwam en zelfs onder zeeniveau was het fris. We pakten in, keken nog een laatste keer naar het landschap en gingen op weg naar Los Angeles. Tegen de tijd dat we weer omhoogklommen om het park te verlaten, was de temperatuur gedaald tot enkele cijfers en de wind wakkerde aan. Tegen de tijd dat we de stad Mojave bereikten, was het nog maar 3 graden en vlogen de hagel ons om de oren!



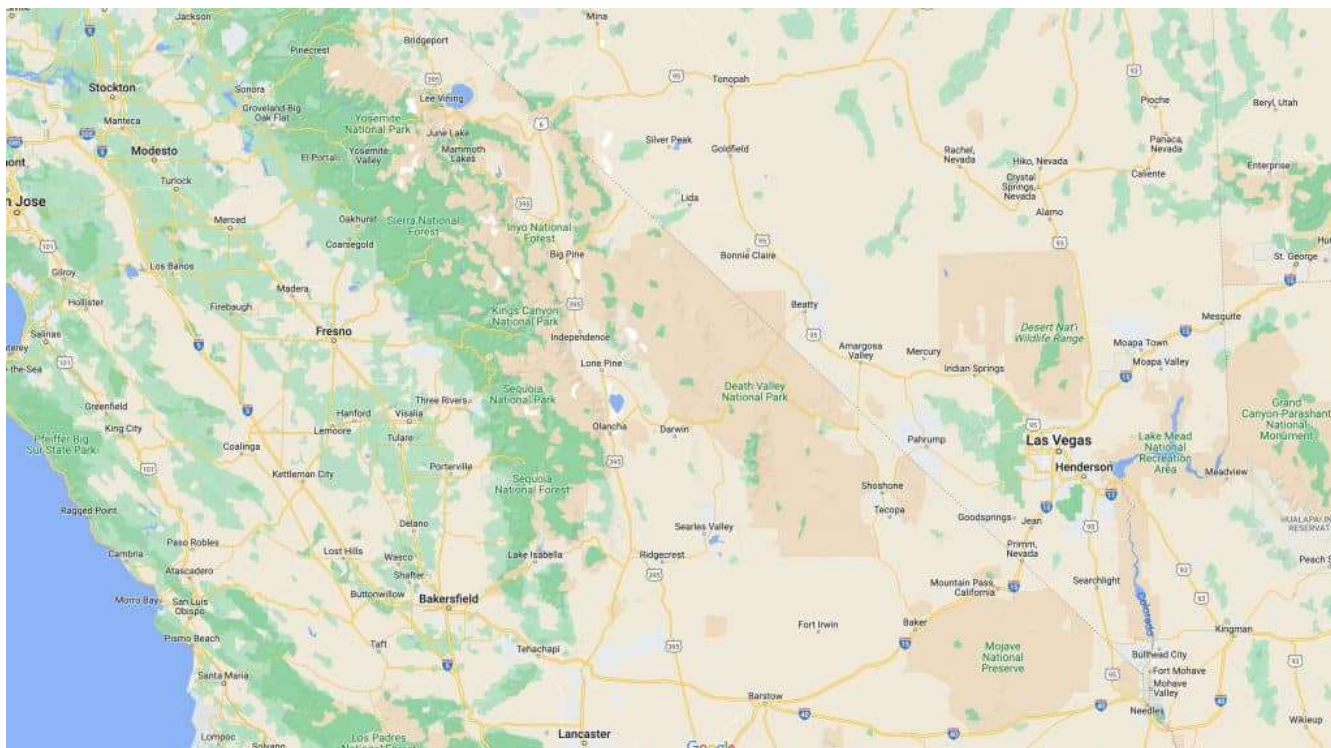


Nieuwsbrief 2 (juni 2022)



Het motorpak dat ik een paar dagen eerder nog had vervloekt omdat het niet genoeg ritsen en ventilatieopeningen had om overmatig zweten te voorkomen, was nu mijn beste vriend. En oh, die fantastische verwarmde handvatten. Ik was waterdicht en warm terwijl ik over de rechte wegen reed op snelwegssnelheid terwijl ik de woeste wind trotseerde. De urenlange rit bracht ons terug in LA net toen het middagverkeer begon op te lopen. Na slechts een paar dagen van stilte in de uitgestrekte wildernis was het vreemd om zoveel mensen te zien en te horen.

Hoewel het mooi en rustgevend kan zijn, vereist zo'n tocht planning en respect, want het terrein, de temperatuur, de droogte en de leegte kunnen er allemaal toe leiden dat het park heel toepasselijk Death Valley wordt genoemd.



Bron: Canada Moto Guide

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

De eerste **YAMAHA CUSTOM CLUB** ter wereld
opgericht in 1997 in Zweden



VIERT HAAR 25 JARIG BESTAAN
18 - 21 AUGUSTUS 2022

NATIONALE 2022



Wanneer: Vrijdag 9 tot zondag 11 september 2022
Waar: Zeelandsche hof
Molenstraat 4
6566 JC Millingen aan de Rijn

Wat: Buffet diner op vrijdag
Band Left inc op vrijdag
Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag

Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.

Hoe: Opgeven vooraf op de website
Tent 60 euro.
Binnenslapen 80 euro (beperkt aantal, je krijgt een bevestiging als er een hutje beschikbaar is)

Bij de poort aanmelden is 5 euro extra.

Betalen kan vooruit op rekening
YCCNL NL51 RABO 0156606704 lau Nationale2022



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

SNERTRIT MET HINDERNISSEN

Zondag 27 maart was al weer de 4de zondag van de maand en stond de snertrit van de ratten op het programma. Marja had de snert al klaar staan. Jeroen had gemeld dat wij om 10.15 uur konden verzamelen bij Brasserie de Veerpoort in Schoonhoven en dat de rit om 11.00 uur zou starten. Echter doordat de kermis was starten wij pal tegenover de Brasserie bij Rivero. Toen Mieke en ik arriveerde stonden er al vele motoren.

Even gauw een bakkie koffie doen welke door Arie Duhen werd gesponsord (Arie bedankt). Het zonnetje begon al lekker te schijnen en rond 11.00 uur begonnen wij de rit met zo'n 20 motoren over heerlijke slinger weggetjes via Lopik, Oudewater, Montfoort, Harmelen richting het rattenhol naar de snert.



Bij een rotonde in Montfoort ging Ramona van Es onderuit om het asfalt eens van dichtbij te bekijken. Gelukkig was het een lage snelheid en was het meer de schrik en was er alleen wat schaafschade aan de motor. Thierry maakte even een proefritje en verklaarde dat Ramona weer verder kon rijden op de motor. De pauze hadden wij hierdoor al gehad. Bij vertrek bleek de motor van Johnny Ferdinandus er geen zin meer in te hebben om te starten. Aanduwen gaf geen resultaat en werden er diverse Power Boosters erbij gehaald waarna de motor weer begon te brommen.



Jeroen vervolgde de route via Kockengen en toen begaf de gaskabel van Ton Trommelen het. Terwijl we bezig waren om het op te lossen begon één van de bewoonsters zich te irriteren aan onze stop aldaar en kwam verhaal halen. Na deze netjes afgewimpeld te hebben gingen we weer verder met de route via Breukelen, Loenersloot en Hilversum naar Hollandse Rading alwaar de snert ons stond op te wachten. We hebben heerlijk buiten in het zonnetje genoten van Marja's snert en andere versnaperingen.

Marja en Jeroen bedankt weer voor deze prachtige dag.

Auteurs: Mieke en John de Lang

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

IMPRESSIE VAN EEN NIEUW YCCNL LID

Ik ben nog niet zo lang bij deze club maar heb al een paar ritten meegemaakt. Al deze ritten verschillen niet zoveel van elkaar ze zijn namelijk allemaal goed geregeld zowel de route als ook de lunch.

Wat mij het meest opvalt zijn de uiterst gezellige en vriendelijke mensen. De tourritten zijn wat mij betreft wat aan de korte kant maar dat kan door de wat lage snelheid niet anders, moet bij mij nog even wennen.

Voorheen reed ik een ZZr 1100 bij de Kawasaki club, waarbij de snelheid aanzienlijk hoger lag. Ik moet zeggen dat dit beter en een stuk rustiger voor mij is. Ik zou zeggen dat de organisatie van de ritten vooral zo door moet gaan en ik hoop er nog lang van te mogen genieten.



Auteur: Johan Warnaar
Yamaha Virago VX 1100

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



TOURTJE BOLLENSTREEK

April doet wat hij wil,

Zo begon april, nee geen grap op de 1^e april, met sneeuw . . . Nu, 21 april met koningsdag in het vooruitzicht kunnen we stellen dat de maand lijkt op afgelopen maart. April verloopt dan met iets minder zon, maar toch met erg goed weer om lekker met de motor er op uit te trekken. Iets wat ik naar hartenlust kan doen sinds ik niet meer werk.



Voorzichtig, als vanouds, de Bollenstreek eens bekeken. Vooral niet in een weekend, vorig jaar was er geen doorkomen aan zelfs met de motor niet. Mooie ontluikende bollenvelden. Prima. Vanuit mijn verleden weet ik dat in de gemeente Anna Paulowna enkele creatieve bewoners rondom Goede Vrijdag en Pasen mozaïeken van bloembollen maken en dat deze ten toongesteld worden. Alles aan de openbare weg. Met dit weer, later die week, hop binnendoor naar Anna Paulowna. Wat was het er druk. Bij een infostand kon de route opgehaald worden, op papier. Tja, dat is wat minder handig voor mij, ik had niet veel tijd want ik wilde ook binnendoor weer terug naar Rijswijk. Ik ken de weg zo'n beetje en vond enkele mooie en actuele mozaïeken. Prachtig. Wellicht een tip voor volgend jaar voor iedereen.

Als lid zijnde van een Abarth/Fiat 500 Facebook club, rijden mijn vrouw en ik regelmatig ritjes uitgezet in het gehele land. Zo wordt er op 1 mei een rit in Noord Holland gereden. De route is in MRA (My Route App) uitgezet en kan geconverteerd worden naar TomTom en in mijn geval naar een Garmin. Tja, kom ik toch weer op de soms falende techniek uit. MRA heeft ook een navigatie app (Navigation) waarmee je rechtstreeks vanuit MRA de route kan rijden. Prachtig. Het is allemaal nog niet zo oud, dus er is kans op kinderziekten. Als je bijvoorbeeld tijdens een pauze Navigation uitzet, dan wil de app, na opnieuw te worden geactiveerd, de route vanaf de start weer gaan volgen. Beetje onhandig. Met het gebruik van Navigation merkte ik, tijdens een eerdere test, dat ik tussen de kassen een uiteindelijk doodlopende weg werd ingestuurd. Iets waar mede club leden weer geen last van hadden toen tijdens die rit in het Westland. Later was er een rit in de Betuwe, waar wij niet bij waren, en daar overkwam het andere leden ook. Zij zijn toen afgehaakt. Dat is toch jammer.



Converteren naar Garmin gaat ook niet altijd feilloos. Garmin voegt soms een stukje eigen intelligentie toe waarvan ik dan denk is dit wel zo slim. Bottom line, je rijdt dan net weer even anders dan Navigation aangeeft. Natuurlijk zijn de waypoints de waypoints en kom je uiteindelijk weer enigszins bij elkaar. Overigens moet ik niet vergeten "herberekenen" uit te zetten.

Dus, de Noord Holland route van de Abarth Facebook groep wilde ik vóór rijden met de motor. Start aan de boulevard in Egmond aan Zee, dus wel even over de snelweg er naar toe vanuit Rijswijk. De rit zelf duurde zo'n 4 uur en is 124 km lang. De maker heeft onnoemelijk veel waypoints gebruikt, kennelijk om mistoestanden zoals het belanden in een doodlopende weg, te voorkomen. Enfin, we gaan het zien hoe het uitpakt. Mijn Ali telefoonhouder bevestigd op het stuur, en zo vertrok ik bij

het startpunt in Egmond aan Zee. Een mooie route te meer ook omdat er, zo bleek later, hoog in Noord Holland ook veel bloembollenvelden zijn en het mooie ervan is dat er weinig toeristen zijn. Alles aan toerisme blijft "hangen" in de Bollenstreek rond Lisse en Hillegom zeg maar. Ook hier een tip voor iedereen dus.

Navigation via de telefoon ging prima. Nou ja, soms blijft de afstand tot een afslag op het beeld naar verhouding achter tot de gemelde meters te gaan in vergelijking met mijn Garmin dan. Nieuwigheid denk ik dan maar, maar je vergist je dan wel op zo'n moment. Tja, de batterij heeft wel te lijden van het navigeren. Nee, ik heb geen aansluitmogelijkheid nabij het stuur. Zoveel ruimte biedt mijn stuur niet meer met een handvatverwarming, Garmin GPS en schakelaar voor extra spotlights. Tja, dat ik het voor elkaar kreeg om ook muziek te horen gedurende het gebruik van mijn GSM zal ook wel niet geholpen hebben bij het stroomverbruik, maar het was het wel waard. Soms viel ie weg, maar na een GPS aanwijzing kwam de muziek ook vaak weer terug. Het blijft een digitaal gehannes.





Dus tijdens mijn pauze een bakje koffie en een stuk appeltaart met slagroom lekker in het zonnetje in Callantsoog, ik moest even bij warmen. Ik kwam op het idee om de route ook in mijn Garmin te gaan volgen. Dit omdat ik voorzag zonder stroom te komen en ook om na te gaan of er significante afwijkingen zouden ontstaan nu de route ook met veel waypoints gemaakt was (zo'n 99 stuks). Nou, een wonderbaarlijke ervaring. De muziek bleef aan en af en toe uit. De GPS die als eerste een aanwijzing gaf blokkeerde automatisch de andere . . . gelukkig. Het enig punt waar er een afwijking geconstateerd werd was in Den Helder. Navigation leidde naar een parkeerplaats i.v.m. een geplande pauze en daarna

moest er terug naar de vorige kruising gereden worden om de route te vervolgen. Garmin zijn inbreng was dat er kennelijk "verkeerd" werd gereden en raadde aan om direct bij de kruising rechtsaf te slaan. Schitterend gereden, met name de Westfriese dijk is heerlijk rijden.



Geniet van de foto's en kijk of je volgend jaar zelf Noord Holland kan verkennen.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ROADMASTER RIT 24-04-2022

Het belooft een mooie dag te worden. OK, niet meer zo mooi als de afgelopen dagen, iets meer wind en pas in de avond kans op wat regen, maar dat is helemaal niet zo slecht voor eind april. Maar goed. Een motorrit gaan rijden is tegenwoordig heel anders dan vroeger toen ik nog in Rijen woonde. Daar liep ik door de tuin naar de garage, rolde de motor naar buiten, sloot de garagedeur (draadloos) en ik was op weg.

Nu staat de motor noodgedwongen een straat verderop in een container. Die container doet dienst als schuurtje in de tuin van mijn dochter. Achter het huis loopt daar een gangetje waar men behalve een bosje fietsen ook een bosje vuilcontainers parkeert en dan kom je bij die container. Ik had daar voor de zekerheid een half uurtje voor uitgetrokken, maar dat viel achteraf erg mee. Het gezin van mijn dochter was al wakker, zag me aan komen lopen en schoot meteen in actie. Mijn kleinzoon haalde de fietsen weg, mijn schoonzoon had de pasverworven BMW Z3 keurig langs de muur geparkeerd en mijn dochter had de container al ontsloten en geopend. Ja, dan is het niet meer zo moeilijk. Achteruit rolde ik de motor de container uit en het gangetje door en binnen 10 minuten was ik eigenlijk klaar voor vertrek. Nou, dan eerst nog maar een bakje.

De rit naar het verzamelpunt zou volgens tomtom 15 minuten in beslag nemen. Het is natuurlijk niet gezellig als je daar op het laatste moment aankomt en ik wilde ook de tank nog wel even afvullen, dus om 10.30 uur vertrok ik. De A2 ligt vlakbij en na 8 heuse kilometers kwam daar de afslag naar Enspijk. Bij McDonalds stond al een aardig groepje te wachten. Na enige tijd (het moment voor vertrek naderde) ging een deel van de groep nog even een koffie halen. Dat duurde en duurde en na lange tijd kwamen ze terug met in de hand een gedekseld bekertje en in de mond allerlei verwensingen aan het adres van McDonalds. Ze waren gewoon gesloten, jawel, en als je wat wilde moest je achterlangs naar het loket van de Mc Drive. Voeg daar aan toe 1 persoon aan bediening en de rest kun je uittekenen. Dit was niet de eerste keer dat ons dit overkwam, maar waarschijnlijk wel de laatste. McDonalds kan voor twaalf uur volkomen de pot op. De bus die in de buurt parkeerde had dezelfde ervaring en ging er ook rap vandoor.



Goed, inmiddels wat het een kwartiertje later geworden, maar toen vertrokken we toch echt. Vrijwel meteen ging er iets mis, want als er een hoop straten bij elkaar uitkomen kan tomtom wel eens iets te laat zijn met ter zake doende aanwijzingen en dan scharrel je een beetje rond tot de duidelijkheid zich aandient. Jeroen verblijft of verbloost daar niet van; hij rijdt gewoon door en wij sukkelen daar vol vertrouwen achteraan. Komt altijd goed. Hij had echt een hele mooie route in elkaar gedraaid maar af en toe waren er verrassingen. Het is bekend dat veel langs dijkes wonende mensen niet van motorrijders houden (ze scheren alles over een kam) maar er stonden toch wel vaak witte bordjes met een rode rand.



Toch slaagde Jeroen erin via-via toch het pontje bij Brakel te bereiken. Altijd leuk zo'n boottochtje; er was even oponthoud door een voor ons langs stekende binnenvaartjoekel, maar de hekgolf daarvan bracht de veerboot slechts licht in een deining. Aan de overkant herkende ik het een en ander. Hier in de buurt heeft mijn dochter gewoond (ja, inderdaad, dezelfde) dus ik was hier een beetje bekend. Eerst toerden we langs de rivier richting Zaltbommel om vervolgens rechtsaf te slaan en daarna weer rechtsaf om op de N322 te komen.



Een rotonde verderop linksaf en dan kom je weer op een andere kronkeldijk. Even een stukje tussen de kassen door (ja, die hebben ze daar ook) en weer terug op de kronkeldijk kom je dan weer uit op de N322. Jeroen ging rechtsaf, wat me verbaasde. Ik had linksaf verwacht (want daar ligt ergens de pannenkoekenboot waar de lunch zou plaatsvinden) maar ineens snapte ik het. Linksaf slaan zou betekenen dat de hele groep twee rijbanen zou moeten kruisen. Je mag hier 80 en dat rijdt men dan ook. Rechtsaf is dan veiliger. De eerste afslag naar slot Loevestein reed hij voorbij, maar de tweede lag in een linkerbocht waardoor hij de hele groep kon overzien. Toen hij zag dat het goed was ging hij linksaf, daarna rechtdoor weer de N322 op en zo blijven we allemaal veilig bij elkaar. Een rotonde verder gingen we de weg af richting Woudrichem en daar gebruikte Jeroen weer weggetjes waar ik nog nooit was geweest. Uiteindelijk herkende ik de weg naar de haven reden we de lunchplek net voorbij om op de parkeerplaats uit te komen. Stukje teruglopen naar de boot en daar stond een lange tafel voor ons gereserveerd. Even wat te drinken bestellen en ietsje later iets te eten en voor je het weet ben je een hele tijd verder. Ach, gezelligheid kent geen tijd. Het afrekenen daarentegen ging minder vlot. Verkeerd computersysteem, of verkeerd gebruikt, of kassière niet goed opgeleid, hoe dan ook, ze gaan er (voor hun eigen gemak) steeds meer van uit dat een groep in een keer afrekenen en dat ze dat dan later maar onder elkaar moeten uitzoeken. Maar zo werkt het niet. Na lang dingen intikken en dingen wegstrepen kwamen ze er toch uit. Het zonnetje scheen nog steeds heerlijk en de pannenkoeken hadden heerlijk gesmaakt.



Arie met vriendin haakten af want die moesten nog een eind of hadden nog iets anders te doen en de rest volgde Jeroen die met een rustig gangetje de route vervolgde. Nederland is mooi, zeker als het zonnetje schijnt en alles er zo vredig bij ligt. Weg van de drukte kom je helemaal tot rust. Het ene dorpje na het andere trok voorbij. Namen die ik wel ooit eens gehoord had, maar waar ik nooit was geweest. Als de zomer zo blijft moet ik die omgeving toch eens verder gaan verkennen; dat is alleszins de moeite waard. Ineens, ik denk een kilometer of 7 voor het eindpunt sloeg Jeroen ineens linksaf bij een boerderij waar je het bedrijf zou kunnen bezichtigen, maar waar ze ook een hapje en/of drankje serveerden en ook ijs! Daar ging het om. Jeroen verklaarde deze locatie

tot alternatief einde van de rit, waarschijnlijk mede met het oog op de marathon die er in Zaltbommel aan de gang was en die wel eens verkeershinder zou kunnen veroorzaken. Nou dat ijsje ging er echt wel in. De voedzame pannenkoeken hadden gedurende de rit een beetje kunnen zakken en nu was er plaats voor toetje.

Het was al half vier en de meesten moesten vast nog een aardig stukje. Voor mij was het niet zo moeilijk. In de verte zag ik de watertoren van Zaltbommel en daar moest ik langs. De weg naar de container lag nog steeds open, dus ik kon hem zo naar binnen rijden. Daarna naar huis om me om te kleden en terug te lopen naar mijn dochter om nog net Max te zien winnen in de F1 in Imola. Heel het gezin in extase; ik word er niet warm of koud van. Annemiek van Vleuten had Luik–Bastenaken–Luik gewonnen, dat vind ik belangrijker 😊.

Jeroen, je was weer goed op dreef, mooie rit, prima gezelschap en prachtig weer. Allemaal ingrediënten voor een machtig mooie motordag. Tot a.s. vrijdag in Otterlo!



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



BELGEN WEEKEND OP DE RUIGE HEIDE

Sjonge-jonge wat waren de weergoden ons dit keer goed gezind. Alle drie de dagen stralend weer en een lekker temperatuurtje. Bijna niet te geloven. Het waas dan ook niet helemaal 100% waar. Op vrijdagmorgen was het ronduit bewolkt, zover het oog reikte. Dat kan plaatselijk zijn natuurlijk dus even de weerberichten raadplegen. Nee hoor, zon zeiden ze. Ergens in een hoekje vond je dan de opmerking dat er eerst nog wat wolkenvelden verdreven moesten worden boven een deel van Holland, maar het zou goedkomen.

En dat was ook zo. De route die ik gekozen had liep dit keer eens niet via dat rampzalige Antwerpen, veel drukte, veel vrachtverkeer, veel baanwisselingen, veel opritten en afslagen en alle kans dat een muur van vrachtwagens je verhindert de goede afslag te nemen. Nee, een veel aantrekkelijker route loopt via Rozendaal. Vanuit Zaltbommel zit ik dan in een paar minuten op de A2 richting Den Bosch. Altijd druk, maar ze rijden wel door en allemaal dezelfde kant op ☺. Boven Den Bosch naar rechts de A59 op en die kun je volgen tot de je A16 kruist. Dan linksaf de A16 op (voor een stukje maar) en dan komt de afslag naar Rozendaal. Intussen was het zonnetje zoals beloofd gaan schijnen en via goed onderhouden wegen reed ik langs Rozendaal, Bergen op Zoom, Hoogerheide en dan de Belgische grens over. Dan is het niet ver meer; de afslag Barendrecht nemen, onderaan links onder de snelweg door en dan ben je al op bekend terrein. Eerst ietsje rechtdoor, dan links, rechts en snel weer links. Verraderlijk paadje, rustig aan dus.



En daar staat het welkomstcomité. Welgemeend hartelijke begroetingen, slokje van het een of ander, zakje met goodies, polsbandje en door naar het veld om de tent op te zetten. De grond was gortdroog en sommige delen waren verzand, dus uitkijken dat je de goede kant boven houdt. Goh, volgens mij is dit de vierde keer dat ik hier kom. Anderen beweren van drie keer, maar mijn geheugen mag dan te wensen overlaten, ik houd het bij vier. Er zitten wel 3 corona-jaren tussen.

Tentje opzetten was wel weer even wennen. Er zit 3 jaar tussen waarin ik het automatisme een beetje ben kwijtgeraakt. 2 stokken maar? Waar is die derde dan? Maar dat bleek alweer een tentje daarvoor te zijn. Uiteindelijk kwam het wel goed hoor, hoe ingewikkeld kan het zijn. Dan het luchtbedje opblazen, de slaapzak erop uitrollen, alle bagage erin leggen en dan ben je in principe klaar. Dan nog even de motor stallen. Terwijl ik naar de rij toereed keek ik al rond om te zien of er nog meer Bolts waren. Ik meende er een te zien en reed in die richting. Ernaast was nog plaats, dus hup, naast zijn broertje (of zusje, weet ik veel). Toen ik afstapte zag ik er links voor nog een staan. Blij verrast keek ik nog eens goed om me heen en warempel, er was ook nog een vierde. Ze zagen er wel allemaal heel anders uit. Het lijkt wel of dit type Yamaha zich leent voor customizing. Het is jammer dat dit model in Europa maar 4 jaar op de markt is geweest (Europese emissie-eisen en zo).

Er kwamen maar weinig tentjes bij. De hoofdoorzaak lag in het feit dat er veel animo was voor de slaapzalen. Een andere reden is het toenemend aantal campers en caravans. Nou ja, er stonden er drie. Met de toenemende gemiddelde leeftijd is dat te verwachten. Ik denk dan wel dat ik nog makkelijk in een tentje kan (en dat is ook zo) maar soms krijg ik ook wel eens het gevoel van "wat doe ik mezelf aan". Vooral als er slaapgelegenheid binnen is. Maar daar zit ook weer een nadeel aan, tenminste, als je niet tegen snurkende mensen kunt. En die bestaan blijkbaar ☺. Geduldig leg ik dan uit dat het geen kwaad kan als je snurken hoort. Een overvliegend vliegtuig hoor je ook, een langs denderende trein ook. Op den duur verdwijnen die geluiden naar de achtergrond en dringen ze niet eens meer tot je bewustzijn door. Als je er maar niet naar gaat liggen luisteren!! Luisteren is echt wat anders als horen. Irritatie is er vaak de oorzaak van dat je er aandacht aan gaat geven. Dat is luisteren! Fout! Denk aan wat anders. Fantaseer dat je ergens buiten kampeert en je hoort geluiden van een naastgelegen boerderij. Het grazen van koeien, of het herkauwen ervan, de knorrende biggetjes, de hoefslag van een enkel paard. Ga mee in je droomfantasie en zak lekker weg, en dan snurk je lekker met de anderen mee. Klinkt simpel, maar het werkt echt.



Maar goed, ik dwaal af. Tent staat, motor is geparkeerd, ik heb een zuipkaartje gescoord, eens kijken hoe het bier smaakt. Nou ik kan je vertellen: voortreffelijk.

Ik had blijkbaar dorst, want hij was zo weg. Intussen loop je allerlei clubleden tegen het lijf. Alex met vrouw en hondje waren er ook met hun caravan en we hebben de vlag van de Southern Snakes in de grond gedraaid. Alex had de tas waar die in zit opgeborgen netjes van een nieuwe rits voorzien. Stukje nostalgie maar het fleurt de boel wel op. In de camper daarnaast stonden Rob Blokker met gade.



Rob rijdt geen motor meer. In zijn eentje vond hij dat niet leuk meer, en met een campertje kan vrouwlief van alles meeslepen. En zelf vindt hij dat ook wel lekker zo, een beetje luxe is best lekker.

In een campertje daarnaast waren Fred met zijn vriendin neergestreken. Ook geen motor meer. Door al dat gekwebbel loopt het al gauw tegen zessen en komen de eerste geuren aangewaaid vanuit de keuken. Traditiegetrouw zou het avondmaal minstens frieten met stoofvlees bevatten en dat kwam helemaal uit. Lekker smikkelen wordt nooit saai, trouwens, wanneer eet je de rest van het jaar deze lekkernij? Nooit toch? Dit is typisch een zuidelijk gerecht denk ik. Vroeger, toen we nog wel eens naar Luxemburg trokken, naar de oude High Chapparral, kwamen we altijd langs een tankstation in Weiswampach of zoiets. Daar tegenover stond een tentje waar ze deze lekkernij ook verkochten. Dan had je urenlang op een motor gezeten en dan kwam dat lekkers als geroepen. Ongezond? Ja, maar dat heb je al gauw als iets goed smaakt. Ach een paar keer per jaar zondigen is zo erg niet.



Het smaakte weer als vanouds. Sommige dingen gaan nooit vervelen. Ondertussen werden er voorbereidingen getroffen voor de avond. De band was met een veelheid aan apparatuur gearriveerd en begon aan de opbouw. Zodra er iets stond, bijvoorbeeld een drumstel, moest er meteen een soort proefroffel worden gegeven. En hard natuurlijk. Dan was het weer een tijdje stil en dan was er een gitaar, etc etc. En dan te weten dat ze pas om 9 uur zouden beginnen. Gelukkig was het prachtig weer en buiten had je er veel minder last van. Niet in de laatste plaats vanwege het schitterende weer stonden de meesten buiten of in de grote tent. Daar kon je elkaar nog verstaan. Met af en toe een onderbreking heeft de band tot een uur of twaalf gespeeld, maar ook daarna bleef het druk en gezellig. Morgen is er een ride-out, dus een verstandig mens houdt daar rekening mee. Om half een ben ik maar gaan liggen. Men schijnt tot een uur of vier te

zijn doorgedaan. De laatsten gingen slapen toen het alweer licht werd.

Koude nacht. Het werd geloof ik tot 4 graden. Als ik daarop had gelet had ik een dikkere slaapzak meegenomen. Pas tegen de ochtend realiseerde ik me dat ik ook mijn hoofd in de slaapzak kon wegwerken en dat scheelde een stuk. Vanaf dat moment heb ik nog vele uurtjes heerlijk geslapen. De zaterdagmorgen begon met een strakblauwe lucht en een heerlijk zonnetje. De wind was matig dus de vooruitzichten voor de rit waren uitstekend. Eerst maar eens ontbijt. Het echtpaar dat hier al jaren de innerlijke mens verzorgt was op dreef. Het "kookstel" had een compleet Engels ontbijt geserveerd, waarschijnlijk geïnspireerd door het grote aantal Engelse inschrijvingen. Alles zat erop en eraan. Brood kon worden geroosterd, er waren scrambled eggs, bacon, champignons, witte bonen in tomatensaus en worstjes, alles wat erbij hoort. In de afscheidsrede op zaterdagavond werden ze dan ook terecht in zonnetje gezet. En dan is er koffie. En dan maak je je zo langzamerhand klaar voor de rit. Motorkleding aan, de motor uit de stalling peuteren en alvast opstellen bij de uitgang van het terrein. Er waren ondanks het vrijdagavondfeest genoeg mensen nuchter (of mensen genoeg nuchter – nee hoor, geintje) om er een behoorlijk grote groep van te maken. In Nederland blokken we tegenwoordig niet meer (schijnt niet meer te mogen) maar hier in het wat vrijere België deden ze dat gelukkig nog wel. Dankzij dat bleef de groep redelijk bij elkaar.



Luckske (zoals hij genoemd wor-reed weer voor net als eerdere jaren en die kent goed de weg in Zeeland en West-Brabant. En hij had weer een mooie route in elkaar gedraaid. Er was geen grens aan de perfectie. De rit zou ongeveer 100 km lang zijn. Ongeveer? Hij was precies 100 km lang. Halverwege zouden we ergens een hapje doen en daar kwamen we aan na 49,9 km gereden te hebben. En dan was het ook nog hetzelfde restaurant waaraan we van jaren geleden zulke mooie herinneringen hadden. Ruime gevarieerde kaart, vlotte en vriendelijke bediening, reden genoeg om het er eens lekker van te nemen. Dat is helemaal gelukt.

Het tweede deel van de rit was al even plezierig. Zelfs in het deel dat door België liep wist hij wegen te vinden die berijdbaar waren. Vlak voor het eind herkende



ik de tunnel waarachter de Ruige Heide lag, dus sloeg ik eerst nog even rechtsaf om af te tanken voor de thuisreis morgen. Dat was achteraf niet nodig geweest. De rit was zo verlopen dat ik nog liters genoeg bleek te hebben om thuis te komen, maar ja, dan heb ik in ieder geval goedkoper getankt dan in Nederland ooit mogelijk zal zijn.

De achterblijvers bleken zich prima te hebben vermaakt. Er waren nog wat gasten aangekomen die alleen voor de middag en de avond hadden getekend en dus was er weer gelegenheid om weer eens bij te praten. Zoals gebruikelijk werden er ook lootjes verkocht en ja hoor, ik had weer eens prijs. Ik doe het eigenlijk om de kas te spekken en tot dank moet ik dan maar zien hoe ik een barbecue-dooz tussen de bagage kan proppen. Niemand wilde hem hebben. Gelukkig kon ik mijn kleinzoon er mee verblijden.

De barbecue was, zoals alle maaltijden hier, wederom een groot succes. Er was genoeg voor iedereen en zelfs in de avond werden er hier en daar nog stukjes vlees verorberd. Nou is zaterdagavond de (feest)avond voor het vertrek op zondag. Meestal gaat er dan iets rustiger aan toe dan op de vrijdagavond. Of dat gelukt is weet ik niet zeker. Er was weer een andere band aangetreden en die deden erg hun best. Wat ik nog wel weet is dat de nacht aanmerkelijk minder koud was dan de vorige en om 7 uur stond ik alweer in het zonnetje. Mijn luchtbed was al zachtjes aan het leeglopen. Straks even alles inpakken. Nu eerst koffie en ontbijt. Er ging het verhaal rond dat het koffiemachine het niet deed en dat er oploskoffie klaar stond. Nee hoor, hij deed het gewoon. Maar dat was dan ook het laatste wat er nog uitkwam. Alles op. Geen pak koffie meer voorradig. Net als het bier. Zaterdagavond (of nacht) was de bodem van het laatste vat drooggevallen. Nou, netjes toch, alles schoon opgemaakt.

De gasten was gevraagd het terrein voor 12 te verlaten. Dan had de organisatieclub nog een uurtje de tijd om alles af te voeren zodat ze het terrein om 13.00 uur schoon konden opleveren. Ik deed mijn best en om ongeveer 9.30 reed ik (zwaai zwaai) het terrein af. Tegen elf uur was ik weer thuis. Volgedaan, voldaan en een beetje moe. De motor was afgeladen en ik ging even zitten in mijn pas geleverde fauteuil. Ik werd tot drie keer toe wakker van mijn eigen gesnurk. Hup onder de douche en op weg naar een familie barbecue. Die nacht heerlijk geslapen.



Prachtig weekend jongens en meisjes, bijna standaard voor de Belgen: vele handjes maken licht werk. Dank, dank, dank. Alles was prima geregeld. Volgend jaar weer? Van mij mag het!



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

HEMELVAARTSDAGRIT

Aangezien er geen artikel over de persoonlijke beleving m.b.t. de Hemelvaartsdagrit van 26 mei bij de redactie waren binnen gekomen, heeft de redactie van de nieuwsbrieven onderstaand verzoek geplaatst in de groepsapp. "YCCNL on the road".

Verzoek aan de deelnemers aan de Hemelvaartsdag rit van 26 mei j.l. om een artikeltje te schrijven hoe je persoonlijk deze rit hebt ervaren.

Jouw beleving van die rit wordt geplaatst in de 2e nieuwsbrief welke eind juni verschijnt zodat je mede clubleden kunnen meegenieten van jouw beleving van deze rit.

Graag jouw artikeltje vóór 20 juni mailen naar yccnl.secretaris@gmail.com. 🧐

Dit verzoek heeft helaas geen artikeltje voor het club nieuwsblad opgeleverd. Wel heeft de redactie een klein aantal door de meerijdende leden kunnen verzamelen om je te laten zien wat je (eventueel) gemist hebt.





Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DE ALV,

Goed weer in het vooruitzicht, dat wil zeggen, droog en een zonnetje. Prima om met de motor naar de ALV te gaan vanuit het westen van het land. 's Nachts zou de temperatuur tegen het vriespunt liggen, maar ik verachtte dat deze toch snel met het zonnetje richting de 10 graden zou gaan. De A12 volgen tot in ieder geval de juiste afslag, dat kon niet missen. Eens kijken hoe ik het voor elkaar ga krijgen om muziek te hebben gedurende de ruim 1 uur reistijd.



De GPS werd opgestart, de helm ingeschakeld en op de telefoon de muziek. Hè, hij doet het (natuurlijk!) niet. Er zijn 2 bluetooth kanalen beschikbaar op alle 3 de apparaten. Automatische keuzes genoeg. De helm nog maar eens uitgezet en weer ingeschakeld en verdomd, de muziek kwam dóór. Mooi. Op weg dus, handvatverwarming op 75% om mee te starten. Op de snelweg terug naar 50%. Perfect, nog geen last van de dooie vingers. De GPS gaf 8 graden aan. Bij Utrecht daalde dat tot 3 graden. Huh? Pfoeh hé. De handvatverwarming maar iets hoger gezet. Meer richting de afslag die ik moest hebben werden enkele vingers gevoellozer. Het viel mij op dat de GPS overigens geen mondelinge aanwijzingen gaf. Op zich niet erg, de GPS is prima op zicht te volgen en eigenlijk was die pas nodig als

ik de afslag vanaf de A12 richting Wageningen zou zien. Om de ogen op het verkeer en op de weg te houden heb ik liever gesproken aanwijzingen. Maar goed we komen er vast wel.

Enfin, de afslag wist ik, daar was ie al en ik keek even naar de GPS . . . tot mijn verbijstering was ie zwart en kennelijk dus uit . . . Pfff, geen stroom? Nee dat kan niet. De "aan" knop ingedrukt en hij startte weer op. Gelukkig is dat spul wel zo slim om direct de route op te pakken op het punt waar je bent. Há, "ze" praatte ook ineens weer tegen mij. De muziek bleef echter uit. Dat was dan wel weer jammer. Blijft wel bizar dat de GPS spontaan een "ctrl/alt/del" uitvoerde.

"Onder de Linden", the place delict to be, werd al rap bereikt. Ik was niet de enige. Gelukkig. Handjes, boksjes, high fives en toch nog wat, onwennige (van mijn kant), zoenen. Leuk om de trouwe bezoekers en enkele anderen te zien. Tijdens de vergadering werd er zelfs een begunstiger "gescoord". Leuk, de vader van Ramon, Bart. Het bleek overigens dat ik onderweg 2x Rein en Atie voorbij gereden ben . . . zij waren met de auto, anders had ik ze vast wel herkend. Zij twijfelden of ik het wel was op de Royal Enfield. Hé, wie anders . . .



De vergadering verliep voorspoedig en zoals vanouds waren de natjes en droogjes goed verzorgd. Het bestuur is compleet en zo werden ook de vrijwilligerfuncties bezet en uiteraard werd er gesproken over de SOS en de Internationale. De wereld is de afgelopen 2 jaar veranderd. Tuurlijk, de prijzen zijn gestegen, de belangstellingen voor weekenden lopen terug, gelijk met het aantal leden van de, vast ook internationale, YCC's. Daar moet rekening mee gehouden worden en vandaar ook de hogere kosten in Noorwegen, een land wat toch al bekend staat als niet het goedkoopste land. Ik ga het meemaken straks. Goed nieuws vanuit Engeland, zij komen toch weer met velen. Dit ondanks de Brexit-perikelen. Leuk om de boys and girls ook weer even te spreken.

Helaas kan ik de SOS niet bezoeken, er is met de Abarth club een rit gepland die zaterdag. Ook leuk!

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



DE INTERNATIONALE IN NOORWEGEN

Foutjes bedankt!

Daar ben ik nog nooit geweest, in Noorwegen. Die gaat aangekruist worden op mijn "bezochten landenlijstje" op de site "landenverzamelaars.nl" (zie de foto).



De voorbereidingen kunnen wat mij betreft niet vroeg genoeg beginnen. Het gemis van de eigenaren van mijn vertrouwde B&B in Goirle werd nu nog eens benadrukt. Dus even navragen of er vanuit de YCCNL een centrale actie wordt ondernomen om in een groepje te reizen . . nope dus. Oké, dan maar alleen. Gelukkig werd ik, in de laatste weken voor vertrek, door de voorzitter uitgenodigd om vanaf het thuishonk van de Denen (de mooie grote boerderij) aan te sluiten. I.p.v. in 2 dagen naar het Noorse kampement te reizen werd er in Zweden een extra stop gepland. De route werd dan vanuit Rijswijk naar Lynge (Denemarken), Strömstad (Zweden) en Faberg (Noorwegen). Eigenlijk perfect, want de route, met

veerpont en tolwegen vermijden, zou zo'n 1.768 kilometer enkele reis zijn vanaf mijn adres in Rijswijk ZH. Google op de pc is echter niet zo nauwkeurig zal later dit verhaal blijken. Reistijd netto 20 uur. Tja, nou heb ik wel enige reiservaring, ook qua afstanden overbruggen op de motor, maar dit in 2 dagen . . . en nee, om zelf er langer over te doen door binnendoor te rijden, dat kan ik het thuisfront ook niet aandoen. De rit naar de boerderij van de Denen was al zo'n 960 km, nu heb ik dat wel eens vaker gedaan, met de XVS110A (2 of 3 keer zelfs) met o.a. former chief B&B Goirle samen en met de XV1900 in mijn uppie. Nu dan op mijn Interceptor 650 cc van Royal Enfield, dat moet lukken.

De GPS heb ik getracht in te stellen op het Deens clubhuis. Ieder keer bleef het apparaat op 80% van zijn berekeningen hangen. Pfff, alleen maar tolwegen en veerpont vermijden (ik ben tenslotte lid van een motorclub en niet van een nautische club!), maar dan toch lukte het apparaat niet om dit goed te doen. Hm, nou dan Hamburg maar invoeren en bij een benzinestop vóór Hamburg het Deense adres nog maar eens proberen. Op het laatste moment besloot ik mijn Ali telefoonhouder mee te nemen en een lange USB oplaadsnoer voor mijn telefoon. Waze op mijn telefoon lukte het wel om in 1 keer het Deense adres te vinden. Voordeel van de telefoon is dat ik muziek zou kunnen gebruiken onderweg. Mooi, beter dan alleen maar windgeruis te horen.

's Woendags om 04:30 uur vertrok ik. Lekker rustig op de weg is het dan nog. Heerlijk. Persoonlijk vind ik het een voordeel om te kunnen stoppen wanneer ik dat nodig vind. Begint er concentratieverlies te komen, dan even eraf, iets drinken en iets eten en dan gaat het weer. De ene keer rijd ik een tank leeg, zo'n 250plus km, de andere keer stop ik 2 keer op dat aantal kilometers. Even vóór Hamburg de GPS nog even proberen. Noppes, nada, niks. Pfff wat een gedoe heb ik toch met dat ding. Bij Hamburg verbaasde ik mij over het feit dat er daar nog steeds sprake was van baustelle en stau. Ik ben al 22 jaar lid van de club, diverse keren in Denemarken en Zweden geweest voor de Internationale rally's, en altijd zijn de Duitsers daar nog steeds aan het bouwen.



Foto 2 Het clubhuis in Denemarken met mijn motor op de voorgrond

Nou oké, ik heb nu eindelijk door 2 nieuwe tunnels kunnen rijden, ze zagen er mooi uit, dat dan weer wel.



Bij de Duits/Deense grens stond er rechts van de weg een soort van oversized partytent en op de middenberm een soort van gekrompen zeecontainer waar iemand zat die zijn hand ietwat omlaag hield. Was het een groet of een soort van mislukte low five (tegenhanger van een high five dus)? Ik realiseerde mij dat hij mij mogelijk wilde spreken. Ik stopte, duwde de motor achteruit en kreeg te horen dat ik mij in de partytent moest melden. Pfff, er werd door een dame aldaar gevraagd naar mijn paspoort. Gelukkig had ik die in mijn jaszak gedaan en niet ergens in de bagage gestopt. Kennelijk vond ze mij wel aardig want ze maakte een foto van mijn paspoort. Iets waarvan ik mij later afvroeg of dat eigenlijk wel mag. Nee dus. Pfff, foutje bedankt! Enne echt jammer dat Nuno en Wendy er niet bij waren, we zijn gewend aan het feit dat Nuno altijd voor een controle "eruit gepikt" wordt.

Op weg naar het eiland Sjælland kan je een veerpont of de Grote Beltbrug nemen. Ik vind de bruggen altijd wel interessant om te rijden vanwege het uitzicht. Het zijn eigenlijk 2 bruggen die op een eilandje (Sprogø) met elkaar in verbinding staan. Op het eiland staat een mooie vuurtoren. De volgende keer, op de heenweg, moet ik daar toch maar een even stoppen. Tja, er moest tol betaald worden, ik meen dat het volgende zich dáár afspeelde. Vóór mij was er een Deens automobilist. Een kaartje werd gebruikt om te betalen, er werd ergens nog iets ingedrukt, boom omhoog en dóór. Makkie dus. Mijn beurt; kaartje erin en toen zag ik dat het scherm waarop ik zou hebben moeten kunnen lezen wat te doen, door een onverlaat kapot geslagen was. Zoals een kapotte voorruit van een auto, door folie bij elkaar gehouden, maar wel versplinterd. Heb ik weer, pfff, foutje, bedankt! Tja, muziek uit en op de helpknop drukken dan maar. Na wat heen en weer gepraat werd 1 van de bovenste 2 andere betaalapparaten geactiveerd. Kennelijk voor vrachtwagens, daar zit de chauffeur wat hoger. Nou gelukkig was het toen snel klaar.



Foto 3 De Grote Beltbrug

Rond 16:00 uur kwam ik aan bij Jan Janell. Onder de overkapping van de boerderij ontving ik een warm welkom met koud bier. En die biertjes bleven maar komen. Gauw de motorbagage afladen, en de aan mij ter beschikking gestelde kamer even slaapklaar maken. De communicatiemodule van de helm opladen en weer aan het volgende biertje. Gelukkig mocht ik later zelf ook halen iets wat Jan mij eerder niet toestond (ik was zijn gast), ik voelde mij eigenlijk bezwaard. Niet veel later kwamen Rinze en Annet, Michel en Janet, Ferry en Mariska en wat later ook Hans en zijn zoon Mark. De Deense leden verlieten het clubhuis en er stond een professionele keuken tot onze beschikking. Dank aan Janet, Annet en Michel, die perfect met die apparatuur om wisten te gaan, kregen wij een heerlijk Italiaans diner voorgeschoteld en de andere dag een voedzaam ontbijt. Hulde!

Mijn GPS problemen werden mij hier duidelijk, ik had kaarten van West Europa bij het apparaat en waarschijnlijk hoorde daar Noord Europa niet bij. Zoals Portugal niet bij West Europa hoort, want het ligt in een andere tijdzone. Foutje, bedankt! Vreemde denkwijze van Garmin, daar heb ik eerder al eens over geschreven, de overzeese Franse gebiedsdelen, zoals Frans Guyana (in Zuid Amerika nota bene, die heb ik dan weer wel alsook de Kanarische eilanden die bij Spanje horen maar die meer westelijker liggen dan Portugal . . . Of ik daar met de motor ooit zal komen allemaal.

De andere reisdag had ieder voor zich ingepland. Hans, Mark en ik gingen naar een trekkershutje in Zweden. Hans had een prima accommodatie geboekt, later kwamen daar ook Rinze en Annet, Michel en Janet aan in het lokale restaurant. We namen de Oresund brug om van Denemarken naar Zweden te komen.

Schitterend om daar met de motor overheen te rijden, en minder schitterend, maar dat wisten we wel, was de te betalen tol. Hans wilde ook voor zijn zoon betalen. Tja het softwaresysteem stond dat niet toe. Met een betaalpasje betalen betekent doorrijden.



Foto 4 Het diner onder de overkapping. Heerlijk gegeten!



Foto 5 De Oresund brug, zie wikipedia voor meer informatie

maar vragen of ik in orde was, nou als ze dat op basis van mijn verbale kunnen in het Engels dat nog niet doorhad . . . Ik wilde weten hoe dit kon gebeuren, maar ik zag dat Hans en Mark niet konden blijven staat waar ze waren en besloot het er maar bij te laten, ik had gelukkig geen schade of hoofdpijn. Later evaluerend denk ik dat de man in het hokje te vroeg op een knop had gedrukt na de handmatige ingrepen allemaal. Pfff, foutje, bedankt!

De gehele heenweg merkte ik dat er veel muskieten waren. Bij ieder benzine pomp was het schoonmaken van mijn vizier een klusje.



Foto 6 Tja, een biertje hoort erbij

Mark reed op een gegeven moment achter mij en ik had wat slijmvorming. Normaal is het van ght pfluut en dan verdwijnt het ergens in de rijwind, maar met Mark achter mij deed ik dat maar niet. Na een tankbeurt en dito vizier schoonmaak actie reden we weer in de oude formatie, ik achteraan . . . ght pfluut en . . . mijn vizier was naar beneden op dat moment . . . Pfff, foutje, bedankt.

De andere dag vertrokken wij om binnendoor naar de YCCN te rijden. De reis verliep prima, mooie wegen, goede bochten heerlijk rijden. Bij aankomst werd niet direct duidelijk waar de plek der plekken nu was. Een eerste hotel stond links, maar er was niets te zien als herkenning van "hier is het". De weg liep in een bocht naar rechts en Mark was doorgereden en riep ons. Ja hoor, allemaal motoren. Mooi. Geen herkenbare beachvlaggen en partytent voor de ontvangst en zo, geen welkoms drankje, oké dat zijn verbeterpunten dus. Het gebouw was het hotel en in de omgeving om ons heen zagen we vele huisjes/cabins. Bij de

receptie stond ik met € 100,- in mijn hand en de dame achter de balie ging even informeren. Nee hoor, de tent is gratis ik mocht hem neerzetten waar ik wilde. Ik hoefde dus niets te betalen (!). Willy gaf aan dat we naar een andere ruimte moesten om ons bij de YCCN aan te melden. Oké, ik stond op een lijst, groen gemarkeerd. Nee hoor, u heeft al betaald kreeg ik te horen. Pfff, foutje, bedankt (!) en ik uitleggen dat de administratie niet klopte. Goed, ik mocht betalen, nee dat wilde ik, kennelijk was er een verkeerde naam groen gekleurd en die ander had dan een probleem. Enfin, ik gaf 100 euro, zij typte dat in op een calculator kennelijk om het om te rekenen en de uitslag was 1000 kronen rond. Tja, prima, wat kon mij dat schelen, ik had gemaild en te horen gekregen dat ik 100 euro aan de poort kon betalen. Na mij betaalde Mark ook 100 euro cash en de dame verbaasde mij door wederom haar calculator te gebruiken, die gelukkig weer 1000 kronen aangaf . . . Wat ons betreft een leerpuntje, zet er 2 personen neer



Foto 7 Mijn tentje rechts op de foto



voor de ontvangst. Dat werkt toch voor de YCCN persoon in kwestie wat makkelijker; een klankbord en hulp in de buurt. Willy moest haar erop wijzen dat we een goody bag moesten krijgen. Detail . . .

De rally is er verder zo een als alle andere; veel lol, veel alcohol, mooie motoren, oude bekenden, mensen die nieuwe bekenden werden enne, goed eten ook. Belangrijker: de catering kon ieder bord goed warm eten snel serveren. De rij met wachtenden werd snel weggewerkt. Top georganiseerd. De toerit werd met 117 motoren gereden, er werd zo'n 80 km afgelegd. Prima, ik koos ervoor om vooraan te rijden. Vlak voor we wegreden zag ik iemand die zijn motor iets naar achteren wilde parkeren. De weg liep een weinig naar achteren af, dus het zou haast vanzelf moeten gaan en toch had de persoon in kwestie een trekkende en begeleidende hulp daarvoor nodig. Nou, daar rijd ik dan liever niet bij in de buurt vanwege het kennelijk ontbreken van wat biker skills. Tijdens de pauze had een andere deelneemster een vrij zachte voorband. Hoe kan je überhaupt daarmee vertrokken zijn bedenk ik mij dan. De auto van Peter G., a.k.a. mister K, had een pomp. Ze startte de motor en ik zag het gebeuren, ze wilde hem in de eerste versnelling trappen maar gebruikte daar haar highway step voor . . . tja, dat lukt dan niet natuurlijk. Ik zeg altijd, ik ben niet handig in de techniek en in het verkeer, maar ik zie altijd zoveel mensen die nog minder handig zijn . . . Rijd maar niet bij mij in de buurt denk ik dan. Overigens verliep de rit verder prima, ik heb althans geen andere geluiden gehoord. De Noren hadden de zaakjes redelijk voor elkaar, op een enkel verbeterpuntje na. Na alle eerdere verontrustende berichten viel het mij goed mee al met al.



Foto 8 De motoren stonden achter ons



Foto 9 Gezelligheid met "fellow" bikers

Onze terugweg zondag ging gepaard met best wel een stevig windje. De weerapp van mij voorzag in wolkjes met een zonnetje, op alle plekken die we zouden passeren. Mooi, Hans zei nog dat zijn app toch wel regen aangaf. Nou, dat zullen we nog wel zien, bedacht ik mij. Onderweg moesten we wachten bij wegwerkzaamheden. Toen we eindelijk konden doorrijden begon het te regenen . . . en hard. Geen schuil mogelijkheden, de motorspijkerbroeken van Mark en mij waren al snel doorweekt. 5 Minuten later, bij een benzinepomp heb ik mij even omgekleed. We reden weg, 20 meter verderop was de straat droog. Echt een lokaal buitje dus. Hadden we die wegwerkzaamheden niet gehad dan was de bui achter ons gevallen. Hans, je app had dus gelijk!

We reden weer prima bergwegen. Heerlijk die bochten, even terug schakelen waarmee je een beetje op de motor afremt, op toeren de bocht in en gelijk op goede

toeren weer komen om de bocht weer lekker uit te kunnen rijden. Heerlijk motorrijden zo. Hans had weer een prima huisje geregeld in Zweden. Een goede nachtrust is van belang. De rit naar het Deense clubhuis stond ons maandag te wachten. Nog steeds een flinke bries wind. Dit keer geen Oresund, maar de veerboot. Prima.

Na een goede nachtrust de trip naar Nederland. We reden vroeg weg. Helaas was er nog steeds flink wat wind. Overigens niet dat we daar veel last van hadden, maar bosschages die ineens ophielden en zo, daar voelde je de wind dan ineens weer wel. Altijd rekening mee houden. Geen veerpont om van de Deense eilanden af te komen deze keer. Het is slechts 30 minuten omrijden over de Grote Beltbrug. Ja, en toen die in het zicht kwam had ik zo iets van oeps.

De doorvaart hoogte is zo'n 18 meter, dus je vangt daar veel wind komende vanaf het water. Laat ik het zo zeggen, voor het eerst van mijn leven ben ik angstig geweest op de motor en heb ik hartgrondig gevloekt.



Foto 10, 117 motorrijders meldten zich voor een ritje in de omgeving



Foto 12 Hm, 5 minuten later regende het fors

De wind kwam in vlagen en ik had de volle breedte van mijn rijbaan nodig. Ik heb mij niet gewaagd aan het inhalen van vrachtwagens. Ik zag de forse betonnen pijlers aankomen en wist dat ik daar even zonder wind kwam. Wat ik niet wist was dat die wind op dat punt om de pijler draaide en mij dus vanaf de linkerkant een zet gaf. Pfoeh hé, nee dat was verre van prettig. Mijn motor weegt "slechts" 200 kg, is wat hoger dan dat mijn cruisers waren, overigens indertijd met mij MidNight Star was het ook geen pretje op de Oresund in 2016, ik was dus meer vatbaar voor de wind nu. Had ik het van te voren geweten, dan hadden we wat mij betreft voor de veerboot gegaan. Dan heb je zo'n 200.000 km motorrijervaring.....,

maar dan toch dit . . . foutje bedankt!

Enfin, de rest van de rit naar huis verliep "gewoon"; dus rijden, tanken, op tijd stoppen en opletten. Eenmaal thuis rond 19:30 u gelijk de spullen opgeruimd. Lekker gedoucht, ik voelde wel wat spierpijn her en der, ik heb dus zeker wel spieren, vermoedelijk door de ingespannen rit over de Grote Beltbrug diep gebogen achter mijn scherm en het stuur vooral krampachtig vast houden. Een heerlijke, diepe nachtrust was goed voor mij. De volgende keer is het Finland en daarna Engeland, daar moet ik dan nog even over nadenken, tijd genoeg. De bike noteerde 3.936 gereden kilometers.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Foto 11 Een prima huisje op de terugweg

RONDJE DOOR DE POLDER

Terwijl veel clubgenoten nog onderweg waren naar en van het weekend in Noorwegen boog ik me al over de weerberichten. Niet dat je er veel aan hebt, van ze veranderen om de haverklap. 26 juni was toen nog ver weg, maar wisselend bewolkt en af en toe een buitje veranderde langzaam in aanvankelijk bewolkt maar met opklaringen en overal droog. Kijk, daar hebben we wat aan. Gematigde temperatuur, windje uit het zuidwesten, dat gaat helemaal goed komen.

Van tevoren was er op verzoek van Jeroen al een rit-info-mailtje rondgegaan met daarbij een gpx-bestandje. Mensen die handig zijn met een navigatiesysteem konden dat alvast inladen voor het geval ze de weg zouden kwijtraken. Nou heb ik een TomTom, maar de Tomtom die ik vroeger had kon je gewoon via een draadje aan je computer hangen en dan kon je het bestandje zo overzetten. Dat was makkelijk. Maar dat was blijkbaar de firma Tomtom te makkelijk. De nieuwere versie van dit apparaat, die ik inmiddels had aangeschaft omdat de (zeer) oude een keer bezweek, moest blijkbaar mee in de vaart der volkeren en nu is het allemaal wifi voor en wifi na. Er is een app voor de telefoon (MyDrive) en er is blijkbaar ook een app voor op de computer. Maar je kunt ook gewoon webbased naar: mydrive.tomtom.com. Als je een gpx-bestand binnenkrijgt via email, dan staat het dus op je computer. Vandaar kon ik het na lang zoeken via de webbased MyDrive importeren en daardoor werd het ook zichtbaar in de telefoon-app. Dan een usb-kabeltje van de computer naar de tomtom en na een hoop magie, trial and error stond hij ineens ook in de Tomtom. Bingo! Ik moet dat later nog maar eens rustig herhalen en opschrijven. Misschien hebben ook anderen er dan ook nog wat aan. Tenzij ik de laatste ben die hiermee worstelt natuurlijk.

Op zondagmorgen rolde ik de Bolt naar buiten, Tomtom op het stuur en bluetooth-oortjes in. Even een druk op het knopje en mijn rechteroor hoorde: System on! Enige tijd later gevolgd door: Connected! Dat werkt dus. Route opzoeken en omdat die ergens in Almere begint koos ik op het scherm voor: naar het beginpunt of zoiets. En ja hoor, de lijntjes werden getrokken, even drukken op: rijden maar en daar gingen we. Eerst de A2 op,



dat is vanuit Zaltbommel een kwestie van een paar minuten. Richting Utrecht en dan bij de A27 rechtsaf naar het noorden. Dan kom je langs Houten, de Bilt en Hilversum en voor je het weet steek je het water over en zit je in de polder. Dat gaat snel! Ik ben veel te vroeg! Hoe kan dat nou? Achteraf was dat een vergissing. Verzamelen was vanaf half elf en dan vertrekken om elf uur. Het was een uurtje rijden dus als ik half tien was vertrokken zou alles goed komen. Maar ja, ik neem altijd wat reserve, dus kwartiertje extra. Dus vertrekken om kwart over negen. Mijn geheugen is niet meer zo bij de tijd, dus zondagmorgen dacht ik dus (ten onrechte) vertrek om kwart voor negen. En zo kwam het dat ik net over tien bij het tankstation



aankwam. En ik was niet eens de eerste! Jan Warnaar zijn Virago 1100 stond er al. Hij zelf was binnen bezig met koffie te betrekken uit een zeer moderne koffieautomaat. Schermpjes die uitblonken door prachtige vormgeving en een laag info-gehalte en dan een van de 24 koffiesoorten kiezen en je betaalpas voor de wifi houden. Er waren vele maten bekertjes voorhanden en als je een niet te kleine versie eronder had gezet ging verder alles goed.

Het duurde niet eens zo lang voordat er andere clubleden binnen druppelden. Veel plek om je motor te parkeren was er niet, mede omdat er al drie auto's geparkeerd stonden. Iedere auto hoorde bij een huisvrouw (of andersom) en het bleek dat ze stonden te wachten op hun respectievelijke echtgenoten die elk moment per racefiets konden arriveren. Dan konden ze foerageren voordat ze weer verder fietsten. Ze waren onderweg van Maastricht naar Groningen.

Uiteindelijk kwamen er 15 motoren opdagen en er was weer van alles te overleggen, storinkjes bespreken, verhalen uitwisselen, nog gauw even een sanitaire actie en om even na elfen gingen we op pad.

Ik had verhalen gehoord over alleen maar saaie rechte wegen in die polder en die waren er ook wel, maar als je om je heen keek was er toch van alles te zien. Het eerste stuk weg werd tot irritant toe ontsiert door de ene drempel na de andere. Ondanks het feit dat we ons prima aan de snelheid hielden van 50 km werd je iedere keer omhoog gegooid en je deed er verstandig aan om bij het neerkomen gauw even te gaan staan anders kreeg je een dreun door je rug. Kijk drempels zijn tot op zekere hoogte prima, maar als je je aan de snelheid houdt zou je er toch vloeiend overheen moeten kunnen.

Na ongeveer een derde van de rit ging Jeroen ineens linksaf, terwijl mijn Tomtom dat pas over 700 meter wilde doen. Vanaf dat moment leek het wel of ik een hele andere route had dan Jeroen. Toen we in Swifterbant op een parkeerplaats waren neergestreken verklaarde Jeroen dat hij zich precies aan de aanwijzingen van zijn Tomtom had gehouden. En we hadden dezelfde gpx-file?! En zo te zien ook nog eens dezelfde Tomtom?! Hoe kan dat dan?

Zowel Gods wegen als die van Tomtom zijn dus ondoordringelijk. Ik accepteer het gewoon. Er mag hier en daar best een mysterie blijven hangen. Niet alles hoeft verklaarbaar te zijn, toch? De klok stond inmiddels op half een en de eethuizen aan de parkeerplaats waren nog dicht. Om de hoek is nog een cafetaria, zei Jeroen. Jan en ik gingen maar eens kijken.

Er was inderdaad een cafetaria met de welluidende naam: De Meiden. We hadden een patattent verwacht, maar dit overtrof onze verwachtingen. Prima eetgelegenheid, uitgebreide kaart, veel tafeltjes en stoelen en inderdaad, het werd gerund door de meiden. Een voor de keuken en een voor de kassa. In de bediening zaten ze allebei. Jan en ik kozen voor een uitsmijter en John, die iets later kwam binnenwandelen koos voor een vette hap. Zag er ook goed uit hoor. Na een half uurtje waren we verzadigd en liepen we terug naar de parkeerplaats. Daar bleek dat de rest van de club net de chinees was binnengelopen en daar werden net de bestellingen opgenomen. Een paar kwamen er nog even naar buiten om een pafje te doen. Ze zeiden dat het er erg gezellig was maar dat het nog wel even ging duren.



Dat kan natuurlijk, er stond een bankje en de zon begon net te schijnen dus daar zaten we goed. Ondertussen werd het later en later. Op zich geen punt als je je maar vermaakt. Daar stond tegenover dat ik mijn dochter beloofd had op tijd terug te zijn voor het eten. Dus terugrijden, motor stallen, even naar huis om om te kleden en dan weer naar de familie. Om kwart over twee trok ik voor mezelf de conclusie. Ik moest maar eens gaan. Afscheid van Jan en John, de anderen zullen het wel begrijpen, koos voor Tomtom de snelste route naar huis en daar ging ik.





Oei, nou had ik de wind tegen. De motor doet het werk, dus dat maakt niet uit, maar behalve het gebulder van de wind (dat is nu eenmaal erger bij tegenwind) gierde wind door de motor een drong er vreemd gegier langs mijn oordoppen. Als ik voorover boog was het weg, dus er was niks aan de hand. Dan maar gas erop. De route op zich was simpel. Eerst zuidwaarts, dan een stuk A9, dan de A27 op en voorbij Houten opletten want de afslag naar Den Bosch komt er dan aan. Weet op de A2 was het nog iets van 12 km naar de afslag naar Zaltbommel. Het motortje heeft zich keurig gedragen, ik had eigenlijk niets anders verwacht. Het weer heeft zich ook prima gehouden, er was zelfs een zonnetje.

Bij thuiskomst, althans iets later, kwamen er via de groepsapp de eerste reacties binnen van de anderen. Sommigen waren ook thuisgekomen, anderen waren nog in de weer met de Suzuki dacht ik te zien, maar dat is ook goed gekomen.

Jeroen, het was weer beregezellig, en zo saai is die polder niet hoor. Ook aan de anderen: bedankt voor de gezelligheid en de sfeer. Moeten we vaker doen!



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NATIONALE 2022




Wanneer: Vrijdag 9 tot zondag 11 september 2022

**Waar: Zeelandsche hof
Molenstraat 4
6566 JC Millingen aan de Rijn**

**Wat: Buffet diner op vrijdag
Band Left inc op vrijdag**

**Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag**

**Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.**

**Hoe: Opgeven vooraf op de website
Tent 60 euro.
Binnenslapen 80 euro (beperkt aantal, je krijgt een bevestiging als er een hutje beschikbaar is)**

Bij de poort aanmelden is 5 euro extra.

**Betalen kan vooruit op rekening
YCCNL NL51 RABO 0156606704 tau Nationale2022**



YAMAHA

YAMAHA XV 950

De XV 950 van Yamaha ziet er cool uit met zijn fraai geveerde zadel, ronde achterlicht en zwarte kleurstelling in combinatie met de contrasterende witte tank en het kleine windschermje. Een stoere motor om te zien dus, mede door de dikke Akrapović einddemper en het fraaie V-twin blok. De afwerking van de motor is over het algemeen van hoog niveau, de naden sluiten goed op elkaar aan en er zijn geen steken laten vallen. Ook niet op de details, waardoor de XV 950 er echt goed uit ziet.



Maar een motor is meer dan een kijk-object natuurlijk. Als je wegrijdt met de XV950 merk je dan ook direct dat het 950cc grote blok meer in zich heeft dan alleen een fraai uiterlijk. Het genereert een behoorlijk koppel, waardoor de XV lekker van z'n plek komt en ook tussensprintjes bij snelheden tussen de 80 en de 130 km/h zijn goed te doen, zodat er vlot kan worden ingehaald. Een cruisesnelheid van 130 km/h is ook prima vol te houden, maar veel harder zal je er waarschijnlijk niet mee willen. Op de snelweg wordt je borst weliswaar keurig uit de wind gehouden door het kleine windschermje, maar zorgt het wel voor turbulentie rond je helm, waardoor de XV 950 meer tot zijn recht komt op secundaire wegen. Het koppel is beschikbaar in vrijwel het hele toerenbereik zodat je de XV tot laag in de toeren kunt rijden zonder last te hebben van bokken waar tweecilindermotoren doorgaans om bekend

staan. Als je laag in de toeren midden in de bocht wat gas bij geeft rij je dan ook vloeiend de bocht uit, waarbij het koppel opnieuw merkbaar aanwezig is.

Het schakelen gaat hierbij ook lekker soepel, waarbij de koppeling fijn aangrijpt, waardoor deze met veel gevoel is te bedienen. Een ongewenste neutraalstand bij het opschakelen van de één naar de twee kwam echter net wat te vaak voor om helemaal tevreden te zijn over de versnellingsbak.

De remmen zijn goed berekend voor de XV. Bij het aanremmen voor een bocht voelt de voorrem wel wat sponzig aan, maar als je doorknijpt vertraagt de motor toch goed genoeg - mede door de stevige motorrem - en ook de achterrem heeft een bruikbare remvertraging.

Met de vering is het ook best in orde en doet zijn werk dan ook naar behoren. Vanwege de geringe grondspeling kun je toch niet al te hard een bochtig parcours doorknallen, zodat je niet snel last zult hebben van deining in de bochten en ook voor klinkerwegen is de XV zodanig afgeveerd dat je goed contact met de weg houdt zonder dat je van de motor af stuitert. Op het rechte stuk wil het stuur echter nog wel eens beginnen te trillen als je deze los laat.

Door de korte wielbasis is de XV950 zeer wendbaar, je gooit hem dan ook makkelijk om van bocht naar bocht en het stuurgedrag in combinatie met het koppel, zorgen dan ook voor veel plezier op deze Yamaha.

De zithouding is minder, je merkt gelijk dat het luchtfilter te ver naar buiten is geplaatst, waardoor je links wel je knie tegen de tank kunt drukken, maar je dit rechts niet lukt. Ook het rempedaal zit net iets te hoog, zodat je gedwongen wordt om je voet naar buiten te plaatsen. Dat zit niet lekker en het duurt dan ook even voordat je hieraan gewend bent zodat je automatisch met je linkerbeen iets breder gaat zitten en je wel recht op de motor zit. Het hindert je wel iets bij het insturen, omdat je niet je knieën kunt gebruiken, maar is prima op te vangen door meer vanuit je heupen te sturen.

Het zadel zit in eerste instantie prima, maar na een goed uur rijden begin je het harde zitje toch echt te voelen zodat je niet veel later dan ook moet verzitten om je achterwerk te ontlasten.



Het display is volledig digitaal en overzichtelijk. De knoppen op het stuur wijzen zich zelf en zitten op de plaats waar je ze verwacht. Het contactslot echter niet, deze is weggewerkt bij het balhoofd, net voor de tank. Dat is even wennen is, maar niet echt hinderlijk, je dashboard blijft wel mooi opgeruimd zo. Het knopje om door de displayfuncties te scrollen zit aan de rechterkant. In deze functies kent de Yamaha 2 tripstanden, een ODO, de tijd en als je tank bijna leeg is een functie die telt hoeveel kilometer je op reserve rijdt. De knipperlichten aan de voorzijde zijn aan de bovenste kroonplaat gemonteerd, net naast het kuipje. Hierdoor blijft de motor mooi smal en dit

past goed bij de looks van de XV 950. Het achterlicht staat op een steuntje op het zwarte achterspatbord. Deze is volledig voorzien van



LED's. De knipperlichten achter zijn aan het spatbord gemonteerd. Voor een passagier zijn er wel voetsteuntjes gemonteerd, maar een duozadel zit niet op ons demomodel. Hiervoor is een bagagerekje geplaatst dat maximaal 4,5 kilo mag dragen.

Verbruik:

Een actieradius van 1:19 is haalbaar op de snelweg, maar ook op secundaire wegen merken we niet echt een ander verbruik. Er is telkens getankt bij ongeveer 150 of 160 kilometer, waarbij er ongeveer 8 liter brandstof bijgevuld moest worden. Ook hier geeft de kleine tankinhoud aan dat de XV bedoeld is om kortere tochten te rijden.

Conclusie:

De Yamaha XV950 is een motor om lekker binnendoor te rijden of om over de boulevard te cruisen, maar ook voor woon-werk verkeer en de in de stad is hij prima inzetbaar. Een motor met een hoge funfactor en met een zeer strak en cool uiterlijk waarvan het blok vloeiend aanvoelt en vlot accelereert. Hij stuurt goed en is wendbaar, ook op de smallere en krappere bochten, maar mist wel grondspeling waardoor je snel met de stepjes aan de grond zit. De afwerking van de motor is gewoon goed, zoals een motor hoort te zijn. Ook laat de versnellingsbak je vlot en soepel door de versnellingen schakelen, maar een net wat te vaak voorkomende ongewenste neutraalstand tussen de eerste en tweede versnelling zorgt voor enige irritatie zodat het predicaat 'goed' bijgesteld moet worden in 'voldoende'. De zithouding zou ook prima geweest zijn, ware het niet dat het luchtfilter in de weg zit en het rempedaal net iets te hoog geplaatst is. Het stuur voelt degelijk aan dankzij de dikkere handvatten en de knoppen laten zich makkelijk en goed bedienen. Het display is duidelijk en helder, maar het harde zadel kun je beter vervangen voor een ander exemplaar omdat deze je al snel een pijnlijk zitvlak bezorgt.

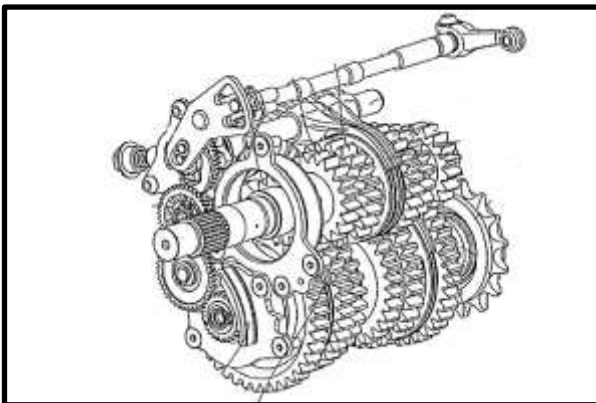
Bron: Testmotor.nl

Auteur: Glenn Hakkers

Foto's: Antony Schraven

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

NAADLOZE VERSNELLINGSBAK VOOR NIEUWE R1?



Sinds 2011 is de zogenaamde seamless shift versnellingsbak, ofwel de naadloze versnellingsbak, de maatstaf bij MotoGP-motoren. Yamaha heeft deze innovatieve techniek nu gepatenteerd, waardoor het geruchtencircus ineens op stoom komt: krijgt de nieuwe R1 dit gecompliceerde technische hoogstandje? De naam refereert niet geheel verwonderlijk aan de naadloze (seamless) schakelmomenten, die geheel zonder krachtonderbreking aan het achterwiel verlopen, en dus ook zonder lastwisselreacties. De versnellingsbak werkt in combinatie met één conventionele koppeling (in tegenstelling tot Honda's DCT met dubbele koppeling), maar toch zijn er altijd twee versnellingen gelijktijdig ingeschakeld. Bij een conventionele bak

schuift een schakelvork over de as naar links of rechts en neemt een schuifmof mee, die vervolgens een tandwiel vastzet op de as. Bij Yamaha's naadloze versnellingsbak bedient de schakelwals direct de in twee delen gesplitste ingaande as en draait deze een klein stukje. Hierdoor worden middels sperpallen versnellingen ver- of juist ontgrendeld. Het naadloze wisselen tussen de versnellingen zorgt voor veel rust in het rijwielgedeelte tijdens het schakelen, zeker onder hellingshoek. Daarentegen is het momenteel nog een behoorlijk nieuwe, gecompliceerde en daardoor ook prijzige techniek, die echter ook wat betreft gewicht voordelen biedt. Met name op een superbike is dat laatste natuurlijk wenselijk. Of de seamless shift versnellingsbak zijn 15-jun-2022 entree op de openbare weg gaat maken, is nog maar de vraag, maar het zou zeker uit technisch oogpunt erg interessant zijn!

Bron: Testmotor.nl

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

5 REDENE OM LOUIS TILBURG TE BEZOEKEN

Tilburg, het staat vooral bekend om het paleis van koning Willem II, de voetbalclub, carnaval en de 142 meter hoge Westpoint-woontoren. En natuurlijk om de Louis-vestiging aan de Kraaivenstraat 28, met 1200 vierkante meter aan motorkleding, motorhelmen en nog zo veel meer dat je er probleemloos een paar uurtjes kunt zijn zonder dat je jezelf ook maar een seconde gaat vervelen.



Wat is Louis precies?

Ooit begonnen als kleine reparatiewerkplaats voor motoren is Louis getransformeerd naar Europa's grootste bedrijf voor motorkleding en -accessoires. Het is van oorsprong een Duits bedrijf met **het** hoofdkantoor in Hamburg is nu goed voor zo'n tachtig filialen. Uiteraard in Duitsland, maar ook in Zwitserland, Oostenrijk en dus sinds drie jaar ook in Tilburg. Louis is gericht op elke motorrijders, van beginnend tot zeer gevorderd en van mooi weerrijder tot doorrijders. Hoewel Louis vooral bekend is vanwege het brede assortiment motorkleding, waaronder zelfs eigen merken, is er veel meer te vinden. Zoals techniek en vrije tijd, waarin je meer motoraccessoires en motoronderdelen gaat vinden dan je ooit kon bedenken.

Onderstaande punten laten zien dat je hier écht een kijkje moet nemen.

1. Eigen kledingmerken

Je kunt nog zo'n dure, luxe of bijzondere motorfiets hebben, zonder passende motorkleding en motorhelm kun je er geen meter van genieten. Daarom biedt Louis een enorme keuze aan motorkleding en motorhelmen. Naar eigen zeggen zelfs Europa's grootste assortiment motorkleding van leer en textiel. Ze bieden leren overalls en pakken aan van bekende merken waaronder Rukka, Büse, Held en Alpinestars maar ook van eigen merken als Vanucci. Dit kledingmerk wint sowieso de prijs van de mooiste naam, maar is in Nederland nog relatief onbekend terwijl het al dertig jaar een trots huismerk is van Louis en zich probleemloos kan meten met Alpinestars en Dainese. Vergis je trouwens niet, er zijn ook allroad- en urbanpakken van Vanucci. Ook Rekurv – een jong, fris merk – en Detlev Louis -een prachtig retro-merk – zijn eigen labels van Louis en dat zet het totaal dus op drie. Bijzonder!

2. Geen keuzestress dankzij personal shopping

Wie de Louis-vestiging in Tilburg binnenloopt, kan door het overweldigende aanbod een lichte (of zwaardere) vorm van keuzestress krijgen. Maar geen paniek dankzij de Louis Personal Shopping Service. Hierbij kun je online een afspraak maken voor een individueel advies door de adviseurs van Louis. Uiteraard voor kleding en helmen, maar ook voor 'aanbouwdelen' (stuur, spiegels, richtingaanwijzers, koplampen, smartphonehouders, ect.), bagagesystemen en alle multimedia (communicatiesystemen, navigatie, dashcams, en GPS-tracking). Deze extra service is gratis, maar eigenlijk onbetaalbaar!

3. Helmen testen in de windtunnel

Pas tijdens je eerste rit ontdek je hoe fijn je nieuwe helm is, maar dat kan uitdraaien op een teleurstelling waaraan niet zoveel meer te doen is. Want ja, terugbrengen zit er niet in. Bij Louis in Tilburg hoef je dankzij de windtunnel echter niet te wachten op die eerste testrit. Op deze manier kun je verschillende soorten en/of merken rustig testen en weet je zeker dat je met voor jou de beste helm naar huis gaat.

4. De afdeling techniek en vrije tijd

Motoraccessoires en motoronderdelen behoren tot de grootste categorieën in het Louis-assortiment. Hier vind je voor letterlijk duizenden motormodellen accessoires en andere producten op het gebied van vrije tijd, reizen en meer. Daarbij gaat Louis heel ver, want er zijn zelfs campingstoelen voor op de motor! Kortom, zoek je iets op dit gebied ga je het zonder twijfel vinden in Tilburg.

5. LouisCard

Dankzij de kosteloze LouisCard krijg je drie jaar garantie op alle aankopen uit het Louis-assortiment (uitgezonderd accu's, schoenen en laarzen). Bovendien spaar je bij elke aankoop kortingspunten. Ook handig is dat je als LouisCard-houder bij garantiegevallen in elke vestiging van Louis terecht kunt.

Bezoek [hier](#) de website van Louis.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NIEUW: 2022 ENERGICA EXPERIA, ELEKTRISCHE ALLROAD MET PLUS 400 KM RANGE

Vanaf 1 juni dit jaar is het mogelijk de nieuwe Energica Experia te bestellen. Deze nieuwe elektrische motorfiets van de Italiaanse fabrikant breidt het bestaande aanbod van een naked en racemotor uit naar het populaire segment van de allroads, waar bijvoorbeeld ook de Yamaha Tracer en Kawasaki Versys onder vallen. Dat Energica de Experia in de markt zet als echte toermotor, blijkt ook wel uit het feit dat deze voorzien van de nodige opties, zoals een complete kofferset (112 liter), handvatverwarming en cruisecontrol. Door het eveneens nieuwe accupakket van 22,5 kWh claimt Energica een bereik van meer dan 400 kilometer.

Met de Experia zet Energica het eerste model neer van de tweede generatie elektrische motoren die gaat komen. Onder de naam 'Energica Green Tourer' heeft Energica een compleet nieuw platform ontwikkeld. Er moeten dus meerdere modellen uit gaan komen op dit platform, met een accupakket dat bestaat uit een andere chemische samenstelling en een nieuwe elektrische motor. Energica geeft aan dat het doel van al deze ontwikkelingen met name gericht is op reductie van het gewicht, maar ook te letten op de plaatsing van dit gewicht. Mede geholpen door het nieuw ontwikkelde frame, zijn accupakket en elektrische motor lager te plaatsen, wat ten goede moet komen aan de balans in de motor. De Experia is dus het eerste model binnen deze serie en richt zich met name op de toerrijder en lange afstandsrijder.

Bereik en laden

De nieuwe lithium accu van 22,5 kWh (waarvan 19,6 kWh bruikbaar) is dus volgens Energica goed voor een bereik van 420 kilometer. Kanttekening die hierbij gemaakt moet worden is wel dat deze range enkel geldt in stadsverkeer. Voor een gecombineerd gebruik (stad en snelweg) geeft Energica een range op van 256 kilometer. Bij veelvuldig snelweg rijden geeft Energica voor de Experia een range op van 208 kilometer. Al deze afstanden zijn opgegeven volgens de WLTP-norm. In de praktijk betekend dit dat deze afstanden zeker haalbaar zijn, maar enkel voor wie zeer zuinig omspringt met de beschikbare energie. Reken in de praktijk op een dikke 150 kilometer snelweg (bij 100 km/u). Voor wie binnendoor of veel stadsverkeer rijdt is de range met name afhankelijk van de gekozen rijmodus en het gebruik van regeneratief remmen (energie die terug stroomt door af te remmen op de motor). Opladen kan dan weer op drie verschillende manieren. Uiteraard 'gewoon' via het reguliere stopcontact. Reken dan op een laadtijd van tegen de 10 uur, ook al zijn er verschillende 'snellere' thuis laadoplossingen voor handen. Energica geeft voor de openbare laadpalen en snelladers geen maximaal aantal kw aan laadsnelheid op, maar rekent per aantal geladen kilometers per uur. In de praktijk komt dit neer dan de Energica een een reguliere laadpaal binnen 3 uur weer volledig is opgeladen. Via een snellader (zoals bijvoorbeeld van FastNed), geeft Energica een 0-80 procent laadtijd van 40 minuten. Waarbij opgemerkt moet worden dat onder de 20% en tegen de 80% de laadsnelheid vaak afneemt op de accu te beschermen. Energica zelf claimt bij een snellader laadsnelheid van 400 km per uur. Over de levensduur zegt Energica dat het accupakket tot 1200 laadcycli goed moet zijn voor minstens 80% capaciteit, in de praktijk goed voor meer dan 200.000 gereden kilometers. Toch is garantie maar 3 jaar of 50.000 kilometer.

Motor

De permanent magneet, synchrone reluctantiemotor is goed voor een piekvermogen van 102 Pk, continue is de motor in staat tot het leveren van 80 Pk. Dit lijkt misschien tegen te vallen, maar hier staat een koppel van 900 Nm tegenover, gemeten aan het wiel! Hiermee is de Energica Experia in staat om in 3,5 seconden naar de 100 te sprinten. Om de range en het accupakket te sparen, is de topsnelheid gereguleerd op 180 kilometer per uur.

De Experia is verder voorzien van 6 verschillende standen voor de tractiecontrole. De elektrische motor is daarnaast in te stellen op 4 verschillende rijmodi en evenzoveel regeneratieve modi. De Energica Experia is voorzien van de rijmodi Eco, Urban, Rain en Sport. Regeneratief remmen op de elektrische motor kan in High, Medium, Low en Off. Hoe hoger dit ingesteld staat, hoe harder de motorrem is en hoe meer energie er terugstroomt naar het accupakket.

De Experia is verder voorzien van Bosch bochten ABS en Brembo remmen aan de voor- en achterzijde. Aan de voorzijde is dit een dubbele 300 mm zwevende remschijf met 4 zuigers per remklauw. Aan de achterzijde een 240 mm remschijf met 2 zuigers in de remklauw. De vering is van ZF Sachs en zowel aan de voor- en achterzijde nagenoeg volledig instelbaar. Ondanks de geclaimde besparing op gewicht, weegt de Experia alsnog een flinke 260 kilo. Energica heeft de Experia wel voorzien van parkeerhulp, waarmee langzaam voor- en achteruit gereden kan worden. Het dashboard is voorzien van een 5 inch TFT-display. Daarnaast heeft de Experia verschillende USB aansluitpunten, waarvan er twee zijn weggewerkt is een waterdicht opbergvak om de telefoon op de kunnen laden.

De Experia zal eerst beschikbaar komen in een Launch Edition, die al voorzien is van de nodige standaard opties. De volledig kofferset van 112 liter en handvatverwarming zijn bijvoorbeeld standaard. Verder is de Experia Launch Edition voorzien rode details op de velgen en zijn de bouten en stuurgewichten in het zwart. Energica geeft aan dat de optielijst van de Experia met tijd verder zal groeien. Nederlandse prijzen zijn nog niet bekend gemaakt, maar zullen zichtbaar zijn vanaf 1 juni op de website.

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EVENEMENTEN AGENDA YCCNL

JULI T/M DECEMBER 2022

JULI 2022

15-17 CENTRE 6 IN THE LAKES (VSOC CENTRE 6 NORTHSTARS)

Locatie: Kendal Rugby Club

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

Prijs: £ 20,-

Full camping facilities

Caravans and Motorhomes Pre-Book only

Hotels and B&Bs nearby

Showers, Free Tea and Coffee

Great Food all Weekend

Special live band on Friday night

DJ Saturday

Saturday Night Theme: Hikers, Bikers and Anything Lakeside

24 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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

AUGUSTUS 2022

6-7 YCC España Rally XI Concentración Revolution ([zie poster](#))

Locatie: Restaurante Mirador (net buiten het plaatsje Allariz in de buurt van het riviertje)

Adres: Allariz (Ourense), provincie Galicia (Noord West Spanje)

Voor meer informatie google "Cañón del Sil" of "Ribera Sacra"

Als je van plan bent aan de rally deel te nemen stuur dan een email naar Chanobza Alvarez

Emailadres: chanobza@gmail.com

Prijs: nog onbekend

Alleen tentplaatsen beschikbaar

12-14 Weekend Luxemburg

Trefpunt: High Chapparral, 5 Millewee, 9659 Heiderscheider-Grund, Luxemburg

Tel: (+352) 788859, Mail: info@camping-moulin.eu.

Huisjes te huur (3 en 4 pers. blokhutten)

18-21 YCC Sweden 25 jarig jubileum ([zie poster](#))

Locatie: Hanksville Farm

Adres: Torrlösa 2140 Svalöv, Zweden

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.

26-29 VSOC CENTRE 7 RALLY (EWE MADE US DO IT) ([zie poster](#))

August Bank Holiday 2022

Locatie: Nantgaredig Rugby Club Nantgaredig, Carmarthen. SA32 7LQ.

Adres: Station Road Nantgaredig, Carmarthenshire SA32 7LQ

28 Regiocafé Road Rats

Tijdstip: 13:00 uur

Locatie: Manege Bleijenberg

Adres: 's Gravenlandseweg3, 1381HH Weesp

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





SEPTEMBER 2022

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

Locatie: 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.

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

Prijs hutje: € 80 pp (beperkt aantal, je krijgt een bevestiging als er een hutje beschikbaar is)

Prijs bij aanmelden aan de poort: € 5 extra

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.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



RALLY POSTERS

CENTER 6 IN THE LAKES-2022

VSOC Centre 6 Northstars Present
Centre 6 In The Lakes
 at Kendal Rugby Club, Mint Bridge,
 Shap Road, Kendal LA9 6NZ
15th - 17th July 2022

Full Camping Facilities
 Caravans & Motorhomes Pre-Book Only
 Hotels & B&B's Nearby
 Showers, Free Tea & Coffee
 Great Food All Weekend
 Special Live Band Friday Night & DJ Saturday
 Saturday Night Theme
 'Hikers, Bikers & Anything Lakeside'

Inter-centre Model Boat
 Competition on Saturday PM
 see web site for details
<https://www.c6-northstars.co.uk>

Tickets
 £20 Pre-Booked
 £22 Associates
 Until May 31st
 £23 after

YCC ESPANA RALLY XI "REVOLUTION"

XI CONCENTRACIÓN
REVOLUTION

6 y 7 de AGOSTO
 ALLARIZ (ORENSE) GALICIA

VSOC CENTRE 7 RALLY

Ewe made us do it

August Bank Holiday 2022
 Friday 26th to Monday 29th

Nantgarredig RFC
 SA32 7LQ

2022
 V.S.O.C. Centre 7 rally

YCC Sweden 25 jarig jubileum

ROUND THE WORLD

VÄNSKAP RESPEKT
 GEMENSKAP KAMRATSKAP

1997 - 25 ÅR - 2022

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NATIONALE 2022



Wanneer: Vrijdag 9 tot zondag 11 september 2022

**Waar: Zeelandsche hof
Molenstraat 4
6566 JC Millingen aan de Rijn**

**Wat: Buffet diner op vrijdag
Band Left inc op vrijdag**

**Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag**

**Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.**

**Hoe: Opgeven vooraf op de website
Tent 60 euro.
Binnenslapen 80 euro (beperkt aantal, je krijgt een
bevestiging als er een hutje beschikbaar is)**

Bij de poort aanmelden is 5 euro extra.

**Betalen kan vooruit op rekening
YCCNL NL51 RABO 0156606704 tau Nationale2022**



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

Bestuur:

Functie

Voorzitter

Vicevoorzitter

Secretaris

Penningmeester

Roadcaptain

Naam

Hans van den Bosch

Willy Spreij

Vacant

Ronny Aafjes

Jeroen van Dam

email

yccnl.voorzitter@outlook.com (nieuw)yccnl.vice@gmail.comyccnl.secretaris@gmail.comyccnl.penningmeester@gmail.comyccnl.rats@gmail.com

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur:

Ledenadministrateur

Commissies:

Evenementen, Commissie van bijstand

Beheer specifieke onderdelen:

Onderdeel

Internationale contacten

Ledenadministratie

Evenementen

Nieuwsbrieven/publicaties

Lief & leed

Sitemaster YCCNL-website

Moderator YCCNL-Facebook

Naam beheerder

Hans van den Bosch

Ton Trommelen

Willy Spreij

Han van Grinsven

Marja van Dam

Jaap Aafjes

Jaap Aafjes

email

yccnl.international@gmail.comyccnl leden@gmail.comyccnl.evenement@gmail.comyccnl.secretaris@gmail.comyccnl.lief&leed@gmail.comyccnl.sitemaster@gmail.comyccnl.moderator@gmail.com

YCCNL-regio's:

Regio

Road Falcons

(regio 1&2)

Road Wolves

(regio 3)

Road Rats

(regio 4)

Westcoast Hogs

(regio 5)

Southern Snakes

(regio 6)

Gebied

Groningen/Friesland/Drenthe

Overijssel/Gelderland/Flevoland

Noord Holland/Utrecht

Zuid Holland/Zeeland

Noord Brabant/Limburg

yccnl.falcons@gmail.com

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

