



NIEUWSBRIEF 4 (december 2022)



**YCCNL WENST JE
EEN MOOI EN VOORAL GEZOND
MOTORJAAR 2023!!!**



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2022-04

INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2022-04	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ WIE ZIJN ER 25 JAAR LID IN 2023?	3
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN	4
➤ JARIGE YCCNL-ERS IN JANUARI T/M MAART 2023	4
WETENSWAARDIGHEDEN	5
➤ HOGERE VERKEERSBOETES VOOR MOTORRIJDERS IN 2023	5
➤ OVERZICHT BOETES SNELHEIDSOVERTREDINGEN MOTORRIJDERS 2023	6
➤ EURO NCAP NEEMT BINNENKORT OOK MOTORFIETSEN OP IN CRASHTESTS	7
➤ ALTIJD 12 MAANDEN BOVAG GARANTIE BIJ MOTORDEALERS OP MOTOREN VANAF 3000 EURO	7
➤ ZIE JE SLECHT IN HET DONKER?	8
➤ WAARDEVASTE MOTOREN: INVESTEREN ÉN VERDIENEN AAN MOTORFIETSEN	8
➤ MOTORRIJDERSACTIEGROEP MAG STAPT NAAR RAAD VAN STATE VANWEGE SLUITING ZUIDERDIJK	12
➤ EUROPA SLUIT WEGEN VOOR MOTORRIJDERS, AMERIKA GAAT NOG STAPJE VERDER	13
➤ BMW PATENTEERT INTREKBARE RICHTINGAANWIJZERS	14
➤ DE SNELST GROEIENDE MOTORFIETSPRODUCENT VAN CHINA IS	14
➤ GK 1000 THOR, DONDERENDE MOTORFIETS UIT CHINA	15
MOTORTOCHTEN	16
➤ DE SMALLE DIJKEN VAN UTRECHT	16
➤ TOERTIP GELDERLAND/OVERIJSEL: PRACHTIGE NATUUR EN VEEL HISTORIE	19
➤ WERELDRECORD: DOOR 13 LANDEN OP DE MOTOR IN ÉÉN DAG	21
➤ TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA: HIER MOET JE GEWEEST ZIJN	24
➤ 15x DE MOOIESTE NATUUR TER WERELD	28
➤ TOERISME BOUILLON BELGIË: OVERDONDEREND GROEN EN MACHTIGE BOCHTEN	32
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	36
➤ OPWARMING VAN DE AARDE?	36
➤ REURING IN HET CRUISER SEGMENT?	37
➤ KERSTFEEST DENEMARKEN	38
➤ KERSTLUNCH IN HET RATTENHOL	40
YAMAHA	41
➤ SPECIALE YAMAHA R1 VOOR Z'N 25e VERJAARDAG?	41
➤ 2023 YAMAHA MT-07 VERKRIJGBAAR IN TWEE VERSIES	41
➤ 2023 YAMAHA XMAX, SPORTIEVER UITERLIJK EN CONNECTIVITEIT	42
➤ MARATHONMOTOR YAMAHA XV750 VIRAGO: EEN MOTOR VOOR HET LEVEN	43
➤ YAMAHA INVESTEERT OPNIEUW IN AUTONOOM RIJDEN	43
VOOR ROYAL ENFIELD FANS	45
➤ NIEUW: 2023 ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650	45
➤ ROYAL ENFIELD KLEURT DE 2023 HIMALAYAN EN CLASSIC IN HET NIEUW	45
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	47
➤ SCHOKKEND! ZELFRIJDENDE AUTO'S ZIEN MOTORRIJDERS NIET	47
➤ ECHT ALLES OVER DE MOTORHELM	48
➤ EASY RIDER KRIJGT MODERNE REMAKE	49
➤ OOSTENRIJK VERKOOPT JE MOTOR NA ZWARE OVERTREDING	50
EVENEMENTEN AGENDA YCCNL	51
JANUARI T/M DECEMBER 2023	51
RALLY POSTERS	54
➤ YCC INTERNATIONAL FINLAND 2023.....YCCNL NATIONALE 2023	54
➤ VSOC CENTRE 10 ESSEX CRUSADE	54
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	55



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

De dag dat ik dit schrijf, zondag 4 december, is het voor velen pakjes dag en daarna kunnen we ons voorbereiden op het kerstfeest.

We kijken terug naar een succesvol clubjaar en zie daarvoor de vele verslagen in de nieuwsbrieven.

Dank aan allen die daaraan hebben bijgedragen en ook aan allen die werkzaam zijn voor de club.

Op 18 december hebben we nog een feest bij Jeroen en Marja en op 15 januari 2023 een nieuwjaarsreceptie in Wageningen. Voorbereidingen voor de rest van het jaar worden getroffen en ook de buitenlandse rally's worden in de nieuwsbrieven en op onze website bekend gemaakt.

Bekijk alle berichten in deze nieuwsbrief en met speciale dank aan onze redacteur Han die dit mogelijk maakt.

Veel leesplezier, een mooie kerst en een gelukkig nieuwjaar.

Namens het bestuur,



Hans van den Bosch

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WIE ZIJN ER 25 JAAR LID IN 2023?



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

Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



LEDENNIEUWS

NIEUWE LEDEN

- toegetreten tot de YCCNL gelederen.

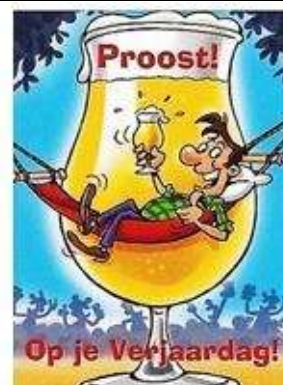
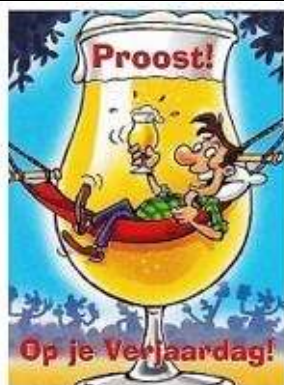
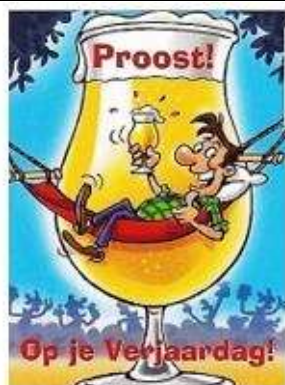


Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

JARIGE YCCNL-ERS IN JANUARI T/M MAART 2023

Januari	Februari	Maart
1 Jopie Heubers	3 Fernando Garnacho	4 Ronny Aafjes
7 Johnny Ferdinandus	12 Anja Oudakker	9 Dirk Dekker
11 Cindy Gijsbers	12 Eise Smit	12 André Meerdink
15 Jan Oudakker	14 Monique Kruijswijk	14 Henk Elzinga
17 Ferry Evers	20 Bart van Engelen	17 Henk Breeuwer
17 Tessa Schuiling	21 Roelf Bos	17 John Egil Oppen
22 Johan Warnaar	23 Anton Rooders	18 Atie Koeleman
24 Rowan van Dam	27 Martijn Hut	20 Maurice Leidelmeijer
28 Ton van de Coevering	28 Jaap Aafjes	20 Janet Mans
		21 Robert Elbersen
		26 Frans Flaton
		30 Karel Haag



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WETENSWAARDIGHEDEN

HOGERE VERKEERSBOETES VOOR MOTORRIJDERS IN 2023



Het ministerie van veiligheid en justitie heeft een wetsvoorstel ingediend, waardoor de bekeuringen voor verkeersovertredingen in 2023 met 8,6 procent stijgen. Het is gebruikelijk dat verkeersboetes met de inflatie mee stijgen en dat een voorstel daartoe door de politiek altijd wordt goedgekeurd. Ook nu de inflatie extreem hoog is, lijkt dit slechts een 'hamerstuk'. Een woordvoerder van het ministerie kwam daarover tegen BN DeStem met het standaardverhaal aan: "Zolang je je aan de regels houdt, hoef je de kosten ook niet te maken". Het Ministerie van Justitie en Veiligheid liet daarnaast aan de Tweede Kamer weten dat "indien de Wahv-boetes niet worden geïndexeerd met de consumentenprijsindex

van juni (8,6%) dit naar schatting 65 à 73 miljoen euro per jaar aan boeteopbrengsten scheelt."

Dit betekent dat een aantal bekende boetes straks flink omhoog gaan, ook voor motorrijders die de verkeersregels overtreden. Zoals elk jaar gaat het daarbij voornamelijk over snelheidsovertredingen, die maakten in 2021 namelijk nog 83% van alle bekeuringen uit. U vindt de voor 2023 in de tabel onderaan dit artikel. Het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) int de boetes voor overtredingen en rekent daarvoor ook nog eens € 9 administratiekosten per bekeuring, dat bedrag komt dan bovenop de genoemde bedragen.

Het goede nieuws: van alle bekeuringen waren er in 2021 overigens minder dan 1 procent maar voor motorrijders!

Boetes voor motorrijders

Verder zijn er nog de andere verkeersboetes, die op motorrijders van toepassing zijn. Zo kost door rood licht rijden straks 280 euro (was 250), door de berm of over het trottoir rijden 160 euro, stilstaan op de vluchtstrook zonder noodgeval (soms bij een lege tank) 280 euro en stilstaan op het trottoir (ook: parkeren) 110 euro. Verder is er "onnodig geluid maken", wat ook gebruikt wordt voor 'stoer' gasgeven bij het verkeerslicht, wat 280 euro kost. Je knipperlicht vergeten kost 110 euro, er geen hebben trouwens ook. Een niet zichtbare kentekenplaats kost 160 euro.

Bellen en navigeren: ook voor motorrijders

Wat motorrijders vanaf hun positie extra goed kunnen zien, is dat bijna alle bestuurders van auto's onderweg iets met een telefoon doen. Dat gaat volgend jaar van 250 naar 380 euro per keer, waarbij het goed is te weten dat het niet puur om bellen gaat, maar over "als bestuurder van een voertuig tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vasthouden". Die tekst kan met een telefoon navigerende motorrijders ook nog wel eens opbreken...

Geluid nauwelijks uit

Opvallend is verder een al veel langer bestaande feitenlijst met geluidswaarden, die niet bij veel motorrijders bekend zal zijn. Die geldt voor motorfietsen waarvan geen geluidswaarde op het kentekenbewijs staat, wat meestal over oude motoren gaat. De vermelde toegestane waarden zijn: voor 80 cc = 91 dB(A), voor 125 cc = 92 dB(A), voor 350 cc = 95 dB(A), voor 500 cc = 97 dB(A), voor 750 cc = 100 dB(A), voor 1000 cc = 103 dB(A) en voor >1000 cc = 106 dB(A). Overschrijding met meer dan 2 dB(A) kost 320 euro. Een lekke uitlaat kost dan ook weer 320 euro, maar als hij los zit 160, terwijl een defecte claxon de staat 110 euro oplevert. Ondanks al het gedoe over motorgeluid valt ook hier de wel mee: in 2021 deelde politieagenten maar 382 bekeuringen uit voor het 'overschrijden van het toegestane geluidsniveau door een voertuig'.

Zijspan + aanhangwagen = verboden

In het feitenboekje voor 2023 staan voor motorrijders ook een paar antieke strafbare feiten genoemd. Zo blijft het verboden te rijden als "met de motorfiets met onberemde zijspanwagen een aanhangwagen wordt voortbewogen". Tegelijkertijd motorrijden met een zijspan en aanhangwagen is wel goed voor een boete van 280 euro...

Ga voor het overzicht van de boetes voor snelheidsovertredingen voor motorrijders in 2023 naar de volgende pagina.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

07 December 2022

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



OVERZICHT BOETES SNELHEIDSOVERTREDINGEN MOTORRIJDERS 2023

Km/u te hard gereden	Binnen bebouwde kom	Tijdens werkzaamheden binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Tijdens werkzaamheden buiten bebouwde kom	Rijden op de snelweg	Tijdens werkzaamheden aan de snelweg
4	€ 32,00	€ 53,00	€ 28,00	€ 43,00	€ 24,00	€ 31,00
5	€ 39,00	€ 63,00	€ 36,00	€ 52,00	€ 29,00	€ 39,00
6	€ 48,00	€ 73,00	€ 43,00	€ 62,00	€ 35,00	€ 48,00
7	€ 56,00	€ 85,00	€ 51,00	€ 72,00	€ 42,00	€ 58,00
8	€ 63,00	€ 98,00	€ 58,00	€ 83,00	€ 48,00	€ 66,00
9	€ 72,00	€ 110,00	€ 68,00	€ 92,00	€ 55,00	€ 76,00
10	€ 82,00	€ 121,00	€ 77,00	€ 103,00	€ 72,00	€ 99,00
11	€ 110,00	€ 154,00	€ 104,00	€ 130,00	€ 99,00	€ 128,00
12	€ 120,00	€ 166,00	€ 115,00	€ 144,00	€ 108,00	€ 140,00
13	€ 133,00	€ 181,00	€ 126,00	€ 158,00	€ 116,00	€ 151,00
14	€ 143,00	€ 196,00	€ 136,00	€ 170,00	€ 126,00	€ 164,00
15	€ 154,00	€ 211,00	€ 148,00	€ 182,00	€ 136,00	€ 175,00
16	€ 165,00	€ 226,00	€ 158,00	€ 199,00	€ 146,00	€ 189,00
17	€ 177,00	€ 242,00	€ 169,00	€ 214,00	€ 159,00	€ 204,00
18	€ 191,00	€ 258,00	€ 180,00	€ 229,00	€ 171,00	€ 219,00
19	€ 204,00	€ 276,00	€ 195,00	€ 243,00	€ 182,00	€ 233,00
20	€ 219,00	€ 293,00	€ 209,00	€ 258,00	€ 196,00	€ 248,00
21	€ 233,00	€ 312,00	€ 221,00	€ 276,00	€ 210,00	€ 265,00
22	€ 248,00	€ 331,00	€ 235,00	€ 293,00	€ 221,00	€ 280,00
23	€ 265,00	€ 349,00	€ 248,00	€ 311,00	€ 235,00	€ 296,00
24	€ 278,00	€ 369,00	€ 265,00	€ 327,00	€ 248,00	€ 312,00
25	€ 296,00	€ 390,00	€ 280,00	€ 347,00	€ 261,00	€ 332,00
26	€ 312,00	€ 413,00	€ 296,00	€ 365,00	€ 276,00	€ 349,00
27	€ 332,00	€ 435,00	€ 311,00	€ 383,00	€ 289,00	€ 367,00
28	€ 348,00	€ 450,00	€ 327,00	€ 404,00	€ 301,00	€ 387,00
29	€ 365,00	€ 450,00	€ 347,00	€ 424,00	€ 317,00	€ 404,00
30	€ 383,00		€ 364,00	€ 444,00	€ 334,00	€ 424,00
31						€ 350,00
32						€ 367,00
33						€ 383,00
34						€ 402,00
35						€ 419,00
36						€ 436,00
37						€ 450,00
38						€ 450,00
39						€ 450,00

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

07 December 2022

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EURO NCAP NEEMT BINNENKORT OOK MOTORFIETSEN OP IN CRASHTESTS



Al meer dan 20 jaar stelt het Euro NCAP, of New Car Assessment Program, de norm voor de veiligheid van auto's dankzij zijn strenge crashtests. Nu moderne auto's geavanceerder en technologischer zijn dan ooit tevoren, is het geen verrassing dat veiligheid belangrijker is geworden. De gedetailleerde en strenge crashtests van Euro NCAP hebben in de loop van zijn bestaan duizenden levens gered, maar wil de veiligheid verder verhogen door gemotoriseerde tweewielers aan de vergelijking toe te voegen.

Nu motorfietsen technologisch geavanceerder worden dan ooit tevoren, is het logisch dat ook motorfietsen door derden worden beoordeeld om hun algemene

veiligheidsniveau te bepalen. Daar komt nog bij dat de recente toename van automatische pilootsystemen in auto's en de daaruit voortvloeiende stijging van het aantal ongevallen met motorfietsen waarbij deze systemen betrokken zijn, een duidelijke aanwijzing is dat er verbeteringen nodig zijn.

In brede zin is Euro NCAP van plan zijn tests te moderniseren om ze beter af te stemmen op typische verkeersomstandigheden, bijvoorbeeld door weersvariabelen op te nemen om hun invloed op de efficiëntie van rijhulpmiddelen te testen, en door tests op te nemen van meer geavanceerde technologische voorzieningen, met name communicatie tussen voertuigen en adaptieve cruisecontrol. Meer bepaald zullen vanaf 2024 tests voor adaptieve cruisecontrol worden uitgevoerd op andere wegen dan autosnelwegen, inclusief projecten met motorfietsen.

Uiteindelijk wil Euro NCAP zijn testsysteem zo realistisch mogelijk maken en rekening houden met alle variabelen die een rol spelen bij de verkeersveiligheid. Gezien de stijgende populariteit van forensenscooters in Europa zijn tweewielers een onvermijdelijk facet van



het dagelijks leven. Voor het eerst zullen gemotoriseerde tweewielers worden opgenomen in de beoordelingsscenario's voor bedrijfsvoertuigen en door technologie ondersteund rijden als onderdeel van de uitbreiding van de botsingsvermijdingstests van de organisatie.

Aan de kant van de motorfietsen zouden de herziene testsystemen van Euro NCAP fabrikanten waardevolle informatie kunnen opleveren over de effectiviteit van bepaalde hulpmiddelen voor de bestuurder, zoals hellingshoekgevoelig ABS en tractiecontrole. Verder kunnen de verbeterde tests ook ergonomische verfijningen opleveren die gericht zijn op veiligheid. Bovendien zouden de herziene tests van Euro

NCAP ook betrekking kunnen hebben op de uitrusting van motorfiets en bestuurder, waarmee de veiligheid verder wordt verhoogd.

Met al deze zaken op tafel is het duidelijk dat het testen van de veiligheid van motorfietsen een stuk uitdagender is dan dat van auto's. Inderdaad, Euro NCAP zal 'out of the box' moeten denken – of beter: buiten de veiligheidskooi van de auto – omdat ongevallen en verwondingen bij motorfietsen veel onvoorspelbaarder zijn dan bij auto's. Euro NCAP is er dan ook van overtuigd dat de medewerking van de motorfietsindustrie van vitaal belang is om een effectieve testprocedure voor tweewielers op te zetten.

Bron: **MOTOR** NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ALTIJD 12 MAANDEN BOVAG GARANTIE BIJ MOTORDEALERS OP MOTOREN VANAF 3000 EURO



Als consumenten een motor kopen bij een BOVAG motordealer, is die dealer verplicht één jaar BOVAG garantie te geven bij motoren met een aankoopprijs vanaf minimaal € 3.000,-, waarvan het aankoopbedrag minstens 35% van de nieuwwaarde is. Dit blijkt uit recente interne berichtgeving van BOVAG aan de aangesloten leden. Dit betekent dus dat er geen extra betaling gevraagd mag worden voor deze garantie, of een deel ervan.

Vanaf 1 juni 2022 is de BOVAG Garantie op occasions verlengd van 6 naar 12 maanden, daaraan is volgens de dealerorganisatie zelf dus niet te tornen. Deze periode is daarmee gelijk aan de wettelijke garantie op tweedehands motoren,

die recent ook werd verhoogd naar 12 maanden. In het verleden bleken sommige motordealers en -handelaren nog wel eens anders om te gaan met garantie en 'afleverpakketten', door er geld voor te vragen. Over dit onderwerp is nu een kristalhelder standpunt ingenomen, door ze vast te leggen in de interne regels. Eerder werd al duidelijk dat de wettelijke garantie op een motoroccasion ook al geen onderdeel kan zijn van een "afleverpakket", omdat die garantie sowieso verplicht is.



Update 12 oktober 2022: Uit een uitzending van het televisieprogramma Radar van AvroTros blijkt dat door autodealers in bijna alle gevallen onjuiste uitleg over garantie wordt gegeven. Bottom line is en blijft echter, zowel voor auto's als motoren, dat 12 maanden garantie verplicht is, waarvoor dus nooit extra betaald hoeft te worden. Dat geldt voor de wettelijke garantie bij alle motorhandelaars, maar net zo goed voor de verplichte BOVAG-garantie bij BOVAG-motordealers. BOVAG wijt de problemen aan gebrek aan kennis bij de betreffende dealers en belooft beterschap.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ZIE JE SLECHT IN HET DONKER?

Nachtblind? Zo weet je of je het bent ...en dit kun je er tegen doen

Sommige mensen hebben een hekel aan rijden in het donker. 'Ik heb het gevoel dat ik nachtblind ben. Ik zie gewoon niet alles, of heel erg laat'. Hoe herken je nachtblindheid? En wat kun je er tegen doen? Wij zochten het uit.

Zo herken je nachtblindheid

- Bij nachtblindheid zie je niets, of bijna niets, in het donker terwijl je bij voldoende licht wel prima kunt zien.
- Kom je uit een helder verlichte ruimte en heb je moeite om te wennen aan het donker dan ben je waarschijnlijk nachtblind.
- Ben je nachtblind dan heb je dat aan beide ogen. Heb je het aan één oog, dan wijst dat op een mogelijke oogziekte.

Dit kun je doen

- Nachtblindheid en verkeer zijn een slechte combinatie. Het is uiteraard verstandig om bij nachtblindheid niet in het (half)donker te gaan autorijden.
- De **nachtzichtsbril** kan het zicht in het donker verbeteren. Hij heeft gele glazen die contrasten duidelijker maken en fel licht dimmen. Als je deze bril draagt wordt het zicht scherper.
- Een gebrek aan vitamine A kan nachtblindheid veroorzaken. Gezonde voeding in combinatie met een voedingssupplement is dan een goede behandeling van nachtblindheid.
- Nachtblindheid is niet te voorkomen wanneer het de erfelijke variant (*zie hieronder*) betreft.
- Het risico op de niet-erfelijke variant van nachtblindheid kan wel worden beperkt. Goede, gevarieerde voeding en de ogen rust geven, kunnen helpen om niet-erfelijke nachtblindheid te voorkomen.
- Komt de nachtblindheid door een onbehandelde bijziendheid, dan biedt de juiste bril de oplossing.
- Bij staar kan een nieuwe lens de klachten laten verdwijnen.
- Bij glaucoom kunnen andere medicijnen de nachtblindheid soms behandelen en verminderen.
- Het is bij nachtblindheid belangrijk om regelmatig naar de oogarts te gaan om de ogen te laten controleren.

Wat is nachtblindheid?

In het netvlies liggen twee soorten cellen: kegeltjes en staafjes. De kegeltjes gebruiken we als het licht is. Ze zorgen ervoor dat we scherp zien en kleuren kunnen onderscheiden. In het donker doen de kegeltjes vrijwel niets en gebruiken we de staafjes. Met de staafjes kunnen we geen kleuren onderscheiden. Daarom zien we in het donker alles grijs. De staafjes vangen zo veel mogelijk licht om toch zoveel mogelijk te kunnen zien. Nachtblindheid ontstaat als de lichtgevoelige staafjes in het netvlies niet goed werken.

Oorzaken van nachtblindheid

Nachtblindheid kan een erfelijke oorzaak hebben. De meest voorkomende vorm van erfelijke nachtblindheid ontstaat door retinitis pigmentosa. Dit is een verzamelnaam voor een grote groep erfelijke ziekten aan het netvlies. Bij retinitis pigmentosa gaan de staafjes en de kegeltjes in het netvlies langzaam ten gronde. De achteruitgang van de staafjes leidt tot nachtblindheid. Deze vorm van erfelijke nachtblindheid komt bij ongeveer 1 op de 3.500 mensen voor.

De niet-erfelijke variant houdt vaak verband met gebrek aan vitamine A. Verder staan onze ogen vaak bloot aan kunstlicht, ook overdag (op kantoren en scholen, computerschermen). Daarvan worden onze ogen moe en overgevoelig. Duisternis op z'n tijd is juist goed om onze ogen actief te houden. Het activeert de staafjes, waardoor nachtblindheid minder kans krijgt.

Bron:  Oogfonds

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WAARDEVASTE MOTOREN: INVESTEREN ÉN VERDIENEN AAN MOTORFIETSEN

Je spaarrekening brengt enkel de bank nog een percentje op, je pensioenspaarcenten huizen nog vele jaren achter slot en grendel en je motor vreet samen met je kroost een stuk uit je portefeuille. Maar wat als we je vertellen dat je ook wat kan verdienen met die vermaledijde tweewieler? Investeren in vastgoed mag dan wel populair zijn, maar om er zomaareen tweede stek bij te kopen... Voor enkele duizenden euro's zet je al een tweede motor in je garage (of



woonkamer) die je – als alles meezit – ook wel een flinke cent kan opleveren. Als je enkele basisregels in het achterhoofd houdt...

Hou 'm origineel!

We snappen het best dat je het liefst een blinkende laklaag, spikkelvrij chroom, nieuwe carterdeksels en een strak zadel onder de billen hebt. Maar voor je je investering daarmee opzadelt, weet dan dat potentiële kopers uitermate veel belang hechten aan originele exemplaren. De oorspronkelijke laklaag in de correcte kleur, de standaarduitlaat, met de originele typeplaatjes en tellers... Het maakt allemaal deel uit van het idee dat je de motor van weleer niet versleuteld in huis haalt. De regel daarbij is: beter een licht verschoten maar originele laklaag dan een herspoten pels. Ook al is die laatste kleurgewijs misschien volgens de RAL-specificaties die het merk zelf meegaf. Een eerste laklaag is als een eerste indruk: een tweede kans krijg je niet. En als je dan toch gaat vervangen, gebruik dan NOS-onderdelen.

Eerst en laatst



Vraag een motorliefhebber hoe de FireBlade uit 2008 eruit zag, en je krijgt een amalgaam van ruwe gokjes. Vraag diezelfde groep naar de oer-Blade en iedereen kan 'm van kont tot snuit in geuren en kleuren omschrijven, én heeft er hoogstwaarschijnlijk wel een sterk verhaal over. Dat heeft alles te maken met de enorme indruk die zo'n eerste reeks heeft gemaakt: een motor die de toon zet op vlak van styling, rijgedrag of rauwe prestaties, zal namelijk voor eeuwig in het geheugen gegrift blijven. Dat was het geval met Honda's CB750 Four, met Kawasaki's waanzinnige Z1, met de Blade, de allereerste Ducati SuperSports,... Zelfs al waren de

opvolgers steeds een overtreffende of (r)evolutionaire stap, de eerste blijft overeind. Met de term 'laatst' doelen we overigens niet op de laatste motor van een model, wel van een laatste in een tijdperk – lees: geen FJR1300 Ultimate Edition, wel de allerlaatste tweetakt straatracer zoals Suzuki's RG 500, bijvoorbeeld. Die herinnert iedereen zich, terwijl zo'n FJR, met alle respect voor de geweldige motor achter die badge, verzwolgen wordt door de andere kleurstellingen en versies die de afgelopen jaren in de markt werden gezet.

Gisteren winkeldochter, vandaag winkeldochter

Een motor die vroeger niet populair was, was dat in de meeste gevallen met een reden. Bedenklijke bouwkwaliteit, een neiging tot vastlopen, rijgedrag dat beneden alle peil was... Winkeldochters – motoren die door een compleet gebrek aan populariteit bij de dealers bleven staan tot er een fikse laag stof op kwam te liggen – zijn risicovolle beleggingen. Want jij mag 'm dan wel leuk vinden, dat vindt de rest van de wereld duidelijk niet. En als je 'm koopt met de bedoeling om 'm met een meerwaarde te verpatsen, dan is dit hoogstwaarschijnlijk niet de juiste techniek. Waar de immer populaire Ducati 851 of 888 solide investeringen zijn, is de knap gestylde maar slecht verkochte Harley-Davidson XR1200 dat bijvoorbeeld een stuk minder.

Al hoort daar ook een 'maar' bij. Sommige modellen waren dermate impopulair dat de productie door het merk in kwestie vroegtijdig werd opgeschort. Waardoor de uiteindelijke productiereeks zo klein is dat ze zeldzaam zijn. En zeldzaam staat synoniem voor gezocht...

Een kwestie van vraag en aanbod

De meest logische van onze tips: hou de markt in de gaten. Waar iedereen een twintigtal jaren geleden de snelste en stoerste Japanner wilde hebben, vervolgens helemaal platging voor alles wat van ver op een café racer leek en tegenwoordig op lange poten het veld induikt, zal dat binnen afzienbare tijd opnieuw overhellen naar een nieuwe trend. Het probleem met trends is dat motormerken de trein niet willen missen, waardoor er een flink overaanbod ontstaat. Niks mis met de motoren in kwestie – verre van – maar ze zijn, op enkele uitzonderingen na, geen investeringsmateriaal. Een overaanbod impliceert immers dat ze niet zeldzaam zijn. En als ze al in prijs stijgen, dan zullen we het zelf niet meer meemaken. Op die manier is de allereerste Yamaha YZF-R1 uit 1998 een solide inzet omwille van de eerder vermelde reden, maar zijn alle daaropvolgende generaties – ondanks hun heerlijke rijkwaliteiten en bijbehorende race naar pk's – dat een stuk minder.

Alles komt terug...

...Al moet je soms het nodige geduld opbrengen. Toen de Britse motormerken in de jaren 70 flinke klappen kregen, wilde niemand nog weten van die machines. Ze werden bij Honda-, Yamaha-, Suzuki- of Kawasaki-dealers voor een fractie van de waarde ingeruild bij aankoop van een blitse Japanner. Daarna werden in het hok geparkeerd en later voor een habbekrats verpatst of – in het allerslechtste geval – bij de ijzerboer ten grave gedragen. Ik wil ze niet te eten geven, motorrijders die zich nu de haren uit het hoofd trekken omdat ze hun Norton, BSA of Royal Enfields gedumpt hebben voor



een goedkopere en modernere massaproductiemotor. Zeker niet als ze de huidige prijzen van hun voormalige trots zien. Had je in zo'n periode het lef gehad om die 'ongewenste kinderen' te adopteren, dan had je nu onmiddellijk op pensioen gekund. Maar niet alles komt terug, uiteraard. Zo kan m'n vader met een gerust gemoed z'n 30 jaar oude R1100RT van de hand doen – die vind je altijd wel voor een prijsje terug. Van m'n destijds veel te goedkoop verkochte CB350 K0's (meervoud, inderdaad) heb ik logischerwijs meer spijt. Maar goed, hadden we een glazen bol gehad...

Zet in op nostalgie

Er is een heel goede reden (nu ja, er zijn er meerdere) waarom de nieuwe (BMW) Mini en VW Beetle het in verkoopcijfers uitstekend doen of deden. Onversneden nostalgie. Honderdduizenden Europeanen kochten destijds het origineel, wisselden die betaalbare knar uiteindelijk in voor een gezinsbusje voor de kinderen en dachten vanaf dat punt met heimwee terug aan betere tijden. Dus toen in de jaren 2000 plots incarnaties opdoken – de looks van weleer maar niet de zorgen – werd daar vol op gedoken. Niet enkel door de eigenaars van weleer, ook door de hippe vogels van nu. Maar samen met de aanzwengelende hunker naar de nieuwe Mini's en Beetles, gingen ook de oude versies opnieuw als zoete broodjes over de toonbank. Want heus niet iedereen wil de remake, sommige nostalgici braken binnensmonds bij de gedachte aan een reïncarnatie van het origineel. En hebben dan ook flink wat poen om met the real deal te rijden. Maak even de switch naar twee wielen, dan denk je natuurlijk meteen aan de Kawasaki Z900RS en Z650RS, Suzuki Katana, Honda Monkey en Dax 125,... Bij zo'n remake grijpt het merk in kwestie naar z'n wortels voor de PR-praatjes, waarbij zowel oud-eigenaars als aspirant-retrorijders ook (opnieuw) attent gemaakt worden op het bestaan van de originele bike. Hernieuwde interesse, hernieuwde zoektocht, meer vraag en dus stijgende prijzen.

Ook wie er zich destijds geen kon permitteren, komt als doelgroep in het vizier. Die levenslange hunkering naar die destijds 'ongrijpbare' machine is misschien even gaan liggen, maar komt heus opnieuw bovendrijven als de kans zich voordoet. Ouder, wijzer, rijker – en dus ook in de markt voor die oude vlam van weleer.

Gelimiteerde oplages

Met de scheepsladingen aan 'limited editions' die tegenwoordig de motormarkt overspoelen, is het niet evident om de parels eruit te vissen. Heus niet alles wat dat label krijgt, verkoopt in luttele minuten uit en wordt nadien ook meer waard. Maar sommige merken hebben het kunstje behoorlijk onder de knie. Weet vooral dat het publiek dat dit soort motoren koopt, niet per se motorminnend is. Een merk als Ducati weet als geen ander dat hun motoren heus niet enkel de harten van motorliefhebbers sneller laten slaan – ook zakelijke investeerders, interieurdesigners, kunstliefhebbers en dergelijk weten de machines uit Borgo Panigale wel te pruimen. Waardoor de recente oprichting van Ducati Unica ook perfect steekhoudt: als je voor nagenoeg dezelfde motor als standaard, maar in een ander kleurtje en wat opsmuk, veel meer euro's kunt vragen dan wat doorgaans van de band rolt, waarom zou je 't niet doen. En de potentiële klanten vreten het idee als zoete koek. Hieronder lees je bijvoorbeeld voor hoeveel de Diavel 1260 Lamborghini tegenwoordig van eigenaar wisselt. Waanzin.

Kooptips (onder voorbehoud, uiteraard...)

Zoals eerder aangehaald, een glazen bol of tarotkaarten hebben we niet. Dus echt voorspellen wat de trend is of wordt, of met zekerheid stellen dat iets gaat opbrengen, kunnen we niet. Maar er zijn wel motoren waar we met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid over kunnen beweren dat ze binnen afzienbare tijd het nodige zakgeld opleveren.

Ducati Diavel 1260 Lamborghini

Voor de ontwikkeling van de Ducati Diavel 1260 Lamborghini hokten het Centro Stile Ducati en het Centro Stile Lamborghini even samen, en boetseerden het kleuren- en onderdelenpalet van de hyper-exclusieve Lamborghini Siàn FKP 37 op een Ducati Diavel 1260. Instant herkenbaar zijn de lichte, gesmede velgen, het unieke Gea Green-kleurtje en het carbon op luchtinlaten, radiatorcovers, uitlaatdempercover, spoiler, centrale tankcover, zadelcover, voor- en achterspatborden, dashboardcover en het koplampframe. Het frame, de achterkant van het zadel en de gesmede velgen werden dan weer in een pot met 'Electrum Gold' gedoopt, terwijl je het typische 'Ducati Red' treft op de radiale Brembo M50's. Deze telg is goed voor 162 pk bij 9.500 tpm en 129 Nm bij 7.500 tpm, en stond aanvankelijk in een gelimiteerde reeks van 630 stuks te koop, met een prijskaartje van € 39.990,-. Sindsdien knalden de prijzen door het dak, met aanbiedingen die bij de start in de buurt van de 100.000 euro lagen. Het meest recente exemplaar op eBay wordt voor \$ 179.000 aangeboden. Zonder mogelijkheid om te bieden, rechtstreeks contact met de eigenaar. Da's vierenhalf keer de aankoopwaarde en dat lijkt ons de definitie van een solide investering.

Ducati Paul Smart 1000 LE

Ook de tweede uit dit lijstje komt uit Bologna. Naast de no-brainers als de 916 SP, de 750S(S)/900SS koningsasser of de 350 Desmo (mono), is ook de Paul Smart 1000 LE erg in trek onder investeerders. Die verbouwde en op 2.000 stuks gelimiteerde Sport Classic rolde aanvankelijk voor 16.799 euro bij de dealer naar buiten, maar is intussen veel meer waard – als je er nog eentje weet te vinden. De laatst geveilde ging voor 36.000 dollar onder de hamer.



Omgerekend 32.760 euro. Da's meer dan twee keer de nieuwwaarde en er zit best nog wat rek in de prijs. Een niet nader genoemde, Nederlandse concullega noemde de bijna 17.000 euro voor de Paul Smart 1000 LE destijds 'gewoon erg veel geld voor een niet echt spectaculaire fiets'. En hoewel hij gelijk had – behalve de Öhlins-vering en de knappe livrei was er weinig uniek aan – was de machine flink in trek onder motorrijders. De link met de grijs-blauwe koningsasser van weleer kwam bovendrijven, en nostalgici en investeerders in limited editions gingen voor de bijl.

Veel vraag en slechts 2.000 stuks? Da's een garantie op pluseuro's.

Honda CBR900RR FireBlade (eerste generatie)



Moeten we deze jongen nog voorstellen? Met z'n 120 pk, 88Nm-koppel en een gewicht van 185 kg sloeg de eerste FireBlade in als een bom. Daarbij zag de Honda er geweldig uit, met zijn opvallende paars/rood/witte kleurstelling en z'n nog steeds erg appetijtelijke design. De 893cc-viercilinder was gebaseerd op het motorblok van de CBR750F, die enkel in de Verenigde Staten te koop was. Vandaag de dag is de originele FireBlade een zeer gezochte machine, en dat merk je ook in de immer stijgende prijzen. Kon je tot enkele jaren geleden exemplaren oppikken vanaf 2.500

euro, nu lopen de prijskaartjes op van 5.000 euro tot 10.000 en meer. En het plafond lijkt allerm minst bereikt.

Honda VTR SP-1



Tot 1988 kon je aan het WK Superbike deelnemen met 750cc-viercilinders, daarna werden ook 999cc-twins toegelaten. Honda won het WK met de RC30, maar diende daarna z'n meerdere te erkennen in de 999cc-tweecilinders. In 2000 trok Honda zelf ten strijde met een twin en won het in één klap het WK met de VTR1000 SP1 van Colin Edwards. Het begin van een legendarische reputatie. De VTR1000 SP-1 heeft ook elektronische injectie en ontsteking, een dubbele koplamp, een ééndelige staartsectie en een smalle brandstoftank. Het mooie weer (en bijbehorende soundtrack) worden gegarandeerd door de 90-graden 999cc-achtkleps DOHC V-twin.

De Honda VTR1000 SP-1 is een van de meest verzamelbare Japanse motorfietsen van dit moment. Prijzen schommelen tussen de 7.500 en 12.500 euro.

Honda CB 750 Four

Eenvoud, betrouwbaarheid en vermogen. Dat waren de peilers waarop de 'motor van de eeuw', Honda's CB 750 Four uit 1969 werd gebouwd. Een bovenliggende nokkenas, twee kleppen per cilinder, en luchtkoeling stuwden de revolutionaire vier-in-lijn richting 70 pk bij 8.500 toeren – terwijl Britse concurrenten destijds amper 40 pk presteerden. Op de bouwkwiteit viel ook al amper iets aan te merken. De motor was niet alleen krachtig en betrouwbaar, hij was ook prachtig: de vier verchromde uitlaatpijpen maakten het plaatje af, en de motor werd gevoed door vier individuele carburateurs. Om het pakket compleet te maken: boterzacht te schakelen vijfbak en een elektrische starter. De nieuwe Honda was ook de eerste straatmotor die werd uitgerust met een schijfrem.

Niet-versleutelde, originele exemplaren worden steeds zeldzamer en steeds meer centen waard. Onder de 7.000 euro vind je er amper nog eentje – prijzen klimmen vaak richting 10.000 euro en meer voor de eerste generaties. Haast even interessant zijn de kleine broertjes van deze telg: CB 500, CB 550 Four, CB 400 Four SuperSport... Vaak nog voor een klein prijsje op te pikken.

Yamaha RD 350



De Yamaha RD350 is uitgerust met een luchtgekoelde 347cc-paralleltwin-tweetakt die verkrijgbaar is met zes of vijf versnellingen. Deze motor kan 39 pk leveren bij 7.500 tpm. Het was een van de snelste motorfietsen van z'n tijd, gezien het feit dat het een kleine motor was. Eerste generatie gaat voor 5.000 tot 7.000

euro van de hand, voor de vloeistofgekoelde LC-versies van halverwege de jaren 80 tel je vlot tussen de 6.000 en 8.000 euro neer. Blijven onwaarschijnlijk populair, gezocht én tegelijk relatief betaalbaar.





Ook het overwegen waard

- Buell Buell Firebolt XB9R (2003)
- Harley-Davidson Fat Boy (1990)
- Harley-Davidson FLSTN (1993-1996)
- Harley-Davidson Softail Slim (2016-2017)
- Honda RC30 / VFR750R (1987-1990)
- Honda NSR400 (1985-1987)
- MV Agusta F4 750 (vanaf 1999)



Auteur: Jelle Verstaen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MOTORRIJDERSACTIEGROEP MAG STAPT NAAR RAAD VAN STATE VANWEGE SLUITING ZUIDERDIJK

In de door Motorrijdersactiegroep MAG aangespannen rechtszaak tegen de weekendafsluiting van de Zuiderdijk besliste de bestuursrechter in Alkmaar eerder deze maand helaas in het voordeel van de wegbeheerder, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Blijft de dijk in de motorseizoensweekenden dus definitief verboden terrein voor motorrijders? Niet als het aan de MAG ligt.



De rechter lijkt zich in zijn beslissing te hebben laten leiden door een eerdere uitspraak van de Raad van State inzake de weekendafsluiting van een deel van de Lekdijk bij Lopik. Argumenten die de MAG in de zaak rond de langs de westkust van het IJsselmeer lopende Zuiderdijk aanvoerde zijn terzijde geschoven. De MAG voerde onder meer aan dat alle belanghebbenden – dus ook motorrijders – gehoord hadden moeten worden; ondanks eerdere toezeggingen en herhaaldelijk aandringen werd de MAG als vertegenwoordiger van die belangen pas in een veel te laat stadium bij het proces

betrokken. Van geregistreerde klachten is nooit sprake gebleken, de verantwoordelijke wethouder droeg een dubbele pet en de enquête naar aanleiding van de pilotafsluiting was uiterst suggestief.

Met de beslissing van de Alkmaarse bestuursrechter wordt duidelijk dat de uitspraak inzake Lopik verstrekkende gevolgen kan hebben. Als elke wegbeheerder op basis van deze uitspraak aan een ondeugdelijke procedure voldoende heeft om (dijk)wegen voor motorrijders af te sluiten, is het eind zoek. De MAG heeft daarom, anders dan eerder gemeld, besloten om toch opnieuw naar de Raad van State te stappen. Daarbij wordt de focus dan onder meer op de zaak Lopik gericht. Ook andere stappen worden overwogen. “De overheid faalt naar ons idee in het in de Wegenverkeerswet 1994 vastgelegde ‘in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan’, en in het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer”, aldus beleidsmedewerker en MAG-woordvoerder Vera de Bruijn. “Het wordt erop of eronder,” geeft ze aan. “We kunnen de steun van motorrijdend Nederland nu meer dan ooit gebruiken. Wil je ons helpen om de dijken open te houden, sluit je dan aan!”

Voor meer informatie: www.motorrijdersactiegroep.nl.

Bron: **MOTOR** NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EUROPA SLUIT WEGEN VOOR MOTORRIJDERS, AMERIKA GAAT NOG STAPJE VERDER

In Europa worden wegen gesloten voor motorrijders, in Californië gaan ze nog een stapje verder. Daar worden hele gebieden gesloten voor al het verkeer. Stel je eens voor: Californië heeft zo'n 5.500 km kustlijn. Zes kilometer van die hele Pacifische kust is onder intensief toezicht komen te staan. De Oceano Dunes State Vehicular Recreation Area (SVRA) in San Luis Obispo County is het enige strand in heel Californië waarop je mag rijden en kamperen. Crossmotoren, ATV's en duinbuggy's mogen in het duinencomplex in een daarvoor aangewezen gebied rijden. Duinen en strand worden jaarlijks door twee miljoen mensen bezocht en die genereren zo'n 243 miljoen dollar aan inkomsten.



Al in 1905 was het beredruk op Pismo Beach.

Dat Pismo Beach en Oceano Dunes al heel lang populair zijn, zie je op historische foto's. Al in 1905 reden automobilisten hutje mutje over het strand. Strand en duinen zijn zo uniek dat de Visit California Board of Tourism ze prominent in beeld brengt in een recente advertentie om nog meer bezoekers naar de staat te lokken.

Maar aan deze lange traditie komt mogelijk een officieel einde, nu de California Coastal Commission (CCC) unaniem heeft gestemd voor een verbod op alle offroad activiteiten op het strand vanaf 2024. Het enige wat dit permanente verbod nog in de weg staat, is een reeks rechtszaken door de non-profit organisatie Friends of Oceano Dunes, een organisatie die zich inzet voor de bescherming van offroad recreatie in het gebied.



Pismo Beach ligt bij de rode marker.

Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



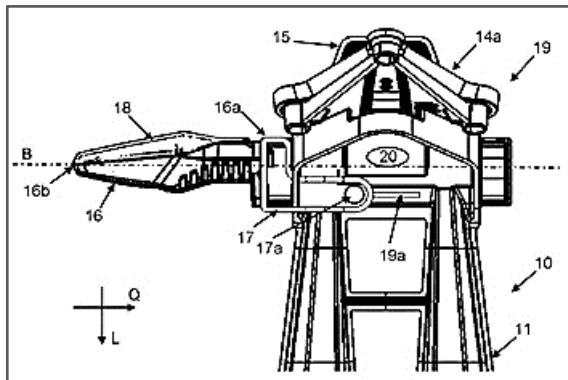
BMW PATENTEERT INTREKBARE RICHTINGAANWIJZERS

Een nieuw octrooi van BMW toont een systeem dat het mogelijk maakt om richtingaanwijzers 'in te vouwen' of ze rechtstreeks in hun behuizing te laten verdwijnen. Het idee is om de massa te verminderen, de aerodynamica te verbeteren en, in het geval van offroad gebruik, de richtingaanwijzers te sparen bij een val. Hier is hoe het systeem werkt.

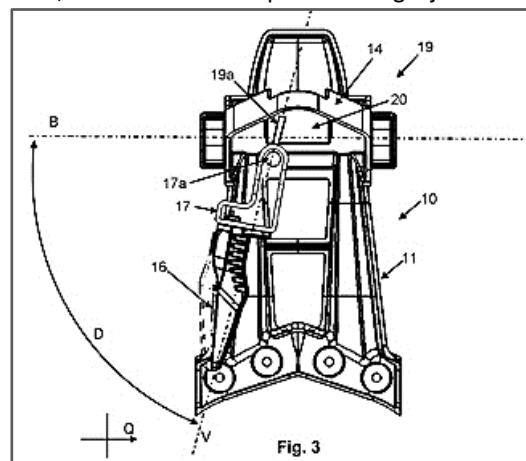
Intrekbare (of opvouwbare) richtingaanwijzers om de totale afmetingen te verkleinen en zo de aerodynamica van de motorfiets te verbeteren. Dit is het idee van BMW, vastgelegd in een onlangs ingediend en geregistreerd octrooi. De door BMW bedachte oplossing heeft een dubbel voordeel: in het geval van een supersportmotor zoals de S1000RR zou het uitstekende onderdelen en dus de weerstand verminderen, wat de aerodynamica ten goede komt. In het geval van een enduromotorfiets zoals de GS zou het de schade bij een val kunnen beperken. 'Knipperlichten,' legt BMW uit, 'worden meestal bevestigd aan armvormige beugels die dwars op beide zijden van de motorfiets uitsteken. Dit verbetert de zichtbaarheid en dus de veiligheid op de weg aanzienlijk, terwijl het bij gebruik buiten het wegverkeer problemen kan opleveren. In het terrein of op het circuit kunnen zich bijvoorbeeld situaties voordoen waarin het risico bestaat dat de steunen worden beschadigd of breken. Daarom worden de richtingaanwijzers verwijderd, maar dit kost tijd en materiaal, zodat het geen praktische oplossing is voor frequente overgangen tussen weg en terrein of tussen weg en circuit.'

Twee ideeën

BMW heeft twee verschillende oplossingen. Zoals te zien is in de gepubliceerde octrooien, maakt de eerste optie het mogelijk om de bevestigingsarm en de behuizing van de richtingaanwijzers handmatig in te klappen. De andere optie laat ze letterlijk verdwijnen door ze in hun behuizing te schuiven.



Het klinkt als een slim en praktisch idee: wie weet gaan we op een dag van de theorie naar de praktijk. Met andere woorden: van het geregistreerd octrooi naar de standaard accessoire...



Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

DE SNELST GROEIENDE MOTORFIETSPRODUCENT VAN CHINA IS...

Nu de motorindustrie in volle gang is op weg naar 2023, heeft één merk in het bijzonder de titel van 'snelst groeiende motorfirma' van zijn land in de wacht gesleept – en dat is niet zomaar een titel die lichtvaardig moet worden opgevat.

Weet je al welk merk deze titel heeft gewonnen?



We citeren MCN. 'Pas begin 2020 doken in China de eerste spionagefoto's op van een aantal verrassend goed ontworpen, middelzware motorfietsen met een Westers design.' Destijds werd gesuggereerd dat het nieuwe Benelli-modellen zouden worden, maar ze bleken bestemd voor een compleet nieuw merk genaamd QJMotor, gelanceerd door de Chinese firma Qianjiang Group in mei van dat jaar.'

Bedenk wel dat we het hier hebben over een merk dat Benelli-blokken en chassisonderdelen deelde. Het bedrijf werkte met wat het kreeg en was slim genoeg om de motoren

tegen zeer redelijke prijzen aan te bieden en het gamma uit te breiden, waarna het sneeuwbaaleffect toesloeg... en de rest is geschiedenis.





In amper twee jaar tijd zijn er 37 modellen op de markt gekomen, inclusief eencilinders, twin, viercilinders, elektrische motorfietsen en nog veel meer – en dat is inclusief de modellen die net een Europese typegoedkeuring hebben gekregen. Het doorstaan van de EU-veiligheids- en emissievoorschriften betekent dat je de QJMotor SRK700, SRK400 en SRV550 binnenkort al in Duitsland in de showroom ziet staan... kort daarna volgt de rest van Europa... en dan de wereld...

Bron: **MOTOR** 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

GK 1000 THOR, DONDERENDE MOTORFIETS UIT CHINA



Er komen steeds meer interessante motorfietsen uit het Verre Oosten, 'echte' motorfietsen die qua prestaties en betrouwbaarheid met hun tijd meegaan. Gaokin Moto heeft zojuist een cruiser onthuld, zowel qua lijn als kenmerken. Als de naam van de fabrikant je weinig zegt, zegt de merknaam Brixton je misschien meer: motorfietsen ontworpen en ontwikkeld in samenwerking met de Oostenrijkse KSR Group, geproduceerd in China door Gaokin in het industriële knooppunt Chongqing en op de markt gebracht in Europa. In enkele andere landen worden de motorfietsen gedistribueerd onder het merk Gaokin.

Goede uitrusting en 1000 motor

De motorfiets op de foto is de nieuwste van de Chinese fabrikant en heet GK 1000 Thor, naar de god van de donder. Hij heeft enige pretenties: origineel ontwerp met een zekere persoonlijkheid, aluminium frame en achterbrug, geen staal. Kwaliteitscomponenten: de upside-down vork en achterschokdemper zijn van KYB, er zijn 320 mm Ø remschijven voor en 300 mm Ø van het Spaanse J.Juan gemonteerd en ABS wordt geleverd door het Duitse Bosch. Het is een motorfiets met een stevig gewicht: 269 kg in rijklare toestand, inclusief de 22 liter brandstof die nodig is om de tank te vullen. Maar dat is zo'n beetje de standaard voor het cruiser-segment.

Het blok is op z'n taak voorbereid: een 80° V-twin, cilinderinhoud 997 cc, vloeistofgekoeld en brandstofinjectie. Het blok 'doet' 90 pk (66 kW) bij 7.200 tpm waarmee een snelheid van 198 km/u mogelijk is, het maximumkoppel van 95 Nm is beschikbaar bij 6.000 tpm. Er is een zesversnellingsbak en een eindaandrijving met tandriem van koolstofvezel, die 60.000 km meegaat. Er zijn ook LED-lampen, een kleurendisplay en cruisecontrol aanwezig.

In China is hij al verkrijgbaar en daar kost-ie 58.800 yuan, ongeveer 8.200 euro.



Bron: **MOTOR** 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



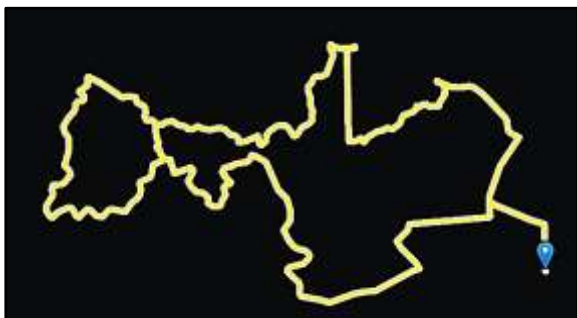
MOTORTOCHTEN

DE SMALLE DIJKEN VAN UTRECHT

Startpunt route: 's-Graveland (Hilversum)

Hoeveel rivieren krijgen we voor je in één route onder de 80KM in de omgeving van Hilversum, Amsterdam en Loosdrecht? Dat moet de uitdaging van deze nieuwe route zijn geweest. Veel! .. kan ik je vertellen. Maar oordeel vooral zelf.

- Relaxen tussen alle drukke steden
- Polders waar je ook kijkt
- Gewoon genieten van het mooie Nederland
- Wielrenners op de smalle wegen
- Zeker op zondag druk met toeristen



Hoeveel rivieren krijgen we voor je in één route onder de 80KM in de omgeving van Hilversum, Amsterdam en Loosdrecht? Dat moet de uitdaging van deze nieuwe route van Motorrijders.nl zijn geweest. Veel! .. kan ik je vertellen. Maar oordeel vooral zelf.

Great! Perfect weer! Whaaah... Keuzes, keuzes. Wat trek ik aan op zo'n stralende dag en welke motor pak ik mee? Oh ja, ik heb een hagelnieuwe kledingset gescoord! Doorwaai én afritsbaar. Yes, dat wordt het! En welke motor? Enduro, naked of custom bike? Hmmm...Aangezien mijn vriendin en riders-buddy ook een Kawasaki Z rijdt kies ik ook voor de naked.

We spreken af in Naarden Vesting. Wij blijken een heuse toeristen attractie voor de dagjes mensen die deze interessante vestingstad in grote getale komen bezoeken. We lachen nog een paar keer vriendelijk naar de camera's en maken ons los uit deze gekte.

Hebberig shoppen

We rijden meteen tegen het eerst POI van deze tour aan; Lifestyle Motowear, dé vintage style motorkleding winkel uit deze regio. Sfeervolle entourage, lekkere koffie én een terras aan het water. Shoppen..... De route is voor ons nu al geslaagd!



Tijd om dan echt de route te gaan rijden

Na een veel te gezellige stop gaan we nu dan echt aan de tour beginnen. Als je van water houdt en oog hebt voor details, kun je met deze route je hart helemaal ophalen. Overal waar je kijkt ontdek je mooie plaatjes. Via het idyllische Ankeveen, in gemeente Wijdmeren met al haar kleine ophaalbruggen, rijden we richting Nigtevecht. Op de provinciale weg kan ik de verleiding niet weerstaan om heel even dat gas uit te wringen. Siggy gedraag je! Sorry... dat lage heerlijke gebrom van de Z1000, ze vraagt er gewoon om!



Mooi én lekker

Over de fantastische kronkelroute langs de rivier de Vecht richting Nigtevecht neem je vanzelf gas terug. Wat is dit een andere wereld! Zo on-Nederlands of juist typisch Nederland? Je bent meteen helemaal weg uit de drukte van de randstad. Doe het wel rustig aan hier, er is veel begroeiing in het zomer seizoen dus weinig overzicht. En dan heb je nog de enthousiaste, rappe (race) fietsers met hun 'korte' bochten techniek die je hier wel wakker houdt.

Voor je het weet val je met je neus in de.... pompoenen. In alle soorten en maten. Helaas, onze motoren bieden geen kofferruimte voor kalebassen. We wachten tot 12 uur, maar het werd helaas geen koets, dus we rijden door.



Bocht na bocht

Via het Amsterdam Rijnkanaal, een rivier met overzichtelijke bochten en strak asfalt, kun je theoretisch even 5 minuten je wilde haren laten wapperen. Doen we niet natuurlijk.... (die zitten namelijk ingevlochten ;-). Bij Driemond is het de Weesperbrug over, linksaf naar de Gein-Noord. De route gaat kronkelend verder langs de rivier de Gein. Weer zo'n fantastische kleine kronkelweg. Wouw, dit is dus óók Amsterdam!

We doorkruisen Abcoude en komen via het Abcoudermeer terecht bij de rivier de Angstel. Na een uitdagende dijkweg met ver gezichten over de weilanden in de polder, doemt Restaurant de Voetangel op. Goeie timing, al dat kronkelen en bochtenwerk vergt veel van je concentratie vermogen.





We strijken neer op het ruime terras in Oudekerk aan de Amstel. Heel mooi gelegen, op een punt waar 3 rivieren samenkomen. In de verte zie je de skyline van Amsterdam Zuidoost liggen, maar hier waan je je in een oase van rust. Onze tip van de dag: de Flammkuchen of de Caesar Salade.



Ererondje van Rondehoep

Helemaal opgeladen gaan we weer op pad. Hier trakteert de route je op een soort riant ererondje door de polder van Rondehoep, langs de rivier de Waver en de Amstel. We wuiven nogmaals naar die fijne lunch plek en vervolgen de route. De Winkeldijk, langs rivier de Winkel, brengt ons weer terug in de bewoonde wereld van Abcoude.

Tijd om even op adem te komen van alle indrukken en je te concentreren op het rijden in plaats van sightseeing. Beetje gas erbij! Maar we zijn er gelukkig nog niet. We slingeren door, langs de rivier de Angstel naar Baambrugge.



Net voor Loenersloot kun je ervoor kiezen om nog even af te slaan voor een cultureel bezoek aan Kasteel Loenersloot. Opletten op de provinciale weg richting Vreeland anders sta je op de foto. Als je rechts kijkt, word je getraakteerd op de skyline van de eindeloze Loosdrechtse plassen!

Terug naar het begin punt van de route in 's Graveland. Om onszelf én de portemonnee te beschermen nemen we net vóór de winkel afscheid van elkaar om onze weg naar huis te vervolgen.

Water, de rode draad van deze route

Al met al een zeer afwisselende route van totaal 73KM met verrassend weinig stoplichten. Je bent echt even helemaal weg uit de hectiek van de randstad. Wat een verademing! Vermijd in de zomer de zondagen om jezelf ook wat lol te gunnen.

Fijn ook, dat shop element. Wij hebben extreem lang over deze 2 uur durende route gedaan, maar wij zijn dan ook vrouwen. Neem het ons niet kwalijk. Geef ons winkels en we je hoort ons niet meer...

Aanrader!

Groet,

Sigrid♥



Auteur: Sigrid Heick

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

TOERTIP GELDERLAND/OVERIJSSSEL: PRACHTIGE NATUUR EN VEEL HISTORIE

Gelderland en Overijssel vloeien naadloos in elkaar over. Je kunt er ontspannen toeren, wandelen, overnachten en lekker eten. Wat te denken van de Veluwe, de IJsselvallei en de Holterberg. Bosgebieden worden afgewisseld door mooie heidevelden en schitterende vergezichten. Je kunt koekhappen in Deventer, een brok eten in Oude Molen of aan een ijsje likken in Assel.

1. De Veluwe is het grootste natuurgebied van Nederland

Hier kun je een hele dag over onverharde wegen dwalen en je één voelen met de natuur. De eerste bewoners van de Veluwe waren het Trechterbekervolk. Grafheuvels van het Trechterbekervolk vind je nog bij Elspeet en op de Ermelosche Heide. Deze zijn ook te bezoeken. In de omgeving van het Uddelermeer zijn resten van trechterbekers gevonden.

2. Eén van de spectaculairste zandverstuivingen is het Kootwijkerzand

Het groene Kootwijk is in de zomermaanden een echte toeristenplaats. Je vindt er het Loobos, het Staatsnatuurreservaat Kootwijkerzand en de Stroese Bergen. Je neemt de Heetweg en doorsnijdt het Loobos. Het is een slingerende, heuvelachtige weg door prachtige bossen, die behoren bij de Boswachterij Kootwijk. De vele zitjes nodigen je uit om een pauze in te lassen. In Harskamp, dat je even later binnenrijdt, hangt ook een uitnodiging bij het Infanterie- en Schietkampmuseum.



3. Kasteel Terhorst uit 1556 in de omgeving van Loenen

Je draait de Krimweg op en komt bij Woeste Hoeve, steekt daar de A50 over en toert vervolgens door het Loenense Bos naar Loenen. Daar staat kasteel Terhorst uit 1556, waarvan de voorgevel met zes neoklassieke zuilen is versierd. In Loenen kun je eind juni ook het jaarlijkse schaapscheerdersfeest meebeleven. Vanaf hier gaat de natuur veranderen, want langzaam gaat de tocht naar de IJssel.

4. Zutphen, met mooie panden op de Hout- en Zaadmarkt

Voordat je het bord Voorst passeert, kun je kennismaken met Bussloo, Gietelo en Appen. Appen, met zijn Appense Bos, heeft wat oude boerderijen en een smalle toerweg door het groen. De weg slingert na Voorst door de open Rammelwaard langs de IJssel tot in de oude Hanzestad Zutphen. Indrukwekkend zijn daar de Spanjaards- en Nieuwstadspoort, overblijfselen van oude bolwerken. In het centrum liggen ook een aantal mooie markten zoals de Houtmarkt en de Zaadmarkt.

5. De Sint Gudula uit 1478, een laatgotische hallenkerk in Lochem

Het volgende vakantieoord ligt tien kilometer verder en heet Lochem. Hier kom je in een omgeving met bossen, heuvels, kastelen en buitenhuizen, zoals het Huis Ampsen, dat ooit in vlammen is opgegaan. In 1543 is het weer opgebouwd. Lochem heeft in 1233 stadsrechten verworven en werd in 1340 ommuurd. Opvallend is de Sint Gudula uit 1478, die op de Markt staat. Het is een laatgotische hallenkerk met ingebouwde toren en beneden bekleed met tufsteen.

6. Markelo heeft rond augustus zijn Twentse boerenbruiloft anno 1830

Markelo is bekend om zijn jaarlijks motorcross op de Herikerberg. De boerderijen dragen er typische namen als Beelhorst, Meutstege en 'n Hook, en de campings liggen er goed verzorgd in de bossen. Molen De Hoop uit 1836 draait in het centrum verplichte rondjes om aan de vraag te kunnen voldoen. Iets uit de streek beleven kan ook, want in juli en augustus worden er de Twentse boerenbruiloften anno 1830 gevierd.



7. De Holterberg, een op zichzelf staande beleving

In Holten is het elke dag feest, want je zult maar een Holterberg hebben. De Toeristenweg, die van Holten naar Nijverdal loopt, gaat dwars door dit natuurgebied. Hier is het aanschuiven en de weg kan in het rijtje van Posbank en Mergellandroute worden bijgeschreven. De natuur is schitterend. Als je zin hebt in een wandeling ben je in Holten op het juiste adres. Daar is namelijk de Bos- en Heidetocht uitgezet, die vrijwel geheel over zandpaden gaat. Hij start en eindigt bij het station van Holten.

8. Deventer, een mooie 'Koekstad' aan de IJssel

Na een zijsprongetje kom je in Loo, Bathmen en Oude Molen. In Oude Molen kun je tijdens de open dagen oude stoommachines bekijken en een hapje eten. Over de Oerdijk, een mooie, door oude bomen omzoomde slingerweg, bereik je Schalkhaar en de 'Koekstad Deventer'. Je parkeert de motor bij de Bolwerkersmolen en steekt dan met het voetveer over. Binnen een halve minuut sta je op de Nieuwe Markt. Even uitblazen op nummer 37 bij het Grand Café en dan begint de wandeling.

9. De Asselse Heide bij Assel staat in september in bloei

Het Kootwijker Zand ligt in het uitgebreide Kroondomein van de Koninklijke Houtvesterij Het Loo. Daar leven veel dieren, zoals edelherten, wilde zwijnen, reeën, dassen, boommarters, haviken, buizerds en spechten. Na enkele kilometers kom je door het Ugchelse Bos, waarna je voor de tweede maal de A1 oversteekt en in Assel komt. De weg gaat dwars door de mooie Asselse Heide en het Asselse Bos. De toegestane snelheid ligt laag, maar de in bloei staande heide laat je stapvoets genieten tot in Hoog Soeren.

10. De mooie Aardhuisweg dwars door bosgebieden en heidevelden

Even een stukje N344 en dan de volgende pracht, die aan beide zijden van de Aardhuisweg ligt. Over glooiende wegen door het Meervelderbos en vervolgens door de paarse heidevelden van Hoog Soeren en Vosselt tot aan het rustige Uddel. Enkele oude boerderijen met halfrietten kappen liggen in Uddelerveen te pronken en het laatste natuurgebied ligt iets verder en heet Houtdorperveld.



Route-informatie

Vertrekpunt	La Place Stroe Tolnegen A1 Heideweg 26, 3776 PX Stroe
Eindpunt	Uddel
Lengte	239 km

Bron: **MOTOR** NL

Productie: Tom Boudewijns

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WERELDRECORD: DOOR 13 LANDEN OP DE MOTOR IN ÉÉN DAG



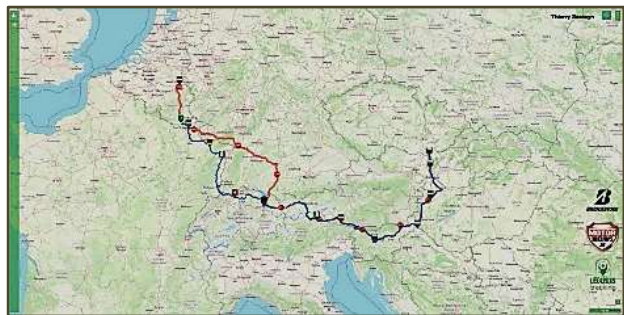
Het is gebeurd. Collega Thierry Sarasin heeft het wereldrecord 'X landen in één dag' gebroken. Op zaterdag 18 juni reed hij van Tsjechië naar België en hij deed onderweg ook nog eens elf andere landen aan. Waanzin of prestatie?

Thierry Sarasin reed door Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Slovenië, Italië, Oostenrijk, Liechtenstein, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en België. Om die dertien landen aan te doen had hij minder dan 20 uur nodig. Dat doet de vraag rijzen waarom er dan geen 14 landen bezocht werden. Waar vandaan dan ook; vanuit België rijd je in minder dan 4 uur naar Nederland. 'Omdat ik nog voor middernacht België binnen reed, heb ik mijn recordrit ook nog op dezelfde dag gedaan', legt hij uit. 'Ik had nog vier uur en een kwartier over om naar Nederland te rijden. Dan had ik 14 landen kunnen afstrepn. Maar het ging mij om het breken van het erkende record van de Italiaan Valerio Boni, niet om een record neer te zetten dat nooit meer gebroken kan worden. Daarvoor moet je er naar mijn mening 15 doen. Dat was hoe dan ook niet meer haalbaar. Met de lessen die ik onderweg leerde, ben ik wel zeker dat 15 landen mogelijk is. Maar ik was vermoeid en ik vond het niet nodig om dit risico nog te nemen.'





Goed voorbereiden



Hoe dan ook, meer dan een dozijn landen op één dag doe je niet zomaar. Er komt veel voorbereiding bij kijken. Het uitstippelen van de route was één van de essentiële onderdelen. Toch moet Thierry even glimlachen als we het over de voorbereiding hebben. 'Als het waar is dat een goede voorbereiding het halve werk is, moest ik ergens op zes à zeven landen uitgekomen zijn', lacht hij. 'Het was in de maanden voor de recordpoging onwaarschijnlijk druk. Fysiek voorbereiden zat er niet in, de motor echt goed afstellen al evenmin.'

De MV Agusta Turismo Veloce is een uitstekende sport-toermotor, maar tijdens de beproeving is het toergedeelte van groter belang dan de sportieve kwaliteiten. Bij de MV is de balans nogal in evenwicht en dat wil zeggen dat er zeker motorfietsen zijn met meer comfort. Het was dus zaak om het zitcomfort en de windbescherming een beetje beter te maken. 'Een dag voor het vertrek vond ik de tijd om de spoiler voor de ruit te gaan halen in een winkel in de buurt. Met de mogelijkheden die ik als motorredacteur heb, kon ik zelfs een vergelijkende test maken tussen twintig van die dingen. Maar de tijd ontbrak. Ik heb ook te elfder ure nog een gel-zadel besteld en zelfs een gel-onderbroek. Die laatste ben ik in de hectiek voor het vertrek gewoon vergeten. Om maar te zeggen: de voorbereiding kon euh... beter.'

De beste route?

'Ik was al moe voor ik vertrok. En dan nog eens de route náár het vertrekpunt in Tsjechië rijden, vraagt ook best wat inspanning. Je ben toch drie dagen achtereen een uur of 10 onderweg. Tussen de aankomst in Tsjechië en het vertrek had ik eigenlijk een rustdag gepland, maar die heb die ik op het laatst laten vallen omdat er lokaal zwaar onweer werd voorspeld in de Alpen. Zonder flitsen en donder ben ik in ruil daarvoor zonder te rusten in temperaturen die tot 40° stegen aan de recordpoging begonnen. Of het de juiste beslissing was? Daar kan over gediscussieerd worden...'

Over de route was dan wel weer goed over nagedacht. 'Eerdere plannen om vanuit Griekenland te starten en de lappendeken van landen in de Balkan te gebruiken, werd uiteindelijk afgevoerd. Niet om de recordroute te volgen die de Italiaan vorig jaar reed, maar een andere route die grosso modo van Oost- naar West-Europa loopt. Dat is de richting die wel meer motorrijders nemen die veel landen op één dag willen doen.'

Rood – bedachte route.

Blauw – gereden route.

Meeste landen ooit?

Dan doemt meteen de vraag op of er in het verleden niet andere motorrijders geweest zijn die meer dan dertien landen aandeden. 'Ik vermoed van wel', zegt Thierry. 'Maar ik kon er niks van terugvinden op het internet of in de media. Niets is gedocumenteerd naar huidige normen. Wel vond ik 15 landen in "iets meer dan 24 uur". Maar dat is niet binnen 24 uur hé. Of 14. Zelfs 16. Het is moeilijk verifieerbaar. Ik heb geen reden om eraan te twifelen, maar als je een record wilt dat erkend wordt, moet je meer doen dan rijden, benzinebonnen verzamelen en zeggen dat je het gedaan hebt. Je moet gewoon zwart op wit aantonen dat je in die landen bent geweest, alle mogelijke twijfel wegnemen. Je tankt immers niet in elk land dat je aandoet, dus die bonnen zeggen niks. Daarom gebruikte ik een erkend en officieel trackingsysteem van [legendstracking.com](https://www.legendstracking.com). Dat wordt ook gebruikt om prestaties van bijvoorbeeld ultralopers en triatleten vast te leggen. Zo is de hele route én de tijd die ik er mee bezig was, gedetailleerd opgeslagen. Alles wordt nagegaan door een notaris en op basis daarvan zal de federatie ook het record erkennen. Dat is het beste wat ik kon doen en dit was gericht op het erkende record van Valerio Boni van vorig jaar. Dat heeft wereldwijd de pers gehaald. Nu, onder andere in het boksen hebben ze verschillende kampioenen in diverse federaties. Maar als er mensen zijn die zich wereldkampioen van hun straat willen noemen met een andere type record, dan heb ik daar geen probleem mee. Ik heb mij gericht op wat algemeen aanvaard wordt als het record en dat verbroken. En nee, Guinness zal dit niet erkennen, omdat die geen gemotoriseerde recordpogingen met tijdwaarneming en op de openbare weg toelaten – om veiligheidsredenen. En dat is maar goed ook.'

Veiligheid voorop

Die veiligheid was trouwens belangrijk in het hele avontuur. 'Ik heb me overal zo goed mogelijk aan de verkeersregels gehouden. En ik heb ook minstens om de twee uur wat gerust. Dat was niet eens altijd tijdens het tanken. Naarmate de tocht vorderde, ben ik zelfs vaker gaan rusten. Juist om het veilig te houden. Ik heb maar een gemiddelde van dik 87 km per uur gehaald. Als je overal als een gek rijdt en minder vaak rust, ligt dat gemiddelde een stuk hoger. 1.750 km in net geen 20 uur, dat is eerder een prestatie op het vlak van volharding dan op snelheid. En daar gaat het bij dit soort dingen om. Een 21^{ste}-eeuwse versie van de Canonball Run opzetten interesseerde me niet. Ik lijk trouwens helemaal niet op Burt Reynolds...'



Mentaal en fysiek



Het grote woord is er uit. Volharden. ‘Ik vind dat één van de essentiële zaken om zo’n rit tot een goed einde te brengen. Anderzijds heb je niet veel keuze, hé. Wat is het alternatief? Stoppen op een Zwitserse Alp? En dan? Maar, inderdaad, het is best wel zwaar. Eerst voelde ik wat pijn in de nek, halfweg voelde ik overal wel iets en de laatste paar uren was er geen plek in mijn lijf die geen pijn deed. Zelfs een andere houding aannemen deed pijn. En ondanks het gebruik van goede oordoppen hebben mijn oren toch nog dagenlang gesuisd alsof ik te dicht bij de speakers gestaan had op een concert van Guns n’ Roses.’

‘De laatste uren waren zwaar. Ook mentaal, want je voelt je plots heel alleen. Niet verwonderlijk, want je bent ook alleen. Ik heb wel een keer of honderd “Turn the Page” van Metallica gezonden in mijn helm en toen dat tegen begon te staan, ben ik overgeschakeld naar “Another 45 Miles” van Golden Earring. Maar daar kende ik de tekst niet zo goed van en als je maar twee zinnestjes kunt herhalen, word je helemaal gek.”

Dure grap?

Goedkoop was het allemaal niet. Al lagen de flitsboetes lager dan je mocht verwachten. ‘Eén of andere azijnpisser wenste me voor vertrek veel verkeerscontroles toe. Ik heb er dan maar een erezaak van gemaakt om niet geflitst te worden. Ook omdat staande gehouden worden niet alleen geld, maar ook veel tijd kost. Voor het overige reken ik op een 130 liter benzine voor de tocht en ongeveer evenveel om in drie dagen tijd naar Tsjechië te rijden. Voeg daar nog overnachtingen bij, tol voor de snelwegen, eten, drinken, een gelzadel dat niet al te veel geholpen heeft, de gel-broek die nog thuis lag, wat accessoires om de MV reisvaardiger te maken, twee GPS-houders, de trackingsystemen... goedkoop was het niet. Foutloos al evenmin.’

‘Ik heb véél te lang in Oostenrijk gereden. Ik denk dat ik een uur of acht nodig heb gehad om er doorheen te rijden. Motherfucking groot land wel, maar daar had ik ook gekozen voor secundaire wegen, en dat liep niet lekker. Druk verkeer en files maakten het nog moeilijker en als kers op de taart liet de navigatie het ook een paar keer afweten én heb ik zelf ook een afslag gemist. Ik heb een keer 20 minuten moeten aanschuiven eer ik kon tanken. En in Hongarije hadden twee pompen waar ik stopte gewoon geen benzine meer. Toen ik er uiteindelijk wel eentje vond, moest ik als buitenlander ruim 50 procent meer voor mijn benzine betalen. Al die dingen kosten vooral tijd. Maar het maakt deel uit van een dergelijk avontuur.’

Nog een keer?

‘De zaken die ik leerde onderweg en de ervaring die ik opdeed, hebben me ervan overtuigd dat ik met een betere voorbereiding 15 landen kan doen. En het zal minder zwaar zijn dan deze 13. In Polen vertrekken en doorrijden tot Nederland volstaan daarvoor. Zestien is zelfs mogelijk als ze Disneyland ooit officieel erkennen. De vraag is of ik dit überhaupt nog eens wil doen. Ik vermoed dat de aandacht die vorig jaar door Valerio Boni en nu door mij opnieuw gegenereerd is, er wel voor zal zorgen dat er spoedig andere pogingen volgen. En dat is goed. Als er iemand is die Top Gun-gewijs *the need for speed* voelt... ik wens je alle succes toe, Maverick.’

‘SaddleSore-lid van de Iron Butt federation moet ik in elk geval wel kunnen worden. Ik heb aantoonbaar meer dan 1.600 km in minder dan 24 uur gereden. Ik vind wel dat ze die naam mogen veranderen. Red Butt, Painful Butt of Baboon Buttlijken me toepasselijker.’

Waarom de MV Agusta?

Het lijkt geen twijfel dat de MV Agusta Turismo Veloce één van de betere sport-toermotoren op de markt is. Op deze trip was comfort echter belangrijker dan de sportieve kwaliteiten en dat doet de vraag rijzen of de MV wel de beste keuze was voor dit project. ‘Dit ging om méér dan de recordpoging’, legt Thierry Sarasyn uit. ‘De zoektocht naar het hoogste aantal landen per dag was een onderdeel van de T32 Challenge die we in samenwerking met Bridgestone uitwerkten. Naast de meeste landen, hoort daar ook een trip op de oudste weg in Spanje bij, de Ruta De La Plata. Daar voelde de Turismo Veloce zich als een vis in het water. Later dit jaar komt er ook nog een circuitdag op het mooiste circuit ter wereld bij – Francorchamps. En tenslotte gaan we ook nog dragraces met de T32. Het moet de veelzijdigheid van de band aantonen. En meteen ook die van de MV. Voor elke proef afzonderlijk is er misschien een betere motor, maar om voor alles tezamen, kun je de kandidaten tellen op de vingers van één hand. En dan nog de hand van die gast van de houtzagerij.’



De hatefull 13

Land	Tijd
Tsjechië	04.16
Slowakije	04.35
Hongarije	05.45
Kroatië	07.10
Slovenië	08.50
Oostenrijk	11.34
Italië	13.20
Liechtenstein	17.22
Zwitserland	17.39
Duitsland	22.24
Frankrijk	21.25
Luxemburg	23.51
België	23.59
Totaal gereden	19u 43 minuten

Bron: **MOTOR**

Auteur: Thierry Sarasyn

Fotografie: Thierry Sarasyn / Bridgestone

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA: HIER MOET JE GEWEEST ZIJN

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

Er zijn van die dingen die je gedaan moet hebben, al is het maar eens in je leven: een boek uitlezen, kleding kopen met je vrouw, je aan de maximumsnelheid houden. Zo is het met motorreizen ook. Er zijn van die bestemmingen waar je absoluut geweest moet zijn. Want anders is je motorleven gewoon niet compleet. En denk daarbij niet aan een showritje naar Scheveningen op zondagmiddag. We hebben het hier over legendarische kapen, weergaloze bergpassen, plekken waar de wereld ophoudt en de afgrond gaapt. En dat allemaal binnen Europa. We geven je onze selectie van machtige motormijlpalen die we de laatste jaren hebben bezocht en grote indruk maakten. Als je vijf van de tien hebt bezocht, mag je jezelf van ons een echte motorrijder noemen. Maar daar kun je natuurlijk ook heel andere ideeën over hebben. Stuur in dat geval een mailtje dat begint met: 'Met stijgende verbazing las ik...' Geef vervolgens je eigen motormijlpaal en de reden waarom die in het lijstje had moeten voorkomen. Als die goed is, komt ie mogelijk in een volgende lijst. Het motorleven is tenslotte nooit compleet, dus je bent nog niet van ons af!

10 Ronde/Noorwegen



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

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

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

Ja, nee, dat toch maar wel.

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

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



9 Dunmore Head/Ierland



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

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

onbewoonde rotseilanden. De Ieren vonden het panorama dramatisch genoeg om tussen de rotsen een beeld van Jezus aan het kruis neer te zetten.

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

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

8 Puy-de-Dôme/Frankrijk



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

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

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

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

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

7 Land's End/Engeland



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

Al sinds 1859, toen de spoorlijn naar het nabijgelegen Penzance gereed kwam, is Land's End een toeristische attractie. En dus heeft Land's End alle rekvisieten die daarbij horen: winkeltjes, restaurants, een hotel en tentoonstellinkjes. De wegwijzer is het meest bekende en meest gefotografeerde object. Alleen mag je die foto niet zelf maken, want de rechten zijn tegenwoordig in handen van een fotografencollectief. Op de wegwijzer staat de plaats waar Land's End in een adem mee wordt genoemd: John O'Groats – de noordoost punt van Schotland, 873 mijl (1405 km) hiervandaan. Land's End to John o' Groats, ook wel End to End genoemd, is dé rit om te maken voor Britse motorrijders.

6 Pointe du Raz/Frankrijk

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

Als toeristisch icoon doet Pointe du Raz bij de Fransen nauwelijks onder voor de Eiffeltoren of Mont St.Michel. Tot aan de Tweede Wereldoorlog stonden er zelfs vier hotels. Ze werden opgeblazen door de Duitsers, maar de toeristen bleven toestromen. Er kwamen



zoveel bezoekers dat reisjournalisten vermanende stukjes gingen schrijven. De kaap was door het massatoerisme vertrappt tot maanlandschap, vonden ze. Maar woeste kaap én maanlandschap? Dat lijkt ons eerlijk gezegd twee voor de prijs van één. In het hoogseizoen mag je er niet met de motor op en moet je een kilometer lopen of een pendelbusje pakken. Buiten het seizoen zijn er nauwelijks mensen om je tegen te houden. En dan kun tot het randje van de afgrond komen. Met een beetje wild weer veroorzaken zware oceaangolven huizenhoge spuitniveaus tegen de rotsen.

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

5 Kaap Finisterre/Spanje



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

In de oudheid werd Finisterre gezien als het echte, definitieve einde van de wereld. Druïden, Kelten en Romeinen maakten lange reizen om er de zon onder te zien gaan. Hun wandelstok en andere bezittingen gooiden ze in het water. Daarmee wierpen ze symbolisch hun oude leven van zich af om een nieuw leven te kunnen beginnen. Maar doen bedevaartgangers naar Santiago de Compostela niet

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

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

4 Col de la Bonette/Frankrijk



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

Maar heeft zo'n berg dat nou nodig, die flauwe truc? Eigenlijk niet. Ook zonder de lus voelt de Col de la Bonette aan als hemelhoog. Dat komt bijvoorbeeld door de

lange aanloop vanuit Jausiers (25 km) en de even lange afdaling naar Saint Étienne de Tinée. Eenmaal aan de top ervaar je een nauwelijks te evenaren weidsheid, omdat de Bonette boven de bergen in de omgeving lijkt uit te steken. Vooral als je de moeite neemt een kleine wandeling naar de oriëntatietafel op 2862 m te maken. In de drie keer dat we er zelf zijn geweest, hebben we dat een motorrijder nog nooit zien doen. Jammer, want juist hier is de Bonette nou net op haar mooist. Meer over deze col in de Alpenspecial – Promotor nr.10.

3 Passo dello Stelvio/Italië



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

Anders dan op de top van de meeste passen, is het bovenop de Stelvio feest. Hotels, restaurants, souvenirs en warme worsten verwelkomen dagelijks duizenden bezoekers, van wie een aanzienlijk deel een motor onder de kont heeft. Veelgehoord gespreksonderwerp onder de motorrijders: hoe rijd je nou precies een haarspeldbocht? Geen betere plek dan de Stelvio om daar voor eens en altijd achter te komen. Meer over deze col in de Alpenspecial – Promotor nr.10.



2 Gibraltar



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

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

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

1 De Noordkaap/Noorwegen



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

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

zo beroerd gegeten hebben als in het restaurant van Kamøyvær.

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



Bron: **MOTOR**

Auteur: Jan Dirk Onrust

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



15x DE MOOISTE NATUUR TER WERELD



Op reis naar de mooiste natuur ter wereld; vergaap je aan bounty-eilanden, unieke dieren en natuurlijk de mooiste uitzichten. Op de aarde barst het van de schitterende plekken – we zetten 15 van de mooiste natuurgebieden ter wereld voor je op een rij.

Weet je nog niet wat je volgende vakantiebestemming wordt? Laat je bij het boeken van je vakantie leiden door de natuur. Word bijvoorbeeld euforisch blij van de bounty-eilanden van Great Barrier Reef in Australië, laat je overdonderen door de indrukwekkende Iguazú-watervallen in Argentinië en Brazilië, dobber op de Dode Zee in Jordanië en bewonder op de Galapagoseilanden dieren die je nergens anders tegenkomt.

1. Krabi (Thailand): zó moet het paradijs zijn



en het gebied wordt niet overspoeld. Wat is het er bijzonder mooi: wit zand, superhelder water, kleurrijk koraal en indrukwekkende rotsen.

Vraag zomaar iemand een tekening te maken van hoe hij zich het paradijs voorstelt, en de kans is groot dat die tekening er ongeveer zo uit ziet als Krabi. De plaatjes ken je ongetwijfeld: water zo blauw dat het bijna nep lijkt, met weelderig groen bedekte kalkstenen rotsen die imponerend uit datzelfde water opdoemen en natuurlijk die fotogenieke Thaise langstaartbootjes.

Maak vooral ook een uitstapje naar het nabijgelegen eiland Koh Phi Phi, met het prachtige Maya Bay. De baai is wereldberoemd: de film *The Beach* werd er opgenomen. Het was een tijd gesloten om het koraal te redden, maar is weer open voor bezoekers. Thailand heeft strenge regels opgesteld om het gebied te beschermen. Zo mag je er het water niet meer in en wordt er een beperkt aantal bezoekers per dag toegelaten. De restricties helpen; het koraal is weer hersteld

2. Milford Sound: een van de mooiste plekken van Nieuw-Zeeland



intelligent, maar ook hondsbrutaal: ze stelen regelmatig spullen van mensen en bekogelen ze zelfs met stenen. Voor wie durft: ze zitten vooral bij Monkey Creek en de Homer Tunnel.

Mooie natuur heeft Nieuw-Zeeland in overvloed, zoals alle Tolkien-fans hebben kunnen zien in *The Lord of the Rings*. Één van de hoogtepunten is Milford Sound, een ongerept fjord in het zuidwesten van het Zuidereiland. Het is niet alleen een van de mooiste plekken van het land, maar ook de natste: er valt Heel Veel Regen. Geeft niks, want zonder regen geen klaterende watervallen en groene omlijsting. Van december tot en met maart valt de minste neerslag, dus hou je het liever droog, dan is dat de fijnste reistijd. Milford Sound is het best te bereiken met een dagtrip vanuit Queenstown of Te Anau. Een cruise neemt je mee over het inktzwarte water, langs imponerende kliffen en bergtoppen. Als je geluk hebt (hoewel ...) spot je een kea. Deze olijfgroene bergpapegaai, een bedreigde soort, wordt ook wel de clown van de alpen genoemd. Ze zijn zeer

3. De verbluffende plekken van Patagonië (Chili en Argentinië)



zelfs jagende orka's. De belangrijkste trekpleister van dit gebied is de walvis: tussen half september en half december doen talloze bultruggen deze plek aan. Je kunt de giganten hier van heel dichtbij bewonderen tijdens een bootexcursies of vanuit een kajak, onder leiding van een gids.

Wie van ruige natuur houdt, wordt in Patagonië op z'n wenken bediend. Dit gebied strekt zich uit over het zuiden van Argentinië en Chili. Het grootste gedeelte van Patagonië bestaat uit boerenland en lege vlakten, maar de plekken waar wel wat te zien is, zijn meteen verbluffend. Neem de beroemde Perito Moreno, een van de weinige gletsjers die nog geen last hebben van de klimaatverandering. Je hoort hier het over elkaar schuivende ijs kraken, en regelmatig stort er met veel kabaal een ijsbrok in het Argentinomeer. Wauw!

Ook een bezoek aan het schiereiland Valdés (in het Argentijnse deel) is een must. Het stikt hier van de bijzondere dieren. Gordeldieren, mara's (een soort uit de kluiten gewassen cavia's), nandoes (struisvogelachtigen), en vooral ook véél zeevolk. Je spot hier zeeleeuwen, pinguïns, zeeolifanten, speelse dolfijnen en



4. Great Barrier Reef (Australië)



Natuurwonder onder én boven water

Je hoeft geen duiker te zijn om je te vergapen aan de schoonheid van het Great Barrier Reef, maar het helpt wel. Het grootste koraalrif ter wereld herbergt honderden soorten koraal, meer dan 1500 soorten vis en zo'n 30 soorten dolfinnen en walvissen. Nergens is de onderwereld zo rijk als hier. Het is één grote, kleurrijke explosie van leven. Van clownvisjes (je weet wel, van *Finding Nemo*) tot enorme haaien: ze wonen hier zij aan zij. Dus ja, duiken of snorkelen is wel de beste manier om dit natuurwonder te bekijken.

Maar ook boven water blijven is geen straf. Wie blij wordt van onbewoonde bounty-eilanden – en eerlijk: wie wordt dat nou niet? – is hier permanent euforisch. Maak zeker ook een boottocht in de Whitsundays, een archipel van

74 tropische eilanden die het stempel 'paradijselijk' zeker verdienen.

5. Ha Long Bay (Vietnam)



Holy moly wat een plaatje

Ha Long Bay werd in 2011 verkozen tot een New7Wonders of Nature, een internationale lijst met zeven natuurlijke wereldwonderen. Een keuze waarin we ons kunnen vinden, want *holy moly*, wat een plaatje is het hier. Deze baai in het noorden van Vietnam dankt zijn roem vooral aan de 1969 kalkstenen eilandjes die er uit het water rijzen, wat het heel schilderachtig maakt.

Er is maar één manier om deze natuurpracht te beleven, en dat is vanaf het water. Dus maak een (meerdagse) cruise – die worden hier in overvloed aangeboden – of huur een kajak of kano en ga zelf op avontuur. Dat laatste heeft als bijkomend voordeel dat je op plekken komt waar de grotere boten nooit (kunnen) komen. Krijg je geen genoeg van deze fijne omgeving? Boek een

trip met overnachting op de boot of op een (onbewoond) eiland in de baai.

6. The Grand Canyon (VS)



Je weet niet wat je ziet

The Grand Canyon is typisch zo'n plek waar je geweest moet zijn om écht te begrijpen waarom iedereen er zo vol van is. Op foto's zie je vooral veel steen. Tja, mooi? Maar eenmaal daar weet je niet wat je ziet. De gi-gan-tische kloof (1600 meter diep, 350 kilometer lang en tussen de 6 en 29 kilometer breed) in het noorden van Arizona is ontstaan doordat de rivier de Colorado de bodem in miljoenen jaren tijd stukje bij beetje heeft uitgeslepen. En de rivier is nog steeds niet uitgezakt, dus de kloof wordt almaar dieper. De schaal van dit natuurverschijnsel is bijna niet te bevatten. Met een helikoptervlucht kom je daar het best bij in de buurt. Het is alsof de aarde opensplijt en je een kijkje in haar binnenste gunt. Een onvergetelijke ervaring. President Theodore Roosevelt

had dat in 1908 al in de smiezen: hij verklaarde het tot nationaal monument en noemde het 'het grootse schouwspel dat iedere Amerikaan eens zou moeten zien'. Maak daar maar 'iedere wereldburger' van.

7. Tranen van bewondering voor de Iguazú-watervallen (Argentinië en Brazilië)



Als je voor de rest van je leven nog maar één plek mag bezoeken, laat het dan deze zijn. We overdrijven nauwelijks als we zeggen dat dit het paradijs op aarde is. Ja, daar zijn er meer van, maar dit is er zo eentje waarbij de tranen je in de ogen springen van bewondering. Deze honderden watervallen op de grens van Brazilië en Argentinië laten echt niemand onbewogen.

Je kunt de Iguazú-watervallen bezoeken vanuit zowel de Argentijnse zijde als vanuit Braziliaanse zijde. In Brazilië is het uitzicht beter, in Argentinië kun je dichterbij komen. Doe het gewoon allebei, want van dit natuurfenomeen wil je geen millimeter missen. De 'Garganta del Diablo' (keel van de duivel) is de bekendste waterval, van 150 meter breed en 70 meter hoog. Het water stort met een oorverdovend geraas naar beneden, de nevel creëert talloze

regenbogen, het is er onwerkelijk groen en het stikt er van de kleurrijke vlinders. Trek wel een poncho aan en berg waardevolle spullen waterdicht op, want je blijft niet droog.



8. Kajakken met walvissen en pinguïns kijken op Antarctica



kleden. En wat doe je daar dan eigenlijk, op Antarctica? Nou, kajakken met walvissen bijvoorbeeld, pinguïns kijken, de Wim Hof in jezelf ontdekken en vooral heel veel je ogen uitkijken. Wát een wereld.

Toegegeven, het is niet de makkelijkst bereikbare plek op aarde. En financieel is het witte continent in het uiterste zuiden ook niet voor iedereen haalbaar. Maar als je je het kunt veroorloven en niet terugschrikt voor barre temperaturen, dan gaat er niets boven Antarctica – in figuurlijke zin dan. Want waar anders tref je eindeloze sneeuwvlaktes die aandoen als witte woestijnen, een haast surrealistische ijswereld en hele volksstammen pinguïns, orka's, walvissen, zeeluipaarden, zeeleeuwen, pelsrobbers en zeeolifanten? Zoonabbidders zullen even moeten schakelen, want dit is wel het koudste gebied op aarde. In augustus 2010 werd er zelfs een temperatuur van 93,2 graden Celsius onder nul gemeten. De gemiddelde temperatuur is er een aangename – geintje – min 44 graden Celsius. Dat klinkt extreem, is het ook, maar je kunt je er gelukkig enigszins tegen

9. Galapagoseilanden (Ecuador)



Hier spot je de bijzonderste dieren

Wil je weleens iets originelers zien dan de Big Five? Dan zit je goed op de Galapagoseilanden. Hier vind je dieren en planten die nergens anders ter wereld voorkomen. Doordat de eilanden op grote afstand van het vasteland liggen, hebben zich hier unieke soorten ontwikkeld. Charles Darwin vond dit al mateloos interessant. In 1835 bracht hij vijf weken door op de eilanden om ze te bestuderen. Zijn bevindingen hier leverden een belangrijke bijdrage aan zijn evolutietheorie. Zo zijn de schildpadden hier extreem uit de kluiten gewassen (galápagos betekent ook schildpad) en de pinguïns juist heel klein van stuk. Verder tref je er allerlei zee- en landleguanen, zeehonden, pelsrobbers, fregatvogels, haaien en blauw- en roodvoetganten. Het grootste eiland is

Isabela, waar je moet zijn om een enorme kolonie galapagospinguïns te spotten en ook reuzenzeeleguanen van dichtbij kunt zien. Telens mee, want je schiet hier de bijzonderste plaatjes.

10. Dobberen in de Dode Zee in Jordanië (én op roadtrip)



Water waarin je niet in kunt zwemmen of zinken: dat moet je gewoon een keer ervaren hebben. Door het extreme zoutgehalte is kalmpjes dobberen het enige wat je kunt doen in – of eigenlijk op – de Dode Zee. Vissen en waterplanten kunnen er ook niet in overleven, vandaar de naam. Met ruim 400 meter onder zeeniveau is het de allerlaagste gelegen plek op aarde. Natuurlijk ga je hier niet weg zonder in het water te zijn geweest. Het water en de modder zijn rijk aan mineralen en zouden heilzaam zijn voor bepaalde huidaandoeningen. Veel bezoekers smeren zich daarom eerst in met modder en gaan dan een tijdje drijven. Uitgedobberd? Maak de ervaring compleet met een roadtrip over de Dead Sea Highway, met spectaculaire uitzichten over de bergen, het ruige landschap en het uitgestrekte water van de Dode Zee.

11. Rainbow Mountain (Peru)



Is met niks te vergelijken

De naam verkapt het al: Rainbow Mountain, oorspronkelijk Vinicunca geheten, is zo kleurrijk als de regenboog. Het doet een beetje denken aan die glazen potjes met verschillende laagjes gekleurd zand of zout erin, maar dan op enorme schaal, zonder glas en puur natuur. Verder is dit natuurverschijnsel met niets te vergelijken.

De opvallende kleuren zijn het gevolg van miljoenen jaren aan afzetting van 14 verschillende mineralen in het gebied. Nog niet zo lang geleden was de 5200 meter hoge berg in het hart van de Andes vrijwel permanent bedekt onder een dikke laag sneeuw. Geen toerist wist wat voor schat eronder verborgen lag. Maar door de opwarming van de aarde is Vinicunca als een vlinder uit haar cocon

gekropen en komen reizigers van heinde en verre om haar in volle glorie te aanschouwen. Het is slechts een kwestie van tijd voordat de gekleurde berg net zoveel belangstelling trekt als Incastad Machu Picchu, dus wacht niet te lang met een bezoek. Vanuit Cuzco



worden verschillende dagtrips georganiseerd. Als de tocht toch te zwaar blijkt – de hoogte kan even wennen zijn – kun je tegen betaling een lift krijgen van een local op een paard.

12. Salar de Uyuni (Bolivia)



Grootste zoutvlakte ter wereld

Zout, zout en nog eens zout, zo ver je kunt kijken. Met een oppervlakte van ruim 10.000 vierkante kilometer (dat is twee keer de provincie Gelderland!) is Salar de Uyuni de grootste zoutvlakte ter wereld. Dat zout is een overblijfsel van een reusachtig prehistorisch meer, dat tienduizenden jaren geleden opdroogde. Kom je er tussen begin april en begin december, dan strekt die smetteloos witte zoutvlakte zich voor je uit. Maar de rest van het jaar verandert de vlakte door de regenval in een reusachtige spiegel. Allebei een wonderlijk decor. Tel daarbij de drie soorten flamingo's op die er komen broeden, en je snapt dat dit een plek is voor op je bucketlist.

In stijl overnachten? Boek dan vlak bij de zoutvlakte een kamer in een zouthotel,

volledig gemaakt van zoutblokken. Dit is de enige plek ter wereld waar je ze vindt.

13. Vogels spotten en thee proeven in Cameron Highlands (Maleisië)



Grote kans dat je nog nooit een kop thee hebt gedronken met een uitzicht zoals hier. De Cameron Highlands zijn een hoogvlakte op 1500 meter boven zeeniveau (het is hier dus kouder dan in de rest van Maleisië). Wat ze zo bijzonder maakt? Ze zijn enorm vruchtbaar. En de Britten die dat ontdekten, wisten natuurlijk wel wat ze daar wilden verbouwen: thee! De serene heuvels zien knalgroen van de plantages; een feeëriek gezicht. Weinig plekken in Maleisië zijn zo fotogeniek als deze.

In de Highlands heb je verschillende wandelroutes. 'Trail 10' is de populairste. Hij duurt tussen de 1,5 en 4 uur en als beloning wacht je een panoramisch uitzicht. Kijk onderweg goed om je heen en af en toe naar boven, want er leven veel kleurrijke vogels in dit gebied. Vergeet niet ook de thee te proeven die hier

wordt verbouwd. Dat kan in een van de vele theehuizen te midden van de plantages.

14. Bewonder de grootste bomen ter wereld in Sequoia National Park (VS)



Dé bezienswaardigheid in dit nationale park in de Sierra Nevada in Californië zijn de reusachtige bomen die er groeien. Er lijkt geen einde te komen aan de eeuwenoude knoepers. Het park dankt zijn naam aan deze sequoia's, oftewel mammoetbomen. Vijf van de tien grootste exemplaren ter wereld staan in het Giant Forest, waaronder een van 's werlds oudste levende wezens: General Sherman. Deze Grote Vriendelijke Reus van bijna 84 meter is vermoedelijk 2300 tot 2700 jaar oud. Naar stamvolume gemeten (naar schatting 1487 kubieke meter) is dit de allergrootste boom ter wereld. Geinig: rijd met de auto door de 'Tunnel Log', een omgevallen mammoetboom waarin een uitsparing is gemaakt. Zo krijg je een iets beter besef van hoe onwerkelijk groot en breed deze giganten zijn.

De bomen zijn hier zonder twijfel de hoofdact, maar er is meer. Neem de ondergrondse marmeren grot Crystal Cave, vol stalactieten, stalagmieten en kleurrijke mineralen. Aangeraden wordt om al twee maanden van tevoren een rondleiding te boeken voor deze grot.

15. In Namibië's Dodevlei kun je niet meer stoppen met fotograferen



Zoals in de Namibische Dodevlei (of Deadvlei) moet het leven eruitzien na de Apocalyps, stellen we ons zo voor. Anders dan de naam doet vermoeden is dit desolate landschap een van de mooiste bezienswaardigheden in Namibië en misschien zelfs wel ter wereld. Op de witte kleivlakte is het zó droog, dat de bomen die er ooit groeiden er niet kunnen vergaan. Hun zwartgeblakerde skeletten, honderden jaren oud, staan er dus nog steeds. Ze contrasteren waanzinnig met de blauwe lucht, de witte ondergrond en de rode zandduinen eromheen, waaronder een aantal van 's werlds hoogste. Alsof je in een schilderij van Dalí loopt, zo surrealistisch oogt het hier. De Dodevlei ligt vlak bij de bekendere Sossusvlei, in het midden van de Namibwoestijn. Neem voldoende water mee en je beste camera, want hier raak je niet uit gefotografeerd.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



TOERISME BOUILLON BELGIË: OVERDONDEREND GROEN EN MACHTIGE BOCHTEN



Door het coronavirus was het een tijdlang moeilijk of onmogelijk om op de motor ver van Nederland te reizen. We herontdekten massaal de mooiste routes in ons eigen landje. Ook de buurlanden kwamen weer in het vizier. Hoeveel motorrijders hebben hun eerste heuvels en bergjes onder de wielen genomen in België, Luxemburg en het nabije deel van Duitsland? Ook voor weekendtripjes waren en zijn deze Gouwe Ouwe Routes populair. Michiel van Dam rijdt weer naar Bouillon om in de Ardennen een van zijn oude vertrouwde rondjes te rijden.

Op de automatische piloot draaien we over de rotonde. Nemen de afslag naar de kade, langs het terras, links de garage in. Hotel de la Poste. Hoe vaak zijn we hier al neergestreken voor een fijn potje sturen rond Bouillon? Met de koffers omhoog naar de receptie: ingesleten route. Het interieur is geruststellend ouderwets gebleven, de trap naar de kamer kraakt nog steeds, de lift kreunt als vanouds en ook de kelners dragen er nog keurig hun livrei. De la Poste. Goed om weer terug te zijn.

Kasteel boven Bouillon



Nu we er toch weer zijn kunnen we net zo goed nog een ritueel herhalen. De volgende ochtend gaan we eerst even de benen strekken. Omhoog naar het kasteel boven de oever aan de overkant. Dat kasteel van Bouillon staat al zo'n duizend jaar op de rotswand boven Bouillon. Niet de hele tijd in dezelfde vorm, maar toch. Duizend jaar! Dat is pas een gouwe ouwe. Burchtheer Godfried van Bouillon wilde erbij zijn, de geschiedenisboeken ingaan als medespeler in de Eerste Kruistocht om het heilige Jeruzalem uit de heidense handen van de moezelmannen te bevrijden. Daar had hij geld voor nodig. Dus verpatste hij in 1096 zijn kasteel en landerijen aan de prins-bisschop van Luik. Er was een clausule in het contract dat hij zijn spul mocht terugkopen als hij terugkwam. Maar Godfried kwam niet terug, zijn

beenderen bleven in Jeruzalem. Het kasteel werd een soort speelbal tussen Bouillon, Luik en Sedan, totdat uiteindelijk de toeristen zegevierden.

Een rondleiding door het kasteel is nog steeds een hoogtepunt van een bezoek aan Bouillon. Ook letterlijk natuurlijk, vanaf de kasteelmuren op de smalle rotsrichel zien we beneden ons de Semois aan beide kanten voorbij kabbelen. Tijdens de rondleiding komen er natuurlijk vochtige gangen, kerkers, waterput, ophaalbruggen en meer van dat kasteelspul voorbij. Hoogtepunt van het hoogtepunt: de roofvogelshow op de binnenplaats, met uil, gier en arend, als we de vogeltemmer, of hoe heet zo'n man, goed hebben verstaan.

Vrij als een vogeltje stappen we daarna op de motoren.



Bochtige water



Zitten we? Daar gaan we dan. Ik rij achter de BMW-toermotor van mijn toermakker Jos aan. Daar springen de bochten al tevoorschijn vanaf de beboste hellingen boven de Semois. Hoe krijgt dat riviertje het toch voor elkaar om zo'n beetje overal op te duiken tijdens een toer rondom Bouillon? Daarvoor moet madame La Semois zich in onmogelijke bochten wringen en daar doen motorrijders weer hun voordeel mee. Want de route loopt geregeld langs dat bochtige water. Je zult hier wonen en even naar de tabaksboer moeten, daar ga je weer voor roken. 'Schat, ik ga even sigaretten halen bij Martins', en dan pas thuiskomen als de piepers rammelen in de pan en de tafel is gedekt. Zonder sigaretten. 'Eh... nee... ja... de tabakszaak was dicht. Zo was het. Al gesloten. En toen ben ik maar een blokje om gereden.' Drie keer raden wie er dan 's avonds met afwasschoort en -borstel aan het

aanrecht staat.

We komen door dorpen waar de eeuwige siësta lijkt te heersen. Alleen bij het uitzichtpunt Tombeau de Géant oftewel Graf van de Reus komen we een wandelfamilie tegen, die een praatje begint. Want papa heeft vroeger ook moto gereden! Als de ervaringen zijn uitgewisseld concentreren we ons op het schitterende uitzicht over een van de bochten die de Semois langs haar loop beschrijft. Volgens legendes ligt op de heuvel in de rivierbocht een reus begraven. Zelfde geografische situatie als in Bouillon, maar hier geen kasteel op het hoogste punt. Alleen groene bomen. Ook geen toeristische drukte aan de oevers die er verlaten bij liggen.

Spectaculaire ligging

Maar we dwalen af en dat is niet de bedoeling. Slinger-de-slinger langs de rivier, waar we in Poupehan weer overheen gaan. Ook hier vermaakt jong en oud zich met kanovaren, dat is mooi want dan is er minder volk op de weg. Gouwe ouwe Ardennen! De tijd van



vervallen schuurtjes is ook hier voorbij. Rochehaut bijvoorbeeld, dat ligt spectaculair mooi boven de zoveelste bochten in de rivier en is daarom helemaal opgepoetst en aangeharkt en overgenomen door mensen met van die gele kentekenplaten achterop hun karren en caravans. Ze zitten in hun huisjes te pim-pam-petten of op horecaterrassen te consumeren, waardoor Jos en ik het asfalt voor onszelf hebben. Dat was vroeger al zo in de Ardennen en dat is gelukkig nog steeds zo.

De Semois stroomt onverschillig voorbij aan al die mensen en hun vrijetijdactiviteiten. La Semois maakt zich op voor een naamsverandering een paar kilometer verderop. Want de Fransen moeten die rivier anders noemen, anders waren het geen Fransen. Dus heet het water daar La Semoy.

We rijden erheen door Membre en Bohan en dan linksaf in Rue de France, waar (daar is hij dan) Joseph Martin al sinds onze mensenheugenis een tabakszaak drijft. Hij is dicht. Nou, dan rijden we een extra rondje, dat doen we liever dan piepers jassen.

We rijden ook officieel op de tabaksroute. Tsja, als je die rookwaar nauwelijks nog mag verkopen, moet je er iets anders mee. Hup! We maken een toeristische bezienswaardigheid van die plantages en oude schuren waarin de tabak werd gedroogd. Het zal wel.

Maar die Tabaksroute, die de vlijtige mevrouwen en menen van de toeristische dienst hebben uitgedokterd, daar heeft een motorrijder wel oren naar! Want hij volgt zo'n beetje de slingerende loop van de Semois vanaf Poupehan naar Bohan en bovendien beschrijft-ie ook nog slingers in de boven genoemde vallei gelegen heuvels, naar Pussemange en Sugny bijvoorbeeld, naar Nafraiture en Orcimont of Rochehaut, Mogimont en Noirfontaine naar Dohan. En laten dat nou net ook de weggetjes zijn die een beetje ervaren motorrijder ook op de wegenkaart der Ardennen heeft uitgestippeld.



Spannend verhaal



Een vleugje avontuur, een snufje geschiedenis laat je onderweg ook anders kijken naar het in de bochten voorbijschietende landschap. Die tabak en de Franse grens nabij, dat is natuurlijk ook goed voor een spannend verhaal. Want in Frankrijk was tabak een staatsmonopolie, dus er ontstond een levendige smokkel, van het soort boter naar België koffie naar Duitsland uit het Nederland van na de oorlog.

Zo steken we – letterlijk en figuurlijk – nog eens wat op, onderweg. Gewapend met nieuwe kennis, en een doos bolknakken in de motorkoffer, rijden we vervolgens Frankrijk binnen. Ongestoord door smokkelaars, douaniers of andere weggebruikers rijden Jos en ik verder langs het water.

Semois... Semoy... in Monthermé heet de rivier waar we langs rijden ineens La Meuse en zo kachelen we een stukje verder langs de Maas. We rijden langs het ene uitzichtpunt na het andere. Het is hier vergeven van de bordjes 'point de vue', alsof de plaatselijke panorama's ook al met elkaar moeten concurreren in deze tijden van vrije markt-waanzin.

Het mooiste uitzicht belooft ons de Roche aux Sept Villages, wederom niet meer dan een aantal voetstappen van de wegrand verwijderd. De wegwijzer bovenop de rots geeft aan waar de zeven dorpen liggen, die we vanuit hier kunnen zien. De huisjes steken minuscule af bij het overdonderende groen van de heuvels, die zich naar alle richtingen uitstrekken.

Vier heemskinderen

In Château Regnault vragen we de weg naar het beeld van de Vier Heemskinderen, die verstaend op hun sokkel naar verluidt ook een prachtpanorama voor zich hebben liggen. De man zegt ons hem maar te volgen in zijn kleine autootje. Hij spreekt Frans met een zwaar Portugese tongval. Vorige eeuw kwamen er op de mijnen en industrieën in Noord-Frankrijk veel gastarbeiders af, om de armoede in hun zuidelijke contreien te ontvluchten. Vandaar dus die schotelantennes in Hautes-Rivières, vandaar dus die dorpsnaam Solferino, en vandaar dus onze Portugese gids, dringt het tot ons door. De behulpzame Lusitaan houdt halt op een weiland, dat we zonder hem nooit hadden gevonden.

De Vier Heemskinderen plus paard uit kloeke steen gehouwen hebben inderdaad een fenomenaal uitzicht voor hun bovenmaatse klompvoeten liggen. Deze vier broers zouden volgens de legende lange tijd op het ros Beiaard door de Ardennen hebben gezworven, voordat zij met Karel de Grote vrede sloten. Wie benijdt ze niet? Wij kijken vanaf hun sokkel een paar minuten mee over de heuvelkammen en de bescheiden tekenen van menselijk ingrijpen in het natuurschoon.

Buiten de bochten door het bos komen we langs vele panorama's waar de blik ver kan dwalen. Boven Joigny-sur-Meuse houden we halt bij Rocher des Grands Ducs. We doen een paar passen door het bos waarin de vogels erop los zingen alsof hier het Eurosongfestival van onze gevederde vrienden plaatsvindt. Unplugged!

Met deze muzikale omlijsting genieten wij extra van het uitzicht vanaf de Rots der Grote Graven, waar steil beneden de Maas een bocht door de groene weides slaat, waaromheen zich de heuvels verheffen.





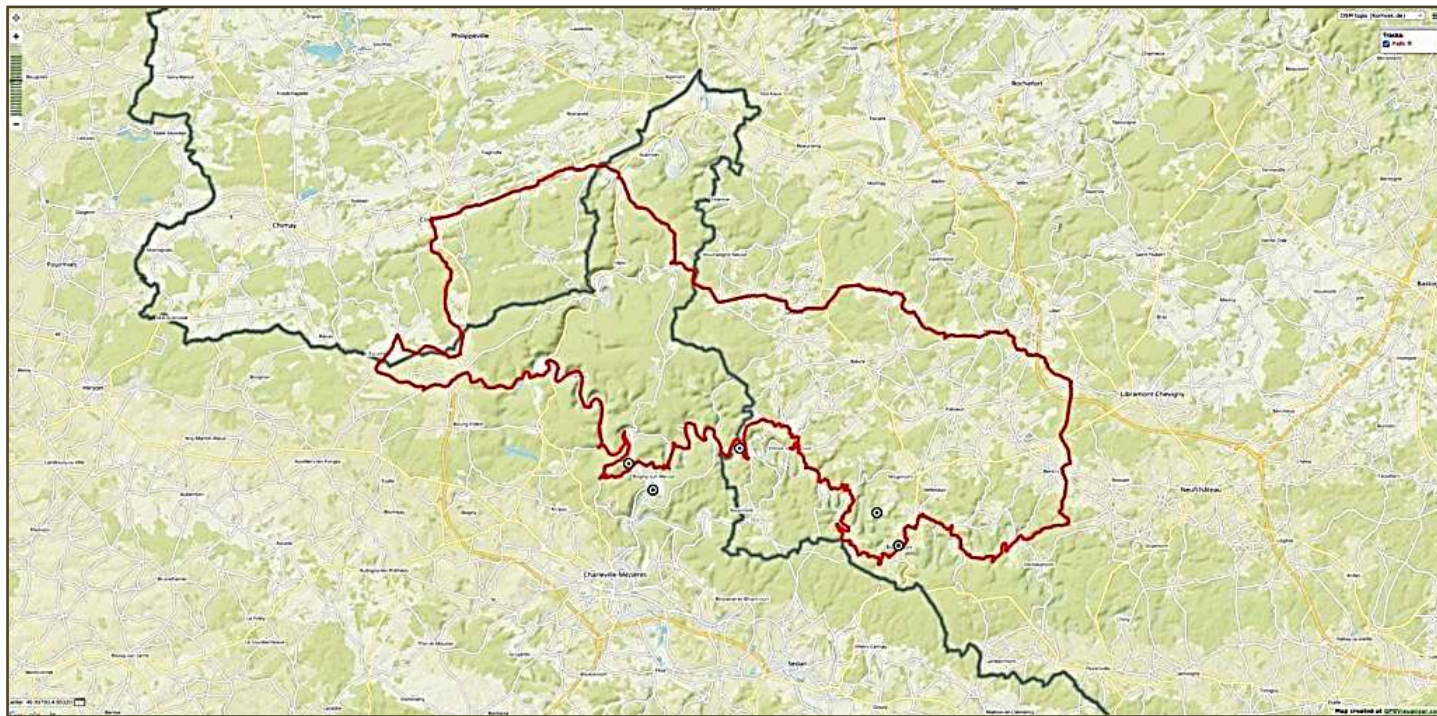
Mooie lussen

Terug in België. We koersen weer aan op de Semois, pardon, Semois en kiezen vervolgens een van die mooie lussen van de Route du Tabac. De motor ruikt de stal. Want in alle machtige bochten, bij alle ontmoetingen en op alle fijne uitzichtpunten is de tijd niet stil blijven staan. Toch is er nog genoeg van over voor een stop tussen het rijden door. In Gembes bijvoorbeeld, waar we ons over een onverhard tractorspoor naar het bewegwijzerde uitzichtpunt begeven. Als de motor geen krimp geeft, hoor je ons ook niet piepen. Het uitzicht is ook hier ruimschoots de moeite waard. We kijken over onverkavelde heuvels met plukken bos, een eenduidig dorpsbeeld van stenen huizen en over de weilanden waar de koeien grazen.

Ach, die liefelijke mooie Semois met al haar wulpse kronkels. We volgen haar bedding nu stroomopwaarts, nemen in Rochehaut voor deze dag afscheid van haar bij een van de bekendste uitzichtpunten van alle Ardennen bij elkaar. We laten de motor op de jiffystand zakken, terwijl de zon ter kimme daalt. En genieten van het uitzicht 150 meter lager, op de zoveelste bocht in de rivier, met de zoveelste heuvel ertussen. Waar zich onder de rotsen en de bomen van het bos de huizen van het schattige dorp Frahan hebben genesteld.



In tegenstelling tot Godfried keren wij wel terug naar Bouillon. Steeds weer, en nooit valt het tegen. Elke keer zijn de wegen weer beter, maar even leeg als in herinnering. De bochten met zo fijn, het natuurdecor net zo mooi. De la Poste, daar zijn we weer. De tafel is gedekt, het avondeten wordt opgediend. En het mooie is: we hoeven vanavond niet af te wassen. Bouillon is een gouwe ouwe om te koesteren.



Hoog woud

De naam Ardennen komt via het Latijnse Arduenna silva (Arduennawoud) van het Keltische woord ardu wat hoog betekent. In feite betekent Ardennen dus 'Hoog woud'. En vreemd is dat niet, want wie Ardennen zegt, zegt bossen. En in één adem door heb je het bij de Ardennen ook over heuvels, rivieren en druipsteengrotten.

De natuur is de grootste en belangrijkste trekpleister van de Ardennen, die samen met de Duitse Eifel het middengebergte vormen dat zich tussen Koblenz en Remagen aan de Rijn en Rocroi in Noord-Frankrijk uitstrekt. Tussen de beboste heuvels hebben rivieren diepe kronkels ingeslepen, waarlangs bochtige wegen liggen waarop motorrijders helemaal in hun element zijn. Met name de loop van de Semois tussen Bouillon en Revin is een echte motortopper.

Reisinformatie

Regenpak

De Ardennen zijn de eerste verhogingen van betekenis, die wolken en winden vanaf de Noordzee tegenkomen op hun tocht landinwaarts. Het regent er dus vaak, vandaar al dat groen. Een regenpak behoort dan ook in de Ardennen tot de verplichte uitrusting. Hou er ook rekening mee dat het asfalt, ondanks de enorme verbeteringen in het Waalse wegennet, door vallend gesteente en boomwortels opgeleukt, met name in een regenbuitje spekglad kan zijn.

Te zien

Gelukkig zijn er in de streek voldoende abdijen, kerken, musea en forten om de gemotoriseerde toerist een alternatief te bieden voor de echt regenachtige dagen. Met name het kasteel van Godfried van Bouillon is een bezoek dubbel en dwars waard.



Websites:

Informatie over Wallonië en de Ardennen:

www.walloniebelgietoerisme.be

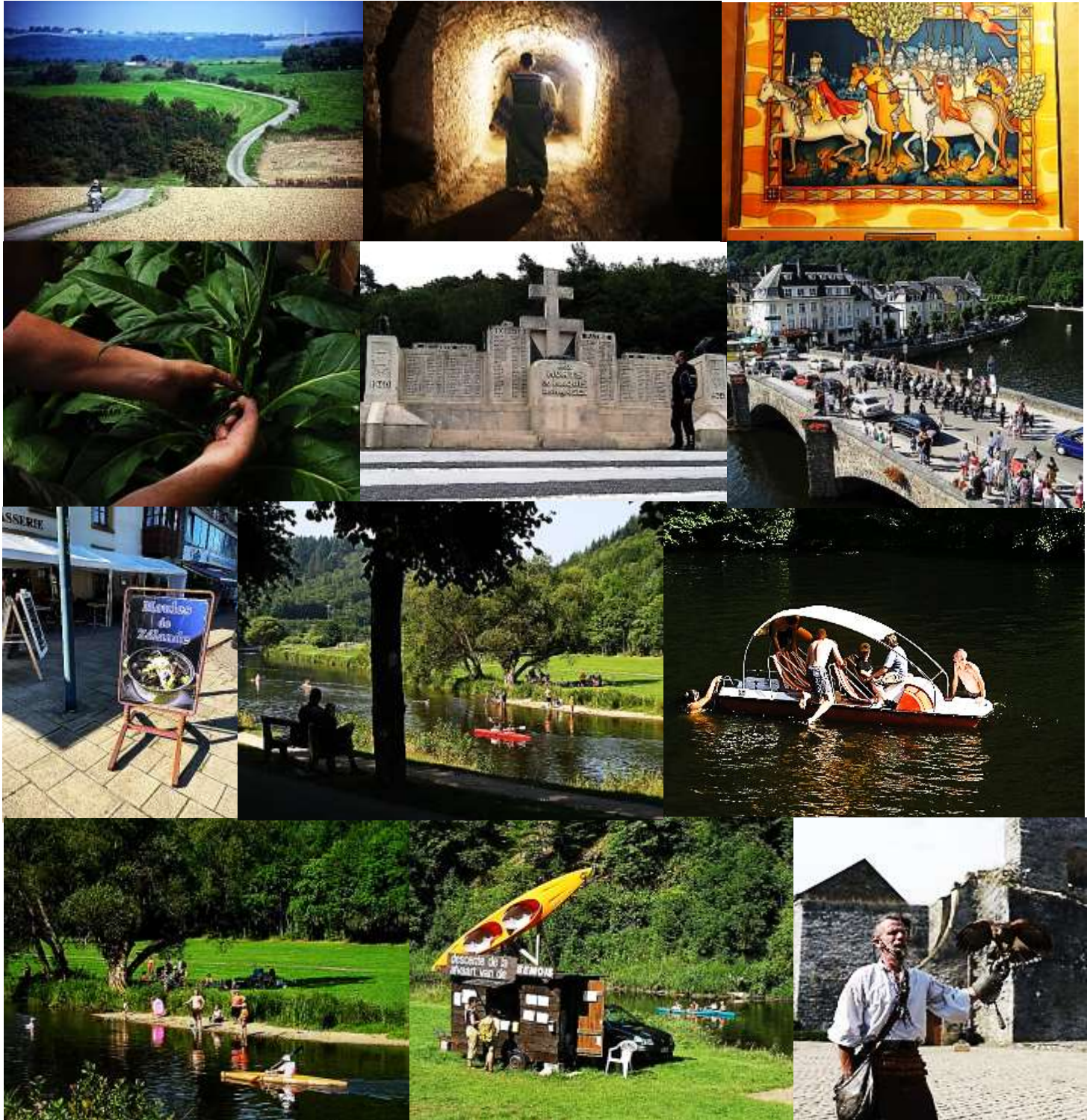
www.ardennen.nl

Informatie over Bouillon en omgeving:

www.paysdebouillon.be

Overnachten en dineren in Bouillon:

www.hotelposte.be



Bron: **MOTOR**

Fotografie: Michiel van Dam

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

OPWARMING VAN DE AARDE?

Het laatste weekend van oktober, extreem (?) hoge temperaturen werden verwacht enne . . . de zomertijd eindigde, de gewone tijd deed zijn herintrede en dus zou het weekend zomaar 1 uur motorrijden meer kunnen brengen.



Nou, die weersverwachting, dat schreeuwt dus om een ritje. Op zaterdag de 29^{ste} dus binnendoor naar mijn dealer in De Meern. Even gedag zeggen, even kijken welke nieuwe modellen motoren er staan, wat er in de 2^e hands voorraad staat en even een bakkie op mijn gemakje doen met een motorblad (Het Motorrijwiel) in mijn handen. In het sep/okt nummer (volgens mij) staat een mooi historisch artikel over de Interceptor versie 1 uit de jaren 60/70 zo ongeveer. Nou motorvoorraad genoeg, er stonden leuke machines bij voor relatief gezien weinig zoals een Royal Enfield Bullet 500 classic stealth met weinig kilometers. Hm . . . even doorlopen maar. De nieuwe modellen van Moto Morini en Suzuki konden mij niet zo bekoren. Tja, het cruiser segment levert niet zo veel nieuws meer op. De retro motoren wel zoals de modellen van Benelli en Royal Enfield. Ze zien er leuk uit, wel met een minder krachtig motorblok dan ik gewend ben van mijn cruisers, maar goed een andere manier van motorrijden is voor mij dus een paar jaar terug aangebroken en die bevalt mij prima met mijn Interceptor.

Facebook liet in mijn herinneringen zien dat exact op de 29^{ste} oktober vorig jaar het ook schitterend weer was, mijn foto's lieten een staalblauwe hemel zien op weg naar ook toen De Meern. Zo dwalend binnendoor zie ik altijd in een flits de mooie Hollandse plaatjes. Dat daar mijn motor vaak op staat is evident natuurlijk. Ook deze keer, een iets andere route gereden anders krijgen we dezelfde foto's als vorig jaar, kwam ik mooie stukken tegen.



Daags vóór dit ritje heb ik in een soort van winterstop (bij mij is het echter minder frequent rijden in de winter) mijn ketting schoongemaakt. Altijd even oppassen voor de sierbestrating. Het klusje lijkt een klus, maar stelt weinig voor. Een kartonnendoos opgevouwen onder de ketting, oude kranten eroverheen en de ketting inspuiten met een ontvetter/reiniger. Even 1 kwartier in laten trekken en dan met de speciale borstel de ketting reinigen. Een huis tuin en keuken "hoge" drukspuit deed de afronding van dit klusje. Uiteraard nadat ik het karton met de oude kranten had verwijderd. En nu hopen dat wat er afgekomen is gelijk het

onkruid tussen de tegels wat weghoudt. Als laatste de ketting even droog en warm rijden en dan inspuiten met juiste product van S100. Klaar. Ik denk nog wel eens terug aan het gemak van de cardan en riem op mijn Yamaha cruisers, maar ach, 1 keer per jaar op de 10.000 km dit klusje, dat valt wel mee.



Mijn ritje was weer zeer geslaagd enne . . . dat uurtje extra dat weekend? Tja, die heb ik slapend verbruikt en dat beviel ook wel. Met verwijzing naar de titel van dit stukje, ja ik denk wel dat we met elkaar op deze aarde iets veroorzaakt hebben t.a.v. de stijging van de temperatuur, maar ik realiseer mij ook dat met het ontdooien van bijvoorbeeld Siberië en het vrijkomen van mammoet botten nu, dat de temperatuur kennelijk miljoenen jaren terug ook deze waardes hadden . . . Kortom ik weet het niet enne de biologen en weerkundigen waarschijnlijk ook niet. Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



REURING IN HET CRUISER SEGMENT?

Vandaag, 8 november, was de **EICMA**. Het is bekend dat de Japanse merken gestopt zijn met de productie van cruiser motoren. Al enige tijd terug alweer. Het oudste nog steeds producerende motormerk en die nog steeds nieuwe modellen op de markt zet de laatste jaren, introduceert nu een cruiser in het midden segment; de Super Meteor 650 cc. In 2 uitvoeringen en in 5 kleurstellingen. De Super Meteor 650 en de Super Meteor 650 Touring. Ik ben benieuwd wanneer MVM De Meern ze heeft volgend jaar.

Van <https://nieuwsmotor.nl/premium-persberichten/27361-nieuw-2023-royal-enfield-super-meteor-650>

"Royal Enfield, wereldleider in het segment van de middelgrote (250cc - 750cc) motorfietsen, onthulde vandaag de nieuwe Super Meteor 650, die een nieuw niveau van karakter, stijl en toegankelijkheid in het segment van middelgrote cruisers introduceert. Met de Super Meteor 650 zet Royal Enfield zijn traditie in het bouwen van eersteklas cruisers voort. Het nieuwe model is gevormd rondom het beproefde 648 cc twin-platform dat grondig is getest en sinds 2018 wereldwijd wordt geprezen in de meermaals beproefde Interceptor 650 en Continental GT 650.

Siddhartha Lal, Managing Director van Eicher Motors Ltd, zegt over de cruiser-lijn van Royal Enfield en de aanpak bij de constructie van motorfietsen: "We hebben altijd een gedifferentieerde benadering gehad bij het bouwen van motorfietsen, en dat geldt dus ook voor onze prachtige nieuwe cruiser, de Super Meteor 650. De Super Meteor is geïnspireerd op een aantal geweldige cruisers die we in onze geschiedenis hebben gebouwd. Het is onmiskenbaar een Royal Enfield en een volbloed cruiser in vorm, factor en design. Het is een absoluut stijlvolle, geraffineerde en plezierige motorfiets die bedoeld is om cruisen aangenaam en toegankelijk te maken, ook voor rijders die nog niet eerder aan een cruiser hadden gedacht."

De Super Meteor 650 is een typische cruiser en combineert overzichtelijke bedieningsmechanismen en instrumenten met een ontspannen ergonomie voor de rijder; een geweldige stabiliteit op de snelweg en prikkelend plezier op kronkelende wegen, waar hij behendig van richting verandert. De flexibele, supersoepele motor heeft veel koppel en zijn coole retro-styling is doordrenkt met duidelijk herkenbaar Royal Enfield DNA.



De Super Meteor 650 is gebruiksvriendelijk, praktisch en heeft het silhouet van een raszuivere cruiser met een lage houding en een luxe zadel met 'een smalle taille', waarmee je moeiteloos kilometers kunt vreten. Een grote tank zorgt voor een groter bereik en brede tubeless banden op lichtmetalen velgen zorgen voor betrouwbaarheid en gemoedsrust bij hoge snelheden. Sprekend over de techniek die ten grondslag ligt aan de Super Meteor 650, zei de CEO van Royal Enfield, B Govindarajan: "Al vanaf het begin van de ontwikkelingsreis van het parallel twin platform van de 650 waren we duidelijk over onze intenties

om een echte snelwegcruiser te ontwerpen en te bouwen. Hij was al een tijdje in de maak en we zijn erg blij dat hij er nu is. De 650 twin-motor was de kern van het klinkende mondiale succes van onze Interceptor en de Continental GT. We zijn ervan overtuigd Royal Enfield met dit platform, in een nieuwe cruiser-avatar, over de hele wereld nieuw publiek zal veroveren."

Door de jaren heen heeft Royal Enfield uitzonderlijke bijdragen geleverd aan het cruiser-segment, met prachtige motorfietsen die nieuwe, sterke nichemarkten hebben gerealiseerd. Al vanaf het midden van de jaren vijftig liep het bedrijf tientallen jaren voor op het cruisergenre dat werd gedefinieerd toen het Amerikaanse exportvarianten van de originele Redditch Super Meteor produceerde met wat vandaag als een cruiserprofiel wordt gezien.

Aan het einde van de jaren negentig introduceerde Royal Enfield als eerste motorfietsbedrijf de cruisecultuur op de Indiase markt met de Citybike, een eencilinder-cruiser die gebaseerd was op de legendarische Bullet. Dit evolueerde in de Lightning 535, in zijn tijd de grootste en stoerste motorfiets in India.

De cruiser-lijn van Royal Enfield ging verder met de release van de eerste Thunderbird 350 in 2002. Aanvankelijk had de T'bird een AVL Lean Burn-motor, maar vanaf 2008 werd hij gebouwd rond het centrale UCE-platform van Royal Enfield. Dit was de motor die tienduizenden jonge Indiase rijders aanmoedigde om te gaan toeren met een motorfiets. In 2012 volgde de Thunderbird 500, de koning van de Indiase snelwegen, en in 2018 de Thunderbird X, een jeugdiger cruiser die bedoeld was voor de stadsrijder.

Wereldwijd succes volgde in 2020 met de introductie van de Meteor 350 op het gloednieuwe J-serie platform. De Meteor 350 heeft het tempo opgevoerd met nieuwe standaarden van finesse, kwaliteit en, belangrijker nog, rijdbaarheid. Net zo thuis in de stad als op de open weg, heeft het een spectaculair ontvangst op de Europese markten genoten, en de harten en geesten van motorrijders over de hele wereld gewonnen.



De Super Meteor 650 nu, is niet alleen een uitbreiding van deze trotse traditie van opmerkelijke cruisers, maar tilt ze bovendien naar



een hoger niveau. Het hoofd van de ontwerpafdeling bij Royal Enfield, Mark Wells, zegt dat het een archetypische cruiser is. "Ons doel was het om een motorfiets te creëren die de essentie van de Britse cruisers vastlegt. Het ontwerp is beïnvloed door stijlen uit de jaren vijftig, inclusief onze eigen motorfietsen, maar met een eigentijdse twist. De Super Meteor 650 is een motorfiets om zorgeloos mee te rijden totdat je besluit dat het tijd is om te stoppen, om immense, overweldigende landschappen te doorkruisen en naar het einde van de horizon te rijden."

Naast de uitstekende techniek en ergonomie is er één aspect van de Super Meteor dat veel enthousiasme teweegbrengt bij rijders en iedereen die van design houdt: de pure elegantie van zijn

onmiskkenbare cruiserlijnen, belichaamd door de zandlopervorm van de motorfiets. Zelfs als hij stilstaat, kun je je gemakkelijk voorstellen hoe op zomerse avonden de lucht vrij langs de gestroomlijnde vorm van de Super Meteor stroomt en hoe de kilometers soepel wegtikken onder de wielen. Een van de belangrijkste factoren waarmee een cruiser zich kan onderscheiden is de rijhouding. De Super Meteor benadrukt dit met de volledig naar voren geschoven voetbediening, een lage, omsluitende zitting en het brede stuur, die de rijder het gevoel geven dat hij één is met de motorfiets.

Het geheel nieuwe chassis, ontwikkeld door Harris Performance, biedt een laag zwaartepunt voor stabiliteit bij hoge snelheden en een gemakkelijke wendbaarheid die rijders van alle niveaus vertrouwen geeft. USD-vorken, LED-koplamp, een ultramodern TBT-navigatiesysteem, herontworpen motordeksels, een superieure pasvorm en afwerking zijn slechts enkele van de vele opvallende kenmerken.

De Super Meteor 650 is de solo tourer-variant, verkrijgbaar in vijf kleurstellingen: Astral Black, Astral Blue, Astral Green, Interstellar Grey en Interstellar Green. De Super Meteor 650 Tourer is de grand tourer-variant, verkrijgbaar in Celestial Red en Celestial Blue. Bij de motorfiets wordt een uitgebreid pallet van originele motoraccessoires verkrijgbaar die de toermogelijkheden aanvullen.

Van de drie motorfietsen die op EICMA zijn onthuld, is de Astral Black Super Meteor 650 uitgerust met de Solo Tourer Genuine Motorcycle Accessories Kit, inclusief stuurspiegels, luxe voetsteun, soloafwerkingskit, LED-knipperlichten en machinaal bewerkte wielen. De Celestial Red Super Meteor 650 Tourer is voorzien van de Grand Tourer accessoireset inclusief luxe dubbele touring-zitting, toerwindscherm, rugsteun voor passagiers, luxe voetsteunen, koffers, touring-stuur en LED-knipperlichten. De Interstellar Green Super Meteor 650 wordt getoond in de standaard uitvoering.

De Super Meteor 650 is bedoeld om rijders los te laten komen van hun dagelijkse routines - om de romantiek van de open weg te ervaren, grote luchten en uitgestrekte open landschappen te bewonderen en ze mee te nemen op onbegrensde reizen in tijd en afstand. Royal Enfield is ervan overtuigd dat deze nieuwe motorfiets weer een nieuw publiek zal aanspreken. Mensen die van motorrijden houden, maar nog geen ervaring hebben met een cruiser en mensen die juist verlangen naar het cruisen. **'Do just that; go cruising'**

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

KERSTFEEST DENEMARKEN

Vrijdag 25 november 06.30 uur auto gepakt, Rinze arriveert nog even een bakkie en dan "off we go to Denmark" onderweg komen we Luc, Willy en Han tegen bij Groningen. Gezellig een



ontbijt bij Mac Donalds genuttigd met elkaar en dan weer verder rijden richting Puttgarden, onderweg contact met Ferry en Mariska en Fernando en Mark ook zij zijn onderweg. In Puttgarden aangekomen rijden ook Ferry en Mariska de veerboot op, goed getimed. De overtocht was gezellig met zijn allen even bijgekletst en in Denemarken aangekomen het laatste stukje rijden in het donker en veel regen onderweg. Rond 18.00 uur komen we aan bij het clubhuis alwaar we geweldig werden





ontvangen door Jan Janell en de Engelse, Deense, Zweedse en Noorse leden, het was een mooi weerzin met elkaar. Ondertussen werd het eten klaar gezet en konden we aan tafel, de bodem was gelegd en dat was maar goed ook want het bier vloeide rijkelijk, en helemaal toen Mariska en Janet achter de bar stonden werd het feestje compleet tot in de vroege uurtjes.



Zaterdag ochtend kwam iedereen weer langzaam tot leven bij het ontbijt en werden er plannen gemaakt om naar Kopenhagen te gaan, natuurlijk even een foto momentje bij de kleine zeemeermin want ja dat is natuurlijk de attractie daar moet je geweest zijn :) En natuurlijk nog even naar het hardrock café om een T-shirt te scoren. Eenmaal weer aangekomen in het clubhuis was iedereen op zijn kerst best met kerstmutsen en foute kerststruiken, de tafels mooi gedekt, de Denen hadden goed uitgepakt het eten was verrukkelijk en de verhalen aan tafel des te meer. Na het eten werden de cadeaus in groepjes van vijf op de tafels gezet welke een ieder had meegenomen en het grote dobbelspel kon los gaan, bij iedere keer dat er een zes werd gegooid ging het ene cadeau na de andere over tafel met veel gejuich en geschreeuw wat tot leuke taferelen zorgde. Uiteraard werden de cadeaus verdeeld en was iedereen happy. De muziekbond "Blacksmith" begon te spelen en er werd gedanst en meegezongen, ook deze dag eindigde weer in de vroege uurtjes. Na het zondags ontbijt waar iedereen weer met kleine oogjes aan de koffie zat werd er alweer afscheid genomen en de rit naar huis vervolgd. Met dank aan de YCC Denmark en iedereen die aanwezig was voor het onvergetelijke weekend.



Ik wens jullie hele fijne kerstdagen en een goed uiteinde van dit afgelopen jaar waarin we mooie herinneringen hebben opgedaan met elkaar. Op naar een fantastisch nieuw jaar waarin we zeker weer mooie herinneringen zullen maken tijdens de motorritten en meetings.



Auteur: Michel Gertzen

Fotocollage: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





KERSTLUNCH IN HET RATTENHOL

Zondagochtend 18 december, het is koud voor de tijd van het jaar het is tenslotte nog herfst, onderweg naar het rattenhol Jeroen en Marja. Op de sloten wordt flink geschaatst hoe mooi al die gekleurde mutsen (op de hoofden) aan de horizon op het ijs.

Aangekomen bij het rattenhol worden we warm onthaald door Jeroen en Marja met koffie, langzaam druppelt iedereen binnen en al snel is de woonkamer aardig vol maar er is ruimte genoeg zodat iedereen een plekje heeft gevonden. Jeroen heet ons allemaal van harte welkom met een heerlijk drankje (waarvan ik de naam even niet meer weet) en dan aan tafel, deze is gedekt in een mooie kerstsfeer. Na en beetje heen en weer geschuif zit iedereen en komen de lekkernijen op tafel de kerststemming zit er bij iedereen lekker in, beetje grappen en grollen daar zijn we goed in. Na de overheerlijke kerstlunch nog even lekker natafelen onder het genot van een biertje met mooie verhalen van het afgelopen motorseizoen en de mooie ritten die we samen gereden hebben, en dat we in het nieuwe jaar deze ook weer mogen maken.

Dan na het afscheid weer huiswaarts vol en verzadigd met dank aan Jeroen en Marja voor de onvergetelijke, goed verzorgende en gastvrije kerstlunch.

Iedereen hele fijne feestdagen gewenst en een mooi en gezond 2023.



Auteur: Michel Gertzen

Fotografie: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YAMAHA

SPECIALE YAMAHA R1 VOOR Z'N 25e VERJAARDAG?



De Yamaha YZF-R1 werd geïntroduceerd in 1998. In 2023 viert het zijn 25-jarig bestaan. Daarom mogen we speculeren over hoe Yamaha dit zal vieren. Naar verluidt met een verbeterd speciaal model.

Het Japanse tijdschrift Young Machine, dat in het verleden een ongelooflijke neus voor geruchten heeft getoond, rekent op een bijzonder model. Ze laten zien hoe ze zich de fiets voorstellen in een rendering. De R1 is ontworpen in de iconische witte en rode kleuren en het YZF-logo uit de jaren 90 is ook aanwezig.

Bijzonder opvallend zijn de machtige winglets aan de voorzijde, die door de uitstekende 'lip' enigszins doen denken aan de winglets op de nieuwe BMW S 1000 RR.

Of is het toch een nieuw model?

De presentatie van een nieuwe R1 zou echter ook een goede mogelijkheid zijn. Al in juni 2022 verschenen registratiedocumenten voor de FIM waarin een nieuw R1-model werd genoemd waarmee Yamaha in de motorsport zou willen meedoen, aangedreven door de machtige 998cc-viercilinder.

Bron: **MOTOR** 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

2023 YAMAHA MT-07 VERKRIJGBAAR IN TWEE VERSIES

Yamaha vernieuwt zijn naked gamma voor 2023. De familie is verrijkt met high-spec versies van de MT-07 en MT-125 modellen, die zich samen met de MT-07 Pure bij de Yamaha-bestseller voegen.

Weinig maar gerichte veranderingen voor de motorfiets die al een decennium lang een verkooptopper is. De Yamaha MT-07 behoudt het minimalistische design, koppelrijke motor en het wendbare, compacte chassis dat het model zo succesvol maakte.

Voor 2023 krijgt de Japanse naked een geheel nieuw instrumentarium met een 5-inch TFT-kleurenscherm en twee thema's om uit te kiezen: Street en Touring. Het Street-thema heeft een moderne lay-out met een toerenteller in staafvorm, een digitale snelheidsmeter en een versnellingsindicator. Het Touring-thema heeft een ronde toerenteller in analoge stijl rechts op het scherm en een digitale snelheidsmeter links.

Door de Yamaha MyRide-app te downloaden op je smartphone, kun je via Bluetooth verbinding maken met de Communication Control Unit van de MT-07 2023 en inkomende oproepen en berichtmeldingen bekijken op het nieuwe TFT-instrumentarium.

Eenmaal geconfigureerd kan het systeem je ook informeren over eventuele technische problemen en een e-mailbericht sturen naar een motordealer of een ander door jou opgegeven contactpersoon. De Yamaha MT-07 2023 is standaard voorbereid op installatie van de optionele quick shifter.

Kleuren en levering

De MT-07 2023 en 35 kW-versie zijn vanaf februari 2023 verkrijgbaar bij de Yamaha-dealer. De aangeboden kleuren zijn Cyan Storm, Icon Blue en Tech Black.

Yamaha MT-07 Pure

Het is de winnende formule die Yamaha's Hyper Naked de afgelopen 10 jaar zo succesvol heeft gemaakt: gewicht. Voor 2023 biedt Yamaha ook de MT-07 Pure aan.

De MT-07 Pure, verkrijgbaar in een 54 kW- en 35 kW-versie, is de opvolger van het 2022 model (met LCD-instrumentarium) en biedt prijsbewuste motorrijders en degenen die de MT-07 zakelijk gebruiken, zoals rijtscholen, de kans om waar voor je investering te kopen.

Kleuren en levering

De MT-07 Pure wordt aangeboden in Yamaha Black en is vanaf januari 2023 verkrijgbaar bij de Yamaha-dealer.

Yamaha MT-125: TFT-display en tractioncontrol

De MT-125 is populair bij een breed scala aan klanten, van jonge rijders met een A1-rijbewijs tot meer ervaren rijders die op zoek zijn naar een leuke, lichtgewicht motorfiets.

Zo komt er een nieuw 5-inch TFT-kleureninstrument met smartphone-connectiviteit. Het systeem is hetzelfde als op de nieuwe MT-07, maar met slechts één thema beschikbaar: Street.



Na het downloaden van de Yamaha MyRide-app op de smartphone en het koppelen ervan met de Communication Control Unit van de MT-125, kun je inkomende oproepen, e-mails en berichtmeldingen op het kleurenscherm bekijken. De app maakt niet alleen smartphone-connectiviteit mogelijk, maar voegt nog een andere functie toe, namelijk het registreren van allerlei gegevens tijdens elke rit, zodat je routes en andere informatie over de prestaties van de motorfiets kan analyseren.

Ook het tractiecontrolesysteem is nieuw en biedt een nog hoger niveau van veiligheid en controle.

Kleuren en levering

De MT-125 blijft leverbaar in Cyan Storm, Icon Blue en Tech Black en is vanaf mei 2023 verkrijgbaar bij de officiële Yamaha-dealer.

Bron: **MOTOR**



Auteur: Jan Kruithof

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

2023 YAMAHA XMAX, SPORTIEVER UITERLIJK EN CONNECTIVITEIT

Een XMAX-serie werd geboren in 2006 in het kielzog én succes van de grotere TMAX. De motorscooter begon met 250 cc en kreeg vervolgens een 125cc- en 400cc-versie.

In de eerste tien jaar vestigde de XMAX-familie zich als de populairste serie sportscooters en in 2017, met de komst van de XMAX 300, steeg het aantal verkochte sportscooters van Yamaha naar 70.000 stuks in vijf jaar. Sinds begin jaren 2000 heeft Yamaha meer dan 750.000 TMAX- en XMAX-motorscooters verkocht. En zojuist heeft Yamaha de nieuwe XMAX 2023 modellen onthuld, met een meer eigentijdse look en een nieuw connected instrumentarium. Het rijcomfort is verbeterd en de functionaliteit is toegenomen. De serie omvat nog steeds de modellen XMAX 300 Tech Max, XMAX 300, XMAX 125 Tech Max en XMAX 125.

XMAX 300 Tech Max



De styling neemt de bekende vormen over, maar met sportievere lijnen en nieuwe lichtclusters; de richtingaanwijzers zijn hoger gemonteerd en het nieuwe lichtcluster ziet eruit als een omgekeerde driehoek. De X-vormige opstelling van het positielicht en het frontlicht is exclusief voor dit model. Het nieuwe LED-achterlicht bevat remlichten die ingeschakeld ook een X tekenen. De richtingaanwijzers zijn er in geïntegreerd. De nieuwe 'boemerang' op de flanken heeft nu luchtinlaten aan de zijkant. De 300 Tech Max heeft een voorvork van het type motorfiets met dubbele kroonplaat.

Nieuw zijn Bluetooth-connectiviteit voor smartphones en Garmin-navigatie via het nieuwe 4,2-inch TFT-kleurendisplay.

Zodra je de gratis MyRide-app van Yamaha downloadt en je smartphone aan de scooter koppelt, heb je toegang tot een groot aantal functies. Het is mogelijk om meldingen te ontvangen, berichten en e-mails te bekijken, naar muziek te luisteren en andere smartphonefuncties te activeren. Aanvullende informatie en diensten zijn ook te raadplegen: weer, taal, voertuig- of rijgegevens en meer.

Via de Garmin StreetCross-app op de smartphone kan Garmin-navigatie gebruikt worden op het kleuren TFT-scherm. De app geeft real-time verkeersinformatie, evenals snelheidsbeperkingen, temperatuur op de bestemming, resterende afstand en geschatte aankomsttijd. Ook geeft het potentiële gevaren aan, zoals lastige bochten.



Boven de TFT bevindt zich een 3,2 inch LCD-snelheidsmeter, die goed afleesbare informatie biedt en gescheiden is van het hoofdscherm voor meer duidelijkheid bij het gebruik van het infotainmentsysteem.



De vorm van de zitting is aan de voorkant gewijzigd om je voeten gemakkelijker op de grond te planten. In het vak onder het zadel is ruimte voor twee integraalhelmen.

Meer zorg aan de afwerking is te zien in de kunstlederen zadelbekleding met goudkleurig stiksels, hetzelfde materiaal als in de bekleding van het dashboardkastje. De binnenkant van de voetsteun is afgewerkt met aluminium. De in hoogte verstelbare voorruit hebben een nieuwe, verbeterde bevestiging gekregen, terwijl de spiegelbevestigingen nu van aluminiumlegering zijn.



De kleuren: Dark Petrol en het nieuwe Tech Black. De verkoop begint in mei 2023.



Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

MARATHONMOTOR YAMAHA XV750 VIRAGO: EEN MOTOR VOOR HET LEVEN



Al 22 jaar lang heeft Mariska Hardenbol heel veel plezier van haar Yamaha XV750 Virago.

De teller staat op 72.553 mijl wat omgerekend zo'n 116.000 kilometer is. Bijna alles zelf gereden.

Na een make-over, de motor werd in een andere kleurstelling gespoten, is het nog meer 'haar' motor geworden.

Er komt een tijd dat ze afscheid zal moeten nemen van haar geliefde tweewieler.

Het liefst zet ze de Yamaha dan in de woonkamer, alleen is daar nu nog geen ruimte voor.



Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

YAMAHA INVESTEERT OPNIEUW IN AUTONOOM RIJDEN



Yamaha investeert opnieuw in autonoom rijden, via het bedrijf TIER IV. Eerdere investeringen vonden al plaats in 2017 en 2019. Doel van de investering voor Yamaha is het opzetten, promoten en commercialiseren van autonoom rijdende voertuigen. Dit zal zich niet alleen richten op autonoom rijdende motoren en auto's, maar ook andere geautomatiseerde oplossingen voor op industrieterreinen en distributiecentra. Met deze derde investering, die volgens Yamaha deel uit maakt van de 'Series-B' fase, ziet Yamaha TIER IV niet meer als start-up, maar als serieuze ontwikkelpartner.

Open Source

TIER IV gebruikt de investeringen om verder te werken aan Autoware. Dit is een volledig open source software besturingssysteem dat zich richt op autonoom rijden. De reden dat TIER IV kiest voor een open source pakket, is zodat ook andere partijen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Autoware. Waaronder dus Yamaha, dat sinds 2020 officieel in een gezamenlijke onderneming met TIER IV is gestapt middels dochteronderneming Eve Autonomy. Inc. Yamaha is echter niet de enige grote speler die zich heeft verbonden met TIER IV, ook Somp Holdings, één van de grootste verzekeringsbanken van Japan, en Bridgestone steken geld in het project. In totaal is er sinds de 'Series-B' fase al meer dan 12 miljard Yen geïnvesteerd. Wat omgerekend neerkomt op rond de 90 miljoen Euro.



Motobot

Yamaha is dus al enkele jaren bezig met autonoom rijden. Waar onder andere het [project motobot](#) uitrolde, een volledig autonoom rijdende motorfietsen, inclusief robot die de rol van bestuurder overneemt. Een jaar later kwam er een vervolg met Motobot 2. Yamaha ging met [Motobot 2 een stap verder](#) door diens rondetijden te vergelijken met Valentino Rossi, toen nog MotoGP rijder voor Yamaha. Uiteindelijk bleek het verschil alsnog een dikke 32 seconden te zijn. Toch is hoge snelheden rijden en zo snel mogelijk rondetijden afleggen niet het doel van Yamaha. Zij willen zich met name richten op veiliger maken van motorrijden, door zich te richten op verdere ontwikkeling van (deels) autonoom rijdende voertuigen op lagere snelheden in bepaalde omstandigheden. Middels het Medium-Term Management Plan (2022–2024) wil Yamaha hier verder vorm aan geven.

In hoeverre Yamaha hierin ook verder wil met de ontwikkeling van autonoom rijdende motorfietsen is niet duidelijk. Feit is wel dat ook [BMW Motorrad](#) al enige tijd een autonoom rijdende motorfiets aan het testen is. Verder zien we dat er in de autowereld steeds meer (semi) autonome systemen verplicht worden, zoals een noodremsysteem, rijbaan assistentie en een intelligente snelheidsbegrenzer. Die laatste attendeert de bestuurder op de maximum geldige snelheid en is in het geval van adaptieve cruise control in staat om snelheid automatisch aan te passen. Motorfietsen lopen altijd al achter op deze ontwikkelingen, maar sinds de introductie van de [Ducati Multistrada V4 is ook adaptieve cruise control](#) de motorwereld binnen gedrongen, waardoor het kwestie van tijd lijkt voor motorfietsen ook aan dergelijke verplichte systemen moeten geloven. Zoals eerder al de introductie van verplicht ABS bij motorfietsen vanaf 125 cc. Yamaha lijkt met Autoware dus al deels voor te sorteren op deze ontwikkelingen.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Foto: Yamaha

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VOOR ROYAL ENFIELD FANS

NIEUW: 2023 ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650



Eerder konden we al kennis maken met RE's 648cc-twin via de Interceptor 650 en de Continental GT 650. Op de motorbeurs in Milaan trokken de Indiërs het doek van een derde telg op het platform: de Super Meteor 650. Een middenklasse cruiser en grote broer van de Meteor 350.

De zachttaardige paralleltwin lijkt alvast perfect aan te sluiten bij de cruiser-insteek. Ook op deze telg presteert het blok 47 pk (bij 7.250 tpm) en 52,3 Nm (bij 5.650 tpm). Dankzij de zeskop is laagtoerig cruisen geen probleem. Ook de ruime tank, de retro styling, de brede tubeless banden, en de lage zadelhoogte zetten z'n genen extra in de verf.

De rijpositie van de 2023 Royal Enfield Super Meteor 650 is een van de belangrijkste onderscheidende kenmerken van elke cruiser en de Super Meteor doet dit met volledig naar voren geplaatste voetbedieningen, een laag, geschulpt zadel en een breed, naar achteren getrokken stuur. In de kroonplaten zit een 43mm UPSD-vork met 120mm veerweg, terwijl stereovering achteraan (101mm veerweg) uw onderrug moet sparen. Laat u niet om de tuin leiden door de retro looks: de Super Meteor heeft best wat moderne apparatuur aan boord, zoals de led koplamp of het TBT-navigatiesysteem.

Rijklaar (en met quasi-volle tank) weegt de Super Meteor 650 een fikse 241 kg, maar het zwaartepunt ligt vrij laag. De Super Meteor 650 zal verkrijgbaar zijn in vijf kleurstellingen – Astral Black, Astral Blue, Astral Green, Interstellar Grey en Interstellar Green. De Tourer-versie komt dan weer in Celestial Red en Celestial Blue.



Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ROYAL ENFIELD KLEURT DE 2023 HIMALAYAN EN CLASSIC IN HET NIEUW

De Royal Enfield Himalayan krijgt drie nieuwe kleurstellingen voor 2023. Meestal laten we marketingteksten achterwege, maar deze keer willen we jullie toch laten meegenieten van de grappige omschrijving. Hier gaan we: "Glacier Blue refereert aan de diepblauwe hemel en kristalheldere ijskoude meren in het Himalayan-gebergte; Sleet Black haalt zijn inspiratie uit de sterrenhemel in de Himalayan en de glinsterende, messcherpe sneeuw op de rotsoppervlakken; en Dune Brown is de weerklank van de iconische kleuren van de koude Himalayan-woestijnen op grote hoogte en de zandduinen in Hunder, Ladakh." Schitterend. Alle nieuwe Himalayan-modellen hebben reliëf zijpanelen in bijpassende kleuren en glanzende zwarte ringen in het dashboard. Er is ook een usb 2.0-oplaadaansluiting aan het stuur toegevoegd.



Classic Signals 350

Als eerbetoon aan Royal Enfield zijn samenwerking met het Indiase leger (sinds 1953), is de Classic Signals 350-serie geïnspireerd op de Royal Enfields die er in dienst zijn en de mannen en vrouwen die erop rijden.



De 'Signals' zijn leverbaar in twee nieuwe kleurstellingen – Desert Sand en Marsh Grey, met een uniek nummer op de tank dat voor het productienummer staat.

Beide 'Signals'-modellen hebben een zwart schema op de motor, de geluiddemper en de wielen, een donkerbruin zadel en zwarte handvatten aan het stuur. De 'Signals' zijn verkrijgbaar met een speciale kledingcollectie en een reeks van meer dan 40 motoraccessoires, waaronder canvastassen en stalen motorbeschermingen.



Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

SCHOKKEND! ZELFRIJDENDE AUTO'S ZIEN MOTORRIJDERS NIET

In Amsterdam alleen al wordt per dag 50.000 kilometer gereden op zoek naar een parkeerplaats. Alleen al dit voorbeeld laat perfect zien dat er iets moet gaan gebeuren met de mobiliteit in Nederland. Autonoom rijden komt daarbij steeds vaker voorbij als dé oplossing, maar het is absoluut niet de oplossing als je met een motor onderweg bent. Simpelweg, omdat 'we' in sommige gevallen niet gezien worden.

Cru genoeg is volgens voorstanders van autonoom rijden het juist veiliger zou zijn. Daar is ook wel een sterk argument voor: wereldwijd vallen er jaarlijks 1,3 miljoen doden in het verkeer, waarvan 25.000 in Europa. Daarmee is het verkeer eigenlijk nog altijd bijzonder veilig, de kans om ooit in het verkeer te overlijden is kleiner dan één procent. Maar de impact is altijd groot. Reden genoeg om er toch wat aan te doen. Bijvoorbeeld door de zwakste schakel in het verkeer uit te schakelen: de mens. Mensen zijn gauw afgeleid, kijken op hun telefoon, worden moe of hebben last van 'sportieve neigingen', naast een zekere bereidheid risico's te nemen of niet de competentie te hebben om deze goed in te schatten. Computers worden nooit moe, nemen geen beslissing op basis van testosterongehalte en zijn – mits goed geprogrammeerd en voorzien van goede fail-safe-systemen – zeer betrouwbaar.

Inmiddels zijn er ook al auto's met een functionerende Highway Assistent, waaronder Tesla. Een artikel van FortNine suggereert dat die niet helemaal probleemloos is. (zie ook deze video). Er zijn volgens deze video twee dodelijke ongevallen geweest door autonoom rijdende Tesla's, die 's nachts achterop een motorfiets reden. Dit zou wellicht komen doordat de software van Tesla de motorfietsen niet 'zag' of herkende, wellicht doordat deze motoren dubbele achterlichten hadden.

Er kunnen dan twee dingen aan de hand zijn: de sensoren van de Tesla nemen de motoren niet of te laat waar, of de sensoren zien ze wel maar de software classificeert ze niet als een object waar de auto omheen moet rijden. De video suggereert dat de sensoren aan de basis van het probleem liggen: Tesla zou uit bezuinigingsoogpunt geen lidar en radar gebruiken, maar alleen gebruikmaken van optische sensoren. De software heeft dus minder data om de vrije ruimte te berekenen en maakt daardoor fouten.

De National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), dat beide voorvallen onderzoekt, stelt dat de autopilot echter in beide ongevallen actief was. Het blad ARS Technica stelt dat de NHTSA inmiddels elf ongevallen onderzoekt, waarin Tesla's andere voertuigen niet herkenden. De NHTSA onderzoekt verder of het verwijderen van de radarcamera's de oorzaak is van honderden klachten over 'phantom braking', het plotseling, zonder aanwijsbare oorzaak remmen van deze Tesla's. Autoblog.com stelt zelfs dat de NHTSA in totaal 39 crashes met autopilots heeft onderzocht, waarvan dertig Tesla's, resulterend in negentien doden. Tesla zou volgens dit artikel hebben geantwoord dat hun autopilot en 'full Self-Driving'-systeem niet zelfstandig kunnen rijden (?) en dat automobilisten te allen tijde in staat moeten zijn om in te grijpen. Het zou dan dus een menselijke fout zijn.

Uiteraard hebben we Tesla zelf gevraagd om hun visie op dit probleem te geven – meermaals zelfs –, maar de persvoorlichters van Tesla zwijgen in alle talen. De vraag is nu of ze geen bevredigend antwoord hebben en dat er dus daadwerkelijk een veiligheidsprobleem met de Tesla's is, of dat ze ons gewoon niet belangrijk genoeg vinden.

De National Highway Traffic Safety Administration onderzoekt volgens Reuters nu 830.000 Tesla's om te bepalen of er een terugroepactie moet komen. En het California Department of Motor Vehicles klaagt Tesla in elk geval aan voor misleidende marketing, omdat ze als 'full self driving' worden verkocht, maar het niet kunnen. Dat kan ertoe leiden dat Tesla's in Californië niet meer mogen worden verkocht. Het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt onderzoekt verder momenteel het 'lane keeping'-systeem en de automatische baanwisselfunctie van Tesla. Het zou volgens het Duitse Bild ook in gesprek zijn met de RDW, zo meldt RTL-nieuws. Het muisje krijgt dus nog een staartje.

Ondertussen is het dus zaak om als motorrijder goed in de spiegels te blijven kijken en hopen dat motorfabrikanten een achterwaartse radarcamera ontwerpen die waarschuwt voor aanstormende Tesla's. Verder moeten we ons natuurlijk afvragen of een wereld zonder verkeersdoden echt een haalbare zaak is. Als een autonoom rijdende auto niet foutloos of feilloos is, maar wel minder verkeersdoden veroorzaakt dan de mens, is het dan niet toch vooruitgang?

Bron: **MOTOR** 

Auteur: Peter Aansorgh

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ECHT ALLES OVER DE MOTORHELM

In dit artikel vertellen wat een echt goed passende motorhelm is. Hoe vind je die en wat is het belang van een goede gewichtsverdeling en ventilatie?

Onderzoek door helmenfabrikanten heeft duidelijk aangetoond dat bijna driekwart van de motorrijders met een te grote helm rijdt.

XS	53 – 54cm
S	55 – 56cm
M	57 – 58cm
L	59 – 60cm
XL	61 – 62cm
XXL	63 – 64cm
XXXL	65 – 66cm
XXXXL	67 – 68cm
XXXXXL	69 – 70cm



Het is ook verleidelijk om een (te) ruim passende helm te kopen. In de winkel gaat die vlotjes op en af, er knelt niks en zo staand in de showroom voelt dat comfortabel aan. Diezelfde helm zal met 180 op de Autobahn op je hoofd staan te dansen, zo schudden ("buffetting" in vaktermen) dat je zicht wazig wordt en je hoofd achterover trekken omdat de helm veel te los zit.

Wel eens opgemerkt hoe strak de helm bij MotoGP coureurs zit? Niet voor niets zijn de maten XS en S de meest gebruikte onder professionele wegracers. Die eisen dat de helm niet beweegt ten opzichte van hun hoofd om zo helder zicht te houden en afleiding door een wiebelende helm te voorkomen. Daarom dragen ze helmen die echt loeistrak zitten, te strak zelfs voor gewoon dagelijks gebruik. OK, niet te losjes, ook weer niet te strak, maar hoe vind ik dan wel de juiste pasvorm?

Wat voor hoofd heb je?

Ervaren motorrijders weten het inmiddels wel. Er is geen enkel helmenmerk dat op alle hoofden perfect past. Vandaar dat ze uit ervaring weten dat ze een "Arai-hoofd" hebben. Of een Shoei, AGV of welk ander merk hoofd dan ook. Het houdt in dat een helm van dat merk ze meteen perfect past.

Waarmee we direct een lastig onderwerp aanboren. Waar koop je je nieuwe helm? Internet is meestal de bron voor een eerste oriëntatie. Lekker overzichtelijk op een rij en altijd wel een financieel interessante aanbieding te vinden. Maar passen en zelf ondervinden hoe de helm zit is onmogelijk. Ook garantie, onderhoud en het aanpassen van de helm is lastiger dan bij een helm die je bij de dealer in de winkel koopt. En laten we eerlijk zijn, het is niet chique om bij de dealer oeverloos te passen en dan na de gratis koffie op te stappen en online te kopen.

.Is winkelen op internet dan niet aan te raden? Dat hangt er vanaf. Weet jij welk merk en maat helm je perfect past dan kan je met een gerust hart online kopen. En ook bij online shops kan je natuurlijk gewoon ruilen als de helm niet past. Maar wil jij een persoonlijk vakkundig advies, direct kunnen passen en eventueel maatwerk, dan is de specialist aan te bevelen. Laatste tip: sommige helmenfabrikanten maken verschillende pasvormen van helmen voor verschillende continenten.



Arai bijvoorbeeld gebruikt andere binnenschalen voor helmen die naar Amerika, Europa of Azië gaan en bovendien is de maatvoering én de goedkeuring anders. Ook de kans op nep-merkhelmen is online groter. Is de prijs van die premium motorhelm te mooi om waar te zijn, dan is die dat hoogstwaarschijnlijk ook!

Arai bijvoorbeeld gebruikt andere binnenschalen voor helmen die naar Amerika, Europa of Azië gaan en bovendien is de maatvoering én de goedkeuring anders. Ook de kans op nep-merkhelmen is online groter. Is de prijs van die premium motorhelm te mooi om waar te zijn, dan is die dat hoogstwaarschijnlijk ook!

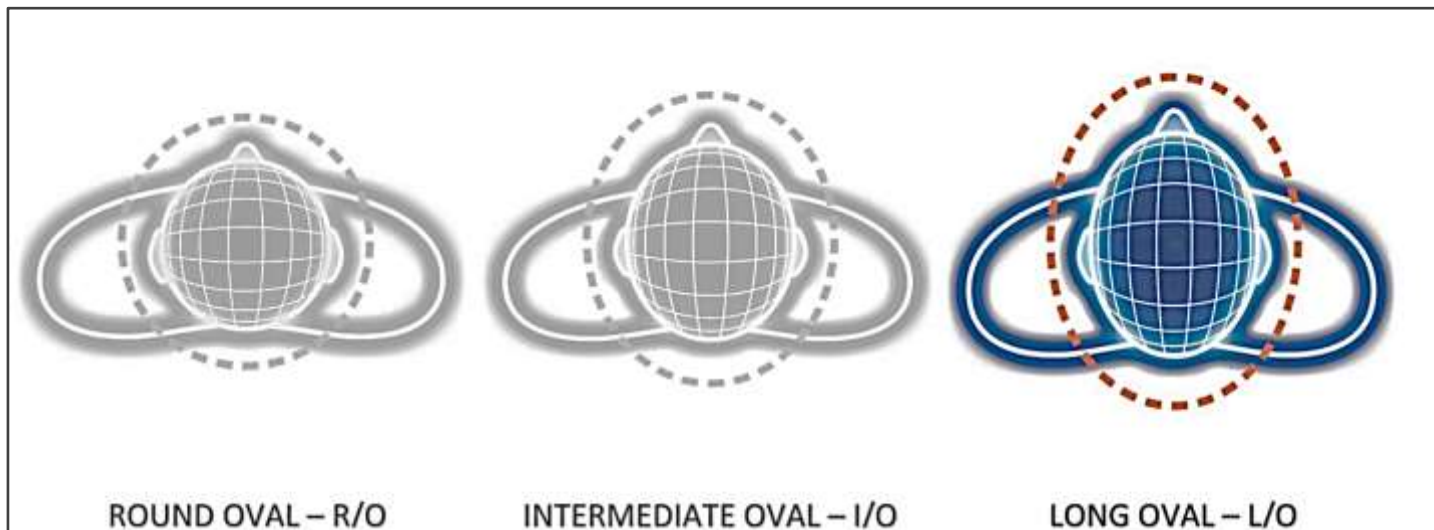
De juiste pasvorm

Daar zijn een aantal vuistregels voor. Bepaal om te beginnen de omtrek van je hoofd met een (zacht) meetlint. Meet net boven je oren en over het breedste punt van je voorhoofd. Heb je dik of veel haar, trek dan het meetlint wat strakker aan. Je hebt nu een eerste indicatie van je helmmaat.

Zet de helm op, trek daarbij de beide kinriemen stevig naar de buitenkant. Dat voorkomt dat je ze mee naar binnen trekt en vergemakkelijkt het opzetten. Zet de helm niet recht van boven op, maar trek aan de kinriemen schuin van voren over je voorhoofd heen naar achteren en naar beneden.

De helm moet nu comfortabel zonder drukpunten op je hoofd zitten. Schud je hoofd met een korte, snelle beweging van links naar recht, de helm moet zonder vertraging meebewegen. Blijft de helm "achter", dan is die zeker te groot. Beweeg vervolgens de helm met twee handen van voor naar achteren. Als het goed is beweegt je hoofd (met name die van je voorhoofd) een beetje mee. Schuift de helm heen en weer zonder je hoofd mee te bewegen, dan is de helm te groot.

Bij een goed passende helm worden je wangen enigszins ingedrukt, zonder dat je met je tanden op de binnenkant van je wangen bijt. Let erop dat de helm je hele hoofd omsluit en niet alleen op een paar punten op je hoofd draagt. Check of de helm niet te hoog zit, je ogen moeten ongeveer op het midden van de vizieropening staan en je kin mag er niet ver onderuit steken. Je oren mogen niet dubbel geklapt zitten na het opzetten en er mag geen hinderlijke druk op staan. Kijk of je een vinger tussen je voorhoofd en de helm kan steken. Lukt dat met enige moeite, dan is de helm te groot.



Brildragers moeten echt checken of ze de bril nog op kunnen krijgen. De meeste helmen hebben speciaal daarvoor gleuven in de voering zitten voor de brilpootjes. Lukt het opzetten alleen met grof geweld of zit je bril gewoon niet lekker in de helm, zoek dan een ander model. Laat tenslotte altijd de specialist (mee-)kijken of je de goede helmmaat hebt gevonden.

Gewichtsverdeling

Een lichte motorhelm is natuurlijk prettig dragen. Maar toch is alleen het gewicht van een helm niet doorslaggevend. Het gaat ook om de gewichtsverdeling van de helm die het comfort van de helm bepaalt. De helm mag niet voor- of achteroverkantelen bij het dragen, maar moet recht omlaag drukken. Dat zorgt ervoor dat je geen kracht hoeft te gebruiken om de helm in evenwicht op je hoofd te houden en dat verhoogt weer het draagcomfort enorm. Om dat te testen kan je het beste even op de motor zitten in je gebruikelijke rijpositie. Heeft de helm dan de neiging om naar voren of naar achteren te kantelen en moet je dat bewust compenseren, dan is de gewichtsverdeling in dit geval niet optimaal.

Ventilatie

Zeker als het wat kouder wordt heb je de neiging om alle ventilatieopeningen af te sluiten. Liefst ook nog de onderkant van de helm met een sjaal of zo om alle venijnige koude tochtwindjes te voorkomen.



Niet doen. Er zijn genoeg voorbeelden van motorrijders die onwel zijn geworden omdat ze simpelweg geen frisse lucht meer inademen. In droge lucht zit ongeveer 0,3% kooldioxide, voor uitgeademde lucht is dat 4%! Blijf je dus de zeer beperkte hoeveelheid lucht in je helm in- en uitademen zonder toevoer van frisse buitenlucht, dan stijgt het percentage koolstofdioxidegas dat je inademt razendsnel. Dit kan weer leiden tot een teveel aan CO₂ en een tekort aan zuurstof in het bloed. Met als gevolg misselijkheid en duizeligheid en dat wil je echt niet op de motor!

Waar je vroeger het vizier nog wel eens open deed om beslaan te voorkomen, is dat met de huidige Pinlock en dubbelwandige vizieren niet meer nodig. Maar dat betekent ook dat goede ventilatie nog belangrijker wordt. Moderne helmen zijn echter allemaal voorzien van voldoende ventilatiemogelijkheden om ook zonder

tocht voor voldoende frisse lucht te zorgen, gebruik die dan ook.

Bron: Motorrijders.nl

Auteur: Bas Vis

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EASY RIDER KRIJGT MODERNE REMAKE



Een van de beroemdste motorfilms aller tijden krijgt een moderne remake. Eigenaren van de rechten op Easy Rider bevestigen dat een nieuwe film in het beginstadium van productie verkeert. Het nieuws komt van entertainment- en lifestyle-uitgever Variety, die bevestigt dat een consortium van belanghebbenden en producenten momenteel schrijvers en regisseurs zoekt voor de nieuwe film.

Easy Rider werd in juli 1969 uitgebracht met Peter Fonda, Dennis Hopper en Jack Nicholson in de hoofdrollen. De film bracht de reis van Fonda en Hopper in kaart, terwijl de twee door het diepe zuiden van Amerika toerden op aangepaste Harley-Davidson choppers. Terwijl de



acteurs later wereldwijde bekendheid zouden krijgen, waren het de motorfietsen de echte sterren van de film waren. Eén motorfiets in het bijzonder werd een van de beroemdste filmmotoren aller tijden, de 'Captain America' chopper met Stars & Stripes. Die motorfiets – de laatst overgebleven van de twee die voor de film werden gebruikt – zou eerder dit jaar zijn verkocht voor 1,3 miljoen dollar, hoewel Peter Fonda niet zo zeker was van de authenticiteit van de machine.

Remake van motorfilm Easy Rider in aantocht

Alle gekibbel daargelaten, de nieuwe film gaat door, hoewel het nog maar de vraag is hoe het eindproduct eruit zal zien. Variety meldt dat het niet gaat om een regelrechte reboot, maar om een remake van de film voor de moderne tijd, gericht op de hedendaagse tegencultuur.



Maurice Fadida, een van de producenten van de remake, verklaarde:

'Ons doel is om voort te bouwen op het verhaal over tegencultuur en vrijheid dat het origineel ons naliet, en de jeugd van vandaag een film te geven die serieuze aandacht besteedt aan hun eigen tegencultuur en uitdagingen. Wat de jonge kijkers van nu meemaken in hun dagelijks leven lijkt misschien gek voor oudere generaties, maar het kan heel goed de maatschappelijke norm worden, zoals het geval was met de culturele verschuiving van de late jaren zestig. Wij hopen een rol te spelen in die verschuiving.'

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

OOSTENRIJK VERKOOPT JE MOTOR NA ZWARE OVERTREDING

Nadat in Oostenrijk de boetes voor te hard rijden al drastisch zijn verhoogd, wordt nu ook gedreigd met onteigening. De motor kan in beslag worden genomen en wordt vervolgens geveild. Ook motorrijders uit andere landen kunnen hun motorfiets verliezen.

Boetes voor snelheidsovertredingen drastisch verhoogd

In september 2021 heeft Oostenrijk de **boetes voor snelheidsovertredingen al drastisch verhoogd** en in sommige gevallen zelfs meer dan verdubbeld. Sinds 1 september 2021 is 150 euro verschuldigd voor een snelheidsovertreding van 30 km/u, voorheen was dat 70 euro. Wie in de stad 40 km/u of buiten de stad 50 km/u rijdt, betaalt voortaan 300 in plaats van 150 euro.

Naast de hogere boetes is ook de drempel om je rijbewijs kwijt te raken verlaagd. Als je meer dan 40 km/u te hard rijdt in de stad of meer dan 50 km/u te hard buiten de stad, verliest je je rijbewijs voor minstens vier weken. Daarvoor was het 50 en 60 km/u. De straf moet in de toekomst standaard worden.

Inbeslagname van je motorfiets

Bij de wijziging van vorig jaar werd ook de mogelijkheid ingevoerd om een motorfiets in bepaalde gevallen in beslag te nemen. Voorheen moest er bewijs zijn van illegale races of andere vormen van snelheidsovertredingen. Ook een gevaarlijke rijstijl, rijden zonder rijbewijs of recidive kan leiden tot inbeslagname.

Naar de veiling

In de toekomst wil Oostenrijk de mogelijkheid invoeren van verbeurdverklaring zodat-ie op een veiling verkocht kan worden. Dit maakt het voor de autoriteiten mogelijk vermogensbestanddelen in beslag te nemen die zijn gebruikt om een misdrijf te plegen. Het gaat hier om ernstige snelheidsovertredingen, d.w.z. wanneer de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom met meer dan 60 km/u of binnen de bebouwde kom met meer dan 70 km/u wordt overschreden. Als je op heterdaad wordt betrapt, kan je motorfiets ter plekke door de politie in beslag worden genomen en wordt ook je rijbewijs tijdelijk ingenomen. Binnen twee weken moet het districtsbestuur dan beslissen of een verbeurdverklaringsprocedure moet worden ingeleid, wat zou leiden tot de veiling van je motorfiets. Als de snelheidsoverschrijding ten minste 80 km/u bedraagt in stedelijke gebieden of ten minste 90 km/u in niet-stedelijke gebieden, hoeft het districtsbestuur niet eerst te beslissen. De verbeurdverklaringsprocedure wordt dan automatisch ingeleid.

Wie strijkt de poen op?

Later kan het voertuig worden geveild. De opbrengst gaat niet naar de dader of de vorige eigenaar, maar wordt door de autoriteiten verdeeld. Ongeveer 70 procent van de opbrengst is bestemd voor het verkeersveiligheidsfonds, de rest gaat naar de gemeente. Op dit moment wordt de nieuwe wijziging herzien en zou dan zo snel mogelijk moeten worden ingevoerd. Wanneer dat precies zal zijn en of er kleine aanpassingen zullen zijn, is nog niet duidelijk.

Niet zonder controverse

Naast enkele voorstanders zijn er ook stemmen tegen het nieuwe amendement. Zij spreken bijvoorbeeld van een 'onevenredige straf', aangezien de materiële waarde van het voertuig zeer verschillend kan zijn en personen verschillend gestraft kunnen worden voor hetzelfde delict. De ÖAMTC – Oostenrijkse ANWB – ziet de toegang tot andermans eigendom zelfs als 'ongrondwettelijk'.

Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EVENEMENTEN AGENDA YCCNL

JANUARI T/M DECEMBER 2023

JANUARI 2023

15 Nieuwjaarsreceptie

Locatie: Café Onder de Linden,

Adres: Haagsteeg 16, 6708 PM Wageningen

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

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



FEBRUARI 2023

23-26 Motorbeurs Utrecht

Locatie: Jaarbeurs Utrecht

Van motor tot motorkleding, van helm tot slot, van aanhanger tot navigatie, van bestemming tot verzekering. Dat vind je op MOTORbeurs Utrecht van 23 tot en met 26 februari 2023. Net zoals een (test)parcours, acties en toffe activiteiten. Op zoek naar een nieuwe of tweedehands motor? Ook die score op MOTORbeurs Utrecht! Daar wil je toch bij zijn?

Profiteer nú van de voordelige voorverkoop tickets: van 19 voor 16 euro!

Bestel direct je ticket(s)

>>



26 Toerit Road Rats

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

MAART 2023

26 Toerit Road Rats "SNERTIT"

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

APRIL 2023

16 Algemene Leden Vergadering YCCNL

Locatie: Café Onder de Linden,

Haagsteeg 16, 6708 PM Wageningen

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

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

21-23 YCCNL Start of Season (SOS) 2023

Locatie: Nadere mededelingen volgen

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur

Goed eten en drinken alle dagen

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

23 Toerit Road Rats

In verband met de YCCNL SOS rally vervalt het Regiocafé van de Road Rats.



MEI 2023

11-14 YCC BELGIUM RALLY 2023

Adres: Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Belgium

Inschrijving vooraf is gewenst op www.yccb.be.

Echte biker sfeer op Vlaamse velden

Binnen slaapplekken bij vroegtijdige boeking beschikbaar



26-28 VSOC CENTRE 10 RALLY

Locatie: Old Grammarians Sports Ground

Adres: Sywell road, Wellingborough Northamptonshire. NN8 6BS

28 Toerit Road Rats

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

JUNI 2023

09-11 Internationale Yamaha Custom Group Europe Rally 2023 (hosted by YCC Finland) ([zie poster](#))

Locatie: Visulahti

Adres: Visulahdentie 1, Mikkeli 50180 Finland

Toegangsprijs: € 90,00

Accommodatie prijzen:

Één slaapkamer vakantiehuisje (2-3 personen): €140 per weekend per huisje

Twee slaapkamer vakantiehuisje (4-5 personen): €185 per weekend per huisje

Twee slaapkamer vakantiehuisje met sauna (4-5 personen): €220 per weekend per huisje

Drie slaapkamer vakantiehuisje met sauna (6-7 personen): €280 per weekend per huisje

Camping cabin 11m² (4 personen): € 50 per dag per cabin

Prijzen vakantiehuisjes zijn inclusief beddengoed en handdoeken.

Prijs camping cabin is inclusief dekens en kussens. Beddengoed en handdoeken zijn indien gewenst voor €8 per persoon te huur bij de receptie

LET OP:

Alle vakantiehuisjes en camping cabins dienen, als onderdeel van het registratieproces dat in januari 2023 begint en eind april 2023 sluit, te worden gereserveerd/besteld via YCCNL. YCCNL geeft het aantal reserveringen door aan YCC Finland. YCC Finland zorgt voor de reservering van de vakantiehuisjes, camping cabins of tentplaatsen.

25 Toerit Road Rats

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

30/06 VSOC CENTRE 8 RALLY

t/m Locatie: Netherseal Sports Club,

02/07 Adres: Main St, Netherseal, Swadlincote DE12 8DB

JULI 2023

23 Toerit Road Rats

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

AUGUSTUS 2023

25-28 VSOC CENTRE 19 RALLY ([zie poster](#))

Locatie: Rochford Hundred Rugby Club

Adres: Magnolia Road, Rochford, Essex SS4 3AD

Toegangsprijs: £20,00 (exclusief alle maaltijden)

27 Toerit Road Rats

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

SEPTEMBER 2023

8-10 YCCNL Nationale 2023 ([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.

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende de YCCNL Nationale 2023.





24 Toerit Road Rats

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

OKTOBER 2023

22 Toerit Road Rats

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

NOVEMBER 2023

26 Toerit Road Rats

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

DECEMBER 2023

24 Toerit Road Rats

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

YCC INTERNATIONAL FINLAND 2023

YCC INTERNATIONAL RALLY IN FINLAND 2023 9-11 June

Mikkeli, Visulahti
Visulahtentie 1, MIKKELI
50180 FINLAND

Additional information: yccf.fi/2023

MADRID 4150km LONDON 927km BRUSSEL 2540km
AMSTERDAM 2480km COPENHAGEN 1350km
OSLO 1200km STOCKHOLM 687km HELSINKI 240km

Hosted by:

YCCNL NATIONALE 2023

NATIONALE 2023

Wanneer: Vrijdag 8 tot zondag 10 september 2023

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

Wat: Buffet diner op vrijdag
Live band op vrijdagavond

Ride Out op zaterdag
BBQ op zaterdag
Live band zaterdagavond

Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.

Hoe: Opgeven vooraf op de website
Tent 65 euro.
Binnenslapen 95 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 Nationale2023

VSOC CENTRE 10 ESSEX CRUSADE

Centre 19 invites you to the
Sixth Essex Crusade

2023 Mods & Rockers Rally

Rochford Hundred Rugby Club
Magnolia Road, Rochford, Essex SS4 3AD
what3words://rainwalks.robot.snip

Friday 25th to Monday 28th August 2023

Saturday night Theme-night... **Mods'n'Rockers!**
Live Band/Music on all three nights
+ 24hr tea & coffee + Marshalled ride-out on Saturday



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

Bestuur:

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>email</u>
Voorzitter	Hans van den Bosch	yccnl.voorzitter@outlook.com (nieuw)
Vicevoorzitter	Willy Spreij	yccnl.vice@gmail.com
Secretaris	Vacant	
Penningmeester	Ronny Aafjes	yccnl.penningmeester@gmail.com
Road Captain	Jeroen van Dam	yccnl.rats@gmail.com

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur:

Ledenadministrateur

Commissies:

Evenementen, Commissie van bijstand

Beheer specifieke onderdelen:

<u>Onderdeel</u>	<u>Naam beheerder</u>	<u>email</u>
Internationale contacten	Michel Gertzen	yccnl.international@gmail.com
Secretariaat	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Ledenadministratie	Ton Trommelen	yccnl leden@gmail.com
Evenementen	Willy Spreij	yccnl.evenement@gmail.com
Nieuwsbrieven/publicaties	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Lief & leed	Marja van Dam	yccnl.lief&leed@gmail.com
Sitemaster YCCNL-website	Jaap Aafjes	yccnl.sitemaster@gmail.com
Moderator YCCNL-Facebook	Jaap Aafjes	yccnl.moderator@gmail.com

YCCNL-regio's:

<u>Regio</u>	<u>Gebied</u>	
Road Falcons (regio 1&2)	Groningen/Friesland/Drenthe	yccnl.falcons@gmail.com
Road Wolves (regio 3)	Overijssel/Gelderland/Flevoland	
Road Rats (regio 4)	Noord Holland/Utrecht	
Westcoast Hogs (regio 5)	Zuid Holland/Zeland	
Southern Snakes (regio 6)	Noord Brabant/Limburg	

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

