



R.I.P. JOHNNY FERDINANDUS

Degene die ik liefheb verlaat ik,
om degene die ik liefhad
terug te vinden.



Onverwacht moeten wij in liefde afscheid nemen
van onze zorgzame vader, mijn schoonvader en lieve opa.

JOHNNY FERDINANDUS

echtgenoot van Angie Ferdinandus - Drummond
in liefdevolle herinnering

Amsterdam, 7 januari 1952

Hoorn, 8 mei 2023

GA NAAR: [RIP JOHNNY FERDINANDUS](#)



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-02

INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-02	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ 😊 DE "25 JAAR LID" LEDEN IN 2023 😊	3
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN	4
➤ YCCNL VERJAARDAGEN IN JULI, AUGUSTUS EN SEPTEMBER 2023	4
IK BEN EEN MOTORRIJDER,	5
WETENSWAARDIGHEDEN	6
➤ HELMVERLICHTING: MAG HET WEL OF MAG HET NIET? POLITIE REAGEERT!	6
➤ ROOF GAAT VOOR DUURZAAMHEID MET NIEUWE BAMBOEHELM	6
➤ TANKEN IN HET BUITENLAND	7
➤ LOUIS OPENT VESTIGING IN ASSEN	8
➤ LAAT NEDERLAND GEEN 'SPECIALE ZONE VOOR GELUIDSKWALITEIT' WORDEN	9
➤ DIT BETEKENEN DE BIJZONDERE GEBAREN VAN MOTORRIJDERS	9
➤ BIKER JAN UIT GIETEN IS 90 JAAR EN RIJDT NOG ELKE ZONDAG	10
➤ TIPS & TRICKS VOOR VEILIG EN HANDIG BAGAGE BEVESTIGEN	10
➤ MOTORAGENT MOET BMW RIJDEN: OF HIJ WIL OF NIET	12
➤ NAVIGEER SLIMMER EN VEILIGER MET DE NIEUWE GARMIN ZÜMO XT2	13
➤ MOTOR STEEDS POPULAIRDER, HOOGSTE AANTAL REGISTRATIES SINDS 2008	14
➤ POLITIE NEEMT MOTOREN IN BESLAG NA FILMPJE OP DUMPERT	14
➤ REKENINGRIJDEN EN MOTOREN; ZO ZIT HET MET DE NIEUWE PLANNEN	15
➤ SAMENWERKING JAPANESE MOTOR- EN AUTOFABRIKANTEN IN ZOEKTOCHT NAAR ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN	15
➤ HANDIGE STARTHULP	16
MOTORTOCHTEN	17
➤ MAAK KENNIS MET DE MoHo-MOTOR HOTELS	17
➤ ZEELAND EN ZIJN DIKKE DIJKEN	18
➤ DE WOESTE GRONDEN VAN DRENTHE (TankTasTocht #4)	19
➤ 'GRONINGSE KROEGENTOCHT'	21
➤ LAAT JE (MOTOR)DROOM UITKOMEN MET DEZE WAANZINNIGE B&B IN DE EIFEL	23
➤ CALIFORNIA BACKCOUNTRY DISCOVERY ROUTE	24
➤ 5x EEN WEEKEND NIET NAAR DE EIFEL	26
➤ TOERTIP GELDERLAND/OVERIJSEL	27
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	28
➤ ALV 2023 YCCNL (Ton T)	28
➤ ALV 2023 YCCNL IN BEELD	29
➤ ALV 2023 YCCNL (Ton vdC)	30
➤ RIP JOHNNY FERDINANDUS	31
➤ S.O.S.-WEEKEND 2023	32
➤ FOTO IMPRESSIE YCCNL S.O.S.- RALLY 2023	35
➤ EVEN TERUG IN DE TIJD	39
➤ BELGEN WEEKEND 2023	39
➤ DE PINKSTERRIT	41
➤ INTERNATIONALE 2023 FINLAND	42
➤ INTERNATIONALE RALLY FINLAND 2023	45
➤ VERSLAG MIKKELI - INTERNATIONAL RALLY 2023	46
➤ TOERRIT 25 JUNI 2023	48
YAMAHA	50
➤ ONTDEK ALLE YAMAHA-EVENEMENTEN VAN 2023	50
➤ YAMAHA MOTOR PRESENTEERT 'YOU RENT'	51
➤ YAMAHA EXPERIENCE DAYS: WELKE WERELD KIES JIJ?	51
VOOR ROYAL ENFIELD FANS	52
➤ DE WONDERBAARLIJKE TERUGKEER VAN ROYAL ENFIELD	52
YCCNL EVENEMENTEN JULI T/M DECEMBER 2023	53
RALLY POSTERS	54
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	55



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

Mijn eerste voorwoord als voorzitter voor deze nieuwsbrief.

Vanaf het moment dat ik de rol als voorzitter op me heb genomen zijn er mooie maar ook nare momenten geweest in een korte periode. We hebben in april een fantastische SOS gehad in het mooie Friesland met 32 leden vanuit Nederland en België met een geweldige ride out uitgezet door Jaap. In mei een geweldige rally in België waar ook wij goed vertegenwoordigd waren, in totaal 120 YCC leden zelfs uit Noorwegen. Het was een mooi feest. Dan het trieste nieuws dat een geweldig lid Johnny Ferdinandus ons is overleden, we hebben Johnny met 10 motoren begeleid achter de rouwauto naar het crematorium in Hoorn alwaar hij een mooi en waardig afscheid heeft gekregen. Heel veel dank aan de leden die deze laatste rit van Johnny hebben bijgewoond. Eind mei de Centre 10 rally in de UK daar waren we met 6 leden aanwezig het hele weekend prachtig weer (en dat in de UK). In juni de Internationale rally in Finland alwaar we met 13 leden aanwezig waren in een prachtige omgeving op een mooi park met in totaal 170 YCC leden. Er staan nog een paar mooie rally's in de agenda te weten eind augustus Centre 19 in de UK alwaar er al 24 aanmeldingen zijn vanuit YCCNL, als er nog leden zijn die graag mee willen geef je dan op bij Willy of bij mij. En dan natuurlijk in september onze eigen Nationale rally in Millingen aan de Rijn, ik hoop op veel aanmeldingen vanuit onze club, het wordt een geweldige Nationale met leden uit binnenland en buitenland. Tijdens de presidentsmeeting in Finland is het definitief bekrachtigd dat wij in 2026 de Internationale rally houden.

Voor wat betreft de kandidaat secretaris deze zal door Mark v/d Bosch worden vervuld hij zal Han vervangen, Han zal Mark de komende periode begeleiden. We zijn nog op zoek naar een kandidaat die de nieuwsbrief op zich wilt nemen. Han wil zijn kennis en knowhow en adviezen graag overdragen aan een gemotiveerde kandidaat want de nieuwsbrief moet natuurlijk blijven bestaan in zijn volle glorie. Ik wil via deze weg onze RoadCaptain Jeroen alvast bedanken voor de mooie motorritten die hij heeft uitgezet, elke keer weer een verassing van het moois wat we te zien krijgen in ons kikkerlandje.

Dan wil ik een speciale dank geven aan Hans die deze mooie club 3 termijnen als voorzitter heeft geleid, het is voor mij een eer om het voorzitterschap over te nemen en er gezamenlijk met alle leden een succes van te maken.

Drive safe allemaal en tot snel op een toerit of een rally.



Michel Gertzen

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

😊 DE "25 JAAR LID" LEDEN 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



LEDENNIEUWS

NIEUWE LEDEN

- Paul Schot uit Ridderkerk Nederland
- Roger Moore uit Bourne United Kingdom
- Jenna Crook uit Bourne United Kingdom
- Dirk Slikkerveer uit Nieuwerkerk aan den IJssel Nederland
zijn toegetreden tot de YCCNL familie.



Paul
Roger en Jenna

Dirk

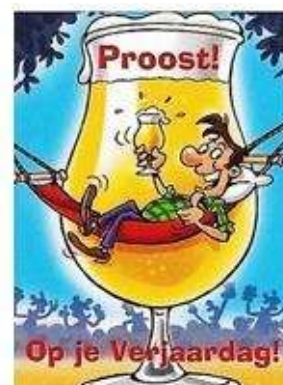
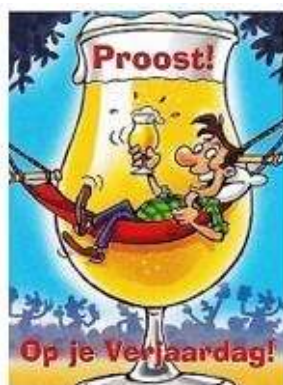
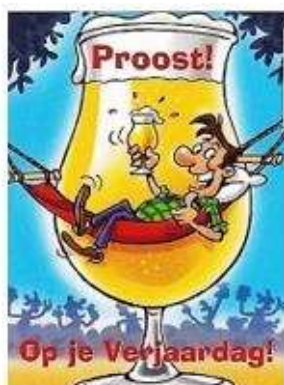


YCCNL VERJAARDAGEN IN JULI, AUGUSTUS EN SEPTEMBER 2023

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

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

September	
2	Piet de Jong
11	Peter Jongbloed
13	Theo Vos
17	Jenna Crook
24	Gerard Koek
27	René Schouten
28	Patrick van Es
29	Huib van den Bosch



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



IK BEN EEN MOTORRIJDER, LAAT ME JE IETS UITLEGGEN!

- De twee auto's ruimte die ik laat tussen mijzelf en de auto voor me zijn er niet voor jou om nog snel tussen te duwen. In tegenstelling tot wat mensen geloven, ik kan niet remmen op een dubbeltje!
- Ik rijd sneller als ik in je dode hoek rijd, niet om te racen, maar omdat je me dan kan zien!
- Op meerbaanswegen, wanneer ik op de rechter baan rijd, rijd ik tegen de middellijn. Op deze manier hoef ik me alleen zorgen te maken over mensen aan mijn linkerkant en kan ik ergens heen als jij besluit dat je nog wel op mijn baan past ook.
- ALSJEBLIEFT leg je telefoon neer, want het leven dat je red kan het mijne zijn, of zelfs het jouwe!
- Onthoudt, we moeten de weg allemaal delen. Als je van baan wil wisselen, gebruik dan die chauffeurs hulp artikelen aan de zijkant van je auto, genaamd SPIEGELS en die knipperende dingen genaamd richtingaanwijzers.
- Sommigen van ons rijden de hele dag met ons licht aan, dat is voor de minder oplettenden onder jullie zodat jullie ons dag en nacht kunnen zien.
- Ook, vind je dat mijn motor veel herrie maakt, bedenk dan: zag je me al of hoorde je me eerst?
- Dus kijk alsjeblieft uit voor mij en mijn Bikermaatjes op de weg. We zijn allemaal iemands man, vrouw, zoon, dochter, oom, tante, zus, broer, nichtje, neefje, buur of beste vriend/vriendin! We worden er alleen maar beter van en zullen nog levend terugkomen bij de mensen die van ons houden!
- Het maakt niet uit wie er gelijk heeft, want hoe dan ook we verliezen allebei!

De motorrijder

Bron: LinkedIn

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





WETENSWAARDIGHEDEN

HELMVERLICHTING: MAG HET WEL OF MAG HET NIET? POLITIE REAGEERT!

UPDATE 20 april: Politie en het Openbaar Ministerie reageren op vragen van Motor.NL.



Nadat wij op 9 maart een [bericht over helmverlichting](#) online hebben gezet, is het niet meer rustig geweest in onze mailbox. Volgens ongeveer de helft mag het niet, volgens de andere helft wel. Kortom: de regels en wetboeken vlogen ons om de oren, maar leverden totaal geen duidelijkheid op. Juist die duidelijkheid is hard nodig, aldus onze inbox. Dat is niet vreemd, want over het gebruik van helmverlichting – en ook ‘andere’ verlichting op de kleding – is al veel geschreven en dat heeft gezorgd voor nogal wat tegenstrijdige berichten.

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is expliciet genoemd dat de bestuurder of de passagier van een fiets wel verlichting mag voeren op zijn kleding.

En daar gaat het al mis... Je zou hieruit de conclusie kunnen trekken dat bestuurders van andere voertuigen dit niet mogen doen. Dat is echter onvoldoende grondslag om over te gaan tot het opleggen van boetes en het vervolgen van dergelijke zaken, aldus de politie en het Openbaar Ministerie. Situaties die verkeersonveilig zijn of hinder veroorzaken, kunnen wel worden aangepakt door Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994, maar dan hebben we het echt over excessen, aldus de politie en het Openbaar Ministerie.

Ingetrokken artikel

De wetgever kwam daarna met het voorgestelde artikel 41b uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, wat een duidelijk verbod was voor motorrijders en hun passagiers om verlichting op kleding of helm te voeren. Dit voorgestelde artikel is echter uiteindelijk ingetrokken. Van een wetwijziging of regelwijziging is dus in ieder geval géén sprake. Wel kun je spreken van een voortzetting van de oude situatie. Ook het verbieden op basis van de Regeling voertuigen blijkt geen optie, want die handelt over voertuigen en dus niet over berijders.

Voor nu betekent dit dat excessen net als voorheen worden aangepakt, ongeacht op wat voor voertuig iemand rijdt. ‘Normale’ verlichting op de kleding of helm kan op dit moment, op basis van de huidige regelgeving, niet beboet of vervolgd worden. ‘Ten overvloede willen we nog vermelden dat het uiteindelijk de wetgever is die hierover gaat. Zij kunnen toelichten wat hun visie is op deze verlichting en waarom het RVV-artikel aanvankelijk was voorgesteld en weer is ingetrokken’, aldus de Politie en het Openbaar Ministerie in een gezamenlijk statement.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



ROOF GAAT VOOR DUURZAAMHEID MET NIEUWE BAMBOEHELM



De Franse helmenfabrikant Roof staat bekend om zijn uniek vormgegeven helmen met een zeer afgerond uiterlijk. Het merk richt zich vooral op touring- en jethelmen, maar innoveert dit keer met een unieke schaal van bamboevezels. Inderdaad, het idee is niet bepaald nieuw, want Roof presenteerde zelf enkele jaren geleden al een helm met bamboe schaal.

Voor 2023 brengt het merk de bamboehelm opnieuw tot leven. De Roof Bamboo heeft de vorm van een premium jethelm en heeft een handgemaakte schaal van natuurlijke bamboevezels. De helm is nog unieker dankzij het zichtbare bamboeweefsel, beschermd onder een heldere bescherm laag. Dankzij het handwerk is elke helm uniek en heeft hij zijn eigen bijzonderheden.

Roof beweert dat de Bamboo-helm net zo veilig is als een standaard polycarbonaatschaal. De gewichtverschillen variëren van 1.220 gram tot 1.320 gram, afhankelijk van de maat. Uiteraard zijn de helmen onafhankelijk getest en gecertificeerd volgens de nieuwste ECE R22.06-norm.

Met de Bamboo-helm gaat Roof helemaal voor duurzaamheid, want niet alleen de helmschaal is gemaakt van natuurlijke materialen. Zelfs het interieur van de helm is voorzien van natuurlijk latexschuim, terwijl de kussentjes gemaakt zijn van bamboevezel. De helm wordt zelfs geleverd in een gerecyclede linnen zak en is verpakt in een doos van gerecycled karton. De Roof Bamboo heeft standaard een getint vizier met een antikrasbehandeling. Hij wordt veilig bevestigd met een standaard snelsluiting.



Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





TANKEN IN HET BUITENLAND



Voorkom tanken van verkeerde brandstof en meer tips

Zowel de namen van de brandstoffen als de kleur aan de tankzuil kunnen in het buitenland nogal afwijken van wat je gewend bent in Nederland. Voor je het weet tank je de verkeerde brandstof. Zo voorkom je tanken van verkeerde brandstof.

Zo heet jouw benzine in het buitenland:

	Euro 95 E5 / E10	Euro 98 E5 / E10	Diesel	LPG
Duitsland	Superbenzin / Super 95	Superplus 98	Diesel	LPG
Frankrijk	Sans Plomb 95, SP95-E10	Super Sans Plomb	Gazole	GPL
Zwitserland	Super	Super Plus	Diesel	LPG, GPL
Italië	Benzina Senza, Piombo / Verde	Benzina Super Senza, Piombo / Verde Plus	Gasolio, Diesel	GPL, gasauto
Spanje	Gasolina Sin Plomo 95	Gasolina Sin Plomo 98	Gasoléo, (Aceite) Diesel	GLP, gasauto
Groot-Brittannië	Premium Unleaded	Super Plus, Super Unleaded	Diesel	LPG, autogas
Tsjechië	Natural 95	Natural 98	Nafta, Mazot	LPG
Kroatië	Super 95	Natural 98	Dizel, (Euro)Diesel	LPG
Denemarken	Blyfri 95	Blyfri 98	Diesel	LPG
Hongarije	Szuper 95	Szuper 98, 98 Oktan	Diesel, Dizel	LPG, Gaz, PB-gáz
Oostenrijk	Super (bleifrei)	Super Plus	Diesel	LPG

Euro 95/Euro 98, E5, E10

Tank je benzine, zorg dan dat je op de hoogte bent van het benodigde **octaangetal** voor je auto. Dat staat in het instructieboekje. In Nederland is er de keuze uit brandstof met een octaangetal (RON) van 95 (Euro95) en 98 (SuperPlus). **In Nederland is deze benzine aangelengd met 5 procent ethanol (E5) of 10 procent ethanol (E10).**

In een aantal andere landen, bijvoorbeeld Duitsland, komt ook nog benzine met een octaangetal van 91 voor, hoewel er nog maar weinig auto's zijn die daar geschikt voor zijn. Deze benzine heet daar Normalbenzin, onze euro 95 noemen ze daar Superbenzin en het spul met octaangetal 98 (of meer) noemen ze Superplus.

De Normalbenzin met euro 91 kun je beter niet tanken, er is nauwelijks nog prijsverschil met de 95 RON Superbenzin terwijl het lage octaangetal bij hoge motorbelasting schade kan veroorzaken. En juist het ontbreken van een snelheidslimiet nodigt in Duitsland nogal eens uit tot een hoge motorbelasting. Kies dus voor zekerheid benzine met minimaal het octaangetal van 95.

Bekijk ook wat de verschillende brandstoffen in de verschillende landen kosten



E5 en E10: benzine met ethanol

In Duitsland wordt sinds begin 2011 **E10** aan de pomp aangeboden. In Frankrijk wordt dit mengsel van tenminste 90 procent fossiele brandstof en maximaal 10 procent ethanol al langer gebruikt. In Duitsland wordt de brandstof aangeduid met E10 en in Frankrijk heet het SP95-E10, waarbij SP staat voor Sans Plomb (ongelood), 95 voor octaangetal 95 en E10 voor de bijmenging van 10 procent bio-ethanol. In Nederland is Euro 95 aangelengd met tenminste 5 procent ethanol. Het heet dan E5. Is

het aangelengd met 10 procent ethanol dan heet het E10.

Niet alle auto's / motorfietsen zijn door de fabrikant als geschikt aangemerkt om op E10 te rijden. Een keertje **verkeerd tanken** zal niet direct problemen geven, maar het advies blijft om bij twijfel de gewone Euro 95 of de premiumbrandstof te tanken, bijvoorbeeld SuperPlus 98. SuperPlus kan ongestraft gebruikt worden in voertuigen die normaal op Euro 95 rijden.

Check of je motor geschikt is voor E10



E85

Voor E85 brandstof (85% bijmenging van ethanol) heb je een speciale flexifuel auto nodig. Die kan zowel op benzine of op ethanol rijden (maximaal 85 procent) en alle mengverhoudingen daar tussenin. In Nederland worden dit soort modellen echter nauwelijks verkocht.

Per ongeluk E85 getankt?

Een reguliere auto die niet is aangepast om op E85 te rijden, is niet geschikt voor E85. Ethanol of alcohol vormt een groot risico voor brandstofpomp en injectoren. Er is kans op dure schade. Heb je per ongeluk E85 getankt, bel dan meteen de Wegenwacht voor advies, zodat we voor je kunnen kijken of direct ingrijpen noodzakelijk is.

Diesel versus biodiesel

Voor dieselrijders is het ook even oppassen in Duitsland. Naast de normale fossiele diesel wordt er ook op vrij grote schaal (accijnsvrije) biodiesel aangeboden. Deze plantaardige (biologische) dieselbrandstof is echter alleen geschikt voor speciaal aangepaste en speciaal daarvoor vrijgegeven voertuigen. De laatste tijd is er hierbij een beweging dat de vrijgave voor steeds meer personenauto's is ingetrokken en biodiesel eigenlijk alleen nog gebruikt kan worden door vrachtwagens. Laat je dus niet verleiden door het prijsverschil (biodiesel kan zo'n 20 cent/liter goedkoper zijn).

LPG

LPG is over het algemeen redelijk goed verkrijgbaar in het buitenland. De Nederlandse bajonetaansluiting wordt op de vulpistolen in het buitenland nauwelijks gebruikt. Je hebt dus een verloopnippel nodig hebben. Naast de zogenaamde [Europa nippel](#) (geschikt voor landen als [België](#), [Duitsland](#), [Engeland](#), [Luxemburg](#)) zijn er ook de [Italië nippel](#) (nodig in onder meer Frankrijk en Italië) en de [Spanje nippel](#).

Aardgas (CNG)

Aardgas (ook wel aangeduid met CNG, wat staat voor *compressed natural gas*) is een redelijk populaire autobrandstof in vooral Duitsland en Italië. Waar LPG een restproduct van olieraffinage is, is [CNG](#) gewoon aardgas. Totaal verschillende producten dus, die absoluut niet in elkaars plaats gebruikt kunnen worden. De Nederlandse CNG-stations vind je in de [ANWB Routeplanner](#) door rechts op de pagina op de knop Tankstations & prijzen te klikken en dan voor CNG te kiezen.

Ook in Europa kun je CNG tanken. Landen zoals België en Frankrijk hebben een redelijke dekking, maar Duitsland en Italië hebben zelfs een zeer goede dekking van CNG-stations. Bekijk de kaarten per land op de website van [CNG Europe](#).

Wat kost brandstof over de grens?

[Europese brandstofprijzen](#)



Verkeerd getankt?

Heb je toch een keer verkeerd getankt in het buitenland? Geen nood, neem contact op met Wegenwacht Europa. Je hebt al Wegenwacht Europa Service voor 85,- euro per jaar.

[Bekijk de pakketten](#)

Bron:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



LOUIS OPENT VESTIGING IN ASSEN

Op 2 juni opent Louis een nieuwe vestiging in Assen. Na Tilburg wordt dit de tweede winkel in Nederland. Vanaf het TT Circuit Assen is de vestiging aan de Aziëweg 1 in slechts 10 minuten te bereiken via de A28. Vanuit Groningen ben je er in een half uurtje.

Het beroemde MotoGP-racecircuit van Assen, de legendarische 'Cathedral of Speed', was een belangrijk criterium bij de keuze van deze locatie: "Er is nauwelijks een andere plaats in Europa die zo verbonden is met de motorsport als Assen, daar moesten we gewoon zijn!", aldus de toelichting vanuit het Louishoofdkantoor in het Duitse Hamburg.

Wil je van je hobby je beroep maken, bekijk dan de vacatures bij Louis eens. Ook voor de nieuwe vestiging in Assen wordt nog personeel gezocht.

Bron:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



LAAT NEDERLAND GEEN 'SPECIALE ZONE VOOR GELUIDSKWALITEIT' WORDEN



Eens, de kop van dit artikel is vals, gericht op clickbait. Maar we hebben nu je aandacht voor het volgende.

We moeten toch echt eens bij onszelf te rade gaan. Om geluidsoverlast te beperken is het El Parque Natural de los Altos Pirineos, op de grens van Frankrijk, Spanje en Andorra, verboden gebied voor motorfietsen. Dus ook als je motorfiets voldoet aan alle keuringseisen en je heb je er nooit met je vingers aangezet, dan nog kom je 'Speciale Zone voor Geluidskwaliteit' (ZEPQA) niet in. Dit maakt een groot gebied van 80.000 hectare ontoegankelijk voor motorrijders. Elektrische voertuigen en auto's vallen niet onder het

verbod. Dat is oneerlijke discriminatie, zegt Moto de Campo Sostenible.

Dat je tegen zo'n verbod ingaat, begrijpen we, want het voelt oneerlijk. Maar laten we niet gaan wijzen en de oplossing vooral bij onszelf zoeken. Ook in Nederland hebben we te maken met afsluitingen van gebieden en wegen waar het fijn rijden is. Ook in Nederland verpest een handjevol motorrijders het voor de rest. Die rijden met een herriepijp of jagen hun motorfiets te pas en te onpas hoog in toeren omdat het zo lekker klinkt. Kap daar nou eens mee!

In Nederland verzet de **MAG** zich tegen wegafsluitingen, omdat voorbijgegaan wordt aan het feit dat de meeste motorrijders die gasten op zo'n lawaai bak ook wel kunnen schieten. De MAG ziet het gevaar dat de motorhobby aan banden wordt gelegd al opdoemen. Daarom voert de MAG ook in 2023 de campagne Te Luid is Uit. Weet dat polariserende belangenclubs van dijkbewoners en bewoners van stiltegebieden iedere kans aangrijpen om alle motorrijders over een kam te scheren, herrieschopper of niet. Bovendien oefenen ze zware druk uit op de overheid om op te treden. Aan de MAG hebben we te danken dat de overheid niet zwicht en overgaat tot het uitsluiten van motorfietsen op alle wegen waarover we graag rijden. Maar het sentiment kan zomaar veranderen.

Motor.NL koestert de vrijheid van motorrijden, maar als we niet oppassen mogen we straks met onze motorfietsen – gechargeerd – alleen nog op snel- en N-wegen rijden. En daar is geen moer aan. Laat Nederland geen Speciale Zone voor Geluidskwaliteit worden waar alleen elektrische voertuigen en auto's mogen rijden.

Bron: FEMA

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DIT BETEKENEN DE BIJZONDERE GEBAREN VAN MOTORRIJDERS



Motorrijders hebben hun eigen gebarentaal. Dat geeft nog wel eens onduidelijkheid en irritatie in het verkeer. Soms vindt een automobilist een gebaar onbeschoft, terwijl het eigenlijk een groet is of een dankgebaar.

Nu het mooie weer eraan komt, stijgt het aantal motorrijders op de weg en dat leidt soms tot onbegrip van automobilisten. Ze doen veel dingen dan ook net even anders dan andere weggebruikers. Zo groeten ze elkaar bijvoorbeeld vaak door hun linkerhand even op te steken. Soms maken ze er ook een V-teken bij.

Harley-groet

Deze zogenaamde 'bikersgroet' werd bedacht door Barry Sheene, een bekende motorcoureur uit de jaren 70. Soms blijft de arm beneden. Deze groet wordt ook wel eens de Harley- of cruiser-groet genoemd. De arm wordt dan neerwaarts gericht onder een hoek van 45 graden met één, twee of meerdere vingers gestrekt en met de handpalm in de richting van de tegenligger.

Trapegebaar

Tot zover de groeten naar mede-motorrijders. Want er wordt ook wel eens gegroet of een gebaar gemaakt naar automobilisten en dat ziet er voor de niet-kenners van de motor-gebarentaal soms onbeschoft uit. Zo kan het gebeuren dat je - wanneer je bijvoorbeeld ruimte maakt voor een door het midden rijdende motorrijder - deze vervolgens een 'trapegebaar' ziet maken. Dat is echter niet bedoeld als 'trap na', maar als bedankje.

Koppeling

Motorrijders kunnen namelijk niet altijd een hand van het stuur halen. Bijvoorbeeld als ze voor het rode licht staan en de koppeling hebben ingeknepen, of als het allemaal snel moet gaan en ze geen tijd hebben om een hand van het stuur te nemen. Ook in een drukke omgeving, zoals bij het tussen de file doorrijden, houden ze het liefst twee handen aan het stuur. Overigens steekt de motorrijder als bedankje meestal zijn rechtervoet uit en niet de linker, omdat hij met zijn rechterhand de gashendel bedient.

Als een motorrijder zijn arm zijwaarts op en neer beweegt, is dat ook geen kritiek, maar een waarschuwing dat er gevaar is. Bijvoorbeeld een ongeluk of een naderende file.

Bron{ De Gelderlander

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





BIKER JAN UIT GIETEN IS 90 JAAR EN RIJDT NOG ELKE ZONDAG



Jan Regien (90) kijkt uit naar het motorseizoen, dat vandaag weer van start gaat.

Op zijn motor in een motorpak zie je het er niet van af, maar Jan Regien uit Gieten is toch echt negentig jaar. Hij rijdt al meer dan zeventig jaar motor, zit bij twee motorclubs en nu het motorseizoen weer begint, gooit hij het gas weer elk weekend open.

"Sommigen stoppen op hun zestigste, anderen als ze tachtig worden, maar ik rijd nog steeds", lacht de misschien wel oudste motorrijder van Drenthe. "Ik heb er nog veel plezier van en ik kan dit beter doen dan rondlopen in het dorp."



Start motorseizoen

Vandaag start het motorseizoen weer en daar maakt Regien gretig gebruik van op de Dag van de Motorrijder. Hij heeft zich aangesloten bij twee motorclubs: die van Gieten en van Anderen. Zo gaat hij vrijwel elke zondag mee met een toertocht. "Ik rijd als tweede in de stoet, mooi op een constant tempo. Als je achteraan rijdt, moet je soms weer gassen om aan te sluiten."

Vandaag rijdt hij mee met een toertocht van de motorclubs uit Gieten en Anderen. Op zijn achttiende haalde Jan zijn rijbewijs, zijn eerste eigen motor kocht hij toen hij 25 jaar getrouwd was, ondanks dat zijn vrouw het er niet mee eens was. En die eerste motor was een BMW, het merk dat hij sindsdien al die jaren trouw bleef. "Die tweecilinder vind ik een mooie motor. Er zijn ook wel viercilinders, mijn zoon heeft er

zo een, maar dit vind ik mooier. Ik ben ouderwets."



Vrij gevoel

Van het geluid van de motor gaat het hart van de biker uit Gieten sneller kloppen. "Ja, dat klinkt mooi in de oren he?", zegt Regien terwijl hij het gashendel nog eens flink open zet. Maar de liefde voor het motorrijden zit voor hem vooral in het vrije gevoel dat hij krijgt. "De vrije natuur, het vrije overzicht. Je kunt de binnenwegen overgaan, je moet niet altijd over de snelwegen. Ik kan wel snel, maar dat hoeft allemaal niet. Ik weet niet hoe hard deze motor wil, maar hij kan sowieso 200 kilometer per uur. Maar dat gaat vandaag niet gebeuren", zegt Regien lachend.

Kwetsbaar

Een ongeluk heeft hij nog nooit gehad, maar Jan Regien is zich wel heel bewust van hoe kwetsbaar hij is op de motor. Toch weerhoudt het hem niet om voorlopig lekker door te blijven toeren. "Ik heb er schik aan. En zolang het nog kan, doe ik het. Ik hoop dit nog een paar jaar mee te maken."

Bron: © RTV Drenthe

Auteur: Dylan de Lange

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



TIPS & TRICKS VOOR VEILIG EN HANDIG BAGAGE BEVESTIGEN

Er zijn motorrijders die bij wijze van spreken alleen met een creditcard en toilettas op motorvakantie gaan. Klinkt goed, maar de meesten van ons nemen toch iets meer bagage mee. Hoe doe je dat veilig én handig?

De regels

Eerst het 'saaie' stuk. Want wat mag je nu eigenlijk vervoeren op de motor? Qua gewicht is dat gemakkelijk te achterhalen: dat vind je in de handleiding van je motor. Zo mag je een Suzuki GSR 750 volgens het boekje beladen tot een totaalgewicht van 380 kilo, een nieuwe BMW R1200 GS tot 460 kilo. De maximale totaalgewichten kunnen enorm verschillen per motor, dus kijk daar vooraf goed naar.

Verder mag je motor zelf niet breder zijn dan één meter en in totaal, dus met bagage, niet breder dan twee. Ook voor de lengte zijn er regeltjes: inclusief belading mag je motor niet langer zijn dan 4 meter en niet hoger dan 2,5 meter. Daarbij zegt de RDW dat de bagage stevig vastgemaakt moet zijn en geen scherpe delen mag bevatten die bij een botsing gevaar opleveren.

Blijf je binnen deze kaders, dan krijg je daarnaast nog te maken met Wegenverkeerswet artikel 5. Die zegt dat niemand gevaarlijk of hinderlijk mag zijn voor zichzelf of voor overig verkeer. Bij motorrijden met veel vakantiebagage is dat vaak een dunne lijn. Geef je gezonde verstand dus voorrang, dan komt het vast goed.



Vering en zwaartepunt

Reisveteranen weten het: laad je je motor maximaal vol met vakantie-uitrusting en wellicht zelfs nog een duopassagier, dan rijdt hij écht heel anders dan wanneer je er in je eentje op zit op een zomerdag thuis in de polder. En niet fijner, zeker niet als je een motor hebt waarvan je de vering niet kunt aanpassen. Dus wat of wie je ook meeneemt, houd van tevoren al rekening met het gewicht en stuur je duopassagier naar de sportschool.

Daarnaast is de verdeling van al dat gewicht een dingetje. Het geheim om stabiel en veilig te kunnen rijden is evenwicht. Dus plaats je het meeste gewicht zo dicht mogelijk bij het middelpunt van de motor. Je lichte slaapzakje kan in de topkoffer, je verzameling boeken onder in je tanktas.

Strak en waterdichte bagage

De meest stevige en eenvoudige oplossing is natuurlijk een set vaste, harde koffers, die je vastklikt of -schroeft aan de motor. Die zijn met name geschikt (en verkrijgbaar) voor allroads en toermachines. Het grote voordeel is dat je niets hoeft vast te sjoeren. Het nadeel is dat de koffers zelf al flink wat wegen en dat de binnenmaten beperkt zijn, zodat bijvoorbeeld je tentje er net niet in past.

Voor je cruiser, naked of supersport zijn koffers geen optie. Geen nood: tegenwoordig zijn er prima zijtassen verkrijgbaar, in allerlei soorten en materialen, die prima passen bij het karakter van jouw motor. In combinatie met een stevige roltas op de duozit en een tanktas kun je dan behoorlijk wat kwijt. Let wel op dat je ze niet tegen de uitlaat monteert. Fijne vakantie!

Voor het grijpen



Wil je handige extra opbergruimte aan je stuur, direct bij de hand? Een slimme handlebar bag biedt handzaam plek voor je bankpasjes, creditcard, muntgeld, zonnebril én je mobiel: voor navigatie of gewoon een mooie foto langs de route. Zoals de stof- en waterafwerende Wunderlich BarBag MEDIA XL met venster en waterdichte kabeldoorvoer.

Zee van ruimte



Ga je écht op avontuur, met meer dan alleen toiletas en kleren voor een week? Dan ontkom je voor je bagage niet aan het grotere werk. De ideale roltas biedt een zee van ruimte, is stof- en waterdicht, heeft verstelbare bevestigingsbanden, reflectie én een slim ontluchtingsventiel. Zoals deze Dane Bagagerol, 40 of 60 liter.

Toch op je rug?



Over rugzakken dragen op de motor lopen de meningen uiteen. Niet doen, zeggen veiligheidskenner: val je op je rug, dan maakt je nek een extra lange klap. Kun je toch niet zonder, kies er dan een met veel draagcomfort, veiligheid, reflectie én stevig laptopvak. Bijvoorbeeld de GIVI XStream 317, 30 liter, met regenhoes.

Moderne klassieker



De klassieke zadeltas heeft de afgelopen jaren een flinke evolutie doorgemaakt. De huidige generatie biedt, net als het leren origineel, forse extra bagageruimte precies waar je die wilt hebben, maar is nog praktischer: licht, makkelijk afneembaar, opvouwbaar en zelfs te dragen als schoudertas. Zoals deze GIVI UT808, 2 x 25 liter.

Tips & tricks

Moet je echt veel meenemen? Rijd dan even langs de veringspecialist of neem zelf de tijd om je veerinstellingen aan te passen.

- Geen waterdichte zijtassen? Pak alles eerst in een vuilniszak en stop het daarna in je zijtas of -koffer. Door schade en schande wijs geworden...
- Pers eerst de lucht uit je tassen, daarna aansnoeren. Compacte lading laat zich beter vastzetten dan een ballon.
- Knip je spanbanden op maat. Losse eindjes kunnen tussen je draaiende delen terechtkomen: bloedlink.
- Doe een plankje voor onder je jiffy boven in je tanktas. Dan heb je het bij elke tussenstop direct voor het grijpen.
- Geld, papieren, mobieltje, zonnebril en een flesje drinken: doe alles wat je altijd mee wilt nemen in een handzaam tasje in je tanktas. Handig als je je motor even moet achterlaten.
- Trek na de eerste 50 kilometer de zaak even goed na. Wat thuis mooi vast leek, kan halverwege losgewrikt zijn door wind en beweging.

Bron: MOTORRIJDERS.NL



Auteur: Leonard van den Berg
Illustraties: Ivo Van Ijendoorn
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





MOTORAGENT MOET BMW RIJDEN: OF HIJ WIL OF NIET



De Nederlandse politie heeft de komende jaren weinig te kiezen als het op motoren aankomt, zo blijkt uit een Europese aanbesteding die door de Koninklijke Marechaussee is aangekondigd. De marechaussee draait er niet omheen: In een officieel document voor de Europese aanbesteding wordt in ambtelijke bewoordingen gemeld dat er in feite geen keus is. Hoe BMW in deze luxe positie gekomen is? Daar is niet eenvoudig uit te komen omdat de regels rond aanbestedingen ervoor zorgen dat alle betrokken partijen de lippen stijf op elkaar houden, maar de openbaar gemaakte documenten vertellen toch het hele verhaal.

In het recente verleden was er nog een ruim aantal motormerken die 'sportieve tourmotoren' bouwden, maar dit segment raakte de afgelopen jaren opeens zo uit de gratie, dat geen motorrijder die nog wil kopen. Yamaha, Honda, Kawasaki, Triumph, allemaal trokken ze de stekker uit de voorheen zo populaire 'sporttour'-modellen, met BMW Motorrad als enige uitzondering. Resultaat: de overheid moet nu wel zaken doen met BMW voor de aanschaf van enkele honderden zware politiemotoren voor de snelwegsurveillance en begeleiding van hoogwaardigheidsbekleders.

1200 motoren voor de politie

Het gaat dan om flinke aantallen; in een aanbestedingsdocument zegt de politie ongeveer 1200 motoren te hebben, waarvan 100 onopvallende motoren en dus 1100 opvallende 'dienstfietsen'. Die motoren 'met striping' zijn weer op te delen in drie segmenten: 380 lichte modellen voor wijk-surveillance, 650 grote motoren voor verkeerssurveillance en incidentafhandeling en nog eens 70 grote motorfietsen voor begeleiding. Die lichte modellen kunnen van héél veel merken zijn, maar voor de twee laatste categorieën is de politie dus voor zo'n 720 'zware' motoren aangewezen op BMW Motorrad. Bij de marechaussee wordt gemeld dat het over zo'n 185 motoren gaat, terwijl Rijkswaterstaat (RWS) openbaar maakte er nog zo'n 25 nodig te hebben.

Politiemotor kost al snel 40.000 euro



En dan gaat het niet alleen om de eerste aanschaf, maar ook over vervanging na een ongeval of als er (volgens Rijkswaterstaat) maximaal 140.000 kilometer in vier jaar mee is gereden. Tel daarbij al het onderhoud en de nodige reparaties, en het wordt snel duidelijk dat het over vele miljoenen gaat. Wat een politiemotor precies kost blijft geheim, maar bedenk dat één kale BMW R1250RT voor gewone burgers al snel 25.700 euro kost, waar dus alle accessoires (bijvoorbeeld handvatverwarming) nog bij komen. En dan ben je er nog lang niet, want om van een burgermotor een politiemotor te bouwen, komen daar nog werkmaterialen, communicatieapparatuur, ombouwwerkzaamheden en striping bovenop. Totaal kost een 'zware' politiemotor

daarom in ieder geval meer dan 40.000 euro.

Momenteel lopen er drie Europese aanbestedingstrajecten voor nieuwe motorfietsen voor de overheid, maar bij twee daarvan is iets bijzonders aan de hand. De Koninklijke Marechaussee en Rijkswaterstaat geven namelijk direct aan dat er van een daadwerkelijke aanbesteding geen sprake kan zijn, omdat er maar één model aan de eisen voldoet: de BMW R 1250 RT. Een zeer forse motorfiets met een opvallend 'boxer'-motorblok, waarvan de cilinders buiten de motor steken, maar in 2023 is dit de enige motor waar zowel marechaussee, Rijkswaterstaat als de politie iets mee kunnen. De politie heeft, als derde partij die op jacht is naar nieuw vervoer, alsnog wel een echte tender (aanbesteding) uitgeschreven, maar zal op dezelfde conclusie uitkomen als de marechaussee en Rijkswaterstaat al eerder trokken: die is zinloos.

Segment van politiemotor sterft uit

Ook motorrijden is aan mode onderhevig. Waar veel motorrijders jarenlang een sportieve tourmotor ideaal vonden om mee op reis te gaan, verschoof dat in de afgelopen jaren naar een ander segment, dat van de allroads. Grote, hoge motoren die, de naam zegt het al, bestemd zijn om op alle wegen te kunnen rijden, inclusief die waar geen asfalt ligt. Het bijzondere is nu dat juist BMW Motorrad de grondlegger van dit segment is, met de oer-allroad in de vorm van de GS-modellen. Op z'n Duits staat GS voor Gelände/Strasse, waarmee al in de jaren 80 overwinningen in de Dakar Rally werden geboekt en dat in het afgelopen decennium het bestverkochte motormodel van bijna alle landen in Europa is geworden, inclusief Nederland.

Punt is nu dat deze hoge, stoer uitziende allroads zó populair werden, dat ze de lage, grote sporttourmodellen volledig uit de markt drukten als ideale motor om mee op reis te gaan. Dan zou je denken dat overheidsdiensten dan ook maar over moeten stappen, maar zo makkelijk gaat dat niet. Want waar diensten als de politie en de Koninklijke Marechaussee, maar bijvoorbeeld ook de acute hulpdienst van Rijkswaterstaat, vooral last van hebben is de enorme uitrusting die ze mee moeten nemen.

100 kilo extra gewicht door apparatuur

Dienstmotoren vervoeren namelijk niet alleen de politieman/vrouw, marechaussee of kantonier snel tussen het verkeer door, maar



moeten daarnaast al het gereedschap van ze dragen. Denk dan aan pionen om de weg af te zetten, EHBO-materiaal of een kogelwerend vest, maar vooral ook aan communicatieapparatuur, zwaailichten en sirenes.



Voor al die laatste categorie zorgt voor een nog groter probleem, die hebben immers extra grote accu's nodig om het -ook bij een stilstaande motor- een uurtje uit te kunnen houden als de weg geblokkeerd moet worden. Alles bij elkaar zorgt dit ervoor dat een politiemotor al snel 100 kilo meer weegt dan de burgerversie ervan.

Op zo'n lage sporttourmotor, die standaard al bijna 300 kilo weegt, is dat extra gewicht goed beheersbaar, vooral door de zeer goed getrainde motorrijders van onze overheidsdiensten. Kwestie van goed op blijven letten, maar omdat het zwaartepunt zo laag ligt gaat het meer om balans dan om kracht. Dat wordt echter een totaal ander verhaal als die extra uitrusting op een hoge allroadmotor wordt gebouwd. Veel motorrijders hebben al wat moeite met de allroads, die als bijnaam dan ook wel

'hoogpoters' kregen, maar met zoveel extra materiaal is er zelfs voor lange, grote politiemannen geen houden aan als de hele zaak begint over te hellen.

BMW Motorrad doet gemakkelijk zaken



Het wordt voor BMW Motorrad dus makkelijk zaken doen: er is maar één model overgebleven voor de politie & Co. Grappig, want juist een ander BMW-model heeft ervoor gezorgd dat alle andere motormerken geen concurrentie meer bieden. De enige keerzijde is wel dat politiemensen recent nog lieten weten de BMW R 1250 RT niet voor onopvallende surveillance te willen gebruiken: iedereen die er eentje ziet rijden denkt immers direct dat het een politiemotor is.

Bron: De Gelderlander

Auteur: Iwan van der Valk

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



NAVIGEEER SLIMMER EN VEILIGER MET DE NIEUWE GARMIN ZÜMO XT2



De Garmin Zümo XT2 is ons grootste motornavigatie ooit. Hij heeft een 6-inch scherm en een nog helderdere HD-resolutie.

Ritoverzichten

Plan een jouw ideale route met de visuele routeplaner op je toestel of de [Tread® app](#). Deel eenvoudig routes of ontvang ritinformatie, zoals snelheid, g-krachten en meer, indien gekoppeld met de Tread app.

Ontdek de beste ritten

Vind kronkelige en schilderachtige routes met Garmin Adventurous Routing en MICHELIN¹ Scenic Roads. Bekijk populaire motorwegen die door andere motorrijders worden gereden om nieuwe en spannende routes te ontdekken.

Groepstracking

Volg je vrienden vanaf je Garmin Zümo XT2 scherm wanneer jij en je vrienden de functie Group Ride Mobile van de Tread app gebruiken.

Meer informatie over de Garmin Zümo XT2 vind je [hier](#).

ZOWEL QUA HARD- ALS QUA SOFTWARE IS DE XT2 ECHT EEN NIEUW MODEL. STERKER NOG: HET VOELT EEN BEETJE ALS EEN NIEUWE GENERATIE.

Bron: **MOTOR**

Auteur: Hans Vaessen – Mr.GPS

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





MOTOR STEEDS POPULAIRDER, HOOGSTE AANTAL REGISTRATIES SINDS 2008



In het eerste kwartaal van 2023 zijn 4.599 nieuwe motorfietsen geregistreerd. Dit is het hoogste aantal sinds 2008, toen de teller na drie maanden op 5.330 stond. De 'streetbike / naked bike' is het meest populair, met een marktaandeel van 31%, op de voet gevolgd door de 'all/off road' met 30%. De jaren daarvoor was de volgorde juist omgekeerd. In de 'Maart Motor Maand' alleen ging het in Nederland om 2.385 nieuwe motoren. In vergelijking met de cijfers van maart 2022 (met 2.210 nieuwe registraties) is dat een stijging van 7,9 %. Het marktaandeel van de scooter loopt iets terug, van 12% in 2022 naar 9% in 2023. Dit blijkt uit de officiële cijfers, die bekend zijn gemaakt door de RAI Vereniging.

De afgelopen jaren blijft de verkoop van motoren stijgen. "Dat verbaast mij niets", zegt Martijn van Eikenhorst, Sectiemanager Motoren. "Ook omdat de motor voor veel forenzen een volwaardig en toegankelijk alternatief is voor woon-werkverkeer. Zo dragen motorrijders bij aan het verlagen van de filedruk." De motorrijder zelf is ook erg tevreden over zijn vervoermiddel. Dit blijkt uit [onderzoek](#) onder weggebruikers, dat recent is uitgevoerd in opdracht van de RAI Vereniging.

Minder goed gaat het met de verkoop van scooters en dan met name van snorfietsen. Daar was een daling te zien van 66%. De helmplicht (sinds 1 januari 2023) heeft daar zijn sporen nagelaten. "De scooter verduurzaamde het snelst van alle voertuigen in Nederland, maar die ontwikkeling remt nu af", zegt Van Eikenhorst. "Gelukkig zijn de scooters met brandstofmotor tegenwoordig ook steeds schoner, vaak al Euro 5. Je kunt wel stellen dat de leveranciers alle zeilen bijzetten om een bijdrage te leveren aan het behalen van onze klimaatdoelen."

Verkoop in cijfers

De meest geregistreerde merken in maart 2023

- Honda (429 registraties met 18,0 procent marktaandeel)
- Yamaha (403/16,9%)
- Kawasaki (324/13,6%)
- BMW (267/11,2%)
- Suzuki (168/7%)

De meest geregistreerde modellen in maart 2023

- BMW R1250 GS (88 registraties met 3,7 procent marktaandeel)
- Kawasaki Z900 (82/3,4%)
- Yamaha MT-07 (77/3,2%)
- Honda NC750 X (75/3,1%)
- Yamaha MT09 (68/2,9%)

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



POLITIE NEEMT MOTOREN IN BESLAG NA FILMPJE OP DUMPERT

De politie in Rotterdam heeft vier motoren in beslag genomen na onderzoek over een filmpje dat vorige week op Dumpert verscheen. Op het filmpje is te zien hoe verschillende motorrijders met hoge snelheden tussen het verkeer door slingeren en onder meer rechts inhalen. [Check hier de beelden.](#)

Stilstaan op snelweg



Zo staan ze onder meer even stil bij het uitrijden van de Beneluxtunnel en halen ze daarna met een enorme snelheid en een ronkende uitlaat meerdere auto's in. Ze rijden ook over de vluchtstrook en halen rechts in.

De verkeerspolitie liet weten dat ze na het filmpje vier motoren in beslag hebben genomen. Daarnaast zullen meerdere verdachten worden gehoord 'voor hun gedragingen'. De politie is nog op zoek naar getuigen.

Bron: RTLnieuws, Dumpert

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

10/06/2022



REKENINGRIJDEN EN MOTOREN; ZO ZIT HET MET DE NIEUWE PLANNEN

06/06/2023

‘Rekeningrijden kan je honderden euro’s per maand gaan kosten’. Deze weinig hoopvolle kop stond met dikke chocolade letters op telegraaf.nl. Het nieuwsbericht leeft duidelijk ook onder motorrijders, want op de redactie van ons kwamen tientallen mailtjes binnen, met als centraal thema of dit ook gaat gelden voor motorrijders.

Ongeveer een jaar geleden schreven we hier ook al over en toen was de reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat erg duidelijk: ‘Betalen naar gebruik wordt voorbereid voor personen- en bestelauto’s. Reden hiervoor is dat de bijdrage van motorrijders aan de opbrengsten in motorrijtuigbelasting relatief laag zijn, net als de bijdrage van motoren aan CO₂-uitstoot. Het zou het invoeren van de hervorming van de motorrijtuigbelasting wel ingewikkelder maken dit direct mee te nemen’, aldus een woordvoeder.

Motorrijden en rekeningrijden; hoe zit dat?

Maar, geldt dit nog steeds? Ja, is het goede – en voor ons beste – antwoord, zo bleek nadat wij opnieuw contact opnamen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: ‘Er is niets veranderd. Het rekeningrijden wordt dus vooralsnog uitgewerkt en ingevoerd voor automobilisten en niet voor motorrijders.’

De oplettende lezer zal vooral het woordje vooralsnog opvallen. Wil dat dan zeggen dat het ooit wel zo kan zijn dat rekeningrijden voor motorrijders gaat gelden? Ja, helaas wel. ‘Indien nodig of gewenst kunnen motoren in een latere fase alsnog onder het systeem van betalen naar gebruik gebracht worden’ zo liet dezelfde woordvoerder ons namelijk eerder al weten.

Vooralsnog dus nog niet en daar kunnen we vooralsnog heel blij mee zijn.



Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Marien Cahuzak

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



SAMENWERKING JAPANESE MOTOR- EN AUTOFABRIKANTEN IN ZOEKTOCHT NAAR ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

Kawasaki, Yamaha, Honda, Suzuki en Toyota ontwikkelen samen waterstofverbrandingsmotoren – als onderdeel van de zoektocht naar alternatieven voor fossiele brandstoffen. Ook voor motoren en scooters. De samenwerking heet HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology).



In Japan hebben grote bedrijven hun krachten gebundeld om onderzoek te doen naar alternatieve, milieuvriendelijke brandstoffen voor conventionele verbrandingsmotoren op weg naar CO₂-neutraliteit. De HySe-samenwerking bestaat uit Kawasaki, Yamaha, Honda en Suzuki en daarnaast de autofabrikanten Toyota, Mazda en Subaru. Naast de motortechnologie worden de mogelijkheden onderzocht voor de productie, het vervoer en het gebruik van synthetische brandstoffen op basis van waterstof.

Voor de twee motorfabrikanten Kawasaki en Yamaha, die vanaf het begin bij de ontwikkelingssamenwerking betrokken zijn, ligt de nadruk vooral op de ontwikkeling van waterstofverbrandingsmotoren. De autofabrikanten richten zich meer op synthetische brandstoffen en brandstoffen uit biomassa. In mei 2023 kondigde HySe aan dat Honda en Suzuki zich bij de samenwerking hadden aangesloten.

In mei 2023, samenvallend met de aankondiging van de uitgebreide Japanse alliantie voor de ontwikkeling van waterstoftechnologie, dook een foto op van een nieuw type Yamaha-motorblok, genaamd de α live RX. Dit is blijkbaar een driecilinder lijnmotor gebaseerd op de bekende Yamaha driecilinder, CP3, die wordt gebruikt in de MT-09-, XSR900- en MT-09 modellen, maar omgebouwd voor gebruik van waterstof. In plaats van een versnellingsbak is op de α live RX een elektrische generator geplaatst, omdat de triple in deze vorm bedoeld is om als stroomgenerator te dienen. Er wordt zelfs gesproken over het gebruik ervan als range extender in vliegende drones. Maar net als voorheen, dus met versnellingsbak, zou de waterstof-triple gebruikt kunnen worden voor motorfietsen. Met naar verluidt 120 pk vermogen zelfs op het gebruikelijke prestatieniveau van Yamaha’s 900-serie.

De eerste motoren die zijn ontworpen voor gebruik van waterstof in plaats van benzine zijn al eerder gepresenteerd: een viercilinder lijnmotor van Kawasaki, gebaseerd op de H2 met compressor, werd omgebouwd tot waterstof-krachtbron met directe injectie en gebruikt in een vierwielig terreinvoertuig van Kawasaki. Akio Toyoda, de president van Toyota, maakte er naar verluidt een testrit mee.



Ook zou er sprake zijn van een nauwere samenwerking tussen Toyota en Kawasaki Heavy Industries voor alles wat met waterstof te maken heeft.

Yamaha heeft zelfs een 5-liter-V8 ontwikkeld voor Toyota – ook geschikt voor waterstof. Het is overigens niet de eerste keer dat Yamaha een motorblok voor personenauto's ontwikkelt voor een autofabrikant. In het verleden deed Yamaha dat al eens voor Toyota en voor andere fabrikanten zoals Ford of Volvo. Toyota is daarentegen van plan om waterstof in vloeibare vorm te gebruiken in plaats van gas, wat een grote vooruitgang zou betekenen in de praktijk.

Kawasaki Heavy Industries werkt al sinds 2010 aan waterstof als energiebron en ontwikkelt technologieën voor de productie, het transport en het gebruik van waterstof in de hele toeleveringsketen. De naam hiervoor is HySTRA (Hydrogen Energy Supply-chain Technology Research Association). Momenteel worden de eerste tests uitgevoerd voor grootschalige volumetransporten van in Australië met bruinkool geproduceerde waterstof naar Japan. Kawasaki gebruikt hiervoor een speciaal transportschip. Bovendien heeft Kawasaki al gasturbines op waterstof in bedrijf voor stationaire stroomvoorziening, en in de toekomst zijn motoren op waterstof gepland voor vliegtuigen, schepen – en voor tweewielers.

Bron: **MOTOPLUS**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



HANDIGE STARTHULP



Nooit zonder sap zitten? Bij Louis hebben ze daar de ProCharger Startbooster voor, een handig jumpstarter, waarmee je bijvoorbeeld ook een smartphone, navigatiesysteem, laptop of camera kunt opladen. Maar het belangrijkste is natuurlijk dat hij je motor weer aan de praat kan krijgen als je eens met een lege accu komt te staan. Voor dergelijke noodgevallen levert de ProCharger Startbooster 1.000A/500A start/peikstroom. De capaciteit is 10.000 mAh.

De Startbooster (€ 99,-) wordt geleverd met USB-laadkabel en drie adapters, startkabel met poolklemmen, een lader voor een 12V-aansluiting en een opbergtas.



Handig is dat het ook als zaklamp gebruikt kan worden, zodat je ook 's nachts de accupolen kunt vinden.

Info: www.louis.nl

Bron: **MOTOPLUS**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





MOTORTOCHTEN

MAAK KENNIS MET DE MoHo-MOTOR HOTELS

het leven kan ontzettend leuk zijn!

De Alpen zijn voor motorrijders één groot feest! Wie heeft dit Europese gebergte niet bovenaan z'n bucketlist staan? En dan vooral de prachtige Oostalpen. Een passen-eldorado, een bochten-walhalla die je wilt delen met gelijkgestemden. Daarom luidt het motto van de Originele MoHo-Motor Hotels: 'Het leven in de Alpen kan ontzettend leuk zijn!' Mits je weet waar je moet zijn en waar je in goede handen bent. En dat is met MoHo nou juist zo makkelijk...



Lees dit rijtje hardop en je krijgt vlinders in je buik: Dolomieten, Großglockner, Stelvio, Gotthard, Silvretta. Er naartoe ligt een hele zwik passen en routes waarvan je nog nooit gehoord hebt, maar die minstens zo mooi zijn. Feit is dat de oostelijke Alpen motorrijders nooit teleurstellen. Als je voorbereiding goed is, want dat is het halve werk. En daarvoor kun je de MoHo-Motor

Hotels inschakelen. Want met de insidertips van de gas(t)heren en -dames van MoHo behoren mislukte toerexperimenten definitief tot het verleden. Maar wie zijn die motorexperts eigenlijk?

Het succesverhaal van MoHo

De MoHo-Motor Hotels zijn al sinds 1996 pioniers als het gaat om motorvakanties in de Alpen. De 57 gas(t)heren en -dames zijn verspreid over vier landen: Oostenrijk, Noord-Italië, Zuid-Duitsland en Zwitserland. En elke hotelier kent z'n eigen regio als z'n broekzak. De MoHo – Motor Hotels zijn ook échte, authentieke motorhotels. Sinds het begin hebben deze hotels zich ingezet voor het leveren van topkwaliteit voor motorrijders. Zo hebben de hotels zich ontwikkeld tot dé toonaangevende specialisatiegroep voor motorhotels.

Gecertificeerde motorfietscompetentie

Naast omgeving en toplocaties staat bij MoHo vooral de competentie van bevlogen hoteliers centraal. Zij zijn letterlijk en figuurlijk je vakantiegid. Ze met alle plezier de best bewaarde insidertips aan de stamtafel met je delen; ze kennen echt álle achterafbergweggetjes. En ze gaan graag persoonlijk met hun gasten op pad gaan. Op hun eigen motor natuurlijk.

Niet alle MoHo-Motor Hotels zijn gelijk. Ja, alle gastheren zijn zelf motorrijder. Maar net als bij gewone hotels kan het niveau verschillen. Om het motorcompetentie- en serviceaanbod in één oogopslag zichtbaar te maken, hebben ze een classificatiesysteem bedacht met helmen. Hierdoor weet je, afhankelijk van of je kiest voor een drie, vier of vijf helmen, precies wat je van een MoHo-Motor Hotel mag verwachten. Dat begint bij de optimale faciliteiten voor motorrijders en loopt door tot het niveau van het wellness- en het culinaire aanbod.

Achter de 'Bikers Welcome'-borden staan dus echte passie en motorcompetentie. In de gecertificeerde MoHo-Motor Hotels spreken ze jouw taal. Motorfiets taal. Hier ontmoet je gelijkgestemden en trek je er samen met de gastheer op uit.

Gamechanger: de MoHo-app

De My MoHo-app is ontwikkeld door motorrijders voor motorrijders. En wel diegenen die graag nieuwe routes ontdekken en ondanks alle ontdekkingsdrang toch het overzicht willen houden. Deze praktische en gebruiksvriendelijke app is een gratis digitaal reismaatje dat toegang biedt tot een uitgebreid toerportaal in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië. Ongeveer driehonderd toeradviezen inclusief GPS-gegevens vergemakkelijken het plannen van je ritten. De app toont daarnaast alle beschikbare kamers in de dichtstbijzijnde MoHo – Motorbike Hotels. Met één klik en in één oogopslag, met beste prijsgarantie. Een handig hulpmiddel voor onderweg.

De MoHo Riders Club: voordelen voor veelrijders

Het gratis MoHo-bonusprogramma belooft motorrijders met exclusieve hot deals, prijzen en voordelen. Hoe? Heel eenvoudig: registreer je gratis in de MoHo Riders Club en verzamel in no-time waardevolle loyaliteitspunten – bijvoorbeeld door hotelbonnen te scannen. Loyaliteit en passie, aanbevelingen en interacties betalen zich zo dubbel uit. Zo begin je het nieuwe seizoen in de zorgvuldig uitgekozen MoHo-regio's met nog meer plezier. En als je op zoek bent naar inspiratie voor je volgende motorvakantie, dan vind je jouw droomtocht, bekende gezichten en een paar nieuwe gas(t)heren met motorhart in de vers gedrukte 2023 catalogus van MoHo – Motorfiets Hotels.

Dat brengt ons bij het laatste gezegde dat aansluit bij de MoHo – Motorfiets Hotels: 'Voorpret is de leukste pret!'

Motorrijders in hart en nieren

Onder de MoHo-hoteliërs bevinden zich tal van unieke persoonlijkheden en bijzondere karakters. Motorpioniers, mensen met benzine in hun aderen. Zoals Andi uit de Drei Hacken in het Waldviertel, Kai uit de Schöner Hof in het Lechtal of Toni uit Jonathan in Zuid-Tirol. In sommige plaatsen heeft een nieuwe generatie inmiddels het stokje overgenomen. Zoals Kevin van Hotel Alp Cron Moarhof bij de poort naar de Dolomieten of Walter Koidl van Hotel Sonnleiten in het Zillertal. En dan zijn er nog de nieuwe MoHo-ondernemers, die een frisse wind laten waaien door de bekende regio's of juist nieuwe en onbekende regio's op de MoHo-kaart te zetten.

Alle informatie over de MoHo-app en de aanbiedingen van de MoHo-motorspecialisten vind je op moho.info

Bron: 



ZEELAND EN ZIJN DIKKE DIJKEN

We mogen maar wat blij zijn dat we in Nederland beschikken over tig dammen en dijken. Uiteraard beschermen ze ons tegen een volgende watersnoodramp, maar als motorrijder pak je er nog een flink voordeel mee door het slingerende karakter van dit soort wegen. Wij zochten de beste exemplaren op in de provincie Zeeland.

We mogen maar wat blij zijn dat we in Nederland beschikken over tig dammen en dijken. Uiteraard beschermen ze ons tegen een volgende watersnoodramp, maar als motorrijder pak je er nog een flink voordeel mee door het slingerende karakter van dit soort wegen. Wij zochten de beste exemplaren op in de provincie Zeeland.

Zeeland, een en al dijk

Maak je op voor een flink rondje Zeeland. Deze Dikke Dijken Route blijft weliswaar binnen de Zeeuwse provinciegrenzen, maar telt wel ruim 200 kilometer! Zorg dus ook dat je niet te lang bij het startpunt blijft hangen, alhoewel het uitzicht over de Krammer wel erg fraai is. Na restaurant Grevelingen, begin- en eindpunt van deze toer, bereik je al snel de eerste dijk, waarmee de toon is gezet. De Oudendijk is smal, maar slingert heerlijk en brengt je naar een haakse linker waar je eigenlijk meteen even een tussenstop moet maken. Het is nog vroeg op de route, maar klim de dijk op en ga even lekker op de steiger zitten, uiteraard met de voetjes in het zoute water. Zeker een aanrader als je al een lange rit richting Zeeland achter de rug hebt. De lucht, de ruimte en het uitzicht brengen je een innerlijke rust waar je de rest van de dag nog van nageniet. Een overzichtelijke Zuiddijk volgt het pittoreske Dreischor op en laat je gelijk zien dat er ook flink uitdagende bochten in dit gedeelte van Nederland liggen. Niet veel later begeef je je op de Oudepolderdijk, alweer zo'n heerlijk stukje in deze bijzondere route. Pas wel op je snelheid, want de weg ligt er niet heel schoon bij – grind! Wel is het hier lekker rustig rijden; toen wij 'm reden was zelfs de scanauto van Google hier nog niet geweest.

'Zeker tegen de avond is het uitzicht op de Oesterdam betoverend.'



Kustplaatsen rijden

Voor de liefhebbers is in Zierikzee een stop gepland, waar eventueel een terrasje pikken een optie is. Maar blijf ook hier niet te lang hangen, want de route biedt nog zo veel moois. Zo staat niet veel later de Plompe Toren op het programma, vanaf waar je van 23 meter hoogte mooi uitkijkt over het Grevelingenmeer. De vrijwel afgesloten monding van de Oosterschelde staat niet veel later opnieuw in de spotlights als je over de Brouwersdam naar het zuiden rijdt – Nederlands grootste stormvloedkering. Bekende kustplaatsen als Oostkapelle en Domburg rijg je snel aan elkaar om weer op uitdagende landwegen uit te komen. In het voorjaar moet je wel oppassen voor klei op de rijbaan, want dit is het territorium van de boeren.

Sint Janskerke biedt een openbaring: na de Baaiweg duikt in de verte ineens een heuvelachtig landschap op – verrassend in het verder 'platte' Zeeland. Het beste stuurgedeelte van de route is daarna ook vlakbij, waarbij je even lekker de gaskraan open kunt gooien op de Boomedijk. Tot aan Yerseke liggen er verschillende verrassingen op je te wachten, waarna je in de plaatselijke haven gemakkelijk een vers visje of een bakje mosselen scoort – niet te missen onderdeel van toeren door Zeeland. Tip van onze kant: de Oesterij aan de Havendijk 12.

Laatste keer slingeren

Na Yerseke wordt het gelijk al lekker avontuurlijk. Op de Noorddijk bij Krabbendijke rijd je een eind langs het spoor en kom je nauwelijks andere voertuigen tegen. Wat je wel ontdekt, is het monument voor de hier in de Tweede Wereldoorlog gecrashte Lancaster JB409, dat ineens aan de linkerkant van de weg opduikt. De N659 die je daarna opdraait is om te rijden niet heel bijzonder, maar het uitzicht is echt fantastisch. Vooral tegen het vallen van de avond is het uitzicht vanaf de Oesterdam ronduit betoverend, zeker bij eb als de laagstaande zon glinstert op het water en de droogvallende oevers. Na deze langste dam van de Deltawerken (10,5 km) ga je de laatste kilometers van de route tegemoet. Voor de laatste keer slinger je relaxed door van die typische Zeeuwse dorpjes: Poortvliet, Scherpenisse, Sint-Annaland...

Dat het einde is bereikt, merk je automatisch bij de Philipsdam: de stevige, frisse wind draagt inmiddels voelbaar de koelte van de naderende avond. Het 'rondje' Zeeland voltooit je bij restaurant Grevelingen, midden op de dam tussen Oude Tonge en Bruinisse, op een plaat van nieuw land te midden van het overwonnen water. Is er een toepasselijker plek om deze Dikke Dijken Route af te sluiten met een proost op een mooie dag? Santé!

Route downloaden: [Direct GPX-route downloaden](#)



Bron: MOTORRIJDERS.NL

Auteur: Jarno van Osch

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





DE WOESTE GRONDEN VAN DRENTHE (TankTasTocht #4)



Zijn er in het dichtbevolkte en strak geregeerde Nederland nog stukjes woeste grond over? Zonder bestemmingsplan en waar we op de motor gewoon van mogen genieten? Michiel van Dam en Wim Schoute lenen een Moto Guzzi en gaan op onderzoek uit.

In den beginne was het land woest en ledig. Die bijbeltekst klopte zeker voor het land rond Ter Apel. Het woeste land werd er sinds 1465 getemd door monniken van het klooster dat nog steeds tussen de veel later aangeplante bomen oprijst. Het ernaast gelegen hotel Boschhuis biedt niet alleen comfortabele kamers en smakelijke spijsen en dranken. Herbergier-in-ruste Joop Porrenga helpt nog zijn opvolgers Marcel en Janine Porrenga en hij vertelt bezoekers graag over de plaatselijke geschiedenis. Met meneer

Porrenga senior in huis kan een colporteur van encyclopedieën zich de moeite van een bezoek aan 't Boschhuis besparen. Hij zal er zijn waren niet slijten.



Voormalige melkfabriek

We starten de Moto Guzzi en rijden noordwaarts. Te Sellingen is in de voormalige melkfabriek nu de Firma Woeste Grond gevestigd. Meukvrij natuurvlees verkopen ze er, afkomstig van de woeste gronden in de omgeving. Eigenaresse Eugénie Benda leidt ons rond door het bedrijf. Veel geld staat niet voorop, een positieve bijdrage aan de wereld leveren wel. Buiten het vlees worden er ook andere biologische producten verkocht, in de winkel en tijdens de wekelijkse overdekte markt. Achter het gebouw is een zitje op een steiger, waar passanten kunnen uitrusten met uitzicht op de Ruiten Aa, het riviertje dat weer zijn oorspronkelijke slingerloop heeft teruggekregen. Woeste gronden verdwijnen, maar worden ook weer geheercreëerd.

Slingeren, dat doet ook de Guzzi graag. We zigzaggen langs de grens met Duitsland en komen bij het enige kasteel van de provincie Groningen aan. Burcht Wedde biedt kinderen uit minderbedeelde gezinnen de mogelijkheid om van een vakantie op stand te genieten. Van nood hebben de borgers ook een deugd gemaakt. De gemeente Westerwolde wilde niet langer betalen voor het onderhoud van de kasteeltuin. Dus wordt die nu aan de natuur zelf overgelaten onder het motto Wilde Tuin. Een nieuw stukje woeste grond in wording.

Pittoreske lapjesdeken

Het landschap waar we doorheen rijden lijkt oeroud, maar is grotendeels pas na de Tweede Wereldoorlog ontstaan. Door ruilverkaveling, schaalvergroting en mechanisatie van de landbouw verdween de pittoreske lapjesdeken van losse weilandjes en akkertjes. Er kwamen wel weer bomenrijen bij, rond essen en brinken en langs de weg. Maar tot de jaren vijftig was Nederland eigenlijk een heel kaal land. Drente bestond nog voor een groot deel uit heide. Landschapsarchitect Harry de Vroome ontwierp het nieuwe land zo knap, dat het lijkt of het er altijd zo uit heeft gezien.



In Westerbork snuiven we altijd graag de sfeer van vroeger op in herberg De Ar. Het interieur is eigenlijk een museum, met spullen van vroeger en opstellingen als een ouderwetse kruidenierswinkel en kapperszaak. De Ar heeft een moderne menukaart, maar wij snoepen er toch altijd graag weer van die bruine bonenschotel waar Bartje niet voor wilde bidden. En waar smaakt die beter dan in het kamertje waarin De Ar in 1974 begon, aan tafel tussen de bedstee en het turffornuis? Rond Westerbork zijn woeste gronden als beschermd natuurgebied behouden gebleven. Door het Fochtelooverveen loopt een weg waar de Guzzi zomaar legaal op mag voortdraven.

Racen toen en nu

Hooghalen was vroeger deel van het TT Circuit, dezelfde klinkerweg ligt er nog steeds. Op een audio-wandeling vertelt de voormalige TT-coureur, nu ijspeedwayer, Jasper Iwema (Hooghalen, 1989) in de app over het racen toen en nu. In dezelfde wandeling zitten pauzemomenten, waarin de geschiedenis van Kamp Westerbork wordt verteld door drie andere mensen die hier zijn opgegroeid. 'Voor de oorlog was het hier allemaal woeste grond', vertelt Jan Wold (Hooghalen, 1925) en van Joop Waterman (Kamp Westerbork, 1943)



horen we hoe de Joodse bewoners zelf Kamp Westerbork moesten financieren. Ook het Molukse verleden komt aan bod dankzij Lydie Hahory (Kamp Westerbork, 1956).

Met hun verhalen komen de woeste gronden tot leven. Als we weer op de motor stappen zijn we er even beduusd van. In het groene gras wuift paarse lupine, de plant die in de jaren dertig werd gebruikt als groenbemesting om de woeste gronden mee te ontginnen. In de oorlog bracht de lupine wat kleur in het bestaan van kampbewoners.

Boorlocatie

Het affiche is dramatisch. Een schuine boortoren en de woorden Theaterspektakel Woeste Gronden worden door een maalstroom verzvolgen. Naar het middelpunt der aarde.

Het decor van Woeste Gronden is een boorlocatie bij het Drentse dorp 't Haantje. In 1965 verdween tijdens een proefboring naar gas de vijftig meter hoge boortoren met donderend geraas in de grond. Rommelende aarde, opspuitend water en moddervulkanen. De aanwezige werkers moesten rennen voor hun leven en toezien hoe de boortoren verdween in de aarde. Verzwolgen door de woeste gronden. Op luchtfoto's uit die tijd is een borrelende krater te zien met wat verzakte gebouwen en omgekiepte caravans op de kraterranden.



Op deze lokatie werd vorig jaar het theaterstuk Woeste Gronden van dat affiche gespeeld. Macbeth in het Drents vertaald, gecombineerd met een sprookje over een ijdele boortoreningenieur. Nu waaien de grashalmpjes bij 't Haantje vredig in de wind, alsof er niets is gebeurd. Schone schijn bedriegt.

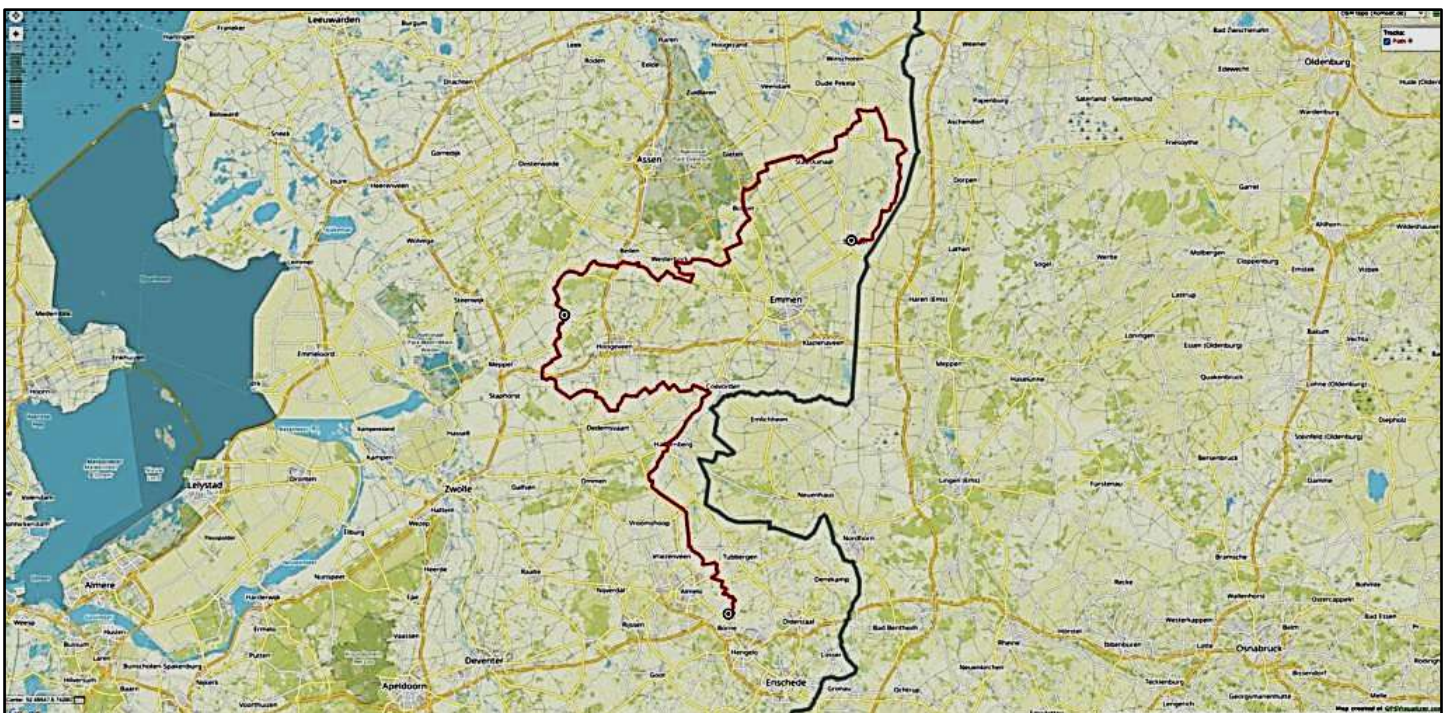
Witte wieven

Onder Twente's bodem golfde ooit een tropische zee. Toen sloot het land daarover, woest en ledig. De twin slingert weer over landweggetjes tussen heuveltjes door. Tot begin twintigste eeuw lieten de Twentenaren de heidebulten in hun landschap ongemoeid. In die grafheuvels huisden de witte wieven en die moest je niet storen. Maar ook in Twente zijn de woeste gronden nu grotendeels verdwenen. Of opgenomen in een landschapsbeheerplan zoals dat rond de Hulsbeek. Dat recreatiegebied heeft nog een paar stukjes oorspronkelijke wilde heide, die als eilandjes liggen in een verder keurig onderhouden park. Wat zoeken motorrijders zoals deze stadsjongens op woeste gronden? De romantiek van witte wieven en Bartje?

Al voor de Eerste Wereldoorlog schreef de Duitse natuurvorser en dichter Herman Löns: 'Wat is mooier? Een woestijn als de heide, die per vierkante mijl geen tien mensen voedsel biedt, of het vruchtbaar gemaakte land dat honderden voedt? Onze overbevolkte steden hebben ons sentimenteel gemaakt, zodat we de woeste heide mooi gingen vinden.'

De Guzzi staat op stal, voordat wij ook hoofd en lijf ten ruste leggen in Erve Hulsbeek maken we nog een kuiering rond een vijver omgeven door rietkragen en wilgen. In de schemering lijken de woeste gronden van vroeger niet helemaal te zijn verdwenen.

[Download hier de route TankTasTocht #4 Drenthe](#)





Woeste Grond

Het begrip Woeste Grond heeft sinds de negentiende eeuw de betekenis van onbebouwd land dat niet voor land-, tuin- of bosbouwdoeleinden wordt gebruikt. Heide, veengebieden en moerassen. In Nederland rekent het Centraal Bureau voor de Statistiek ook pas drooggevalen land tot de woeste gronden.



Woeste gronden lagen voornamelijk op zandgronden, die voor de komst van kunstmest onrendabel waren. Woeste gronden werden wel gebruikt om turf te steken en vee te laten grazen, waarvan de mest ook werd gebruikt. Bij de invoering van het kadaster in 1832 bestond ruim tweederde van Drente uit woeste grond, in de vorm van heidevelden, zandverstuivingen, broekgronden en veen.

Rond 1900 gingen Staatsbosbeheer en de Heidemij woeste gronden ontginnen.

Andere woeste gronden werden door natuurbeschermingsorganisaties aangekocht. Rond 1900 was een kwart van Nederland, zo'n 650.000 hectare, nog woeste grond. Tegen 1950 was dat nog maar 225.000 hectare. Sinds 1964 is het in Nederland verboden om woeste gronden te ontginnen en worden de overgebleven gebieden als natuurgebied beschouwd.

Nuttige tips

- Overnachten aan het begin en einde van de route: www.hotelboschhuis.nl, www.hulsbeek.nl.
- Museumherberg De Ar in Westerbork: www.de-ar.nl.
- Audiowandeling Woeste Gronden Hooghalen/Westerbork: www.drenthehikes.nl.
- Verdere pitstops onderweg: www.dewoestegrond.nl, www.burchtwedde.nl.

Bron: **MOTOR**

Auteur: Michiel van Dam

Fotografie: Wim Schoute

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



[TankTasTocht #3 Zeeland: Appeltaart in Atlantis](#)

[TankTasTocht #2: Wereldtoer op de Veengrens](#)

'GRONINGSE KROEGENTOCHT'

Café Moeke Vaatstra in Zuidwolde biedt een vertrouwde aanblik. Schilderijen aan de muur, kroonluchter aan het plafond, vloer, tafels en stoelen van hout. Dat is hoe mensen, die in de vorige eeuw zijn geboren, zich een horecagelegenheid voorstellen. Zo ook deze



Amsterdammer, die in zijn eigen stad echter met een vuurtorenlantaarn op zoek moet gaan naar die uiting van oer-Nederlandse gezelligheid. Want in centrum van Mokum zijn bijna al die ouderwetse kroegen veranderd in Nutella-wafelarijen en koffietenten van Amerikaanse internationals waar de toerist en de jonge generatie zich thuis schijnen te voelen. Moeke Vaatstra ligt aan de brug over het Boterdiep. Dat herinnert aan de tijd dat transport meestal over het water ging en dat er langs die waterwegen winkeltjes waren. En cafeetjes. 'Vaatstra' was eerst de pastorie van de ernaast gelegen kerk, maar werd in 1924 een café. Die traditie wordt gekoesterd, getuige de oude porseleinen tapkraan en de gietijzeren

potkachel. Ook het straatbeeld is vandaag retro, met al die rally-klassiekers, waarvan de inzittenden hun startbewijs en eerste stempeltje bij Vaatstra komen halen.

Huiskamercafé

Op onze motoren rijden Bernard en ik voor de sliert rally-auto's uit. Zo nu en dan roffelen de banden van de Harley Pan American op de betonblokjes die de bermen verstevigen, dan is er een zeldzame medeweggebruiker in het spel. Mirjam Vinke en Peter de Gelder zijn ontsnapt aan de Amsterdamse stadsjungle en neergestreken in dit deel van het Groninger Hoogeland. De woning van het huiskamercafé Westerwijtwerd doet al twee eeuwen dienst als café en was ook een smederij. In de voormalige smidse staat Peter nu achter het fornuis, als hij niet een praatje maakt met de klanten of Mirjam helpt in de bediening in de gezellige gelagkamer of op het



Perzische tapijtjes op de tafel, bloemetjesbehang, koperen attributen, modellen van schepen. Dat werk. Gastvrije dames in de bediening. Op de menukaart prijken klassiekers als mosterdsoep, uitsmijter, tosti en appeltaart. En de enige echte, onvervalste Groninger gehaktbal. Daar hoort kruidnagel in. Hij smaakt ouderwets heerlijk en er mag best een extra likje mosterd bij.

Volgende pitstop



Terwijl de rally-auto's de Zeilhoes-parking oprijden, stuiven Bernard en ik naar de volgende pitstop op de route. Die Harley-Davidson Pan American waarop ik mag rijden is een beetje overgekwalificeerd voor de kwaliteit van de Groningse wegen. Hij boezemt zoveel vertrouwen in dat ik er zonder aarzelen de berucht kleverige Groningse klei mee zou willen trotseren. Maar daar staan praktische bezwaren in de weg. Zoals: wie poetst en bikt overal die klei uit alle naadjes en hoekjes, voordat ik de motor weer bij Harley aflever? En hoe reageert zo'n Groninger boer als hij ineens een Amerikaanse outlaw door zijn aardappelaanplant ziet ploegen? Is zo'n man dan nog wel een toonbeeld van Groningse gastvrijheid? Of grijpt hij dan naar riek, dorsvlegel, of dubbelloops diepwoeler, hakselaar of drainagespuit? Keurig over de weg rijden we

Baflo binnen. Grand Café De Hoek is gevestigd in een pand uit 1890, de voormalige stationswachtruimte en het voormalige café Beuvink. Sinds 2021 runnen Wim en Ewoud Dijkman de tent, bijgestaan door Ewouts echtgenote Rian. Wim en Ewoud zijn geboren en getogen in Baflo en hebben een brede vrienden- en kennissenkring op het Hogeland, mede dankzij hun band met de plaatselijke voetbalvereniging Rood Zwart Baflo. Maar ook voor bezoekers van buiten-Baflo straalt De Hoek Groningse gastvrijheid uit. De twee tweecilinders roffelen voort over wegen door het open en gastvrije Groningse landschap. Bij Aduarderzijl rijden we langs de fraai gerestaureerde sluisen. Op elk vijfde huis was er een gelegenheid om een borrel te drinken, maar nu heeft Aduarderzijl geen dorpscafé meer. Eenzelfde lot ondergingen sinds de jaren zestig steeds meer dorpscafés. Nieuwe generaties zetten het werk van de oude garde niet altijd voort. Maar er is ook goed nieuws. In de dorpscafés die zijn overgebleven en die er bij zijn gekomen vinden motorrijders ook anno 2023 een hartelijk stuk Groningse gastvrijheid.

Op stand

Heeft een huiskamercafé een ophaalbrug? En een slotgracht er omheen? Nee natuurlijk. De Allersmaborg in Ezinge is dan ook geen ordinaar dranklokaal waar Jan en Jantien met de Pet kelkjes kartonjenever naar binnen kieperen onder nors stilzwijgen of onsamenhangend gezang, al naar gelang hoe ver dat kieperen is gevorderd. Taferelen als in de Amsterdamse binnenstad zijn in het Groningse platteland afwezig. Nee, Allersma is op stand. Ook de Allersmaborg oogt geruststellend ouderwets. Het oudste deel van de burcht is nog van oude kloostermoppen gebouwd. In de loop der tijd werden er delen aangebouwd, die toch allemaal samen een mooi organisch geheel vormen. Hoge bomen wiegen aan de slotgracht en in de Engelse landschapstuin. De kamers binnen zijn hip in felle kleuren geschilderd. Toch? Nee, mis. Die kleuren zijn authentiek en ook in het monumentenplan van de burcht vastgelegd. Tegenwoordig kun je hier vergaderen, of trouwen of als je het goed uitkient allebei tegelijk, dat scheelt weer in de kosten. Naast de kroeg staat meestal een kerk. In Ezinge scheidt tweehonderd meter Torenstraat Café de Brug van het dertiende-eeuwse Protestante godshuis op een verhoogde, want opgeworpen bult in het landschap. In Groningen heet zo'n vluchtheuvel een wierde, bedoeld om droge voeten te houden als het water van de Lauwerszee of het Reitdiep steeg en het lager gelegen land en de kroeg onderliepen. Door bemesting nam de hoogte in de loop der eeuwen steeds een beetje toe. Zo vormden de verschillende bewoningslagen een archeologische schatkamer. Vanaf de elfde eeuw werden er dijken aangelegd en werden veel wierden afgegraven, om als kostbare mest te worden verkocht. Maar de wierde Ezinge is bewaard gebleven.

Altijd een borreltje

Ook in Niehove ligt de middeleeuwse kerk op het hoogste deel van het dorp. En ja hoor: aan de overkant van de kerk en de klinkerweg die daaromheen loopt, ligt tussen de eeuwenoude huizen het café, Eisseshof genaamd. Nog tot ongeveer 1960 was hier in vrijwel ieder



voorhuis een winkeltje gevestigd. Het achterhuis fungeerde als ambachtswerkplaats. Klanten die op een paar schoenen of een ander werkje wachtten konden altijd wel een borreltje krijgen. De winkeltjes en kneipjes zijn verdwenen, op café Eisseshof na, dat door Vereniging Dorpsbelangen voor sluiting werd behoord. De familie Van Kammen runde tot 1972 het café, en deed er een kruidenierszaakje en timmerwerk bij. Voor rijke boeren was er een aparte bovenverdieping, waar wijn werd geschonken. Het gewone volk klieperde beneden kelkjes jenever in dorstige kelen in het cafégedeelte dat De Jachtweide werd genoemd. Tegenwoordig serveert Eisseshof Indonesische gerechten, worden op de bovenetage live-muziek en theateroptredens georganiseerd en, jawel, houdt Eisseshof een traditie in ere met een tweedehandswinkeltje.



Zeewierbitterballen

Het zou bijna saai worden, als die naast elkaar geplaatste kerken en cafés niet allemaal zo verschillend waren. De kerk van Hornhuizen onderscheidt zich door een kleurige toren en in het witte huis aan de andere kant van de kruising zit café Wongema, dat zich weer onderscheidt door Indonesische gerechten in plaats van Groninger bal met Groninger mosterd te serveren. Wongema doen we samen! Buiten de eigenaars spelen ook wisseldiensters een rol als dag-, week- of weekendherbergier. Slimme formule. En dan zijn er nog de zeewierbitterballen, ook niet alledaags. 'Herberg aan het einde van de wereld.' Volgens eigenaar Wilbert van de Kamp spelen de pracht en de rust van het Waddengebied een belangrijke rol. 'De mensen komen helemaal hier naartoe om even tot rust te komen en te genieten van hoe alles er hier uitziet.' Ook duurzaamheid is belangrijk en lokaal is lekker. Wilber: 'Als je friet verkoopt, kun je dit bijvoorbeeld vervangen door lokale aardappelen te gebruiken. Of kijk of je de uien ergens in de omgeving kunt inkopen.'

Slingerweg

De Kustweg door de Westpolder biedt woest en ledig land- en waterschap aan deze en gene zijde van de dijk. Via een mooi stukje slingerweg vlak onder de Waddenkust komen we aan bij Lauwersoog. Vanaf de haven kijken we naar de streep land daar op de kimme, achter de deinende baren. Maar Schiermonnikoog is voor rally- en motorrijders met hun voertuigen onbereikbaar. Dus stappen Bernard en ik aan boord van de veerboot die ons naar het laatste stempellokaal brengt, de voorplecht vol blijde rallyrijders. Hun auto's en onze motorfietsen staan op een veilige parkeerplaats in Lauwersoog. Na prijsuitreiking, diner-dansant en een tweede boottocht ligt het Groningse landschap weer voor Bernard en mij klaar. Op weg naar huis pikken we nog zeker ergens zo'n stuk Groningse gastvrijheid mee. 'Nee, geen borrel alstublieft. We moeten nog rijden. Maar wel graag extra mosterd bij de Groninger bal.'

Bron: 

Auteur: Michiel van Dam

Fotografie: Bernard Stikfort

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



LAAT JE (MOTOR)DROOM UITKOMEN MET DEZE WAANZINNIGE B&B IN DE EIFEL

Altijd al gedroomd van je eigen B&B, waar je gasten kunt ontvangen die graag willen ontspannen? Grijp dan nu je kans, want Mieke's Landhuis staat te koop! Het pension dat onder vaste gasten bekend staat om gastvrijheid en vriendelijkheid. Een plek waar menigeen zich heeft vermaakt en de perfecte uitvalsbasis voor de prachtige omgeving van de Eifel.

Motorparadijs

De B&B is gelegen tussen de Moezel en Maaren, in een gebied dat bekend staat om zijn prachtige wegen, heuvels en vergezichten. Het is een geliefd gebied voor motorrijders. De Moezel ligt op slechts 10 kilometer afstand, de populaire steden Cochem en Bernkastel op 30 kilometer en de historische stad Trier op 50 kilometer. Mieke's Landhaus ligt aan de Vulkanstrasse en in de directe omgeving is van alles te doen, zoals een bezoek aan de bekende Thermal Eifeltherme in Bad-Bertrich, de vele pittoreske dorpjes langs de Moezel en de welbekende Nürburgring.

Sfeervol pension

De B&B beschikt over vier tweepersoonkamers (met een extra bed mogelijkheid) en drie appartementen voor twee of drie personen, elk met eigen sanitair en balkon. Ook is er een fijne ontbijtkamer en een ruime hal. De B&B heeft voldoende parkeergelegenheid en drie afsluitbare garages voor motorstalling. Daarnaast kan men genieten van een ruime en nieuw aangelegde tuin met BBQ en aangrenzende weilanden. Het pension heeft een hele goede beoordeling op Booking.com en telt veel vaste gasten. Het gebouw biedt naast het pension vele mogelijkheden tot uitbreiding of een andere indeling, zoals het plaatsen van een echte bikerbar.

Ruime privéwoning

Naast het pension is er een grote privéwoning met een terras dat een fantastisch uitzicht biedt over de Vulkaneifel. In de woonkamer staat een heerlijke houtoven, terwijl het hele huis én het pension een moderne en nieuwe verwarming heeft. Ook is er een moderne keuken die van alle gemakken is voorzien.



Gemoedelijk dorp

Het runnen van je eigen B&B betekent ook het leven in de gemoedelijke sfeer van Duitsland, waar de koeien nog in de weide grazen en de mensen elkaar kennen en helpen. Op slechts vier uur rijden van het midden van Nederland, voelt het alsof je in een andere wereld waant.

Meer informatie?

Je B&B-droom laten uitkomen? Neem voor meer informatie contact op met info@miekeslandhaus.nl (Nederlands- en Duitstalig).

Bron: **MOTOR**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



CALIFORNIA BACKCOUNTRY DISCOVERY ROUTE

De California Backcountry Discovery Route South (CABDR) beslaat meer dan 1.300 kilometer aan uitdagende routes over ruige paden en ander buitenaards terrein. Kris Fant van het REV'IT! Women's Team pakte haar spullen en ontdekte het onverharde Californische achterland.



Rijdend richting de Californische woestijn brengen het Wilde Westen, karrensporen, goudkoorts, missionarissen en de vroege inheemse geschiedenis onze fantasie op hol. Deze historie oefent een aantrekkingskracht op ons uit als een kampvuur op nachtvinders. Afgelopen november bepakt twee mede pioniers en ik onze motoren en stuurden we ze naar de even daarvoor verschenen California Backcountry Discovery Route, die een onvergetelijk avontuur zou blijken te zijn. Bepakt en bezakt bracht ik de wielen van m'n betrouwbare DR650, genaamd Luna, aan het rollen.

Tot de tanden bewapend om de – voor mij – meest uitdagende 4x4-sporen ooit te lijf te gaan, lieten we het verharde toevluchtsoord Yuma, Arizona, achter ons en staken we het All American Canal over. Een handje vol kilometers verderop bereikten we de Indian Pass Road. Legendarisch om zijn naam en de dertien kilometer aan diep zand die zowel rijders als koppelingen met boter en suiker uitwonen. We overleefden het pad en volgden de Colorado River, een groene oase in een zee van zand.



Voor de geschiedenisboeken

Deze route is een droom voor liefhebbers van geschiedenis. De Blythe Intaglios is een serie gigantische geogliefen van naar schatting meer dan duizend jaar oud die pas in 1931 opgemerkt werd vanuit een vliegtuig. Archeologen staan nog altijd voor een raadsel over deze afbeeldingen van vroegere mensen, dieren en geometrische vormen. Maar de verbluffende indruk die ze maken op bezoekers laat niets aan onduidelijkheid te wensen over. Je mag deze aanblik domweg niet missen en ben je bovendien in voor een gemotoriseerde uitdaging, dan is de Intaglios Loop de moeite meer dan waard.

De grond voelt aan als een vroegere rivierbedding met diep zand en enorme rotsblokken. Het is dan ook de ideale warm-up voor het vervolg van de Wild West Experience. We hadden het legendarische zand van de Indian Pass Road al achter de kiezen. Ik was dan ook in mijn nopjes dat deze woestijnrit bestond uit een hoop sectie met diep zand. Hierdoor kon ik mijn vaardigheden in woestijnraces nog verder aanscherpen.



Majave en mijnen

Toen we de Mojave doorkruisten, hadden we nauwelijks in de gaten dat we in een woestijn reden vanwege de oogverblindend fraaie – en immense – velden met Joshua Trees. Deze prehistorisch uitzijnde, sappige evergreens met doornbladeren groeien nergens anders ter wereld en vormen een onderscheidend kenmerk in het verder buitenaardse landschap. Ze groeien tussen rotsblokken van 80 tot 100 miljoenjaar oud waardoor de Amerikaanse geschiedenis van het Wilde Westen klinkt alsof het zich gisteren heeft afgespeeld. Laat absoluut niet na om te kamperen in dit beschermd

natuurgebied; de adembenemende rotspunten en uitzonderlijke rotsformaties maken een geweldig decor voor foto's van tenten en motoren bij zonsondergang.

Blijf je wel bewust van de omringende natuur; de Joshua Trees worden in toenemende mate bedreigd door klimaatveranderingen (park)vandalisme. We waren op het punt aanbeland om onze eerste mijn te bezoeken, de Colosseum Mine met zijn open schacht. De



bovenste omtrek van de mijn versmalt naarmate de spiraal verder naar de voet cirkelt, waardoor een soort trechter ontstaat waarvan je over het onderste gedeelte kunt rijden. Het regenwater in het bassin zag er heerlijk verfrissend uit na de verhitte heuvelklim over rotsblokken om de mijn te bereiken. Maar vanwege de waarschuwing van mogelijk arsenicum in het water sloegen we de verleiding af om onze waterflessen ermee te vullen. Gelukkig zagen we een wolk boven ons overdrijven die een paar druppels regenwater op ons losliet; een welkome verfrissende verrassing op een warme dag

Fris naar bed

De pioniers van weleer mogen dan de natuurlijke heetwaterbronnen per toeval ontdekt hebben en zich eraan hebben gelaafd, nu kun je er verblijven in het Tecopa Hot Springs Resort. In dit eigenaardige motel met comfortabele bedden en privébaden kwamen we na een lange dag rijden als herboren uit het water. Tijd om ons over de planning van het vervolg van onze trip te buigen. Om het Tecopa Hot Springs Resort te vinden, kun je het bord 'Steak Stop Beer' niet missen en ik raad je aan ieder woord in daden om te zetten. Let wel op dat Tecopa veel belangstelling in het seizoen heeft, dus als je reist tussen april en oktober, neem dan vooraf contact met ze op om te achterhalen wat nog beschikbaar is. Maak ook tijd vrij voor een bezoek aan de China Ranch voor milkshakes met dadel en dadelbrood, een echte aanrader!



Woestijn en canyons

Na onze opfrisbeurt in de heetwaterbronnen, zetten we koers naar Death Valley. We kwamen beter beslagen ten ijs dan de bende goudzoekers die in 1849 door dit extreme gebied heen trokken. Niet voor niets gaven zij de vallei de vervloekte naam die het verdiende door de lijdensweg die zij ondergingen met de dood op de hielen. Veel stadjes in Death Valley werden gebouwd direct op de onverharde ondergrond en weggespoeld door de plotse overstromingen en spring vloed van Moeder Natuur. De Ibex-zandduinen zijn diep en lijken wel van talkpoeder. Deze duinen maken deel uit van de route, maar je bent erdoorheen voordat je het in

de gaten hebt. De rest van Death Valley is samen te vatten als heet en plat, met minimale veranderingen in het landschap.

De hete vlakte blijft zich maar herhalen tot het stadje Furnace Creek, waar onze werkpaardenbenzine kregen en wij genoten van Indiase fry bread taco's, schaaftijs en airconditioning. Hoewel Death Valley de schijn heeft van een eindeloze woestijn, is de Titus Canyon een fraaie rit voor op je bucketlist. Bestaande uit zo'n 42 kilometer aan adembenemende schoonheid, felle kleuren en geweldig offroad rijden. Je vraagt er je af hoe deze canyon deel kan uitmaken van dezelfde desolate woestijn als de rest van Death Valley. Volg de weg naar Teakettle Junction en The Racetrack en duik de Saline-vallei in via de Lippincott Pass.

Lippincott Road werd uitgehakt om toegang te bieden tot de gelijknamige mijn, waar lood, zilver en zink gedolven werd. De mijn werd in 1951 gesloten en de weg wordt niet meer onderhouden. Regenwater heeft dus veel van het zand en grind weggespoeld; wat resteert zijn complete velden vol losliggende of ingebedde keien met steile afdalingen. Reis je in een groep, bereid je maar vast voor elkaar te helpen: dit is een expert-only sectie.



Reward mine

In de Saline-vallei werden zout en borax gewonnen, die met kabelbanen over de Inyo Mountains naar de Owens-vallei getransporteerd werd. Onze route liep via een diepe, uitgesleten rotspartij richting de Cerro Gordo Mine. Een ghost town die momenteel herbouwd en gerenoveerd wordt. De afdaling naar Owens Valley is absoluut fantastisch en loopt over een brede gravel road. Owens Valley kent een omstreken historie doordat Los Angeles en de plaatselijke bewoners ruzieden over water rechten. Los Angeles had de best gevulde portemonnee en hield de waterrechten voor zichzelf. Meren vielen droog en er een woestijn vol zandstormen bleef achter.

Als de dag langzaam ten einde loopt, laat dan de kans niet liggen om te over nachten in de Alabama Hills. 's Nachts kun je verse energie opdoen en in de ochtend heeft iedereen met historische interesse de gelegenheid om het Manzanar War Relocation Center te bezoeken. Dit historische monument dient als eerbetoon aan de Japanners die hier tijdens de Tweede Wereldoorlog werden geïnterneerd. Een somber begin van de dag, maar het omringende berglandschap is een fraaie setting voor serene overpeinzing.

Na Manzanar veranderde de snelle, frisse en fruitige trip naar de Reward Mine in een rotsige heuvelklim, tot aan een opening in een rotswand waar je bijna een kilometer ver de mijn zelf in kunt rijden. De Reward Mine was een zeer rendabele mijn, maar tegenwoordig wil je er niet te diep in. Keer om waar de mijn versmalt en de keien groteren groter worden.

Oase

We naderden het einde van onze trip, maar hadden toch nog onze zinnen gezet op de Fish Slough Petroglyphs en de Chidago Canyon.

De achtste sectie van deze route is snel en gemakkelijk te doen, dus houd je camera bij de hand. En zorg ervoor dat je vooraf een plek hebt gereserveerd in de Benton Hot Springs. Een magisch toevluchtsoord in de woestijn met warmwatersprinklers en kampeerplekken met baden van warm water uit de bron. Ook is er een klein winkeltje in





de buurt om wat feestelijke versnaperingen te kopen. Een prachtige manier om een Backcountry Discovery Route af te sluiten. De ideale gelegenheid voor een klein teamreizigers om de beste herinneringen van de afgelopen zes dagen op te halen.

Benieuwd naar de hele California Backcountry Discovery Route en wil je hem ook gaan rijden? Download dan [hier](#) de GPX-file. Hierin vind je alle delen van de route. Je bekijkt hem heel makkelijk via [MyRouteApp](#).

Bron: GRIP (ledenblad van de KNMV)



Auteur: Mark Meisner

Tekst & beeld: Kris Fant / REV'IT!

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



5x EEN WEEKEND NIET NAAR DE EIFEL

Niets zo fijn als een weekend motorrijden. De Eifel onderhand wel gezien? In een straal van zo'n 300 km vanaf Utrecht zijn er gelukkig enorm veel andere mooie regio's te vinden! Wij geven vijf weekendtips om het in andere hoeken te zoeken.

Ga je plannen maken voor een mooi weekend motorrijden net over de grens? Dan kom je toch vaak automatisch uit in de Eifel of Luxemburg. Maar ja, daar wordt het ook steeds drukker en na een aantal trips ken je de regio als je broekzak. Gelukkig is de Eifel niet het enige mooie gebied om te rijden. We zetten een aantal dikke weekendtips op een rij om je met een frisse blik te laten kijken naar de invulling van je weekend!

1. Belgische kust



Misschien niet de meest voor de hand liggende bestemming voor een motortipje, maar als je van rust en ruimte houdt is het achterland van Duinkerken tot aan Oostende perfect. Smalle boerenwegen waar je mooie vergezichten kunt vinden, duinen waar je mooi zicht hebt op de Noordzee en het Kanaal. En heb je even genoeg van het rijden? Dan is een terrasje in de badplaatsen zo gevonden! Nog even flaneren over de boulevard of een frisse duik om de geur van je motorpak te ontvluchten en de avond is compleet.

Overigens ligt hier een mooi stukje Nederlandse geschiedenis: in 1600 werd hier dé slag bij Nieuwpoort gewonnen van de Spanjaarden. Je weet wel, van dat feitje dat je vroeger bij Geschiedenis tot in den treure hebt moeten stampen om een makkelijk puntje te scoren op je examen. Er iets van terugvinden doe je niet meer in het plaatsje overigens. Er staan wel veel oorlogsmonumenten, maar die zijn louter gewijd aan de Eerste Wereldoorlog, waar hier niet ver vandaan bloedige slagen werden uitgevochten langs de oevers van de rivier de IJzer.

2. Westerwald



Uit het oog, uit het hart zeggen ze wel eens. Onbekend is onbemind zeggen ze ook wel eens. Twee prima manieren om het Westerwald te omschrijven. De Duitse regio ligt geografisch gezien rechtsboven de Eifel en Moezel en wordt derhalve dan ook vaak genegeerd door motorrijders. Je zou het bijna vergelijken met het Zwarte Woud. Hoewel dat ook prachtig is, rijdt men er vaak vol gas langs om maar sneller in de Alpen te komen.

Het Westerwald is een oase van rust als je de Eifel gewend bent, zonder dat het afdoet aan de gastvrijheid. Oké, niet ieder dorp puilt uit van de motorhotels, maar er zijn voldoende plekken waar je aan je trekken komt met liters Hachenburger (één van de lokaal gebrouwen pilsen) en flinke schnitzels. De stroomgebieden van de Nister en Sieg zorgen voor wat hoogteverschil waardoor rijden ook leuker wordt.

3. Ieper-Roubaix



In het land der klapprozen is het altijd mooi rijden. Rond Ieper werd er vier jaar lang om iedere centimeter gevochten. De Eerste Wereldoorlog heeft haar sporen in deze regio flink achtergelaten. In het landschap, in de natuur maar vooral in de mensen. Met veel respect worden begraafplaatsen en monumenten nog steeds tip top in orde gehouden. In Ieper zelf staat de Menenpoort waar zo'n 55.000 namen van gevallen soldaten in gegraveerd staan. Het museum In Flanders Fields is een hele dikke aanrader.

Heb je minder met de oorlogsgeschiedenis van dit gebied? Niet ver van Ieper ligt het voor wielrenners legendarische Roubaix bekend van de klassieke wedstrijd Parijs-Roubaix. In het buitengebied vind je hier tussen de velden de brute kasseienstroken die inmiddels een beschermde status genieten. Uitdagend om hier met een allroad – met juiste veerafstellingen – de regio te verkennen!



4. Biggesee



geblazen ook!

Nadeel van de Biggesee is dat het er heel erg druk kan worden. Is dat het geval, stuur dan binnendoor richting Winterberg. Heel precies komt het niet welke wegen je daarheen pakt, als je maar ongeveer uitkomt bij de 236 en 480. Vanaf Schmallenberg tot aan Winterberg is het dan heerlijk rijden.

Misschien niet de meest verrassende bestemming in deze lijst, maar wel met afstand de beste regio om motor te rijden! Rond de Biggesee liggen de wegen er fantastisch bij. En dus weten motorrijders deze plek zeer goed te vinden. Als we een tip mogen geven om op te nemen in je route is dat L697 van Attendorn naar Helden. Dat daar nog geen curbstones liggen blijft ons een raadsel. Trek in de befaamde Duitse curryworst? Bij Bigge Grill zijn ze niet alleen de Duitse keuken machtig, het is ook een fantastisch trefpunt voor motorrijders. Steek je de straat over en rijd je langs de westkant van de Lister dan is het nog eens mooi sturen

5. Laars van Henegouwen



In het zuiden van België, recht onder Charleroi, ligt de laars van Henegouwen. Een gebied dat bekend staat om haar abdijbieren, zoals Chimay, maar ook om haar straatraces, zoals Chimay. Dat stratencircuit is trouwens ook duidelijk te vinden als het evenement niet georganiseerd wordt als je hier bent: de bandenstapels, vangrails en de startgrid zijn permanent aanwezig. Mooie plaatjes gegarandeerd! Rijd je hier naar het Westen dan steek je de grens over naar Frankrijk waar je al heel snel de oevers van de Maas vindt.

Zwierend langs de meanderende rivier rijd je zo het plaatsje Dinant in. Erg mooi en ook nog eens de plaats waar Leffe gebrouwen wordt en de saxofoon is uitgevonden. Vanaf hier rij je verder omhoog waar je bij Anhée de N971 pakt en zo slingerend langs rivier de Flavion rijdt. Genoeg water gezien? Stop in Dinant bij de citadel of vervolg je weg verder naar de heuvels van Houyet waar de N929 doorheen slingert. De keuze is in dit gebied reuze!



Weet jij het nou nog niet? Probeer onze [reisgebieden-tool](#) eens uit!

Bron: MOTORRIJDERS.NL



Auteur: Tom van Appeldoorn

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



TOERTIP GELDERLAND/OVERIJSSSEL

prachtige natuur en veel historie



Bron: Tom Boudewijns

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



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 koekhapen in Deventer, een brok eten in Oude Molen of aan een ijsje likken in Assel.



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

ALV 2023 YCCNL (Ton T)

En het weerbericht zag er zo mooi uit! Maar dat viel weer tegen. Iedere keer als ze zonnig weer beloven blijkt er toch weer ergens een wolkje vandaan te kunnen komen. Kortom, het miezerde toen ik mijn neus buiten de deur stak. Getver. En toen ik bij de plek stond waar mijn motor gestald was, bleek het gangetje vol troep te staan. Daar had ik ook eerder aan moeten denken. Dan is de keus snel gemaakt. Laat maar staan die motor, ik pak de auto wel. Gauw de A2 op en verderop rechtsaf naar de A15. En ja hoor, na enige tijd konden de wissers uit en werd het droog. De lucht bleef verder effe grijs, maar er kwam niks meer uit. Dat is dan weer leuk voor al diegenen die wel met de motor zouden komen. Het bleek een ritje van net even 38 minuten en zo stond ik al snel bij het vergaderadres op een parkeerstek waar net Thierry en Marcel uitstapten.

We waren de eersten. Meteen werd er al koffie geserveerd en zo langzaam kwamen er steeds meer clubgenoten binnen. De presentielijst ging rond en werd getekend. Ondanks het verzoek om van tevoren aan te geven of je aanwezig zou zijn, waren er toch nog genoeg mensen die zich niet hadden gemeld, maar gelukkig toch waren gekomen. Voor de organisatie was het zo moeilijk om in te schatten hoeveel lunch er klaargezet moest worden, maar dat bleek niet voor problemen te hebben gezorgd.

Het werd 11 uur, dus de vergadering zou moeten aanvangen. Er waren echter berichten dat een groep motorrijders nog onderweg was. Na een kwartietje waren die er ook (gevalletje verdwalen, meer niet) en Hans opende de vergadering. De eerste puntjes van de agenda werden in een redelijk tempo afgewerkt. Even aandacht voor de agenda (was OK), ingekomen stukken (ook OK), jaaroverzichtje (prima) en dan het financiële overzicht en begroting. Netjes in elkaar gezet door onze penningmeester, goedgekeurd door de kascommissie en na wat verhelderingsvragen was dat ook weer rond. Voor het volgend jaar werd een nieuw lid gezocht voor de kascommissie en ook gevonden.



En toen kwam agendapunt 10. Benoeming van een nieuwe voorzitter en secretaris. Na 9 jaar trouwe dienst nam Hans na 3 termijnen afscheid als voorzitter en hij wordt opgevolgd door Michel Gertzen. Hans kreeg een aandenken en wat lekkers en werd bedankt voor zijn inzet over de afgelopen 9 jaren.

Een nieuwe secretaris is al tijden een probleem. Niemand meldt zich, ook niet nadat duidelijk is geworden dat het verzorgen van de nieuwsbrief niet tot het takenpakket van de secretaris hoort. Jammer toch. En Han is toch altijd bereid om te helpen en van alles toe te lichten, maar niemand voelt zich geroepen.

Als je twijfelt, vraag Han dan eens wat het secretariaat inhoudt, hoeveel (of weinig) werk het is. Iedereen die kan lezen en schrijven kan die taken in principe uitvoeren.

Daarna ging het over de dingen die dit jaar op de rol staan. Het S.O.S.-weekend, de trip naar Finland, de weekenden in Engeland en het Belgenweekend om maar eens wat te noemen en oh ja, het nationale weekend aan het eind van het seizoen.

In het Huishoudelijk Reglement zijn ook wijzigingen voorgesteld. In principe zijn die allemaal aangenomen, maar wel met hier en daar wat wijzigingen in de formulering. Jeroen als Road Captain gaf nog aan dat ook anderen dan hijzelf ritten kunnen uitzetten. De Road Captain heeft dan de taak een en ander te coördineren in overleg met het lid dat een rit voorstelt. Kortom: hij kan niet alles alleen doen.

Dat geldt ook voor de activiteiten die de club onderneemt op weekenden en ritten. Bijvoorbeeld op weekenden zijn soms best wat extra handjes nodig, anders lopen de organisatoren op den duur op hun tandvlees. Je kunt jezelf ook aanmelden voor dat soort klusjes. Vele handen maken licht werk.

Tegen het eind van de vergadering werd er weer eens ruim tijd besteed aan de clubinsignes. Wat was nou het juiste lettertype, wat moesten nou de juiste kleuren zijn, verwarring alom. Blijkbaar was het oer-embleem ooit ontworpen door een Zweed met de (bij)naam Blondie en op de presidentsmeeting in Finland zal hier ook over gesproken worden. Hopelijk valt er dan ook een eindoordeel.

En als de rondvraag dan is afgewerkt werpen we ons op de lunch en wordt het nog gezelliger dan het was. Dan doen we nog maar een cola en een lekkere bruine boterham met zalm en sla. Voedzaam en smakelijk. Een goede afsluiting van deze jaarlijkse happening. En dan nu: op naar de zomer. Dat die eindelijk maar eens mag beginnen. De voorspellingen voor het S.O.S.-weekend waren prachtig, maar daar komt alweer verandering in. Hoe dan ook: we gaan! En daarna ook naar de Belgen! En daarna zien we wel weer verder. Het moet gewoon een keer zomer worden.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





ALV 2023 YCCNL IN BEELD



Fotografie: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





ALV 2023 YCCNL (Ton vdC)

Uiteraard is de eerste vraag voor mij: met de motor of met de Abarth? De weersverwachting leek op het laatste moment goed genoeg om het besluit met de motor te gaan, te nemen. Zaterdag nog even wat "vlekjes" weggewerkt en de claxons vatgezet, zij bleken losgetrild te zijn. Hm, Harley syndroom? Enfin, ze zouden toch nog wel aan de draadjes zijn blijven hangen. Dus de motor en GPS startklaar, blue tooth van de helm opgeladen en de motor in het midden van de schuur gestald, ik kon zo weg rijden zondag. Dus zondag een laatste weer-app-check: oké, het zou bewolkt blijven en in de middag zou af en toe de zon doorkomen. Enfin, 2 dagen eerder werd verwacht dat er een stevige wind uit het noorden waaie, die werd nu dus niet meer verwacht. Een laatste blik op de bewegende weerkaart van mijn app, wie heeft dat niet, leerde dat er in het midden van het land wat buitjes van noord naar zuid zouden trekken. Op het moment dat ik dáár zou rijden was er geen regenverwachting. Mooi. Gáán met de bike. Ik reed de straat uit en merkte dat het miezelde. What the f . . . Die bewegende weerkaart geeft dus geen miezel aan. Regenkleding had ik niet bij mij en tja, van miezel wordt je erg nat. Wie weet hoelang het zou miezelen, achteraf tot Zoetermeer. Terug naar huis, motor neerzetten, motorkleding uit en hop met de Abarth, loudness aangezet, het oeuvre van Led Zeppelin via Spotify over de Beat speakers van dr. Dré op en op weg naar Wageningen. Ook niet verkeerd en wel zo lekker warm ook.

Twintig over tien was ik bij de afslag van het Esso station alwaar ik op de motor wellicht zou hebben aangesloten, maar nu zal men wel op weg zijn dacht ik, wellicht zou ik de groep nog wel inhalen. Ter hoogte van het benzinestation zag ik onmiskenbaar Willy en Luuk hun motoren staan. Ik ging te snel voorbij om de andere te zien of te herkennen. Slechts een handje vol motoren volgens mij.

Tien minuten voor elf wenste ik iedereen een goede morgen in "ons" vergaderhok. De clubgenoten, onder leiding van de enige Road Captain waarvan ik ooit vernomen heb dat ie de weg kwijt was (!), kwamen niet veel later binnen, maar nèt op tijd nog gelukkig.

Leuk om iedereen weer te zien. De "vaste" kern zo'n beetje. Later vernam ik het aantal geboekte bezoekers voor de SOS, dat waren meer leden dan die nu op de ALV aanwezig waren. Jammer, het is zo gezellig en goed om met elkaar over het wel en wee van de YCC's te kunnen praten. Zouden de genoemde vacatures binnen het bestuur de reden kunnen zijn geweest van wat wegblijvers? Vast niet, . . .toch?



De vergadering ging van start. Er was een goede interactie met de leden. Prima. Ik bedacht mij ook op dat moment dat het bestuur "er lekker in zat" de afgelopen bestuursperiode. Dat mag ook wel eens geschreven worden (Als dit stukje gelezen wordt, want ook dáár hebben Ton T. en ik geen enkel benul van). Ja, Han laat altijd weten wat hij van mijn stukjes vind en ook dat hij blij is met de input. Laat eens wat horen lezers, desnoods richting het bestuur. Zelf maak ik er iedere keer een gewoonte van om het bestuur te bedanken voor de geweldige nieuwsbrief. Er werd mij wel eens aangegeven dat ik de enige danwel 1 van de weinige ben die deze moeite neemt. Zo was ik de eerste, enkele dagen vóór de ALV, die van zich liet horen bij het bestuur. Enkele grammaticale/taalkundige opmerkingen t.a.v. de Huishoudelijke Reglement tekst en wat dingetjes

over de financiële rapportage. Persoonlijk ben ik voorstander van het geven van complimenten, klagen wordt makkelijker gedaan, maar zeggen dat er iets goed gaat doet de vrijwilligers ook veel goed. Het geeft een gevoel van "we doen het niet voor niets". Leuk in dit verband dat de voorzitter in zijn dankwoorden voor de vrijwilligers Ton en Ton bedankte voor hun kopijbijdragen. Prompt werd er vanuit de vergadering gevat opgemerkt dat dit het "TT" duo betrof. Wat daar verder van gemaakt werd laat ik hier even achterwege ☺



Enfin, de vergadering zelf verliep soepeltjes en zonder al te veel issues. De vacature voor voorzitter, daar had het bestuur een gegadigde voor gevonden. Met enthousiasme uit de vergadering werd ingestemd en Michel, even enthousiast, neemt de taak over van Hans. De vlag werd symbolisch overhandigd en later bleek dat de beachvlag van de ratten in de verpakking zat in plaats van de YCCNL vlag. Een meesterlijke stunt van het rattenteam?! De vacature voor secretaris en redactie (nu beiden door Han vervuld) bleek

niet ingevuld te kunnen worden. Fernando gaf aan Han te willen ondersteunen, volgens mij in beide functies en wellicht dat 1 van de functies op termijn volledig overgenomen kan worden. Succes heren.

Het SOS weekend werd ook besproken en ook werd een nieuwe duo benoemd; "JJ"; zijnde Jeroen en Jaap. De één doet de heenweg van de toerit en de ander de terugweg zo heb ik begrepen. Mooi. Wellicht dat ik op zaterdag "even" aankom



om de toerit mee te maken, Friesland is mooi. Uiteraard is er uitgebreid stilgestaan ook bij de internationale evenementen. Naar mijn mening is het goed dat het bestuur het initiatief neemt om een gezamenlijke boeking en reis naar de diverse locaties te organiseren. Perfect.

Na de vergadering was het gezellig en langzamerhand nam men afscheid. Mijn bedoeling was om binnendoor naar Rijswijk te rijden als ik met de motoer was geweest, maar waarom zou dat met de Abarth anders zijn? Dus ook binnendoor terug waarbij ik de GPS op "snelweg vermijden" had ingesteld. Effe 2 uur Led Zeppelin aanhoren onder het genot van de mooie natuur en het genieten van lieflijke en rustige dorpjes van Gelderland. Duidelijk is dat de snelweg mij niet meer kan bekoren. Tja, tijd zat tegenwoordig en al dat gehaast op een ook op zondag drukke snelweg hoeft voor mij niet meer.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



RIP JOHNNY FERDINANDUS

Helaas en onverwachts kwam dit bericht over Johnny. Uiteraard gaan we als club daarbij zijn. Tja, niet iedereen is met (pre)pensioen, maar toch waren we met 10 motoren om Johnny te begeleiden naar de uitvaart plechtigheid. De 11^e motor ging rechtstreek naar het rouwcentrum. Rouwlintjes waren door Marja verzorgd, ik heb hem aan het einde van de plechtigheid teruggegeven, we zullen ze in de toekomst vast vaker nodig hebben. Het was qua weertype een sombere, bewolkte koude dag. De dag ervoor en de dag erna was het prima weer met een zonnetje, maar het weer paste zich aan de gebeurtenis van vandaag aan kennelijk. Wat miezel werd er ook waargenomen door diverse motorrijders onderweg naar het verzamelpunt.



Verzamelen bij een parkeerplaats nabij een rotonde bij Edam. Twee toeristen bussen wachtten op hun klandizie die Edam kennelijk bezochten. Het veldje met 2 koeien was kaasje voor de toeristen die er allemaal een foto van wilden hebben. Mij leek het wel of die 2 koeien daar expres ook waren losgelaten voor een fotomoment, een bruine en een zwarte schoongewassen bonte koeien. Al snel waren we met 10 motoren. Johnny liet zich in de rouwauto voorrijden en als laatste sloot de familie aan achter de motorrijders. Het was een rit van een kleine 20 kilometers en zo bij elkaar toch wel imposant. Dat vertelde enkele bezoekers mij ook nadat we gearriveerd waren.



Het afscheidsmoment brak aan en reeds bij de eerste tonen van het ingezette muziekstuk wist ik het: Shine On You Crazy Diamond van Pink Floyd. Verdorie Johnny die smaak van muziek hebben we dus beiden, en ongetwijfeld meer fellow bikers van dezelfde generatie. Tja uiteraard, maar toch jammer, dat de intro en outro werden ingekort. Johnny zijn beide zonen spraken ons toe, het gaf ons een inzicht in hoe Johnny, ook als opa, was en uiteraard kwamen ook de anekdotes voorbij. Alles werd met het tonen van Johnny zijn familiefoto's afgewisseld. Altijd leuk, als ik dat mag zeggen bij deze gelegenheid. Het volgende nummer was In-A-Gadda-Da-Vida van Iron Butterfly. Verdorie Johnny, weer raak dus. Als laatste spreker was het Jeroen zijn beurt. Mooi gesproken bro, goed gedaan! Mooie woorden, ik heb ze niet allemaal onthouden en kan daar dus verder niet inhoudelijk iets van mededelen. Wederom een mooi afsluit muziekstuk van Pink Floyd, dit keer Wish You Were Here. Yep, toepasselijk ook.

Tja, zei ik tegen mijn dochter, we zijn allemaal mensen van de dag en als je wat ouder bent loop je de kans dat die dag er sneller is dan je dacht. Al enige tijd loop ik met de gedachte om op te schrijven wat ik zou willen tegen de tijd dat mijn dag gekomen is. Food for thoughts dus, Shine On You Crazy Diamond van Pink Floyd stond ook in mijn gedachten als sluitmuziekstuk bijvoorbeeld. Lucky Man van Emerson Lake & Palmer mag ook niet ontbreken bij mij. Enfin we gaan maar eens wat op het digitale papier zetten de komende tijd.

Johnny: see ya als "de dag" er is.



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





S.O.S.-WEEKEND 2023

En ja hoor. Dit was ook weer zo'n gevalletje van KNMI-dwalingen. Prachtige voorspellingen de laatste weken en naarmate de dagen naderen beginnen ze met twijfel zaaien. Zo van het zou mooi weer kunnen worden, maar er komt onverwachts iets aan uit het noorden en dan wordt het wat frisser. En die depressie die ons net heeft verlaten komt door een draaiende wind toch nog even een keertje langs. Kortom, je kunt eigenlijk beter nergens op rekenen en dan op de dag zelf eens kijken wat het nu is en misschien gaat worden. Dat deed ik dus en wat was de uitslag? Het is ronduit prut, maar als je nou gaat rijden heb je kans dat je wel droog overkomt. Nou, misschien een beetje miezer, maar dat stelt niet veel voor. Verder gewoon regen natuurlijk. En dan zaterdag, dan komt in de morgen langzaam het zonnetje door en dan heb je zo rond het middaguur net kans dat de zon nog wat doet, maar daarna is het weer mis. En als je dan zondag naar huis wilt kun je het beste maar in de ochtend vertrekken (wel een beetje fris nog) maar dan kom je zonnig thuis. Daarna gaat het uiteraard weer regenen. En dat doet het, nu ik dit te schrijven, nog steeds. Morgen misschien een zonnetje. Jaja. Nou we zullen zien.

Al met al is deze review van de weersomstandigheden redelijk exact zo gelopen. Dat is dan weer het positieve ervan. Het feit dat we vrijdag vanaf 4 uur terecht konden, zorgde ervoor dat ik om 2 uur vertrok. Toen was het droog. Nu heb ik maar een klein tankje, dus voor de zekerheid had ik 3 maatregelen getroffen.

1. De tank was tot de rand toe gevuld
2. In een van de motortassen zat een Jerry-kannetje van 2 liter, ook vol
3. Op internet had ik gezocht naar een tankstation waar ze euro98 hadden redelijk in de buurt van de bestemming, en dat was in Drachten.

Dat laatste was niet omdat ik bang was dat ik het niet zou halen, maar om redelijk vol te zitten voor de rit van zaterdag. Achteraf bleek er in de omgeving wel degelijk een tankstation beschikbaar maar die stond niet op de (internet)kaart, daar moet dus blijkbaar ook nog voor betaald worden. M.a.w. voor de terugreis hoefde ik me geen zorgen te maken.

De heenreis verliep voorspoedig. Halverwege bespeurde ik wat druppeltjes die over mijn vizier rolden. Die was ingesmeerd met rainex en dat spul werkte prima. Het was niet al te heftig, dus ik liet het maar zo. Verderop dacht ik te merken dat het wat kouder begon te worden. Toen kwam er een tankstationnetje in beeld en langzaam drong het tot me door dat dit een mooi punt zou kunnen zijn om dan toch maar die regenbroek aan te trekken. Maar ja, toen was ik er alweer voorbij. Ik zat dus alweer lekker in de 'zone'. Dat betekent wakker zijn zonder tijdsbeleving, alleen reageren op belangrijke wijzigingen in de omgeving, zoals plotselinge files, gevaarlijk invoegende auto's (dooie hoek) en dat is (als bewijs van de stelling) allemaal gebeurd. Voordeel van die mentale toestand is het ontbreken van tijdsbeleving. Daardoor schiet je lekker op zonder dat je het merkt.

Toch maar ergens gestopt voor de regenbroek, want de druppels werden iets heftiger. En daar was dan ineens het oortje



dat (aangedreven door TomTom) schreeuwde dat ik de afslag moest pakken. Afslag? Ja, Drachten. OK, Drachten is best een aardig plaatsje en het tankstation werd snel bereikt. De pomp voor 98 was vrij, dus motor uit, dop eraf en eens kijken hoe het hier georganiseerd is. Niemand zat binnen achter een kassa of zo dus er moest ergens een kaartje in kunnen. Niet bij de pomp zelf, even verder kijken. Een behulpzame automobilist wees naar een zuiltje dat er blijkbaar niet alleen stond voor reclamadoeleinden. Hij zei nog wat, maar ik had mijn oordoppen nog in dus die conversatie ging verloren. Hij kwam dichterbij staan en zei met luide stem: je hebt zeker oordoppen in! Dat verstond ik, dus ik draaide me om en antwoorde: Wat!? En daar konden we gelukkig allebei om lachen. Tankje was weer vol

en de TomTom kreeg een andere bestemming. En voort ging het weer. Nog een kilometertje of elf. Niet terug naar de snelweg (TomTom vond dat teveel omrijden) maar via Drachten verder naar het noorden. Een lange rechte weg met talloze rotondes. En dan wordt het stiller. Geen bebouwing meer, hier en daar een huisje, een paar keer een hoekje om en op het moment dat TomTom zei dat over 50 meter aan de linkerkant mijn bestemming zou zijn viel op het scherm de weg weg. Ik zag alleen nog maar het driehoekje in een groen veld.

Veel tijd om me daarover te verbazen was er niet. Ik zag een vlag. Daar moest het zijn.

En ja hoor, een donkerbruin afdakje herbergde een fles welkomstdrank, wat plastic glaasjes, een pin als aandenken en wat clubgenoten. Veel tijd voor dit ritueel was me niet gegund, want er kwamen vlak achter mij een groep voornamelijk Harley's aanrijden.





Dan maar meteen door het gras op. Ik zag tentjes (niet van toepassing dit keer) en verderop stonden wat houten hutjes. Op dit hutjes zat een papier waarop de namen stonden van de 'bewoners'. Dat was duidelijk. Motor op standaard, tas er af en die meteen maar even binnen brengen. Helm en jas ook naar binnen en daar zag ik dat voor mij nog een bovenbed vrij was. Nou, dan meteen maar even de slaapzak uitrollen en de rest komt dan nog wel. Eerst de anderen maar eens begroeten en de omgeving verkennen. De uitbater (Jan) had, behalve zijn boerderijtje (want dat stond er al) alle gebouwen er eigenhandig bij gezet. Een garage, een ruime schuur waar hij zijn motoren en die van zijn vrouw parkeerde en dan het eigenlijke 'clubgebouw' met tafeltjes en stoelen en een zithoek bij de houtkachel en

niet vergeten de bar.

Zij die er geweest zijn weten het natuurlijk maar men hanteerde voor de gasten een eenheidstarief. Daarmee had je dan betaald voor je verblijf, maar ook voor alle maaltijden en drank! Das makkelijk hoor. Jan liep er rond (en/of zijn vrouw) en die waren heel behulpzaam, maar als je zelf de weg wist en je wilde wat pakken dan kon je je gang gaan. Soort van gedeeltelijke zelfbediening. Werkte prima! Buiten dit clubhuis was er dan nog een overdekte waranda en daarvoor stond nog een ruime partytent. Ruimte genoeg om ook in geval van regen droog te zitten. Het zal duidelijk zijn dat je hier niet terecht kunt met 200 man of zo, maar voor een overzichtelijke groep was het prima te doen.

De avondmaaltijd bestond uit een lopend buffet (rare naam want de enige die loopt is de consument) met de warme hap.



Naar keuze nasi of bami aan te vullen met vlees in pindasaus of heerlijke balletjes in een andere saus en verder waren er nog kippenboutjes en spek of zo maar dat herinner ik me niet precies. Wat ik me wel herinner is dat het prima smaakte. Bij Indisch eten hoort een biertje en die had ik al, dus dat was eenvoudig, gewoon doordrinken en aldus geschiedde. Naarmate de avond vorderde koelde het af. De openslaande deuren werden de een na de andere dicht gedaan en de houtkachel werd aangestoken. Heerlijk hoor, lekker warm, prettig gezelschap, dit houden we wel even vol. Wat later op de avond werd het langzaam stiller. Sommigen hadden hun bedje al opgezocht. Jan (eigenaar) maakte duidelijk dat 2 uur de limiet zou zijn en die hebben we dan ook, met een steeds kleiner wordend groepje, net gehaald.

Prima nacht gehad en de volgende morgen waren er toch wat mensen eerder wakker dan ik. Die zaten al aan de koffie.



Binnen bleek het ontbijt al bijna geserveerd te staan en er was inderdaad koffie. Dat smaakt. Koffie, van welk merk ook, uit welke machine dan ook, als er maar geen suiker en geen melk in zit. Deze kwam gewoon door een Melitta filter en die vond ik in het grijze verleden al prima te drinken. Daarbij gevarieerde broodjes en croissants, divers beleg met boter en eitjes, daar mankeert niks aan.

Het zonnetje won het van de sluierbewolking en dat gaf de burger moed. Zou het weerbericht dan voor een keer kloppen? Jawel, pas regen om een uur of vier en dat bleek te kloppen. Dus mooi/droog weer voor de ride-out. Ik heb ze niet geteld, maar het was best nog een aardige groep die meeding. Jaap ging voorop. Hij had van de site van deze camping een route gedownload en een beetje aangepast (ze zijn altijd te lang) en hij had hem ook al eens een keertje gereden (gisteren). Ik moet zeggen, als je de ritten bij Jeroen (omgeving Utrecht) ernaast legt, dan zijn er wel verschillen. Het wegennet in het noorden is niet zo fijnmazig als in de randstad. Van de andere kant is het in Friesland ook weer niet zo dat je alleen maar weilanden ziet. Die zijn er wel, inclusief de net uitgelaten koeien, maar er zijn ook stukjes bos en wegen die net een oprijlaan van een kasteel lijken met links en rechts bomen. Wat wel opvalt is dat je hier een hogere gemiddelde snelheid kunt aanhouden. Er zitten wel bochten in maar het is allemaal wat overzichtelijker en een bocht draaien met net iets meer snelheid is ook wel eens lekker.

We reden aan een stuk (2½ uur dacht ik) en toen bevonden we ons op de lunchplek en die bleek in Steenwijk (Overijssel) te liggen. De avond tevoren hadden we een indicatie doorgebeld qua bestellingen. De keus was tussen een van de selectie pannenkoeken of een boerenuitsmijter. Het was even heen en





weer lopen tussen keuken en terras maar binnen een redelijke tijd zat iedereen aan een hapje en een drankje. Toen scheen het zonnetje nog. Maar je kon al zien dat er verandering op komst was. Na de lunch was het dan ook zaak niet te lang te treuzelen en de tocht van Overijssel naar Friesland te maken. Nou klinkt dat als een wereldreis maar het ging om ongeveer 50 km.

Tegen het eind van die rit stonden we bij een tankstation waar iedereen zijn tank kon vullen voor de terugreis morgen. Maar dat is pas morgen.

Bij terugkomst op de camping bleek er nog een groep te zijn neergestreken, hoofdzakelijk met tentjes, want de hutten



waren al bezet. Die 2 groepen liepen naadloos in elkaar over. Motorrijden is datgene wat ons allen bindt. Later die middag, de regen had al zijn opwachting gemaakt, werden er twee gasgestookte branders opgesteld voor de barbecue. Toen de boel voldoende was opgewarmd kon men binnen een bordje pakken en daar wat vleeswaren (en/of salade) opleggen. Daarna ontstond er een gezellige drukte rond de twee branders die de belangstelling nauwelijks aankonden. Maar het gelukt! Helemaal gaar of halfgaar, alles ging naar binnen en er is niemand gaan slapen met honger. Dat slapen duurde wel weer even, want de avond was bijna een getrouwe kopie van de vorige met dit verschil dat er ineens een sjoelbak opdook en die werd goed gebruikt. Soms kwamen er wat soepeler opvattingen boven drijven voor wat betreft de spelregels, maar het werpen van de schijven in een van de 4 vakjes

in plaats van schuiven ging de meesten toch te ver. Persoonlijk heb ik het niet op sluitingstijd laten aankomen. Voor het zover was lag ik alweer in mijn mandje en de slaap kwam, zoals gebruikelijk, vrijwel onmiddellijk.

Zondag deed aanvankelijk zijn naam geen eer aan. Het bleekblauwe uitspannel produceerde aanvankelijk wat wolken, maar na enige tijd won de zon aan kracht en zo sloot het weer zich aan bij de voorspellingen. Aanvankelijk zon, later op de dag regen. Het was nog wel fris, maar met een regenbroek erover blijf je warm genoeg.

Kort na het ontbijt met koffie werd het mijn tijd. Inpakken, oppakken, opladen is voor mij een routine, waar na de nodige jaren bij de padvinderij, gevolgd door een korte herhaling bij de pantserrupsinfanterie, niet veel tijd voor nodig is. De motor was klaar, TomTom was ingesteld en had contact met mijn oortjes (links is al dood maar werkt nog prima als oordop). Zwaai zwaai links en rechts en voorzichtig over het natte gras reed ik naar de uitgang. Ik denk dat we hier vast nog wel eens terugkomen.

De terugreis verliep redelijk voorspoedig. Ergens, ik weer nog niet waarom, nam mijn oortje afscheid van TomTom. Toen waren beide kanten alleen nog maar oordoppen. Maar ik kon ook op het schermje kijken en dat werkte ook wel. Tot in de omgeving van Almere. Daar is het een zootje van wegen geworden waarmee alle uithoeken van wijdverbreide gemeente met elkaar worden verbonden en de borden geven ook niet veel duidelijkheid. Het uitzicht op het schermje werd gehinderd door een overwaaiende wolk maar ik zag nog wel dat er een afslag aankwam. Toen heb ik waarschijnlijk de verkeerde gepakt want op de borden die volgden stond nergens Utrecht. Beetje rondgetoerd, de zon (voor zover zichtbaar) is het zuiden en zo vond ik een bord waarop Utrecht vermeld stond. OK, we gaan weer goed. Na een tijdje was ik de polder uit en doemde er een tankstation op. Daar heb ik eerst maar even de regenbroek uitgetrokken. Het weer had inmiddels een lekkere temperatuur bereikt. Toen wilde ik dat Jerry-kannetje wel eens testen. Er was nu ruimte genoeg in de tank en voorlopig heb ik die 'reservevulling' niet nodig. Het beek al gauw dat ik daar eigenlijk een trechtertje voor nodig had. Het meeste ging er wel in maar er lekte wel wat weg. Of een schenkruit. Ik zal eens zoeken op internet. Ik moest toen nog 66 km om thuis te komen. Ik gok niet graag met benzinevoorraad, dus ondanks dat ik zeker wist dat ik het zou kunnen halen: je staat bij een tankstation! Dus waarom niet?

Ik moet zeggen dat daarna die 66 km wel veel lekkerder reden. Bij 100 km per uur verbruik ik 1 op 20. Die bijgeschonken 2 liter waren al goed voor 40 km en voor de laatste 26 zat er nog genoeg in. Maar, als je niet zo op die 100 per uur hoeft te letten wordt het rijden een stuk leuker. Zit er een teut op de weg, nou, even gas erop en hup erlangs. 3 vrachtwagens achter elkaar, geen probleem. Daar komt mijn afslag, effe gas erbij en dan kun je ook nog die oplegger voor zijn, enz.

Vrijdagavond had ik best spierpijn, want het was lang geleden dat ik eens een behoorlijk stuk had gereden. Zaterdagmorgen ging het al beter, maar na de rit voelde ik dat het nog niet helemaal weg was. En nu op zondag, nog voordat ik thuis was, voelde ik me al een stuk fitter. Meteen even langs het plaatselijke tankstation om alvast af te tanken voor het Belgen-weekend. Spullen naar binnen en ik onder de douche. Die avond ben ik wel vroeg gaan slapen 😊. Prima weekend jongens (en meisjes), de kop is er af. Laat de zomer nu maar komen, maar wel met wat meer zon.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





FOTO IMPRESSIE YCCNL S.O.S.- RALLY 2023









Fotografie: Janet Mans
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



EVEN TERUG IN DE TIJD



2009, Nuno en ik op weg naar de Picos de Europa. Gedurende onze eerste rit naar Portugal in 2003 liet de planning geen ruimte over om de Picos te bezoeken. Dus maakten we er in 2009 een reis van. En omdat we toch "in de buurt" waren bezochten we de kathedraal in Santiago de Compostella ook even waarbij we ook een ontmoeting/kennismaking zouden hebben met enkele (bestuurs)leden van de Portugese Yamaha Star Riders club. Eén van deze bestuurders kennen enkelen van jullie inmiddels ook wel: Meta. Zij reden ook naar Santiago vanuit Portugal.



Onze terugweg, op een camping in Oricain in de buurt van Pamplona hebben we de tent opgezet tegenover twee Nederlanders die op de fiets op weg waren naar de kathedraal in Santiago de Compostella. Zij hielden een dagverslag bij op een site "waarbenijnu.nl". De link werd gedeeld en na de vakantie maakte ik zoals gebruikelijk zelf een reisverslag in Word. Via de verkregen link stond ook hun verslag van onze ontmoeting beschreven;

"We komen om 16.30 uur aan (we hebben vandaag 84 km. gefietst), betalen en kunnen gaan staan waar we willen. Een dure camping maar met zwembad, mooi sanitair en idioot grote Duitse campers. Er komen 2 Nederlandse mannen van 53 jaar tegenover ons staan. Ze zijn met de motor met volle bepakking. De een woont in Tilburg en is van geboorte Portugees, en Ton woont in Voorburg. Ze kennen elkaar van de school in Den Haag en gaan ieder jaar nog met de motor op pad. Aardige kerels, stoere binken die in Santiago een kaarsje hebben opgestoken en dat ook gaan doen in Lourdes. Ze zijn bezig aan een tocht van ongeveer 4.000 km. via Frankrijk, langs de kust van Noord Spanje richting Santiago en vandaar via Lourdes weer naar Nederland. We drinken een pilsje/wijntje op het terras van de camping, praten wat met de motormannen en gaan boodschappen doen in een winkel in het dorpje Oricain (bij Arre) en bij het benzinestation."

Dit was één van de meer bijzondere ontmoetingen die wij op onze reizen meemaakten. Nuno en Wendy gingen in 2021 voorgoed naar Portugal en als aardigheidje heb ik een boek geschreven over onze gezamenlijke motorervaringen en -avonturen. Daar kwam ook uiteraard dit verhaaltje in naar voren en ik ontdekte dat de site met de reisverslagen van de heren er dus nog steeds is, ook nu 14 jaar na dato nog. Leuk om dat te zien en te weten dat er op internet dus niet zo snel iets verdwijnt . . .



Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



BELGEN WEEKEND 2023

Altijd gezellig bij de Belgen. Daar zie je al weken van tevoren naar uit. Nou maar hopen op mooi weer, want de Bilt heeft ons de laatste tijd al vaker de regen in gestuurd. Het SOS-weekend is nog maar net voorbij en ook dat was een succes, laten we hopen dat deze trend wordt doorgezet.

En ja hoor. Ondanks kleine onzekerheden (verdwaalde wolkjes) zou het droog blijven en misschien zelfs zonnig bij vlagen. Rond twaalfen wong ik de bepakte motor de achtertuin uit. Hij was volgetankt dus ik kon meteen de weg op. Via de 322 naar de A27, rechtsaf naar de A59 en dan weer links op de A16. Allemaal grote weg hoor ik je denken. Dat klopt. Het is zaak daar te geraken. Toeren doen we dan morgen wel weer, De Belgen hebben altijd mooie routes. Om het krankzinnige verkeer rond Antwerpen te vermijden (en in tijd maakte het niet veel uit) reed ik vanaf de A16 rechtsaf naar Rozendaal en Bergen op Zoom. Eenmaal daar voorbij komt er een gemeen bochtje naar rechts. Je draait daar een hele cirkel om onder de weg door naar links te kunnen in de richting van Antwerpen. Dat is maar een klein cirkeltje. En dat was ik even vergeten. Ik moest dus flink vaart minderen om niet de baan uit te vliegen. Dat lukte gelukkig dankzij vele jaren motorervaring en pas na het ronden van die bocht realiseerde ik me dat dit niet handig was. Dat je af en toe eens iets vergeet is tot daaraantoe, maar dit soort geintjes moet je onthouden en beseffen. Opletten voortaan, want, voorwaar ik zeg u, ik kom hier beslist nog vaker.

Waarom? Ga ook eens naar zo'n Belgen-weekend! Dan weet je het. We hebben in het verleden wel eens Belgen-weekenden op andere locaties gehad (en daar was ook niet veel mis mee) maar hier op Zandvliet, onder de rook van Antwerpen, vind je een oase van rust. In de avonduurjes wordt dat anders, maar verder is alles relaxed en gezelligheid troef. Bij binnenkomst even goed je stuur vasthouden, want het laatste stukje zandpad zit vol kuilen, maar dat hoort erbij. Bij de welkomsttent zaten twee Belgen voor het ritueel. Had ik nou



al betaald of nog niet, vroeg ik. Ik wist het echt niet meer. Hij hoefde niet eens op de lijst te kijken: "Je was de eerste met aanmelden en betalen" zei hij. Vooruit dan maar. Een slokje lekkers, een tasje, en wegwezen want achter me hoorde ik alweer anderen aankomen.

Voor het opzetten van mijn tentje kies ik altijd een plekje langs de bosrand. Dat is wel eens makkelijk. Jaap en Ronnie stonden daar ook ergens en daar tussenin zou Han ook nog wel passen. Ik zocht een vlak stukje grond en daar kwam de binnentent te staan met de ingang naar de bosrand. Voordat ik de buitentent erover kon leggen kwam Thierry aangelopen. Even keuvelen en omdat er een beetje wind stond bood hij aan even te helpen met die buitentent. Vervolgens werden de haringen erin getikt en klaar was ik. Zo, nu nog het luchtbed opblazen, de slaapzak uitrollen en de spullen naar binnen. Ik deed de rits open en stond even verbaasd. Na even denken werd het me duidelijk. Door de hulp van Thierry was ik even de concentratie kwijt en de ingang van de buitentent zat nu voor de achterkant van de binnentent. Zucht. Nou ja, dat was ook weer snel verholpen (handig die kleine tentjes) en al snel kon ik me bij de groeiende groep deelnemers voegen. Het was nog vroeg in de middag, dus de bij de ingang aangeschafte zuipkaartjes liet ik even voor wat ze waren en ik nam eerst maar eens een koffie.



de YCCNL en daardoor staat het ledental nu op 106.

Maar ja, anderen, die daar al langer rondhingen, waren het koffiemoment al lang voorbij voordat ik het besepte stond ik al aan het bier. Niet erg hoor. Het aantal Engelsen was, zoals gewoonlijk, erg groot. Deze locatie is voor Engelsen ook wel ideaal. Als je bij Calais binnenkomt ben je al een eind op weg. Verder kennen de Engelsen de Belgische gemoedelijkheid al langer en als ze er vroeg bij zijn (en dat zijn ze) hebben ze een plekje in het gebouw met kamertjes en dat scheelt een hoop in gesleep met bagage. Drie Noren, die inmiddels ook lid zijn geworden van de YCCNL waren er ook en ik meen me te herinneren dat ze nu ook lid zijn geworden van YCCBE. In de avond werden ze door de leiding even naar voren geroepen, welkom geheten en voorzien van een viking-helm met oplichtende hoorntjes. Twee Engelsen zijn inmiddels ook weer lid geworden van



De avondmaaltijd werd zoals gewoonlijk verzorgd door het "kookstel". Dat is niet denigrerend bedoeld, want het zijn prima mensen (echtpaar) die ieder jaar de catering verzorgen. Ze worden overal gevraagd, maar dat helpt niet. Ze doen het alleen voor de Belgen. Nu is het traditie om op zaterdagavond een barbecue te verzorgen, maar bij de Belgen is ook het vrijdagavondmaal traditie. In de groente e.d. kan wat variatie zitten maar er zijn altijd frieten met heerlijke vleessaus bij. Gaat nooit vervelen!



In de avond is er dan muziek. Zoals tegenwoordig overal heeft een band een geluidsinstallatie en die kent maar 1 stand. Voluit. Als mensen dat fantastisch vinden dan moeten ze daar gewoon bij gaan zitten. Ik heb mijn oren te lief (ook al worden ze wat minder 😊). Vanwege de goede temperatuur stond de deur naar buiten gewoon open en dat leidde ertoe dat de politie even kwam kijken. Tja, de herrie was niet van de lucht. Besloten werd de deur alleen te openen als er even iemand doorheen moest en dat scheelde al een heleboel. Buiten stond ook een grote tent en daar zat meer volk en daar ben ik de rest van de avond blijven rondhangen. Ik ben netjes op tijd gaan slapen, maar dat was dan wel al na twaalf. De hemel was toen licht bewolkt dus de nacht was niet erg koud.

De volgende morgen was ik al om zeven uur present. Strakblauwe lucht en windstil. De meesten lagen er blijkbaar nog maar kort in, dus het ontbijt liep zo'n beetje van half acht tot over tien. Ondanks de late avond ervoor was de belangstelling voor de ride-out heel groot. Ik denk dat het wel 80 motoren waren die om elf uur vertrokken. De route liep grotendeels door West-Brabant. Er werd gewerkt



met blokkers. Dat wil zeggen dat op aanwijzing van de leider allerlei zijwegen en rotondes werden geblokkeerd totdat de hele groep erdoor was. Een oude tactiek die goed werkte bij zo'n omvangrijk gezelschap. Zonder dat zou het een ramp geworden zijn om de club bij elkaar te houden. Ik heb begrepen dat zulks in Nederland niet meer mocht, maar ja, wat is nou veiliger?

Voor de lunch streken we neer bij een etablissement waar we al eens eerder hebben rondgehangen, twee keer eerder zelfs dacht ik. Daar was in ieder geval voldoende parkeerruimte. Er was van tevoren gebeld over de omvang van de groep en daar had men een aparte ruimte voor opengesteld. Veel extra personeel was er niet, maar ach, we hadden geen haast. Uiteindelijk kwamen de bestellingen wel en die waren op zich prima. Er ontstond pas chaos toen we wilden afrekenen. Door het computersysteem dat men hier gebruikte kon er niet persoonlijk worden afgerekend. Het systeem ging per tafel. Vroeg je de rekening van een tafel dan kreeg je die, met een gespecificeerde lijst bestelde artikelen. Die kon je dan onderling met



elkaar verrekenen was het idee. Dat viel niet bij iedereen in goede aarde. Kortom, dat afrekenen was een drama. Leerpuntje voor een volgende keer. Maar het weer hield zich prima en de route werd vervolgd. Op zich een prima route (waarvoor alle lof) maar we kwamen dus wat later dan gepland terug op de camping. Daar was de verkoop van lootjes al in volle gang. Intussen werden ook de tafels voor het buffet al klaargezet. In een tent buiten werden de gasbranders ontstoken. Binnen kon je eerst het garnituur opscheppen en dan buiten iets van vlees ophalen. Wederom goed georganiseerd. Je kon binnen of buiten eten en nog eens een rondje doen als je honger had. En zo liep het diner ongemerkt naadloos over in de avond. De band was al bezig met het stemmen van de instrumenten en het regelen van de apparatuur.

De avond verliep zoals je kon verwachten. De leiding riep iedereen nog een keer naar binnen om gezamenlijk het "kookstel" uitvoerig te bedanken voor de bewezen diensten. Verder was er nog iets maar dat ben ik kwijt helaas. Ook werd ons nog maar eens op het hart gedrukt dat we echt morgenochtend bijtijds moesten vertrekken want het organiserend comité i.c. de hele YCCBE, moest alles inpakken en opkuisen en om 12 uur het terrein hebben verlaten. Voorwaar een hele opgave.

De nacht was wolkeloos dus best wat aan de frisse kant maar in de ochtend was er weer een strakblauwe lucht. Na het ontbijt de nog natte tent inpakken (droogt thuis wel) en de motor laden. Klaar voor vertrek dus. TomTom even instellen, contact maken met mijn 'oortjes', handschoenen aan en starten maar. Gisteren na de ride-out had ik nog getankt dus dat moest ik makkelijk in een ruk kunnen halen. En dat is ook gelukt. Prachtig weer gehad, beregezellig weer, proficiat voor de Belgen! Kan ik al inschrijven voor volgend jaar?



Auteur: Ton Trommelen

Fotografie: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DE PINKSTERRIT

Hèhè, eindelijk kan ik weer eens een rit meerijden met de YCCNL. Een week eerder ging mijn Veluwerit met de Royal Enfield Club Nederland (RECN) niet door omdat ik een lekke band opliep, ik was nog niet eens in Delft beland vanuit Rijswijk. De Veluwe, ik had er zo'n zin in ook. Helaas.

Het Pinksterweekend met de YCCNL, tja er werd goed weer voorspeld. Dat is een plus in ieder geval. Verzamelen bij de Mac in Gorinchem, altijd goed natuurlijk. Heerlijk om weer bekende YCCNL leden voor een rondrit te ontmoeten enne . . ook enkele nieuwe gezichten.



De rit verliep gemeerd. Goede voorbereiding is het halve werk enne, goed weer is een kwart en het gezellige gezelschap ook een kwart en dus was het succes gegarandeerd. De pont was "ineens" gratis, dank Jeroen voor de geweldige onderhandelingen daarover. De lunch was op een schitterende locatie geregeld. Lekker hoor! De volgende rit zal voor mij wellicht pas in augustus worden, maar dat zien we dan wel weer. Deze is voorlopig "in de pocket".



De terugweg kon ik mooi binnendoor rijden wat ook nog eens leuke plaatjes opleverde.

Jeroen e.a. bedankt voor de organisatie en de gezelligheid!!



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





INTERNATIONALE 2023 FINLAND

Overgehaald!!!!!!!

Jazeker, ik ben overgehaald. Han vroeg of ik ook mee ging, maar ik was helemaal niet van plan naar Finland te gaan. Dat was me te ver. Dat laten mijn oude botten niet meer toe. Dat waren mijn overwegingen in den beginne. Maar ja, je weet hoe dat gaat, ze blijven aan de gang, en Han werd daarin bijgestaan door Michel en dan geef je het een keertje op. Niet in de laatste plaats, omdat we dan per vliegtuig zouden gaan. KLM nog wel. Gegarandeerde service dus. Nou . . . maar dat komt nog.

Tegen de tijd dat het vertrek dichterbij kwam oriënteerde ik me eens op wat alternatieven qua reis naar Schiphol. Zaltbommel heeft een station, jazeker, dus via het spoor tot onder de centrale hal in Schiphol was veruit het beste alternatief. Daar zal ik niets tegenin brengen. Zekerheid van tijdige aankomst (vliegtuigen wachten niet), nee, daar was ik niet van overtuigd. Ik reis gemiddeld 1 keer per jaar per trein en altijd is er wat. En als mensen dan zeggen dat dat allemaal wel meevalt, en ik zeg dan dat er voor mij altijd iets niet goed gaat en dan ben ik een oude zeur. Nou zal ik dat niet ontkennen, maar toch. Zekerheid van een tijdige aankomst kunnen ze je niet geven.

De auto dan? Op dinsdag stond er een file van begin tot het eind van mijn route. Dat zal toch niet iedere dag zo zijn? Nee, dat is het ook niet. Maar als ik daar in terecht kom mis ik mijn vlucht. Trouwens, je auto parkeren op of nabij Schiphol is ook een gedoe.

Ik ben niet bang voor files, gebeurt meer dan me lief is. En gerommel bij de spoorwegen, ach, uiteindelijk kom je er altijd wel. Maar als je zekerheid wilt over ergens op tijd zijn, dan kom je erachter dat je niet meer kunt doen, dan het risico op vertraging zo klein mogelijk maken. En zo kwam ik bij Han terecht.

Han woont namelijk in Haarlem en dan is een ritje naar Schiphol iets van een kwartier of zo. En dan heeft Han ook nog iemand in huis die in staat en bereid is om ons beiden op tijd voor de deur van Schiphol af te zetten! Mooier kan je het niet hebben. Op donderdagavond reed ik dus naar Haarlem en de volgende morgen stonden we ruim op tijd op Schiphol. 'So far so good'. Han heeft van zijn leven al heel wat gevlogen, dus die wist wel hoe een luchthaven er van binnen uitzag. Ik niet. Nou ja, 4 keer ben ik ergens per vliegtuig geweest (Griekenland, Australië, China en Spanje), maar Schiphol is een fabriek op zich geworden. Het station meegerekend 3 etages, 2 centrale halen, gescheiden in- en uitgangen voor auto's, taxi's en bussen, eindeloze gangen, overal bordjes met jargon, ik besef me dat ik nu klink als iemand die uit de Middeleeuwen is geplukt, maar ik moest wel even wennen.

Michel, Janet, Luc en Willy kwamen gelijktijdig aan toen Han nog buiten een sigaretje moest wegwerken. Eenmaal binnengingen we op zoek naar de plek waar je moest inchecken. Normaal gesproken kun je dat van huis uit doen (zeggen ze) maar dat werkte dus niet. Resultaat? Na veel gedoe kreeg Michel een boardingpass waar behalve allerlei gegevens ook een stoelnummer op stond, Luc ook en bij de rest ontbrak het stoelnummer. Een andere KL-emmer beweerde dat dit geen probleem was. Een collega vlak voor vliegtuigtoegang zou dat wel oplossen. Michel ging daar met dit probleem naar toe, maar die legde de stoelnummer loze pasjes even terzijde. Eerst mogen de andere instappen zei ze. Dat voelt toch raar, geen verdere uitleg, geen ter zake doende informatie: U moet wachten. Is dat KLM-service? Zo tegen het einde van de boarding-time gingen we toch maar eens wat dichterbij staan. En inderdaad ze deed iets met de plaatsbewijzen en zo hadden we dan allemaal een stoelnummer, wel allemaal ver uit elkaar. Ach voor een vlucht van 2 uur is daar wel mee te leven.

Met vertraging werden de motoren gestart en er begon een lange busreis. We moesten eerst naar de polderbaan en dat is best een eind rijden. Eenmaal in de lucht ging alles wat vlotter. Het personeel had blijkbaar de planning om 4 keer een smal karretje door het middenpad te duwen en als je daarvoor maar twee uurtjes hebt dan wordt het best druk.

Een keer om een lekkere oer-Hollandse boterham en een drankje uit te reiken, een keer om het ontstane afval daarvan op te halen, een keer voor een mierzoet cakeje met nog iets te drinken af te leveren en de laatste keer voor het restafval. Kort daarna moesten de riemen weer vast (zaten ze al) en begon de daling. Die liep alsof je op een slecht wegdek reed. Turbulentie heet dat. Komt meer voor tegenwoordig en dat komt dan door de klimaatverandering.

In Helsinki uitstappen, een paar gangen doorlopen en vlak voor de buitendeur zat het loket van de autoverhuur. Dat was op zich snel geregeld en er werd vrij duidelijk uitgelegd waar we auto konden vinden, bij welk tankstation we hem weer konden aftanken als we terugkwamen en dan recht vooruit weer de garage voor huurauto's in.

Willy en Luc kregen een Kia Stonic Hybrid automaat en de rest moest het doen met een Opel Astra automaat. Beide prima auto's. Even zoeken welke weg vanaf welke rotonde de goede kant op ging en van daar af was het alsmar recht door. Finland heeft niet zoveel inwoners (5,5 miljoen) en is verder best groot (8 x Nederland). De afstand Helsinki - Mikkeli is ongeveer 220 km. Een bordje met de tekst "omleiding" zul je er niet gauw aantreffen denk ik. Er is gewoon geen omleiding



mogelijk of je komt op onverharde paden terecht. Dat maakt het reizen wel makkelijk, maar je moet ook wakker blijven. Best mooie weg met links mooie bomen en rechts ook mooie bomen. Verder niks. De navigatie waarschuwt je voor snelheidscamera's (gelukkig in het Engels) en dat is maar goed ook.

Tegen het eind werd het toch nog even onduidelijk. De navigatie van de Opel was van een andere soort dan die in de Kia. Michel wilde nog even door (misleid door de Opel-navigatie) maar zag nog wel dat Willy, die achter hem reed, gedecideerd een afslag nam.

En Willy had gelijk. Michel kon nog net bijsturen en ineens stonden we bij de ingang van het park in Mikkeli.

Je weet wel hoe het dan gaat. Sommige kennen elkaar van eerder en raken in gesprek. Op eens word je dan weggeroepen



want er is ook nog een welkomstdrankje (heel apart maar wel lekker), je naam wordt aangekruist en je krijgt een tasje en een polsbandje. Rechthout en aan het eind links. Jullie vinden het wel. Dat klopte ook wel. Er stonden veel huisjes gezellig bij elkaar en op een gegeven moment herken je een persoon. Daar stuur je heen, je ziet de nummers op de huisjes en dan parkeer je de auto ernaast. Het huisnummer van Luc en Willy weet ik al niet meer, maar dat ons was 9. Ik heb thuis ook nummer 9 en waar ik daarvoor woonde ook al. Dat moest dus te onthouden zijn.

Prima huisjes, twee slaapkamers met elk twee bedden, keukentje, huiskamer met houtkachel en TV, toilet, douche en sauna. Er waren toen al wel plannen om daar gebruik van te maken, maar ik denk niet dat het zover gekomen is.

Nadat de bedjes waren opgemaakt gingen we maar eens opzoek naar de "feestlocatie" en dat was een best ruim gebouw met een flink terras. Een lange tafel voor de buffetten, een aparte tafel voor de drank, lange rijen tafels en voldoende stoelen voor een groot gezelschap. We hadden dorst, dus eerst maar een 1 thee en bier voor de rest. Dat bier zat in best grote plastic bekertjes en ze waren per stuk 6 euro. Dat is Scandinavië mensen, maar gelukkig went dat snel. Buiten was het toen nog 15 graden, maar als de wind even ging liggen was het er prima uit te houden. Morgen zou het iets warmer worden (16 à 17 graden) en de dag daarna nog iets warmer, 20 graden zelfs. Er waren, behalve 13 Nederlanders, uiteraard ook veel Finnen en Zweden en Noorwegen en veel Engelsen. Duitsers niet. Die schijnen gezegd te hebben dat ze het te dicht bij Rusland vonden liggen . . .



Op een gegeven moment drong het tot het terras door dat de maaltijd geserveerd stond. Even kijken en we zagen dat het nog wel een lange rij was, dus even terug naar binnen. Maar de organisatie binnen liep goed. De hongerende meute kon langs beide zijden van de volgeladen tafel langslopen en opscheppen wat van hun gading was. Dat liep best lekker door. Het eten was zonder meer goed, met veel variatie om de verschillende nationaliteiten tegemoet te komen. Niets dan lof.

Na de maaltijd gingen velen weer naar buiten op het terras, maar de avond werd door de wind al gauw te koel en iedereen trok weer naar binnen, waar het al gauw erg gezellig werd. Om 9 uur trad de band aan. Uiteraard knalhard, maar daar had ik op gerekend.

Oordoppen in! Niet dat de band slecht was, oh nee, in het geheel niet, met oordoppen in was het een alleszins te genieten optreden. Er werd ook volop gedanst, nou ja, een beetje springen en bewegen zal ik maar zeggen.



Toen speelden ze ineens een wat oudere nummer, iets waar je ook rustiger op kon dansen en meteen liep de dansvloer helemaal vol. Stelletjes (en gelegenheidsstelletjes) gingen ouderwets dicht bij elkaar lekker aan de quickstep en de jive of gewoon rustig schommelen en zo. De band, dat moet ik toegeven, vond dit wel een wenselijk effect, want het nummer dat ze daarna speelden was ook zoets. Later gingen ze weer lekker "raggen" en dan dunt de dansvloer weer uit.

Het is laat geworden die avond, maar om een uur of twee, de band was om 12 uur gestopt, was het sluitingstijd. Op naar het bedje. Lekker zo'n huisje. Toilet bij de hand, wie doet je wat. Heerlijk geslapen en om zes uur alweer wakker. Eigenlijk 7 uur, want mijn horloge stond nog op Amsterdamse tijd en dat scheelt een uur met Finland.

Het ontbijt was al even internationaal als het diner gisteren. Er stond zoveel dat sommigen dingen over het hoofd zagen. Jammer dat er geen ei bij was zei iemand. Geen eieren? Een hele pan vol! Waar dan? Nou hier ongeveer, maar toen was de boel alweer afgeruimd. Lekker bakje koffie erbij, rustig wakker worden en je inleven in de bezigheden van vandaag. Dat was dan de ride-out en tijdens dat en/of daarna spelletjes.

Voor de ride-out was heel erg veel belangstelling en de groep werd in tweeën gesplitst. Als eerste vertrok om 11 uur de "snelle" groep. De voorrijder daarvan zou er meer aan trekken dan we gewend waren. De "langzame" groep zou iets later



starten, en vanwege het rustige tempo zouden we elkaar niet in de weg zitten. Dat was maar goed ook want er was maar 1 weg beschikbaar naar een plaatsje langs een meer waar een en ander te doen was. Wij reden per auto achter de tweede groep aan, want dat uitje wilden we niet missen. En spijkerbroekhangen is 1 keer leuk maar daarna niet echt meer.

Het plaatsje, naam alweer vergeten, was inderdaad een levendig plekje aan een haven waar een bandje speelde, het zonnetje scheen, wat kraampjes stonden en de wandelende meute graag gebruik maakten van de aanwezige terrassen. We zijn daar neergestreken voor een bescheiden lunch en nadat we twee groepen weer hebben zien vertrekken gingen wij ook. En inderdaad dezelfde weg terug. Er was gewoon geen andere. En weer hadden we problemen met de navigatie en moesten we zoeken naar de ingang. Verder geen probleem, want hier vandaan gaat het alleen nog maar naar Helsinki. Nadat we weer terug waren kwamen er nog twee onderdelen van het programma. Langzaam rijden en het kiezen van je mooiste motor.



Voor het langzaam rijden moest wel flink rond getoeterd worden dat ze deelnemers zochten, maar na enige tijd stond er een redelijke groep klaar om de strijd aan te binden.

De organisatie liep weer prima. Twee aan twee sukkelden de motoren tussen een rij markeringen door, totdat er iemand zijn of haar voet aan de grond zette. Als dat gebeurde was de ander automatisch winnaar. Blevens ze allebei rollen dan won de laatste die de eindstreep bereikte. Steeds vielen er mensen uit totdat er nog vier over waren. Die reden dan de halve en de hele finale. De winnaar zou later in de zaal worden gehuldigd. En dan was er nog het kiezen van de mooiste motor. Iedereen had daarvoor een voorgedrukt papiertje gekregen waar een kenteken op geschreven kon worden. Ik was ijverig al heel het terrein rondgelopen om een mooie XV1900 te vinden, maar later bleek dat de keuze moest worden gemaakt uit een rij motoren die daarvoor stond opgesteld op een parkeerterrein. Zo ging mijn stem verloren maar dat bleek geen probleem. Bij de prijsuitreiking die avond bleek wel dat er één motor was die zowel het langzaam rijden had gewonnen en als mooiste motor was verkozen.



De rest van de middag zaten de meesten op het terras. De zon scheen en de temperatuur was prima. Je raakt met allerlei mensen in gesprek en vooral met buitenlanders kom je dan veel te weten over het land van hun herkomst, de reizen die ze maken, hoe ze dat ervaren etc. De tijd vliegt en voor je het weet wordt de groep uitgenodigd om binnen te komen eten. Dit keer was het kernbestanddeel "Zweedse balletjes" die we hier kennen als de IKEA-bal. Net zo lekker als bij ons. Sommigen gingen met hun bordje meteen weer naar buiten. Daar kun je ook lekker eten.



Omdat het nog zulk lekker weer was liep de zaal bijna leeg en de meesten hingen ergens op het terras. Toen om 9 uur de band weer begon was er dus niet veel publiek meer over binnen, maar ja, de gemiddelde leeftijd van buitenlandse chopperrijders is ook al best hoog en die hebben liever een goed gesprek bij een biertje buiten dan in de herrie binnen.

Het is voor mij niet erg laat geworden die avond. We moesten vroeg op om op tijd op de luchthaven te zijn. Op zich is dat gelukt. Iets over zes in de ochtend, we waren toch klaar en reisvaardig, zijn we vertrokken. Willy en Luc hadden een ander arrangement en lagen nog lekker te slapen. Twee uur en een kwartier of zo hadden we voor de boeg. De Opel deed zijn werk en toen we ongeveer halverwege waren zagen we een tankstation dat we wilden gebruiken voor een kop koffie. Jaja, de 24

uurseconomie is nog niet doorgedrongen in Finland. Tanken kan met een automaat maar koffie niet. Dan moest je wachten tot 9 uur. Dat kan dus niet. Hetzelfde gold ook voor wat we verder langs de route zagen, dus de koffie moest wachten tot in Helsinki.

Qua navigatie waren er verder nul problemen. Je reed gewoon rechtdoor en zo belande je in een tankstation. Even volgooien en dan weer rechtdoor de garage in van de huurauto exploitanten. Netjes parkeren, sleuteltjes in de daarvoor klaarstaande box en op naar het vliegveld, dat er vlak achter lag. Eenmaal in de hal eerst maar eens even kijken hoe het met de boardingpassen gaat. Nou, er stond wel een terminal klaar maar zoals gewoonlijk stelt een gebruikersonvriendelijk programma zoveel onduidelijke vragen dat je al gauw een foutmelding krijgt. Dan maar wachten op een echt mens. Die kwam en toverde de passen zo tevoorschijn met de opmerking dat alles toch prima werkte hoor. En inderdaad, alle passen met vermelding van stoelnummer.



Dan is het nu tijd voor koffie. Vier warme belegde croissants en vier reusachtige mokken koffie. 'Regular' noemen ze dat. Even lekker gezeten en daarna op naar de douane. Ik legde alles in het bakje maar mijn poortje bleef piepen. Riem was al uit, horloge dan misschien? Nee. Bril misschien? Ook niet. Ik klopte eens op mijn zakken en oh ja, mijn mobiel zat nog ergens. Ik mocht door. Door al dat gedoe dacht ik dat de anderen er al door waren. Ik keek dus rond maar zag niemand. Hmmm . . . Nou ja, dan loop ik maar vast naar Gate 20, misschien staan ze daar al. Bij Gate 20 zag ik ook geen bekenden. Uiteindelijk vroeg ik aan een persoon of dit vliegtuig naar Amsterdam ging en hij zei van niet, deze ging naar Oekraïne. Hij zag mijn boardingpass in mijn hand en hij had (nog) heel goede ogen en hij zei toen: u moet naar Gate 26! Ik keek nog eens goed (zonder bril op) en ton nog eens beter (nu met bril op) en aha! Thanks! Terug naar de bordjes die je naar 26 leiden en daar vond ik mijn gezelschap, die waarschijnlijk dachten "waar is die sukkel nou weer gebleven". Die had gewoon zijn bril niet op.

Voor de rest ging het zoals verwacht. Zone voor zone werden we binnengelaten en in het vliegtuig waren de stoelen snel gevonden. Alle 4 netjes naast elkaar. Riemen om voor vertrek en al snel begon het smalle-karretje-ritueel. En dan 2 uur vliegen, ook zo gebeurd, landen deden we weer op de polderbaan (waardoor we een heel stuk moesten taxiën) en toen was het klaar. Uitstappen. In de hal eerst maar even langs de toiletten en naar buiten voor een peukje. Daarna afscheid van Michel en Janet, die gingen verder met de trein. Han en ik moesten naar een andere hal want wij werden opgehaald. Bij Han thuis nog even een bakkie gedaan en dan naar huis.

Het was erg warm. Het zonnetje stond op de voorruit, airco voluit, en al gauw dreigde ik in slaap te vallen. Gauw de radio aan en dat hielp. Veilig thuisgekomen.

Eenmaal thuis bleek de binnentemperatuur 25,5 graad te zijn. In vergelijking met buiten best koel. Eerst maar even een tukje doen en dan morgen eerst maar eens een verslagje maken, anders verdwijnt er weer van alles in de mist van een relaxed geheugen ☺. Het resultaat daarvan heeft u zojuist gelezen.

Er staat voor dit seizoen nog van alles op het zomerprogramma. Een paar graden minder mag best en een regenbuitje op zijn tijd mag ook, maar dan graag in de nacht.

De weekenden die nog volgen doen we weer met de motor.



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



INTERNATIONALE RALLY FINLAND 2023



Op woensdag 7 juni vertrokken we om 7:00 uur met Mark, Huub, Sjaak en Hans vanaf Beek. Het is de eerste internationale rally voor mij met alleen maar zon en geen drup regen.

Met Arie afgesproken bij de BP-pomp langs de A1 om 8:00 uur en na enig zoeken vonden we elkaar bij het restaurant verderop.

Op weg naar Denemarken slechts 1 probleem: de Fehmarn brug voor Puttgarden had maar 1 rijstrook en het gevolg was 2 uur vertraging vanwege de file. Eindelijk op de ferry gedineerd en om 19:00 uur waren we bij YCCDK. Jan Janell was er niet maar had de toegangscode gegeven. Een donatie in Deense kronen achtergelaten voor het bier en het verblijf.

De volgende dag weer om 7:00 uur vertrokken en bij het pompstation in de buurt ontbijt genomen en getankt. Op weg naar de Ferry van Helsingør naar Helsingborg en toen waren we al in Zweden. Na een rustige rit van 650 km met weinig verkeer waren we in Stockholm. Alleen met wegwerkzaamheden bij de haven wat vertraging. Een peloton Zweden met motoren was ons voor en verwelkomden ons met het inchecken.

Om 20:00 uur vertrok de Viking line naar Turku. Lekker gegeten en met stille en rustige vaart gleden tussen vele eilandjes richting Finland. Met een eigen cabine en douche heerlijk geslapen en om 7:30 uur (plaatselijke tijd + 1uur) waren we al aan de overkant.



Ontbijt bij de eerstvolgende tankstop en na 360 km aankomst in Mikkeli. Het ontvangstcomité verwelkomde ons hartelijk

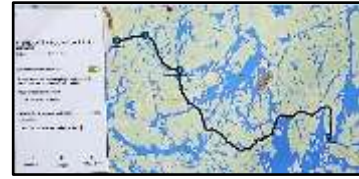


en we kregen een mooie tas met stickers, T shirt en een programmablad. Met een busje werd ons de weg gewezen naar ons huisje. Het zag er goed verzorgd uit met 2 kamers met 2 goede bedden en ook voor bedlinnen en handdoeken was gezorgd. Arie zat in het huisje naast ons. Fernando was met de auto en nog 7 andere bekenden waren met vliegtuig en auto gekomen. We werden ook door hen hartelijk verwelkomd. Het buffet was vanaf 18:00 uur beschikbaar een goed verzorgd. Het avondprogramma was een welkom door



3 Finnen, Het werd in Fins, Zweeds en Engels voorgedragen. Daarna een band met het gebruikelijke lawaai. Oordopjes in en af en toe een biertje zonder schuim. Wel reuze gezellig in de pauzes en na afloop een paar Finse shotjes gedronken. Slapen was daarna geen probleem.

Na een prima ontbijt was het tijd voor de rally naar Puumala. Een havendorpje met feestelijkheden. We reden er met 2 groepen heen en hebben daar geluncht. Na terugkomst was er een wedstrijd langzaam rijden en een verkiezing van de mooiste motor. Na buffet de prijsuitreiking en speelde dezelfde band. Het was al eerder rustiger ..



Zondagochtend weer ontbijt en afscheid. Wij zijn naar Helsinki gereden om wat mooie gebouwen en straatjes te zien en om 12:00 uur bij café Ursula aangeland voor de lunch. Een mooie locatie bij een park en aan het water. Lekker in de schaduw en relaxed naar al het schoons gekeken. Daarna naar Turku en bij restaurant Nerå heerlijk gegeten.

Om 21:00 uur ingescheept voor de overtocht naar Stockholm. In Stockholm weer de klok 1 uur teruggezet en op deelde weg terug naar YCCDK. Jan Janell wachtte ons op en na een hartelijke welkom en pizza en bier konden we uitrusten voor de reis terug.

Dinsdag 13 juni de terugreis naar Nederland met de gebruikelijke baustellen en 1 kijkfile en 1 omweg door Duitsland via Emmerich waren we om 19:00 uur weer thuis. (Dit vanwege file op de A50 en drukte rond Arnhem) Alleen Mark moest nog een eindje verder via de A1, Utrecht naar Alphen aan den Rijn.

We hebben 3930km gereden en ongeveer 26 tankstops vanwege een VMax motorrijder,,,,, maar het was gezellig met elkaar en op naar de volgende Internationale rally



Auteur: Hans van den Bosch

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



VERSLAG MIKKELI - INTERNATIONAL RALLY 2023

Uittreksel uit het dagboek van een Road Ratje.

Mijn reis naar Mikkeli, met vrouwlief, begon twee weken van tevoren. Wij vertrokken op zaterdag 27 mei naar Travemünde om vandaar uit met de boot naar Helsinki te varen. Boarden om 21.00 uur, vertrek om 2.00 uur zondagochtend 28 mei. De overtocht was saai en rustig en wij wensten ons niets anders. Rustige zee, rondjes op de boot, trap af, trap op en nog en keer, genoeg om 2-3 km per dag op de klok te krijgen.

Helsinki was een primeur voor allebei, dus bleven wij een paar dagen rondsnuffelen. Het eerste wat opviel is dat min of meer alle straten opengebroken waren. Een lokale kennis heeft ons uitgelegd dat dat normaal was. De winter trekt een zware wissel op het wegdek en je hebt maar vier maanden om zo snel mogelijk onderhoud te plegen. Dus de Helsinkiërs rollen rond deze tijd de mouwen op en alles wordt weer in orde gebracht.

De stad is overzichtelijk en alles wat wij wilden zien was met openbaar vervoer te bereiken. De dagtickets hadden een beschaafde prijs en je kunt ze via jouw telefoon regelen. Dito voor parkeren, rond de 36,-€ per dag, maar alleen een paar euro als je de forenzenparking gebruikt en op het OV overstapt. Vanaf de Esplanade, het kloppende hart van Helsinki, bereik je veel interessante punten te voet: de boot naar Soumenlinna, Design Museum, Nationaal Museum, winkels, monumentale kerken, etc. en niet te vergeten de Academische Boekwinkel, enorm, gezellig en met een rij aan de kassa's (al lang niet meer gewend). Het was mooi te ontdekken dat koffie en thee in Finland overal lekker zijn.

Finland is een winterland. Behalve de kerstman hebben ze ook nog bergen aan tijd binnenhuis om lekkers te bakken, sokken en truien te breien, kleding uit wol en linnen te maken, knutsen, bijlen, messen, etc. Alles wordt later in de kleine winkeltjes aangeboden en op het plattenland voor een fractie van de prijs die ze in Helsinki willen hebben.

Tenslotte viel ons op dat de stad bijna vrij van hondenpoep is. De enige uitzondering was de stoep voor de Russische ambassade. Ik dacht dat iemand dit als boodschap voor de Russen had achtergelaten. Een lokale bewoner vertelde dat de waarheid helaas saaier en viezer is. Iemand van de ambassade komt dagelijks de honden uitlaten en ruikt gewoon niet op. Geen verder commentaar.



Van Helsinki gingen wij naar het westen, korte stop in Turku en verder een paar dagen in Kustavi, een van de eilanden van de Finse archipel. Wij hadden daar een hutje in het midden van de rimboe: water uit de put, bio- en compost-wc, maar wel met (gesubsidieerd) glasvezel, zo als op de meeste afgelegen plekken in het land. Voor de rest van een weekend van Baltische Zee genieten, sauna, hot tub en onderdompelen in de zee (7°!) via de privésteiger of het ministrandje. 's Ochtends konden wij het bos verkennen met een geleende jachthond. Wij hebben alleen herten gehoord of vermoed en verse hertenkeutels gezien.

Van daar uit ging het langzaam richting oosten. Eerst een paar plekken in Fins Karelië bezoeken: Kotka en Lappeenranta. Resten van de Russische imperium, ook Rusland zelf vaak in zicht, meer musea, flinke wandelingen en de tijd voor toerisme was op.

Op vrijdag de 9de kwamen wij eindelijk in Mikkeli aan. De wegen leken aangelegd voor eindeloos cruisen met de motor, ten minste in goed weer. Ik was door mijn vrienden gewaarschuwd goed op de elandborden op te letten, ze waren niet voor niets daar. Ik ging dus voorzichtig rijden met veel tijd alles om te zien. De weg had een eindeloos groene achtergrond, gespikkeld met houten boerderijen, veel water en een paar granieten rotsen hier en daar. De elanden hebben ons vast gezien, maar zelf lieten ze zich niet blikken.

Aankomst in Mikkeli. De ontvangst verliep soepel, de sleutel was er snel. Gezellig met Arie in cabine 10, voor 4 personen, met douche, WiFi en sauna (wat anders?). Ik begrijp nu waarom de sauna heilig is in Finland. Zware dag gehad? => sauna is het antwoord. Moe van de reis? => niet meer na een flinke sauna. Gestoken, gebeten, verontwaardigd door vliegjes, zuigers, kruipers en noem maar wat? => een sauna doet alles weg, stoomt de troep uit jouw huid uit en reinigt zo diep dat geen zeep en water er aan kan tippen.

De burens waren Nederlanders, Belg(en) en Denen. Dus Arie, Luc, Willy, Michel, Jeannette, Mike, Hans, Marc, Sjaak en later Ton en Han begroeten, omarmen en op naar het restaurant (ben ik ergens iemand van de NL delegatie vergeten?), de "ravintola" oftewel "schuiftafel" vrij (en waarschijnlijk verkeerd) vertaald. Het is altijd leuk oude vrienden weer te zien, de "usual suspects" en anderen die wij niet zo vaak tegenkomen. Het is ook heel leuk om nieuwe vrienden te ontmoeten terwijl je je afvraagt waarom wij ze nog niet eerder gezien hebben. Finland is een uitgestrekte land, met genoeg ruimte voor verschillende lokale karakters. Op de rally waren ze er allemaal: de avonturier, de verteller, de dromer, de pragmaticus. Ik heb een keer gedineerd in een groep Finnen, een andere keer in een gemengde tafel met Finnen en Zweden. De rondjes bier gingen natuurlijk met alle nationaliteiten samen.

De volgende dag, zaterdag, ging de rit van 11.00 tot 14.00 uur naar Puumala, 75 km weg. De rit ging in twee groepen, de snelle mensen en de rustige types. De twee groepen was een goede idee. Iedereen krijgt een kans om of van de uitdaging of van het landschap te genieten. Ik schoof aan bij de voorzichtigen op een geleende DragStar. De route had veel van de ideale ingrediënten: bochten, kleine hoogteverschillen, weinig verkeer, groen, groen en meer groen, een vluchtige blik op een groot grijs dier aan de lijn, een wolf? "Nee", zeiden de Finnen, een husky of een wolfshond, geen echte wolf. Bij aankomst in Puumala troffen wij een pittoresk haventje met een kleinen markt, een ensemble dat live muziek maakte en een paar oude passagiersboten. Korte pauze, koffie en wat te eten en weer terug.

De afscheidsavond zou gezellig moeten zijn. Ik was een uur aan het genieten van de Finse oplossing voor alle kwalen, de sauna. Ik was door muggen gepikt die niet onder de indruk waren van mijn anti-mug spul. Ze gingen dwars door mijn kleding. T-shirt, broek en sokken waren geen uitdaging en mijn muts beschermde me niet. Drie keer was bij mijn bolletje raak, twee keer mijn buik, een paar bultjes onder aan mijn benen. De sauna deed me goed, maar erna was weinig ruimte voor bier. Ik was klaar voor de dag.

De volgende dag namen we van iedereen afscheid. De verbeeldingsaccu's waren vol geladen met plannen om Finland weer te bezoeken. Wel in de rij achter Canada, Spanje, UK, en Noorwegen, maar al met een plan van dagen, plekken, mensen. Het komt wel goed. Weer een lange rit naar Helsinki. Onderweg troffen wij Willy en Luc, die zin in koffie hadden op dezelfde plek van de weg. Wij volgden ook de vooruitgang van de helden op die op de motor terug waren.

Onze boottocht terug verliep weer saai en zonder bijzonderheden te vermelden...op het nippertje, omdat de NAVOvloot oefeningen hield tussen Zweden en de Baltische landen. We mochten van de kapitein daarom niet op het dek komen. Ik dacht al aan gemaskerde mariniers die 's nachts het schip enteren, helikopterlandingen met nepgewonden, etc. Niets van dat ik heb niets gezien of gehoord. Het was gewoon een 30 uur lange tocht op een kalme zee.

En dat was, min of meer, de korte versie van mijn reis naar Finland.

Auteur: Fernando Garnacho

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





TOERRIT 25 JUNI 2023

“Het wordt heet hoor, zou je wel gaan rijden”, zeiden ze tegen mij. Nou ik wel. Je kunt natuurlijk wegduiken onder een parasol of zo, maar je per motor verplaatsen heeft het voordeel van rijwind en dat koelt dan weer lekker af. Mijn gehoor was er niet van overtuigd, maar ik wel. Ik ben met een stel anderen eens per Wildstar naar Corsica op en neer geweest. Daar was het echt warm. Daar reden we nota bene in het leer! OK, wel met de rits een stukje open, maar toch. Daar had ik wel geleerd, dat als je om een of andere reden moest stoppen (en dan heb ik het niet over stoplichten), dat je hem dan meteen op zijn standaard moet laten zakken en afstappen.

Toen ik dan ook om 9 uur in de ochtend de Bolt uit de container trok maakte ik me nergens zorgen over. Ik had wel een doorwaaijasje aan en geen leren broek, maar wel fatsoenlijke laarzen en handschoentjes (zonder vingers). Het gezicht goed ingesmeerd, dat is het enige dat iets van de zon zou zien. Vanuit Zaltbommel zit je zo op de A2 en je bent dan zo bij de afslag naar de A27 en dan noordwaarts. De afslag naar de A28 is ook niet echt ver en dan is het eigenlijk doortuffen tot Nijkerk in beeld komt. Rustig 100 km aan het uur (lekker zuinig) en voor je het weet zie je een tankstation en een vestiging van McDonalds opdoemen. Eerst maar eens tanken. Daarna oversteken naar McDonalds en ik parkeerde bij een stel andere motoren. De daar rondhangende heren kende ik niet. Om aan een mogelijke verwarring een einde te maken zei ik zoiets als: andere club, zelfde afspraakplek. Snapten ze wel. Het was net 10 uur dus best vroeg voor een rit die pas om 11 uur begint. Eerst maar eens kijken of ze binnen ook flesjes water verkopen.



Bijna volledig geautomatiseerd die toko. Achter de toonbank rende een heel legertje als een kip zonder kop in het rond, van een zichtbaar systeem was geen sprake. Dan maar zo'n bestelautomaat. Het programma bleek, dat moet ik toegeven, redelijk logisch in elkaar te zitten. Je moet wel weten tot welke rubriek datgene behoort wat je zoekt, anders ben je de pineut. Flesje water was gauw gevonden, pasje erbij en je hebt betaald en er rolt een bon uit met een volgnummer. Op een ander bord zie je dan met welk nummer ze bezig zijn. Het eerste wat me opvalt is dat het allemaal wel erg lang duurt. De snelheidswinst die ze met die bestelautomaat denken te winnen vervliegt met de dom geprotocolleerde werkwijze van het werkvolk. Allemaal lieve mensen hoor, maar als je stug vasthoudt aan de volgorde van binnenkomst van bestellingen dan loop je vast. De meeste mensen willen 1 of 2 dingetjes en af en toe zit er een malloot tussendoor die met een afgeladen dienblad naar een tafeltje schommelt. Laat dan iemand, als er toch zoveel personeel is, af en toe de bestellijst eens doornemen en als er in de lijst dan 2 mensen een flesje water willen en 3 mensen een kant en klaarstaand ijsje, help die dan even tussendoor. Is maar een tip. Je kunt het ook inbouwen in de bestelzuilen. Iemand die maar een of 2 dingen wil krijgt een volgnummer voor counter A en de grootgebruikers komen dan uit bij counter B. Zo is er vast nog wel meer te stroomlijnen maar ik ben gepensioneerd en ik doe dus niet meer aan efficiency van bedrijfsprocessen.

Buiten onder de parasols is het koeler en daar komen ook andere clubleden aan. De begroeting is zoals gewoonlijk weer allerhartelijkst. Het wordt uiteindelijk best nog een grote groep. Ik had gedacht dat velen wel eens met vakantie zouden kunnen zijn on/of teruggeschrokken van de temperatuur buiten, of liever iets op het water wilden doen.



Na het vetreksein reed Jeroen het parkeerterrein af om zich verderop langs de weg op te stellen. De andere konden zich dan een voor een daar aansluiten tot Jeroen zag dat iedereen er was en toen vertrokken we. Het was weliswaar iets over elf uur en we werden in het restaurant verwacht om 12.15 uur en ik dacht in mijn eenvoud dat Jeroen daarom een iets hoger tempo aanhield dan ik gewend was. Maar dat was het niet. We zijn niet alleen op de wereld en als je met zo'n groep op N-wegen gaat rijden (er zijn nu eenmaal niet overal dijkweggetjes – zeker op de Veluwe niet). Nee, er is ook overig verkeer en als je ergens 80 mag rijden, dan moet je daar niet teveel onder gaan zitten, dat roept alleen maar ergernis op. Op de bospaadjes ging het veel rustiger, niet in de laatste plaats omdat het soms onverhard was. Rustig blijven rijden en niet als een dulle gaan tegensturen als er iets beweegt. Heerlijk koel trouwens onder de bomen. Soms stopte Jeroen even omdat de groep wat uiteengevallen was door stoplichten of zo.

Wat woon je toch mooi op de Veluwe. Leuke overzichtelijke dorpjes met mooie huizen.

Als je hier geboren bent bof je toch maar. Sommige plekjes doen me denken aan de avonturen van Dik Trom of die tweeling met De Kameleon. Jeugdsentiment. Vroeger was alles beter? Nou, niet alles, maar veel wel

En ineens is er dan de afslag naar vliegveld Teuge. We zijn hier wel eens eerder geweest, maar toen kwamen we van een andere kant dacht ik. Hoe dan ook het restaurant was nog precies hetzelfde. En er was op ons gerekend! En we waren nog mooi op tijd ook! Buiten onder parasols stonden de tafels voor ons klaar. Wat we wilden eten wisten ze al, daar werd



aan gewerkt. Wat willen de dames en heren drinken? Dat nam ook niet veel tijd in beslag. Toen dat geserveerd was kwamen de bordjes of plankjes, hoe je het ook noemen wilt. Ze waren min of meer vierkant en ze waren van hout. Maar heel geschikt als bord. Na een tijdje bepaalde borden te hebben uitgevent had iedereen zijn bestelling voor zich staan. Ja, deze werkwijze bespaard iedereen veel tijd. Ondertussen bekeken we hoe parachutisten werden ingeladen in vliegtuigjes die er op zich best lang over deden om de gewenste hoogte te bereiken. Dan ging de schuifdeur open en kwamen ze er rap achter elkaar uitgesprongen. Een enkeling maakte er een sport van om zo snel mogelijk op de grond te komen door pas op het laatste moment zijn parachute zo sturen dat de vaart er uit verdween en hij zelfde gewoon lopend kon landen. Spannend.

Er waren ook elektrische vliegtuigjes. Eigenlijk meer een zweefvliegtuig plus motortje. Je kon er heus mee opstijgen en het duurde best een tijdje voordat ze terugkwamen. Dat geeft hoop voor de toekomst.



Na voor sommigen nog een extra drankje kwam de afrekening. Hier was het geen probleem dat iedereen apart afrekende. En wat bleek aan het eind van dat alles? Iedereen had alles betaald! Geen tekorten dus. Netjes hoor, en zo hoort het ook. We mogen daar vast nog wel eens terugkomen. We stelden ons weer netjes op achter Jeroen. Toen hij zag dat alles weer goed was gingen we op weg. Zonovergoten landschap, koele bosweggetjes, het was een andere route dan de heenreis maar het leek er wel op. Twee momentjes om de groep weer bij elkaar te laten komen en vlak voor het eind een falend navigatiesysteem. Geen doodwond, er zijn meer navigatiesystemen en er zijn mensen die de buurt hier goed kennen. Jeroen kreeg zijn TomTom weer aan de praat en ongeveer kwart over drie stonden we weer bij de McDonalds. Naar binnen voor fris of ijs en toen ik weer buiten stond kwam Johan net aangereden. Die waren we kwijt geweest. Dat is slordig! Moeten we toch wat vaker in onze spiegels kijken anders werkt de afspraak niet. Als je niet de laatste bent en je mist na een bocht ineens iemand achter je, dan stop je, om aan te geven in welke richting de groep gereden is. Als iedereen dat doet is iedereen zo iedereen weer bij elkaar. Johan had zich gered door te vragen waar de McDonalds was en zo kwam dan alles weer goed, maar toch. Opletten jongens! Het zal je maar overkomen.



Het is vast nog wel een tijdje gezellig geweest bij McDonalds, maar ik moest ervandoor. De TomTom ingesteld op 'thuis' en 55 minuten later was ik er. Motor in de stalling en ik onder de douche. Heerlijk. Daarna blikje 0.0, even de TV aan voor het restant van de wielervedstrijd. Uiteraard in slaap gevallen (zalig) waarmee bewezen is dat bezigheden in grote hitte best veel energie vragen.

Mooie rit weer Jeroen en dank voor de goede zorgen. Dit verhaal moet nu snel richting Han, want die legt de laatste hand aan het vervaardigen van de nieuwsbrief van juni. Die zal dus binnenkort wel op de (email)mat vallen. Iedereen bedankt voor de gezelligheid en Jeroen nogmaals voor rit en op 30 juli is er weer eentje.



Auteur: Ton Trommelen
Fotografie: Janet Mans
 Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





YAMAHA

ONTDEK ALLE YAMAHA-EVENEMENTEN VAN 2023

Voor 2023 beschikt Yamaha Motor Europe, branch Benelux over een goed gevulde kalender met een grote diversiteit aan evenementen voor haar verschillende productgroepen en segmenten. Hiermee garandeert het merk iedere consument een werkelijke Yamaha-beleving.

Yamaha Demo Ride Tour: t/m 14 oktober 2023



Na 29 succesvolle proefrijdagen in 2022 keert de Yamaha Demo Ride Tour terug in 2023 met maar liefst 34 evenementen. Voor wie nog niet bekend is met het concept, de Yamaha Demo Ride Tour betreft een groots, mobiel en uniek evenement dat gedurende het seizoen iedere zaterdag zal stoppen bij een selectie Yamaha-dealers in de Benelux of speciale evenementen. Dit betekent dat u ook dit jaar weer bij verschillende Yamaha-dealers bestaande en nieuwe Yamaha modellen gedurende een proefrit van ongeveer 45 minuten uitgebreid kunt ervaren.

Wacht niet langer en ontdek snel waar en wanneer de Yamaha Demo Ride Tour

langs komt bij uw in de buurt. Boek vervolgens snel een plek op uw droommotor via www.yamaha-demo-ride-tour.com.

Yamaha Experience Days: 12 & 26 mei 2023

In 2023 kunnen Yamaha rijders zich voorbereiden om onder gedompeld te worden in de veelzijdige wereld van Yamaha met de Yamaha Track Days, Yamaha Ténéré Tour en de Yamaha Demo Ride Tour.

De Yamaha Experience Days worden dit jaar gehouden op circuit Jules Tacheny in Mettet (België) op 12 mei en op het TT Circuit Assen (Nederland) op 26 mei. Tijdens de Experience Days kunnen geïnteresseerde rijders de 2023 modellen line-up testen tijdens een proefrit in de omgeving van het circuit. Naast de Yamaha Track Days, waar rijders met hun eigen Yamaha-motorfiets de uitdagende circuits van Mettet en Assen mogen trotseren, is ook de Yamaha Demo Ride Tour en Ténéré Tour aanwezig, wat betekent dat rijders die niet op het circuit willen rijden een gratis proefrit kunnen maken op een van de nieuwe 2023 Yamaha modellen of een off-road rit kunnen maken op de Ténéré 700. Zo staan deze Yamaha Experience Days volledig in het teken van motorrijden.

Ontdek nu de mogelijkheden via: <https://bit.ly/YamahaExperienceDaysNL>

Ténéré Travel Trophy: 10 – 17 juni 2023

In 2023 bestaat de Yamaha Ténéré 40 jaar. Deze mijlpaal viert Yamaha Motor Europe, branch Benelux, met de Ténéré Travel Trophy. Tijdens dit reisevenement krijgen 200 Yamaha Ténéré rijders de kans om in een unieke setting het avontuurlijke karakter bij henzelf en hun motorfiets naar boven te halen.

Het evenement begint met een veelzijdige Ténéré Experience dag waar trainingen worden gegeven en een aantal proeven klaar zullen staan, zodat alle deelnemers zich optimaal kunnen voorbereiden op de reis. Van 12 tot en met 16 juni worden 5 avontuurlijke etappes verreden door Frankrijk, Andorra en Spanje. Tijdens de etappes kunnen de deelnemers rekenen op routes met een flinke dosis onverharde wegen maar er bestaat ook altijd een mogelijkheid om te kiezen voor volledig verharde alternatieve routes.

Voor deelname kan men zich aanmelden via <https://www.teneretravel trophy.com/>

Vindt hier de Yamaha-evenementen kalender: www.yamaha-events.nl

Bron: **MOTOPLUS**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





YAMAHA MOTOR PRESENTEERT 'YOU RENT'

Yamaha Motor biedt een volledig assortiment premiumdiensten aan onder de vlag YOU Services waarmee elk aspect van het gebruiken, kopen én het bezitten van een Yamaha-product nog makkelijker wordt. Met de YOU Services wil Yamaha er voor zorgen dat je altijd een plezierige ervaring hebt wanneer je een Yamaha-product tegenkomt of gebruikt.

Het YOU Rent platform geeft je de mogelijkheid om de nieuwste Yamaha-motoren te huren en te testen voor een langere periode. Doordat de motoren verhuurd worden via gespecialiseerde Yamaha-dealers weet je zeker dat de motorfiets of scooter goed onderhouden is en op basis van jouw wensen kan worden afgesteld. Met deze YOU Service ga je dus met nog meer vertrouwen en plezier de weg op. Of je nu de motorfiets of scooter huurt voor een langere periode om te testen of voor een mooie reis.

Het YOU Rent platform is powered by MotoShare waardoor je gebruiksvriendelijk, veilig en volledig verzekerd je favoriete Yamaha kunt huren. Naast dat YOU Rent, veel rijders de mogelijkheid biedt om motoren voor een langere tijd te proberen voordat ze over gaan op een aankoop, is het ook het perfecte platform voor rijders die niet beschikken over een eigen motorfiets of scooter maar toch met vrienden of vriendinnen op pad willen.

YOU Rent brengt je op een laagdrempelige manier een stapje dichterbij het plezier van zorgeloos toeren. Veel motorrijders gingen je voor, wacht niet langer en ontdek welke motoren je kan huren bij jou in de buurt. Ga je voor speels, sportief of avontuurlijk? Huur nu jouw [droom Yamaha via YOU Rent](#).

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



YAMAHA EXPERIENCE DAYS: WELKE WERELD KIES JIJ?



De eerste editie van de Yamaha Experience Days in 2022 was een groot succes. Daarom presenteert Yamaha voor de zomer van 2023 een nieuwe serie Experience Days. Tijdens deze twee unieke evenementen in Nederland (Assen) en België (Mettet) biedt Yamaha je de kans op een leuke en laagdrempelige manier kennis te maken met een (voor jou) nieuwe Yamaha-wereld.

Mario Janssen, Country Manager Yamaha Motor Europe, branch Benelux vertelt: "In vrijwel elk segment van de mondiale motorwereld behoort Yamaha tot toonaangevende merken. Van Supersport tot Sport Heritage, van Sport Touring tot Adventure en van Offroad tot de door ons zelf gecreëerde Hyper Naked categorie. Al deze verschillende Yamaha-werelden brengen wij dit jaar samen in de Yamaha Experience Days 2023."

Hele 2023 line-up aanwezig

Tijdens de Experience Days heb je de mogelijkheid de gehele 2023 modellen line-up te testen tijdens een mooie proefrit in de omgeving van het circuit. Er zijn tientallen modellen beschikbaar, van de indrukwekkende nieuwe NIKEN GT tot de veelzijdige nieuwe Tracer 9 GT+. De Yamaha Experience Days vinden dit jaar plaats op circuit Jules Tacheny in het Belgische Mettet (12 mei) en het legendarische TT Circuit Assen (26 mei).

Zelf het circuit op

Is circuitrijden jouw ding? Tijdens de Experience Days kun je op je eigen Yamaha het circuit op. Als beginner of minder ervaren circuitrijder begin je met een uitgebreid instructieprogramma. Op de baan word je begeleid door professionele instructeurs. Na iedere sessie zullen zij de sessie evalueren en je zo helpen met het verbeteren van je rijtechniek. Als gevorderde circuitrijder mag je vrij rijden. Natuurlijk zijn de instructeurs beschikbaar om je van tips & tricks te voorzien als je dat wilt. Ook is de Yamaha Supersport Pro Tour aanwezig. Dit betekent dat je tijdens je sessies op de baan ook een gratis proefrit kunt maken op een van de nieuwe 2023 Yamaha R-serie Supersport modellen.

Op offroad avontuur

Ben je meer van de offroad avonturen, dan kun je tijdens de Experience Days een van de fantastische Yamaha Ténéré 700 modellen testen. Wordt het de 'standaard' Ténéré 700, de Rally-edition of de World Raid-edition? Tijdens een mooie route die zowel over asfalt als over onverharde ondergrond voert, kun je alle drie de uitvoeringen proberen!

Ben je erbij?

We verwelkomen je graag! Toegang tot de Yamaha Experience Days is gratis. Ook de Demo Ride Tour, de Ténéré Tour en de Supersport Pro Tour zijn gratis. Maar let op: vol is vol. Reserveer dus snel jouw tijdslot en motorfiets. Deelnemen aan de Yamaha Track Days kan vanaf € 135,- in Mettet en vanaf € 165,- in Assen. Ook hier geldt vol is vol, dus reserveer snel. Info, tijden en locaties vind je [hier](#).

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





VOOR ROYAL ENFIELD FANS

DE WONDERBAARLIJKE TERUGKEER VAN ROYAL ENFIELD



Retro is hip. En als we het over een retro motormerk hebben, dan praten we over Royal Enfield. In de jaren zeventig verdwenen de laatste motoren van dit Britse merk uit het straatbeeld. Maar Royal Enfield is terug, dankzij een Indiase auto- en tractorbouwer. En de motoren zien er nog altijd vrijwel hetzelfde uit als dat we ze uit het verleden kennen.

Wie had pak 'm beet rond het jaar 2000 kunnen bedenken dat een Indiase auto- en tractorproducent langzaam de internationale motormarkt zou gaan veroveren? Onmogelijk. Je had diegene voor gek verklaard. India, het land van de tuktuks en de lichtgewicht motorfietsjes. Maar in de Indiase fabrieken van

Enfield gebeurt een klein wonder. Duizenden arbeiders werken hier dagelijks aan een motormerk dat eigenlijk al lang dood en begraven was.

De dood van de Britse motorindustrie

Het is het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw. Er hangt onheil in de lucht voor de complete Britse motorindustrie. Illustere merken gaan failliet of staan op omvallen. De Britse ontwerpers zijn niet vooruitstrevend genoeg en worden aan alle kanten ingehaald door de Japanners. Bij Royal Enfield werken in 1960 nog duizend arbeiders. Zeven jaar later zijn dat er nog slechts 350, wanneer de fabriek in Redditch sluit. Drie jaar later valt het doek ook voor de laatste Britse fabriek in Upper Westwood. Daarmee lijkt een eind te komen aan een stukje Britse glorie.

Van fiets tot Flying Flea

De geschiedenis van Royal Enfield gaat terug tot eind negentiende eeuw, als de eerste fietsen zonder motor op de markt worden gebracht. Met de slogan 'Made like a gun' worden ze aangeprezen. In 1901 wordt de eerste motorfiets gebouwd. Opvallend; het Minerva motorblok zit voor het stuur gemonteerd. De jaren erna wordt het merk doorontwikkeld. Zo komt in 1932 de legendarische Bullet op de markt. Tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt de WD/RE ontwikkeld. Deze lichte motorfiets krijgt liefkozend de bijnaam Flying Flea, omdat hij met een parachute kan worden gedropt in vijandig gebied.

Populair in India

Na de oorlog worden er successen geboekt. De 350cc Bullet blijkt een uitstekende motor voor off road terreinen. Verschillende zesdaagse worden gewonnen. De kwaliteit dringt ook door tot India, een kolonie van Engeland. In 1949 besluit Madras Motors om Royal Enfield motoren te importeren. Drie jaar later bestelt het Indiase leger 500 350cc Bullets. Het succes leidt er toe dat Madras Motors midden jaren vijftig Enfield India opricht en een eigen fabriek bouwt. Vanaf 1956 worden hier 350cc Bullets geproduceerd onder licentie.

Hoewel het in 1970 einde verhaal is voor Royal Enfield in het Verenigd Koninkrijk, blijft de productie in India doorlopen. Sterker nog, Enfield India begint vanaf 1977 motoren te exporteren naar Europa. Onder liefhebbers van classics vallen ze in de smaak. Maar een grote doorbraak is het niet. In Europa blijft het stil rondom Royal Enfield, maar in India blijft het merk actief. De Indiase Eicher Groep, dat auto's en tractoren bouwt, ziet potentie en koopt het merk in 1994 en geeft de tak een nieuwe naam: Royal Enfield Motors Limited.

De wonderlijke terugkeer in Europa

Hoe wonderlijk de wereld is, zien we in de afgelopen tien jaar. De populariteit van Royal Enfield motoren neemt snel toe. Er komt een nieuwe Indiase fabriek, een exclusieve kledingshop in New Delhi en in 2015 gebeurt iets wat niemand na 1970 ooit voor mogelijk had gehouden. Royal Enfield Motors Limited neemt het een gerenommeerd Brits motorontwerp- en productiebedrijf Harris Performance over. Twee jaar later verschijnt er vlakbij Leicester een gloednieuw technologie centrum, waar ontwerpers werken aan nieuwe motoren. Hier wordt een nieuwe strategie ontwikkeld die Royal Enfield naar de toekomst moet leiden. Een toekomst die niet alleen in India ligt, maar ook in het Verenigd Koninkrijk, op het Europese vasteland en in Noord-Amerika.

Het resultaat mag er zijn. Met de Interceptor 650, Continental GT, Himalayan, Classic 500, Bullet 500 en de Bullet Trails 500 is Royal Enfield vertegenwoordigd op de Nederlandse motormarkt. In 2019 werden er 142 nieuwe exemplaren verkocht. Dat heeft ongetwijfeld met de nieuw gestylde retromodellen te maken, maar ook zeker met de prijs. Royal Enfield lukt het om nieuwe motoren te verkopen vanaf minder dan 6.000 euro. Ongekend.

Bij het Brits-Indiase merk draait alles om authenticiteit, zeggen de makers zelf. En authentiek mag je de motoren zeker noemen. Als liefhebber die het niet hoeft te hebben van de pk's, zit je hier helemaal goed. Er zijn prachtige modellen waar je rustig op kunt toeren. Met de Himalayan heeft het merk bovendien een uitstekende all road machine. Aan snelheidsduivels heeft Royal Enfield (nog) niets te bieden.

Bron: MOTORRIJDERS.NL



Auteur: Frank Andringa

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





YCCNL EVENEMENTEN JULI T/M DECEMBER 2023

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

11-13 Weekend Luxemburg

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

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

Huisjes te huur (3 en 4 pers. blokhutten)



25-28 VSOC CENTRE 19 RALLY (zie poster)

Locatie: Rochford Hundred Rugby Club

Adres: Magnolia Road, Rochford, Essex SS4 3AD

Toegangs prijs: £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

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

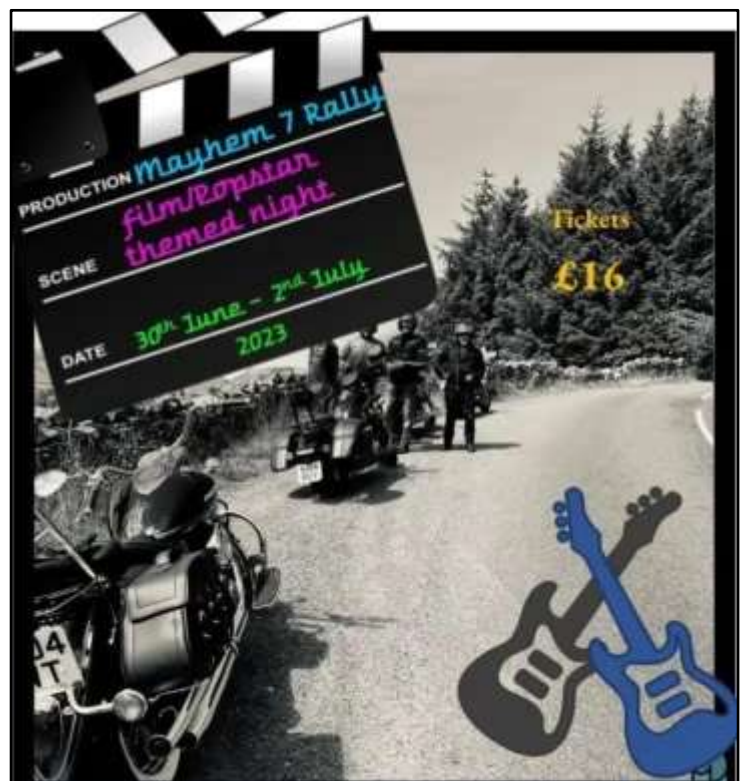
Ontbijt op zaterdag en zondagmorgen
Doorlopend gratis koffie en thee.

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 8



VSOC CENTRE 19 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 //fourwards robot.snap

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

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

Bestuur:

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>email</u>
Voorzitter	Michel Gertzen	yccnl.president@gmail.com (nieuw)
Vicevoorzitter	Willy Spreij	yccnl.vice@gmail.com
Secretaris	Vacant	yccnl.secretaris@gmail.com
Penningmeester	Ronny Aafjes	yccnl.penningmeester@gmail.com
Road Captain	Jeroen van Dam	yccnl.rats@gmail.com

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur:

Ledenadministratie, Secretariaat. Internationale contacten

Commissies:

Evenementen, Commissie van bijstand

Beheer specifieke onderdelen:

<u>Onderdeel</u>	<u>Naam beheerder</u>	<u>email</u>
Internationale contacten	Michel Gertzen	yccnl.internationalcontact@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	yccnl.rats@gmail.com
Westcoast Hogs (regio 5)	Zuid Holland/Zeeland	
Southern Snakes (regio 6)	Noord Brabant/Limburg	

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

