



OPLEIDING DEELNEMERS VSOC CENTRE 19-RALLY 2023

🍷 (LAZARUS: zo dronken dat iemand bijna dood lijkt) 🍷



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-03

INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-03	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ 😊 DE “25 JAAR LID” LEDEN IN 2023 😊	3
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN 3 ^e kwartaal 2023	4
➤ YCCNL VERJAARDAGEN IN OKTOBER, NOVEMBER EN DECEMBER 2023.....	4
WETENSWAARDIGHEDEN	5
➤ DE 12 BELANGRIJKSTE HANDGEBAREN VOOR MOTORRIJDERS	5
➤ 61 PROCENT AUTOMOBILISTEN ONVOLDOENDE KENNIS VOORRANGSREGELS	8
➤ AANKOOPTIPS VOOR JOUW NIEUWE MOTOR.....	8
➤ OVER EEN ROTONDE, HOE ZAT DAT OOK AL WEER?	10
➤ LELIJKE EENDJES	12
➤ LANG LEVE DE GOEDE MOTORCLUBS.....	13
➤ TOP 10 MEEST GESTELDE VRAGEN BOETE BUITENLAND	14
➤ TWEEDEHANDSMARKT MOTORFIETSEN IN BELGIË KRIJGT SERIEUZE KLAPPEN	16
➤ BANDEN OP SPANNING, ZO DOE JE DAT!	16
➤ DE KOMENDE JAREN FORS MEER FLITSPALEN IN NEDERLAND	17
➤ JAPANESE MOTORMERKEN SAMEN OP WATERSTOF IN DAKAR RALLY	18
➤ SUPERFLITSPAAL NIEUWE NACHTMERRIE VOOR BELGISCHE MOTORRIJDERS?	18
MOTORTOCHTEN	19
➤ VOGEZEN	19
➤ ITALIË – MIDDEN/ZUID	20
➤ DROOMREIS SCOTTISH HIGHLANDS & ISLE OF MAN	23
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	24
➤ OF IK EVEN WIL PROEFRIJDEN	24
➤ RONDRIJFT SJOERD 30 JULI 2023	25
➤ LUXEMBURG 11-12-13 AUGUSTUS	26
➤ EEN RIDE OUT MET DIE ANDERE CLUB	28
➤ Weekendje Engeland, Centre 19	29
➤ Millingen, Nationaal weekend 8, 9 en 10 september	32
➤ DE MEMORIAL RIDE OUT.....	34
➤ VAN EEN GEËMIGREERDE PENSIONADO	36
YAMAHA	37
➤ YAMAHA CONCEPTMODELLEN VOOR JAPAN MOBILITY SHOW 2023	37
VOOR ROYAL ENFIELD FANS	38
➤ KOMT DE EERSTE ELEKTRISCHE ROYAL ENFIELD UIT IN 2025?	38
➤ ROYAL ENFIELD BULLET 350 GAAT TERUG IN DE TIJD, VOORUIT NAAR DE TOEKOMST	38
➤ SCHOT IN DE ROOS: ROYAL ENFIELD'S SHOTGUN 650 KLAAR VOOR ACTIE IN 2024	39
YCCNL EVENEMENTEN OKTOBER T/M DECEMBER 2023	39
YCCNL EVENEMENTEN AGENDA 2024	40
RALLY POSTERS	42
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	43



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

De derde nieuwsbrief alweer en terwijl ik dit schrijf realiseer ik me dat het motorseizoen er alweer op zit. Wat hebben we een mooi motorseizoen gehad, met leuke rally's en toertochten. Eind juli een prachtige toertocht uitgezet door Sjoerd met een overnachting en lekkere BBQ en ontbijt bij Sjoerd en Erna thuis. Eind augustus de Centre 19 rally in Engeland waar we met 20 Nederlandse leden en 16 Belgische leden aanwezig waren. En dan natuurlijk onze eigen nationale rally in september dat was een groot succes we hadden prachtig weer en Hans had een mooie ride-out uitgezet. Bij deze wil ik het bestuur en de evenementen commissie en de leden die hebben meegewerkt bedanken voor de inzet voor het fantastische weekend. Op 24 september is de toerit in Noord-Holland gereden deze stond in het teken van de memorial rit tijdens deze rit hebben we de leden die ons door de jaren ontvallen zijn herdacht, een aantal vrienden en familieleden waren ook aanwezig wat deze dag heel bijzonder heeft gemaakt. Dank aan Jaap voor het uitzetten van de toertocht en Jeroen voor het organiseren. Voor volgend jaar staan er al een aantal rally's gepland te weten de SOS in april en in mei de Belgische Rally en in juni de Internationale rally in Engeland en eind augustus de Center 15 in Engeland. Zie voor meer informatie de flyers in deze nieuwsbrief.

Ik wil bij deze tevens de 5 nieuwe leden welkom heten en dat brengt het totaal nu op 110 leden.

Last but not least wil ik nog mededelen dat tijdens onze Nationale rally Han van Grinsven is benoemd tot erelid, Han is de motor binnen de YCCNL zijn inzet en doorzettingsvermogen om elke keer weer een mooie nieuwsbrief voor ons te maken met mooie onderwerpen en leuke weetjes en natuurlijk als (interim) Secretaris zorg draagt voor de notulen en adviezen maakt Han een waardevol lid en daar heeft hij de gouden YCCNL Wing pin voor gekregen.

Ik hoop jullie snel weer te zien bij misschien nog een toertocht (als het weer het toelaat) of bij het regio café om gezellig bij te praten.



Michel Gertzen

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

😊 DE "25 JAAR LID" LEDEN IN 2023 😊



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

Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

LEDENNIEUWS

NIEUWE LEDEN 3^e kwartaal 2023

- Wesley van Beelen uit Breukelen Nederland
 - Bianca Buchan uit Driebergen-Rijsenburg Nederland
 - Rob Duijvekam uit Driebergen-Rijsenburg Nederland
 - Tammie Duijvekam uit Driebergen-Rijsenburg Nederland
 - Tobias Skillington uit Westcourt, Gravesend Engeland
- zijn toegetreden tot de YCCNL familie.

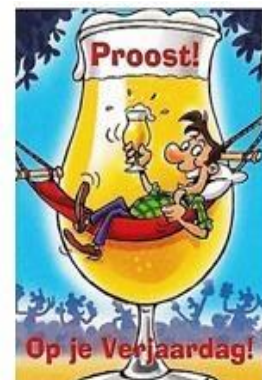
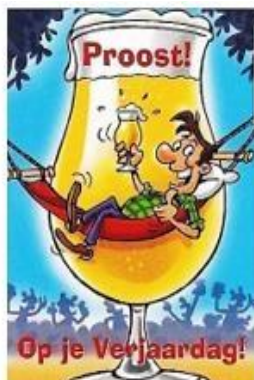


YCCNL VERJAARDAGEN IN OKTOBER, NOVEMBER EN DECEMBER 2023

Oktober	
1	Clara Kroes
1	Be Niemeijer
3	Marja van Dam
7	Sjoerd Reitsma
11	Bennie Smid
16	Hans van den Bosch
21	Ramona van Es
21	Luc Peeters

November	
1	Willy Spreij
6	Aad de Geus
14	Els Leidelmeijer
15	Daan van der Ent
15	Rolf Mulder
17	Thierry van Es
28	Wendy Stroo

December	
3	Mark van den Bosch
9	Rob Duijvekam
24	Han van Grinsven



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

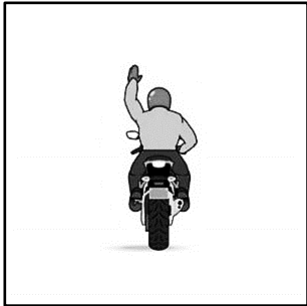
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WETENSWAARDIGHEDEN

DE 12 BELANGRIJKSTE HANDGEBAREN VOOR MOTORRIJDERS

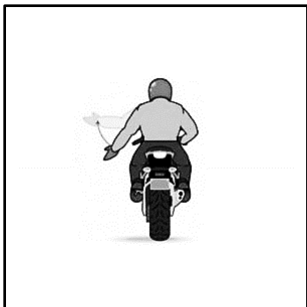
Zwaaien naar andere motorrijders kunnen we allemaal. Maar wat als je je eigen maten tijdens het rijden iets wilt melden? Dat je wilt stoppen voor een frisse. Dat je nodig moet tanken. Of gewoon dat je nodig moet? Motorrijders.nl leert je de belangrijkste handgebaren voor onderweg.

1 VOLG MIJ



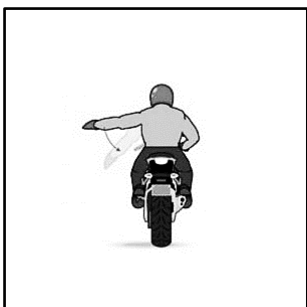
Linkerarm recht omhoog vanaf de schouder, handpalm naar voren.

2 VERSNELLEN



Linkerarm gestrekt omlaag en horizontaal bewegen, handpalm omhoog.

3 VERTRAGEN



Linkerarm gestrekt horizontaal opzij en naar beneden bewegen, handpalm omlaag.

4 KNIPPER UIT!



Linkerarm gestrekt schuin naar beneden, handpalm naar voren, hand openen en sluiten.

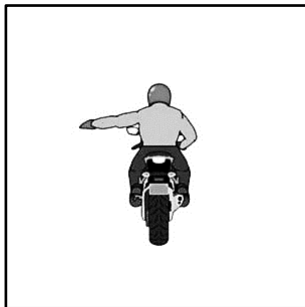


5 LET OP: GEVAAR



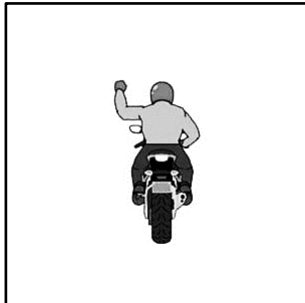
Gevaar links: wijs met linkerhand naar de weg. Gevaar rechts: wijs met rechterbeen.

6 LINKSAF



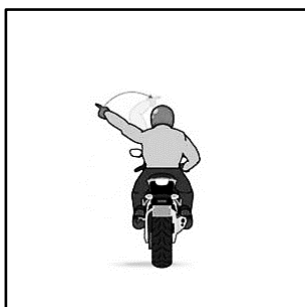
Linkerarm en hand uitgestrekt naar links, handpalm naar beneden.

7 RECHTSAF



Linkerarm 90 graden gebogen omhoog, vuist gebald.

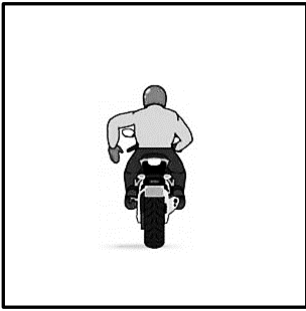
8 NAAR DE KANT



Linkerarm uitgestrekt, in horizontale vlak naar rechts bewegen.

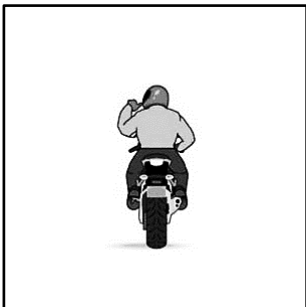


9 TUSSENSTOP MAKEN



Linkerarm gestrekt schuin naar beneden, met vuist kort op en neer bewegen.

10 DRINKSTOP MAKEN



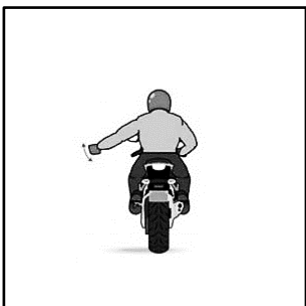
Linkerhand met gesloten vingers, duim naar de mond bewegen.

11 IK MOET TANKEN!



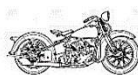
Linkerarm uitsteken en wijzen naar de tank.

12 STOPPEN



Linkerarm 90 graden gebogen omlaag, handpalm naar achteren.

Bron: **MOTORRIJDERS.nl**
Auteur: Riders Academy
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



61 PROCENT AUTOMOBILISTEN ONVOLDOENDE KENNIS VOORRANGSREGELS

26 september 2023



Voor veel automobilisten zijn voorrangssituaties vaak onduidelijk. Dat blijkt uit de ANWB Verkeersquiz die door 155.000 Nederlanders is gemaakt. Want maar liefst 61 procent van de deelnemers, dat staat gelijk aan zeven miljoen Nederlandse automobilisten, is gezakt voor dit 'examen'. Deze uitkomst benadrukt het belang van het bijhouden van verkeerskennis. Daarnaast is het ook nodig dat wegbeheerders onduidelijke voorrangssituaties aanpakken.

Voorrang is op de Nederlandse wegen niet altijd even duidelijk geregeld. Veel verkeerssituaties zijn onduidelijk door bebording, lijnen of tekens op de weg die misleidend, verwarrend of foutief zijn. Over voorrang krijgen of geven zijn veel

verkeersdeelnemers onzeker: 22 procent denkt onterecht dat 'ritsers' van rechts voorrang hebben. Ook sommige wegconstructies zijn verwarrend. Zo is het voor veel mensen onduidelijk wanneer er wel of geen sprake is van een 'uitritconstructie'. Dat laatste kun je weggebruikers vaak niet verwijten, vindt de ANWB. Zo is het onderscheid tussen een gelijkwaardige kruising en uitritconstructie zónder voorrang van rechts vaak onduidelijk. Daarom vraagt de ANWB aan wegbeheerders om géén onduidelijkheid over voorrang te laten bestaan. Gebruik haaiantanden en borden om duidelijkheid te creëren.

Verkeersregels bijhouden

Volgens de ANWB onderstreept de uitslag van de quiz het belang van het bijhouden van de verkeersregels.

Zelf je kennis van de voorrangsregels testen? [Ga naar de quiz](#)

Bron:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



AANKOOPTIPS VOOR JOUW NIEUWE MOTOR

Een tweedehands motor kun je voor een schappelijke prijs aanschaffen. Het mooiste van tweedehands motoren? Er is meer dan voldoende keuze en voor ieder budget is er wel een motor te vinden. Oké, voor 500 euro moet je geen hoge eisen stellen. Maar dan alsnog moet de motor wel goed én veilig zijn. Wij hebben voor jou de aankooptips zodat je een goede aanschaf doet.

Nieuw of occasion

Bij een nieuwe motor heb je altijd de mogelijkheid om terug te vallen op fabrieksgarantie voor een x-aantal jaar. Bij een occasion kom je niet verder dan de verzekering van een aantal maanden die een dealer je aanbiedt. Bij een particuliere verkoper moet je het doen met de gebruikelijke 'garantie tot aan de poort'. Heb je het budget en wil je verzekerd zijn van een motor in nieuwstaat? Dan is een nieuwe motor aanschaffen bijna de enige optie.

Degenen die dat budget niet hebben – of voor hetzelfde bedrag een veel uitgebreidere en/of mooiere motor willen kopen – komen uit bij de tweedehands markt. Iedereen weet dat zodra een voertuig de showroom verlaat, deze direct aanzienlijk in waarde daalt. Een jonge occasion scoren met weinig kilometers op de teller, zorgt ervoor dat je net dat beetje meer geld overhoudt voor opties. Vaak heb je met zo'n jonge motor ook nog aanspraak op de fabrieksgarantie. Toch mooi meegenomen!

Maar is een tweedehands motor aankopen echt zo eng?

Zeker niet! Zolang je kritisch blijft, niet met een roze bril de motor bekijkt én de volgende aankooptips onthoudt, kan het bijna niet verkeerd gaan.

Voorwerk

Heb je één of meerdere motoren op het oog, stel de verkoper dan vast wat vragen over de motor. De algemene staat, hoe het zit met het onderhoud, of en waar er schade is aan de motor. Dit is een mooie manier om een beeld te krijgen over jouw gewenste motor. Zoek ook de onderhoudsintervallen er even bij, deze kun je ook meenemen in de keuze van een motor. Als het type bij 30.000km een grote (eventueel) dure beurt nodig heeft, kan het financieel verstandiger zijn om er één te zoeken met 32k op de teller die de beurt wel heeft gehad in plaats van een model met 27k op de teller die de dure beurt nog moet krijgen.

Het wereldwijde web zit boordevol informatie over nagenoeg elke motor die je kan vinden. Zoek eens op de meest voorkomende problemen van jouw gewenste type en bespreek dit met de verkoper. Zijn er terugroepacties uitgevoerd? Is de koppelingcilinder die vaak kapotgaat gereviseerd of is de neutraalschakelaar vervangen voor dat betere type? Die meest voorkomende problemen zoek je het beste van tevoren even uit.

Afspraak gemaakt? Dan start je onderzoek.

Algehele staat

Loop een rondje om de motor. Zijn er schaafplekken? Zit de (bijrijders)step links en recht op dezelfde lijn? Kun je het frame op verschillende plekken bekijken en ziet de verf/coating er overal nog hetzelfde uit? Dit zijn allemaal punten waarmee je kunt nagaan of de motor eventueel schade heeft gehad. Geef je ogen goed de kost en kijk écht goed naar de gehele motor.

Extra punten

1. Check het framenummer met het kentekenbewijs of deze met elkaar matcht.
2. Lijkt de motor ergens te lekken en/of zijn er sporen van lekkages rond de plek waar de motor geparkeerd staat?
3. Zijn de rem/koppelingshendels nog recht en niet afgesleten? Hetzelfde geldt voor de stuuruiteinden.
4. Controleer de DOT-code op de banden. Van de vier cijfers staan de eerste twee voor de week en de laatste twee voor het jaar dat de band is gemaakt. 4216 staat bijvoorbeeld voor week 42 van 2016. (Zijn het drie cijfers, dan is de band van de vorige eeuw!)
5. Leg je hand – met de motor op de jiffy of middenbok – op de achterband en druk hem opzij (naar je toe en van je af, als je vanaf de zijkant kijkt). Voel je speling, ook al is het minimaal, dan ligt dit aan de lagers van de achterbrug of van het wiel. Dit kun je ook bij het voorwiel doen. Zo voel je of er speling zit op de wiellagers.
6. Balhoofdlagers testen is een lastig klusje. Heeft de motor een middenbok, pak dan de voorvork onderaan vast met het voorwiel tussen je benen. Druk en trek aan de vork om te voelen of er speling is. Ook kun je de motor op deze manier iets optillen en de vork draaien. Op deze manier voel je enige slijtage en/of een dood punt in de lager mocht deze er zijn.
7. Hoe ziet de remvloeistof eruit (mooi helder licht geel of troebel geel/oranje?). Is het troebel, dan is vervangen zeker aan te raden. Zijn ook de remblokken niet te ver afgesleten en hoe zien de remschijven eruit? Voel je écht een verschil in dikte tussen de buitenste rand en het remoppervlakte? Dan is vervangen wellicht nodig en dat is een dure klus.

Proefrit

Met een proefrit kom je er echt achter of de motor wel rijdt zoals hij zou moeten én of je het zelf wel een fijne motor vindt. Plaatjes en video's bekijken is altijd leuke voorpret, maar voor hetzelfde geld rijdt de motor niet fijn. Zit je met je knieën in een te scherpe hoek of geeft de ruit irriterende wervelingen rond je helm? Nu is je kans om daar achter te komen!

Laat het stuur tijdens de rit even los, spoort de motor netjes rechtdoor of trekt hij een kant op? Probeer dit trouwens op meerdere plekken, het wegdek kan namelijk ook een verkanting hebben waardoor de motor naar rechts trekt. Trilt de motor bij een bepaald toerental, reageert hij goed op het gas, voelt het bochtenwerk goed en niet vaag? Allemaal vragen die je jezelf moet stellen tijdens de proefrit.

Stop tijdens de rit nog even en bekijk zonder de verkoper de motor nog eens goed. Zonder de priemende ogen van de verkoper kijk je toch net wat rustiger naar de motor. Dat is wel zo fijn.

Losse aandachtspunten om niet te vergeten te bespreken of op te zoeken

1. Is het een volvermogen motor of is hij 'afgevoerd' naar minder kW voor een A1/A2-rijbewijs?
2. Is de motor origineel Nederlands of geïmporteerd vanuit het buitenland? Dit hoeft geen nadeel te zijn, maar kan de prijs wel enigszins drukken.
3. Mochten er after-market onderdelen geplaatst zijn, zijn de originele onderdelen ook nog voorhanden? Dit kan bijvoorbeeld handig zijn als er een herriepijp is gemonteerd en je toch wel graag (zonder boetes) in Duitsland wil rijden.
4. Is er een ingevuld onderhoudsboekje aanwezig met bijbehorende facturen? Een onderhoudshistorie is altijd fijn om te hebben, al is het maar voor jezelf om naderhand te kunnen zien wanneer bijvoorbeeld de remblokken zijn of olie is vervangen.

Zelf onderhouden of door de dealer?

Ben je een zelfklusser? Dan zijn kleine problemen niet zo erg en zijn dit mooie onderhandelingspunten om de prijs omlaag te brengen. Enkel de onderdelen zijn dan voor jou een kostenpost en niet de manuren van de dealer.

Zijn er punten die binnenkort aangepakt moeten worden aan de motor die je liever zelf niet doet? Neem dan eens contact op met een dealer en bespreek de kosten van deze reparaties. Met dit bedrag in je achterhoofd kun je een verstandige keuze maken. Of de occasion wel écht de moeite waard is bijvoorbeeld of dat je liever voor 500 euro meer een beter model aanschaft.



Bron: **MOTORRIJDERS.NL**

Auteur: Mark Meisner

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



OVER EEN ROTONDE, HOE ZAT DAT OOK AL WEER?



Theorie opfriscursus

Hoe neem je een rotonde? Welke rotondes zijn er en welke voorangsregels gelden er? Wanneer moet je richting aangeven en hoe zit het met fietsers? Heeft de tram altijd voorrang op een rotonde, of niet? Raadsels en regels over rotondes uitgelegd.

Een rotonde: wat heb je eraan?

Rotondes nemen steeds vaker de plaats van kruispunten in. Ze zijn namelijk veiliger: er gebeuren 50 procent minder verkeersongelukken en er is 75 procent minder letsel en verkeersdoden ten opzichte van kruispunten met verkeerslichten. Andere voordelen van een rotonde zijn dat het verkeer sneller doorstroomt en er minder onderhoud nodig is doordat er geen verkeerslichten zijn.

Welke rotondes zijn er?

We kennen een aantal rotondes, waarvan de bekendste de enkelstrooksrotonde, meerstrooksrotonde (ook wel dubbele rotonde genoemd), turborotonde en de ovonde (of ovatonde) zijn.

Enkelstrooksrotonde, of viertaksrotonde



Deze is veiliger dan het viertakskruispunt. Dit komt onder andere door de snelheidsbeperking voor alle verkeersstromen.

Meerstrooksrotonde, of dubbele rotonde



Deze wordt als minder veilig beschouwd dan de enkelstrooksrotonde, maar is nog steeds veiliger dan andere kruispunttypen. Deze rotonde heeft een wat complexer ontwerp en er kan harder worden gereden.

Turborotonde, al dan niet met verhoogde rijstrookscheiding



plek die je niet had voorzien.

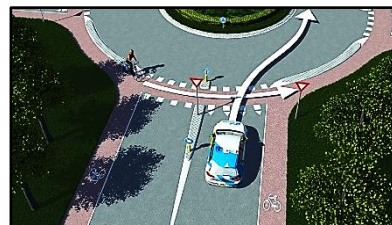
Deze liggen veelal buiten de bebouwde kom. Het verkeersveiligheidseffect van turborotondes is nagenoeg gelijk aan dat van enkelstrooksrotondes. Op een turborotonde kun je geen rondje rijden tot je de goede afrit tegenkomt. Met markering of verhoogde randen zijn er scheidingen gemaakt tussen de verschillende routes; op de rotonde zelf kun je niet meer van strook wisselen. Dat betekent dat je vóór de rotonde goed naar de bewegwijzering moet kijken en tijdig de strook met de goede pijlen kiest. Kies je niet de juiste strook, dan moet je de rotonde verlaten op een

Ovonde



Deze rotonde heeft de vorm van een ovaal en telt meerdere rijstroken. De ovonde ligt vaak op plaatsen waar meer dan vier aansluitende wegen samenkomen. En waar het vanwege de inpasbaarheid onmogelijk of verkeersonveilig is om twee rotondes of andere kruispuntvormen vlak achter elkaar te leggen. Een nadeel van een ovonde is dat er soms heel scherpe bochten gemaakt moeten worden – wat niet altijd haalbaar is voor bijvoorbeeld bussen.

Wie heeft voorrang op een rotonde?



Een rotonde is in de wet niet vastgelegd als voorrangsweg. Dan geldt de regel dat verkeer dat van rechts komt, voorgeeft. Dat wil zeggen dat verkeer dat de rotonde oprijdt voorrang heeft op verkeer wat al op de rotonde rijdt. Meestal is de voorrang op een rotonde geregeld door borden en verkeerstekens. In dat geval gaan verkeersborden en -tekens voor de regels.

Voorrang voetganger op een rotonde

Bij een voetganger en voorrang op een rotonde telt de vraag: is er een zebrapad? Dan moet de voetganger altijd voorgelaten worden. Is er geen zebrapad dan is het afhankelijk van de bestuurder of hij de rotonde oprijdt of verlaat. Als de automobilist een rotonde wil oprijden en er is geen zebrapad, dan moet de voetganger de automobilist voor laten gaan. Wil een automobilist de rotonde verlaten, en de voetganger niet, dan moet de voetganger voorgelaten worden. Want hij of zij gaat rechtdoor op dezelfde weg.

Voorrang fietsers op een rotonde



Er is een verschil tussen een fietsstrook en een fietspad: een fietsstrook ligt op de rijbaan en is meestal van rood asfalt. Hier gelden dezelfde eerder genoemde voorrangsregels: bestuurders die op de rotonde blijven, hebben voorrang op bestuurders die de rotonde verlaten. Een fietspad ligt naast de rijbaan. Ligt het fietspad dicht bij de rotonde (minder dan acht meter), dan is het fietspad onderdeel van de rotonde. Het afslaand verkeer verleent dan voorrang aan het fietsverkeer dat rechtdoor gaat. Dit kan anders zijn geregeld als er haaiantanden staan.

Voorrang tram op een rotonde

De tram – zowel van links als rechts komend – heeft op een rotonde altijd voorrang, tenzij dit door voorrangsborden of verkeerslichten anders is geregeld. De tram die de rotonde verlaat, heeft voorrang op het verkeer dat de rotonde blijft volgen. Wel moet de tram stoppen voor voetgangers op het zebrapad.

Welke snelheid op de rotonde?

Een rotonde neem je bij voorkeur in een lagere versnelling, met een wat langzamere snelheid. Op die manier kun je de andere weggebruikers, de bewegwijzering, de verkeersborden en de voorrangssituatie goed inschatten en passeer je comfortabel de rotonde. Pas na het verlaten geef je weer gas bij. Bij een turborotonde kan de snelheid op de rotonde hoger liggen.

Richting aangeven op een rotonde

Als je de rotonde verlaat, ben je **verplicht** richting aan te geven.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



LELIJKE EENDJES

We weten allemaal dat over smaak niet valt te twisten, maar toch zijn er zo van die modellen uit het verleden die nauwelijks geroemd worden om hun uiterlijke vertoon. Motorrijders.nl ging op zoek naar deze lelijke eendjes die uiteindelijk ook weinig succes op de motormarkt kenden.

Bimota DB3 Mantra



Italianen hebben toch geen slechte smaak voor design? Nee inderdaad, normaal gesproken niet. Alleen sloeg Bimota toch echt de plank mis met de Mantra. De schuldige, Sacha Lakic. De Franse designer met Servische roots is verantwoordelijk voor het ontwerp van de DB3 Mantra, die in 1994 op de IFMA (huidige Intermot in Keulen) voor het eerst werd getoond. Waar Bimota het voornamelijk altijd in de sportieve hoek zocht, moest de Mantra een ander publiek aanspreken. In totaal werden er 454 stuks geproduceerd en dus is het behoorlijk lastig om een Mantra in levenden lijve te aanschouwen. Technisch maakt deze Bimota gebruik van een 86 pk sterke Ducati Monster 900-blok en woog slechts 172

kilo. De Italiaanse twin reed overigens helemaal niet verkeerd, maar de behoorlijke prijs en het vreemde uiterlijk (zie jij ook de mix van een Yamaha TDM850 en Harley's Road Glide?) zorgden er uiteindelijk voor dat het geen doorslaand succes werd. Enkele jaren later ging ontwerper Lakic trouwens aan de slag met diverse modellen van Voxan. Werden ook geen verkooptoppers, maar gelukkig waren de designs daarvan beter geslaagd.

BMW F650CS Scarver



Al jaren maakt de F-serie deel uit van BMW's line-up. Net na het millennium schrikt iedereen flink als het doek van de nieuwe F650CS Scarver wordt getrokken. Deze F met Rotax ééncilinder en riemaandrijving moet een nieuw publiek aanboren, die van plan zijn om in stedelijke gebieden de motor te gebruiken. De 'tank' dient dan ook als opbergvak, iets dat mogelijk is gezien de benzine in de kont van de Duitser wordt bewaard. David Robb, de ontwerper van de Scarver, bedacht ook enkele leuke kleurtjes voor deze BMW, maar het idee sloeg nauwelijks aan. In 2004 komt er een einde aan de productie van deze opvallende F650CS Scarver.

Morbidelli 850 V8



Nog een exoot uit de laars, die nauwelijks successen kende. Wat heet, er werden slechts vier exemplaren gebouwd. Giancarlo Morbidelli is geen onbekende in de motorwereld, want in de jaren zeventig heeft hij succes met zijn eigen raceteam. Er worden maar liefst vier wereldtitels behaald, maar de aandacht gaat niet veel later richting zijn zoon Gianni die op weg is naar de Formule 1. Zelf gaat de vermogende Italiaan aan de slag met een droom, het uitbrengen van een straatmotor. Het bekende ontwerpbureau Pininfarina wordt als partner aan het project gekoppeld, maar het design valt in eerste instantie erg tegen. De bouw loopt daardoor vertraging op, maar in 1998 verschijnt dan alsnog de

bijzondere V8. Het ontwerp van de achtpitter is veranderd, maar kan nog altijd niet alle handen op elkaar krijgen. Zeker niet als men ook nog eens de exorbitante verkoopprijs hoort. Omgerekend moet de Morbidelli 850 V8 maar liefst 50.000 euro kosten. Een van de vier exemplaren staat overigens in het museum van Giancarlo Morbidelli. Het voormalige bedrijfspand in Pesaro biedt huisvesting aan maar liefst 250 klassiekers. Echt een must-see als je in de buurt van deze badplaats bent.

Suzuki GSX1300 B-King



Enorm snel, maar ook enorm lomp. In 2001 valt Suzuki op tijdens de Tokio Motor Show met een concept op basis van hun Hayabusa. De B-King is gelijk een aparte verschijning en het toch al krachtige blok wordt voorzien van een supercharger. Op het moment dat iedereen inmiddels het concept is vergeten, komen de Japanners alsnog met een productierijpe B-King. In 2008 verschijnt hij op de markt en is iedereen lovend over de prestaties van de fiets. Niet vreemd, gezien de 184 pk en een maximaal koppel van 146 newtonmeter. Maar, het uiterlijk blijft zeer apart. Vooral te danken aan de twee enorme toeters onder de kont. Plus, de B-King leek zo van de set te komen van de Transformers-film. En dat is niet direct

een compliment richting het design. De big bike blijft slechts enkele seizoenen in het gamma van Suzuki, want in 2011 valt het doek voor de B-King.

Aprilia Moto 6.5



productie al gestopt, al duurde het nog enkele jaren voordat alle 6.5's de fabriekshallen hadden verlaten.

Gedurfd, maar achteraf is het ontwerp van Philippe Starck toch geen geslaagd motordesign gebleken. Alhoewel, momenteel schijnt de Moto 6.5 weer in verkoopprijs te stijgen. Misschien ook niet heel vreemd, want dat gebeurt natuurlijk wel vaker met kunstwerken. En in die categorie kunnen we deze niet-alledaagse Aprilia wel inschalen. Het doel van de Moto 6.5 was om meer Aprilia's op straat terug te vinden. De Italiaanse fabrikant uit Noale kende veel successen op de circuits, maar het ontbrak aan een goed productiemodel. Dat moest dus de motor met 650 cc Rotax eencilinder en Starck-ontwerp worden. Al snel had de leiding van Aprilia in de gaten dat de Moto 6.5 niet het grote succes zou worden. In 1996 werd de

Johammer J1



op kenteken in Nederland gezet. Het aparte design en een behoorlijke kostprijs lijkt geen gelukkige combinatie op te leveren in de huidige, veeleisende motormarkt.

Het is nog altijd vrij moeilijk om elektrische motoren aan de man te brengen, maar de afgelopen jaren hebben we toch de nodige merken en modellen kunnen verwelkomen. Eentje sprong daar duidelijk bovenuit, als we puur en alleen naar het design kijken. Johann Hammerschmid en zijn team pakte het in 2013 duidelijk totaal anders aan, op haast alle vlakken. Zo ook dus op het gebied van ontwerp. Leonie en Jean-Marie Lawniczak gingen op de futuristische toer en het resultaat zien we terug in de J1, het eerste model van de Oostenrijkse fabrikant. Het bizarre uiterlijk wekt zeker de interesse van passanten, maar de daadwerkelijke verkoop blijkt moeizaam te verlopen. Vorig jaar werd er slechts één J1

Honda DN-01



groot dat dit een motor wordt die enkel in waarde zal stijgen, juist door zijn afwijkende uiterlijk. De aanschaf van een DN-01 kan zomaar een mooie investering zijn.

Ook de grote spelers op de motormarkt stoten hun hoofd weleens. Wat te denken van Honda's DN-01? Wederom het bekende verhaal, een concept wordt uiteindelijk omgezet tot een productiemodel. Waar Honda normaal redelijk behoudend is op het vlak van design is dat bij de DN-01 totaal niet het geval. De gedurfde actie pakt uiteindelijk niet uit zoals ze gehoopt hadden, want het publiek blijkt uiteindelijk toch niet zo gecharmeerd te zijn van deze vreemde tweewieler. Is het nu een scooter (de DN-01 beschikt over een automaat) of moeten we 'm in het cruiser-segment (gezien het design) inschalen? Niemand weet het echt en na twee jaar stopt de productie alweer. Kans is overigens wel



Bron: **MOTORRIJDERS.NL**
Auteur: Jarno van Osch
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



LANG LEVE DE GOEDE MOTORCLUBS

Hoewel Nederland meer dan 100 motor(toer)clubs telt, hoor je daar in het nieuws nagenoeg nooit iets over. Daar gaat het enkel over criminele clubs waarvan de leden toevallig ook wel eens motorrijden. Dus, namens mij: driewerf hoera voor al die clubs die motorrijden wel in een positief licht willen zetten en het leuker proberen te maken!

Nederland telt meer dan honderd motorclubs en motortoerclubs. Daarnaast zijn er ook nog minstens evenzoveel clubs, verenigingen en stichtingen waarbinnen zich liefhebbers van specifieke motormerken verzameld hebben. Van de Aprilia Riders Association tot de Royal Enfield Club Nederland, en van de BMW Club Oirschot tot de Suzuki Savage Club. Je kunt het zo gek niet bedenken, of het is er wel. Op "Startpagina" (ja dat bestaat echt nog) heeft een motorfanaat geprobeerd een overzicht te maken van alle clubs in Nederland. Een handige plek dus om te zien waar jij je eventueel bij zou kunnen aansluiten. Want motorrijden is bepaald niet iets wat je per se alleen hoeft te doen. Het is niet voor niets dat je vaak grote groepen motorrijders ziet rijden: het is gewoon leuk om gezamenlijk op pad te gaan. En zat motorclubs die daar dus van alles voor op poten zetten.

In het nieuws hoor je daar echter zelden over. Daar gaat het vaak over criminele clubs waarvan de leden toevallig ook nog soms eens motorrijden, om het zo maar even te zeggen. Maar de motorclubs waar de meeste enthousiaste motorrijders lid van zijn, hebben een heel andere functie: ze zijn gezellig, leerzaam en nuttig.

Zo is er natuurlijk veel kennis en expertise aanwezig binnen motorclubs. Ze zijn een schatkist vol ervaring en wijsheid van doorgewinterde motorrijders. Er wordt veel geleerd, technische vaardigheden worden aangescherpt en waardevolle tips en trucs

worden gedeeld om het beste uit je motor te halen. Van onderhoudstips tot de mooiste routes; de kennis die je binnen een club vergaart brengt je rijbeleving naar een hoger niveau.

Bovendien bieden motorclubs dus een breed scala aan activiteiten en evenementen. Van groepsritten en toertochten tot barbecues en feesten: er is altijd wel iets te beleven. Deze evenementen geven je de mogelijkheid om nieuwe mensen te ontmoeten, vriendschappen te sluiten en verhalen te delen.

Je hoeft natuurlijk niet per se meteen bij een motorclub te gaan, er zijn ook allerlei nóg laagdrempeligere plekken om eens een keer ergens informatie op te halen, mee te rijden of motoren te kijken. Motor-forum.nl is natuurlijk een hele bekende site, maar ook op de site van de KNMV vind je bijvoorbeeld toertochten waar jij je bij kan aansluiten. Op motormaatje.nl kun je (precies wat de naam doet vermoeden) een motormaatje vinden. Helaas kan dat tegenwoordig wel enkel tegen betaling, maar daar zijn ook andere (gratis) alternatieven voor. Kortom: eindeloos veel opties. Maar laten we wel wezen: het leukste is natuurlijk om je bij een club aan te sluiten.

Dan krijg je tenminste de burgemeester ook nog eens op bezoek zoals MC de Kraats in Ede overkwam. Onlangs werd door die club namelijk het **vijftigjarig** bestaan gevierd. En zo'n burgemeester kan je dan meteen (op de man) af aanspreken op (bijvoorbeeld) gevaarlijke verkeerssituaties voor motoren in de gemeente. Maar ook op andere zaken waar je als motorrijder last van hebt of waarmee je bijvoorbeeld bij kunt dragen aan de lokale gemeenschap. Een toerit voor mensen met een beperking bijvoorbeeld, of het begeleiden van een wielrace of hardlooppwedstrijd. Want ook daar zijn motorclubs vaak mee gemoeid. Je hoeft daarvoor natuurlijk niet te wachten tot je club daadwerkelijk vijftig jaar bestaat, dat kan ook meteen al. Voorlopig drinken we nu eerst maar even een biertje op de Kraats, op naar de volgende vijftig jaar! En proost op de volgende vijftig nieuwe, goede motorclubs!



Bron: **MOTORRIJDERS.NL**

Auteur Motormuis

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



TOP 10 MEEST GESTELDE VRAGEN BOETE BUITENLAND

Is mijn boete echt?



Kentekengegevens kunnen alleen door officiële instanties worden opgevraagd. Meestal wordt de bekeuring in (slecht) Nederlands of Engels vertaald.

Twijfel je aan de echtheid, kijk dan of de volgende punten op de bekeuring staan: naam en adres van de kentekenhouder/bestuurder, welke verkeersregel je hebt overtreden, het boetebedrag, hoe je kunt betalen, of en hoe je bezwaar kunt maken, en de gegevens van de instantie die de boete heeft opgelegd.

Een bekeuring wordt per post naar het huisadres gestuurd, nooit per email. Twijfel je toch nog, bel dan met de instantie die de boete heeft opgelegd.

Is mijn boete terecht?

Of de bekeuring terecht is opgelegd, kun je zelf het beste beoordelen, bijvoorbeeld als je inderdaad ter plaatse bent geweest en of het jouw kenteken is op de bekeuring.

Klopt de hoogte van de boete wel?

Landen bepalen zelf hun verkeersregels. Dat geldt ook voor de hoogte van de boetebedragen. In sommige landen zijn de boetes aanzienlijk hoger dan in Nederland. Soms wordt het boetebedrag gekoppeld aan de hoogte van het inkomen van de overtreder. Je moet dan eerst doorgeven wat jouw inkomen is.

Ook kunnen er omstandigheden zijn die de minimumboete kunnen verhogen, bijvoorbeeld als je een gevaarlijke situatie hebt veroorzaakt of als er wegwerkzaamheden waren.

Het is voor sommige landen mogelijk zelf de hoogte van de boete te berekenen:

België: www.wegcode.be

Frankrijk: www.service-public.fr

Duitsland: www.adac.nl

Ik ben de boete kwijt, hoe nu te betalen?

Als je weet welke instantie de boete heeft opgelegd, neem dan contact op en vraag na hoe te betalen. De afhandeling van Franse boetes vindt bijvoorbeeld altijd plaats door **ANTAI**. Kun je de instantie niet achterhalen, dan moet je wachten totdat je een herinnering ontvangt. Het kan zijn dat de boete intussen verhoogd is of dat eventuele kortingen zijn vervallen.

**Ik krijg een aanmaning maar heb nooit een boete ontvangen?**

Je kunt het beste contact opnemen met de instantie waar je de aanmaning van hebt ontvangen. Zij zouden je meer duidelijkheid kunnen verschaffen. Overleg met de medewerker de mogelijkheden om toch de oorspronkelijke (lagere) boete te ontvangen.

Hoe maak ik bezwaar?

Soms ontvang je niet direct de officiële bekeuring, maar krijg je eerst een brief waarin staat dat je een verkeersovertreding hebt begaan en dat je een bekeuring kunt verwachten. Bezwaar maken kan alleen na ontvangst van de officiële bekeuring. Meestal staat daarop vermeld bij welke instantie je bezwaar kunt maken, hoe en binnen welke termijn. Soms kan online bezwaar gemaakt worden, zoals bij Franse verkeersovertredingen (zie [ANTAI](#)).

Als je de bekeuring hebt ontvangen via een incassobureau en je wilt bezwaar maken, neem dan contact met hen op.

Heb ik recht op een vertaling want ik snap niet wat er staat?

Bij de meeste (eenvoudige) verkeersovertredingen heb je geen recht op een vertaling zolang de zaak niet voor een rechter komt. Veel landen sturen tegenwoordig de boete wel in een begrijpelijke taal (Engels of Nederlands). Bij een zware (strafrechtelijke) verkeersovertreding, waarbij je voor de rechter moet komen, heb je in principe wel recht op een vertaling.

Moet ik dat formulier wat er bij zit echt invullen en terug sturen?

Soms zit er bij de brief waarin wordt vermeld dat je een verkeersovertreding hebt begaan, ook een formulier. Het is verstandig dat formulier in te vullen en terug te sturen.

In Nederland moet je als kentekenhouder de boete betalen. In het buitenland is dat vaak anders en is de bestuurder verantwoordelijk. De kentekenhouder kan verplicht worden om de naam en adres van de werkelijke bestuurder op te geven. Of dat het geval is, zal in de brief/het formulier vermeld staan. Stuur je deze gegevens niet op, dan kun je daarvoor een boete krijgen.

Ook kan er gevraagd worden om inkomensgegevens zoals in Zwitserland. Stuur je dit niet op dan krijg je meestal een (inkomensafhankelijke) boete die is gebaseerd op een gemiddeld Zwitsers inkomen. Dit ligt hoger dan bij ons. Daarnaast moet je extra kosten betalen voor onderzoek naar het inkomen en eventuele gerechtelijke kosten.

Hoe zit het met die strafpunten, gelden die ook voor mij?

In veel landen worden naast een boete ook strafpunten opgelegd. Die strafpunten gelden alleen in het land zelf en alleen voor de bestuurder die de overtreding heeft begaan. Bij het bereiken of verliezen van een bepaald aantal punten mag je in dat land (tijdelijk) niet rijden. Deze strafpunten kunnen niet aan Nederland worden overgedragen. De strafpunten systemen verschillen per land en ook de registratie ervan verschilt.

In het algemeen geldt dat het raadzaam is om de gegevens van de feitelijk bestuurder tijdig door te geven. Zo voorkom je eventuele additionele boetes en kunnen de strafpunten correct worden verwerkt.

Geldt een buitenlands rijverbod ook in NL?

Een rijverbod geldt alleen in het land waar dit is opgelegd. Een rijverbod houdt in dat je een bepaalde periode geen motorvoertuig in dat land mag besturen. Het rijbewijs wordt meestal ingenomen en na afloop van die periode weer terug gegeven.

Moet ik mijn rijbewijs opsturen?

Het kan zijn dat je het rijbewijs moet opsturen om strafpunten of een rijverbod op het rijbewijs te laten aantekenen. Wil je het rijbewijs liever niet per post opsturen, neem dan contact op met de instantie om te kijken of een kopie/scan van je rijbewijs voldoende is of dat er andere mogelijkheden zijn.

In sommige landen krijg je het rijbewijs per omgaande weer terug. In andere landen wordt rijbewijs gedurende het rijverbod vastgehouden en wordt het daarna terug gestuurd naar de gemeente die het rijbewijs heeft afgegeven.

Doe je niets, dan kun je daarvoor een boete krijgen. Meestal mag je dan ook niet meer rijden in het land van overtreding.

Moet ik de boete betalen?

Als je geen bezwaargronden hebt, is het advies te betalen. Als je niet betaalt, kan de boete oplopen.

Betaal je de boete niet en ga je ook niet in beroep, of wordt je beroep afgewezen, dan wordt de boete onherroepelijk. Een boete (uit de Europese Unie) kan in Nederland door het CJIB worden geïnd.

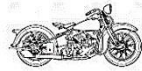
Vaak geldt dat je geen bezwaar kunt maken als je de boete al hebt betaald. Daarom raden wij aan de boete niet te betalen als je bezwaar maakt. Kijk of hierover iets is vermeld in de boete.

Let op

Betaal je niet, dan kan je naam opgenomen worden in het buitenlandse opsporingsregister. Bij bijvoorbeeld een grens- of een verkeerscontrole kun je staande worden gehouden en alsnog moeten betalen.

Bron:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel

**TWEEDEHANDSMARKT MOTORFIETSEN IN BELGIË KRIJGT SERIEUZE KLAPPEN**

De invoering van de motorkeuring voor tweedehandsmotoren blijft een negatieve impact hebben op de inschrijvingen in België omdat heel wat motoren worden uitgevoerd naar het buitenland en dus van de markt verdwijnen. De weerslag zien we ook duidelijk in september: -25,8%, of amper 5.086 exemplaren. Hieronder de verdere details.

Moto New	2023	'23 vs '22	2022	'23 vs '21	2021
Month 09/2023	2.103	+14,5%	1.837	+8,2%	1.943
Year to Date 2023	22.099	+3,8%	21.298	-2,0%	22.543
Moto 2nd Hand	2023	'23 vs '22	2022	'23 vs '21	2021
Month 09/2023	5.086	-19,6%	6.322	-27,3%	6.993
Year to Date 2023	47.327	-25,8%	63.759	-30,5%	68.060

die manier te ontsnappen aan de verplichte keuring voor occasionmotoren. De nieuwe motorfietsen veerden – na een tegenvallende maand augustus – mooi op in september: het aantal inschrijvingen lag met 2.103 exemplaren +14,5% hoger dan vorig jaar september.”

Filip Rylant, woordvoerder van mobiliteitsfederatie TRAXIO vat de situatie samen: “Er werden vorige maand (5.086 eenheden) - 19,6% minder occasionmotoren ingeschreven dan vorig jaar in september. Gecumuleerd over de eerste negen maanden loopt het verlies op tot 16.432 motoren of meer dan een kwart: -25,8%. Er zijn gedurende de eerste negen maanden amper 47.327 occasie motorfietsen ingeschreven tegenover 63.957 in 2022 en zelfs 68.060 in 2021 – een verschil van maar liefst 30% of 20.733 eenheden op twee jaar tijd... De Belgische motorrijder die zijn motor van de hand doet, blijft nog steeds zijn toevlucht zoeken tot verkoop in het buitenland of aan buitenlandse opkopers om op

Alle gewesten en provincies draaien rode cijfers

Vlaanderen is ook over de eerste negen maanden de grootste tweedehandsmarkt (61,5%) maar verloor toch -22,1%. De daling doet




Cubic Capacity - by Region - 2nd Hand

By cc	Flanders		Bruxelles/Brussel		Wallonia	
	%	Evol.	%	Evol.	%	Evol.
125cc	56,0%	-12,2%	12,6%	-10,4%	31,4%	-11,8%
126 - 500cc	57,9%	-31,7%	6,4%	-30,3%	35,7%	-35,7%
501 - 750cc	61,0%	-28,4%	7,4%	-30,0%	31,8%	-33,1%
751 - 1000cc	65,5%	-26,2%	5,8%	-28,9%	28,7%	-35,3%
1001cc+	68,8%	-23,1%	5,8%	-26,8%	27,4%	-29,2%
TOTAL	61,5%	-22,1%	7,8%	-26,4%	30,7%	-31,2%

het rode cijfer 'beperkt' blijft tot -17,1%.

Bron:

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel

**BANDEN OP SPANNING, ZO DOE JE DAT!**

Wil jij je rijplezier een upgrade geven? Zorg dan dat jouw motor de juiste bandenspanning heeft! Dat rijdt fijner, stuurt strakker en remt optimaal. Met deze 3 tips weet je precies waar je op moet letten.

1. Meter en pomp

Begin met een goede (digitale) bandenspanningsmeter. Die koop je voor pakweg vijftien euro en is perfect geschikt voor thuisgebruik, maar ook handzaam genoeg om mee te nemen op vakantie. Op druk brengen is mogelijk met elke fietspomp waar een 'autoventiel' op past. Met de pomp van het tankstation is het ook mogelijk, maar het is gebleken dat deze pompen redelijk vaak dusdanig afwijken dat er bij een handmatige controle naderhand toch flinke verschillen aanwezig zijn. Oppompen doe je bij voorkeur ook niet met een compressor van de bouwmarkt; die hebben doorgaans geen waterfilter, waardoor de pomp gecondenseerde waterdamp vanuit het opslagvat in de band pompt en de bandenspanning extra gevoelig gaat worden voor temperatuurwisselingen. Gebruik liever gewoon een fietspomp met een autoventiel en check hierna met de digitale meter de spanning.

Voordeel is dat je dit makkelijk thuis kunt doen, of waar de motor opgeslagen staat. Een handpomp neemt weinig ruimte in beslag en een beetje beweging van de spieren voor de rit kan nooit kwaad.

2. Welke bandenspanning precies?



Ruwe vuistregel volgens de dealer is in het algemeen: 2,5 bar voor, 2,8/2,9 bar achter, maar dat is héél kort door de bocht. De juiste spanning voor jouw banden vind je (doorgaans) in het onderhoudsboekje van je motor. Let op: deze waardes gelden voor de banden waarmee je motor ooit de fabriek uit kwam rollen. Grote kans dat er inmiddels andere op liggen, waarvoor andere optimale waarden gelden. Check dus liever wat de fabrikant van de banden zelf voorschrijft. Zoek op het internet naar jouw merk+type band met daarachter 'tyre pressure'. Dan vind je vrijwel zeker snel de juiste waarden. Een eventuele omrekening van psi naar bar kun je [hier](#) doen, mocht de website de spanning niet in bar vermelden.

Bekijk ook: [Video: Bandenspanning en profieldiepte controleren](#)

3. Meten met koude band!



Met stip op nummer één van de meest gemaakte fouten: bandenspanning meten als de band warm is. De druk in een warme band is al snel 0,2 tot 0,4 bar hoger dan die in een koude band (pakweg 20 graden). Check de spanning dus vóór het rijden, als de banden nog koud zijn. Maar houd dan ook rekening met de warmte buiten en of de banden niet in de volle zon staan. In de zomer kan een stilstaande band flink opwarmen, waardoor de druk ook kan oplopen.

Heb jij een motor met on-board bandenspanningsregeling? Let op: oudere regelsystemen houden nog te weinig rekening met de warmte van de band en kunnen daarbij in de fout gaan, waardoor je feitelijk met een te lage spanning rijdt. Nieuwere generaties regelsystemen houden wél rekening met de temperatuur van de band.

Bron: **MOTORRIJDERS.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DE KOMENDE JAREN FORS MEER FLITSPALEN IN NEDERLAND



Het Openbaar Ministerie (OM) is van plan om het aantal flexibele flitsers op te schroeven, die elke paar maanden van locatie veranderen. Daarnaast staat een grootschalige vervanging en verplaatsing van de vaste flitspalen op de agenda.

Op dit moment prijken er zo'n 600 vaste flitspalen langs onze wegen, klaar om onverwachte snelheidsduivels te betrappen. Echter, het merendeel van deze palen is toe aan vernieuwing. Het OM is voornemens om geavanceerde camera's te installeren, die met de nieuwste technologieën meerdere rijstroken tegelijk kunnen controleren.

Fors meer flitspalen

In de komende drie jaar zal het aantal vaste flitspalen voor snelheids- en roodlichtcontroles toenemen naar maar liefst 650 stuks. Bovendien stijgt dit jaar het aantal flexflitsers van 28 naar 78. Binnen drie jaar tijd moet dit getal op 125 zitten. Het OM plant ook de plaatsing van 50 camera's om bestuurders te betrappen, die tijdens het rijden hun telefoon gebruiken.

Jaarlijks worden er ongeveer 3 miljoen boetes uitgeschreven via vaste flitspalen, wat neerkomt op zo'n 38 procent van alle verkeersboetes. Opmerkelijk genoeg flitsen sommige palen, zoals die in Hilversum en Zwolle, in de eerste vier maanden van dit jaar slechts eenmaal, terwijl anderen in Alkmaar en Groningen gemiddeld elke 12 minuten een overtreding vastleggen.



Het CJIB heeft de meest drukke flitspalen van januari t/m april 2023 op een rijtje gezet



- 15.130 keer in Alkmaar (N242 Provincialeweg t.h.v. Hectometerpaal 41.5)
- 14.445 keer in Groningen (Europaweg t.h.v. Sontplein)
- 13.465 keer in Kaag en Braassem (N207 Provincialeweg)
- 12.483 keer in Kaag en Braassem (N207 Provincialeweg)
- 10.727 keer in Papendrecht (N3 Randweg richting A15)
- 10.603 keer in Ede (N224 Rijksweg kruising Laarwoud richting Arnhem)
- 9.366 keer in Westland (N211 Wippolderlaan kruising Veilingroute)
- 9.245 keer in Gouda (Goudse Poort richting A12)



Bron: **MOTOR.NL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



JAPANESE MOTORMERKEN SAMEN OP WATERSTOF IN DAKAR RALLY



De Japanse motormerken Honda, Yamaha, Kawasaki en Suzuki gaan samen met automeerk Toyota een Dakar-rallyteam uitrusten met een 998 cc viercilinder waterstofmotor. Het meest opvallende aan dat bericht: het gaat om een motorblok voor een auto. Kawasaki, Yamaha, Subaru, Mazda en Toyota kwamen eerder samen al met een [prototype van een V8 motorblok op waterstof](#).

Superchargers

De vier Japanse motormerken [werken \(onder andere\) samen in de HySE](#) (Hydrogen Small Mobility & Engine Technology) research association. Ze kondigen vandaag aan samen met Toyota een voertuig met waterstofmotor, de HySE-X1, in te gaan schrijven voor de ["Mission 1000" Challenge](#) van de Dakar 2024, die van 5 tot 19 januari 2024 in Saoedi-Arabië wordt gehouden. Het HySE-X1 motorblok met vier superchargers zal daar in een aangepaste racebuggy van het Belgische [Overdrive Racing](#) ingezet.

Communicatie en ontwikkeling

Kenji Komatsu, HySE voorzitter en Executive Officer van het Technical Research & Development Center van Yamaha Motor Co. Ltd.: "Onze belangrijkste reden voor deelname is om ons de kans te geven de resultaten van ons onderzoek op een manier te communiceren die door iedereen makkelijk te begrijpen is. Door deel te nemen aan het evenement kunnen we ook potentiële problemen identificeren en onze technologie verfijnen, om de technische thema's op te lossen die nodig zijn om *small mobility* op waterstof zo snel mogelijk werkend te krijgen. Wij hopen dat iedereen ons daar naar ons komt kijken en aanmoedigen".

Overdrive HySE-X1 Dakar-voertuig met waterstofmotor

- Totale lengte x breedte x hoogte: 3530 mm x 2070 mm x 1700 mm
- Gewicht: ca. 1500 kg
- Motortype/kleppenmechanisme: Vloeistofgekoelde viertaktmotor met DOHC 16 kleppen en vier superchargers.
- Totale cilinderinhoud: 998 cc

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



SUPERFLITSPAAL NIEUWE NACHTMERRIE VOOR BELGISCHE MOTORRIJDERS?

Al in 2017 schreven we over de 'superflitspaal' en nu is deze dan ook daadwerkelijk in België in gebruik genomen. Het apparaat kan 32 voertuigen tegelijk bekeuren voor snelheid, door rood rijden, bellen of bumperkleven. Frankrijk maakt al langer gebruik van deze palen die bijna alles zien.

De flitspaal staat in België op de E411 bij Beez en wordt voorlopig alleen gebruikt om te kijken of vrachtwagenchauffeurs voldoende afstand houden, zo meldt een woordvoerder van de Belgische politie aan het Nieuwsblad. De superflitspaal heeft een bereik van 200 meter en kan op acht rijbanen tegelijkertijd voertuigen flitsen.

De flitspaal heet officieel "Mesta Fusion" en wordt gemaakt in Frankrijk. Het apparaat kan overdag en 's nachts snelheden tot 300 kilometer per uur meten. Daarnaast registreert de paal overtredingen zoals door rood rijden, verkeerd inhalen, de vluchtstrook gebruiken of de telefoon vasthouden. Ook kan het toestel detecteren of iemand via de pechstrook een file passeert.

Het gaat voorlopig nog om een testperiode. Pas na de evaluatie van de test wordt bepaald of er nog meer superflitspalen bijkomen op de wegen. In Frankrijk wordt de flitspaal al langere tijd ingezet tegen verkeersovertreders. Het plan was om dit jaar vierhonderd exemplaren van de Mesta Fusion te plaatsen in België. Hoeveel het er inmiddels zijn, is niet bekend. Of de superflitspaal ook naar Nederland komt is niet bekend.

Bron: AD / Nieuwsblad.be

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



MOTORTOCHTEN

VOGEZEN

Frankrijk (696 km vanaf Utrecht: Mulhouse)

Plan je een route in de Franse Vogezen, dan denk je automatisch aan de Tour de France. De kaart toont cols met overbekende namen: Col de la Schlucht, Col du Bonhomme, de 1.424 m hoge Grand Ballon... Je ziet in gedachten de wielrenners zwoegen en zweten om boven te komen. Voor jou zijn die beklimmingen geen moeite maar één grote kick. Je motor op toeren, je banden warm, je blik gefocust op de volgende bocht en op de volgende stop, met alweer zo'n adembenemend uitzicht.

- Goede wegen
- Afwisselend landschap
- Voor alle niveaus
- Prettig kamperen
- Wisselvallig weer
- Voor eendaagse trip nét te ver



Door de rijkdom aan bergen, bossen en meren is de Vogezen één van de mooiste plekken om met de motor te verkennen. De wegen zijn smal en bochtig, af en toe haarspeldbochten en ook 'cols' komen aan bod tijdens deze reis

Heerlijk sturen in de Vogezen

Het Franse departement Vogezen is vernoemd naar de bergrug ('les Vosges') die het landschap in de regio bepaalt. Na Nancy gaan de glooiingen langzaam over in berglandschap van middelbare hoogte, met als hoogste de Grand Ballon. Deze forse groene bult ligt tussen Nancy en Mulhouse in natuurpark Ballons des Vosges. Met over de top de lekker bochtige D431; die loopt tot zo'n honderd meter onder de top en geeft bij helder weer prachtige vergezichten.



Het natuurpark wordt doorsneden door de Route des Crêtes (bergkammen). Dit beroemde traject begint in het noorden bij de Col du Bonhomme op de D148 en voert je via de D61, D430 en D431 zuidelijk, richting Cernay. Onderweg kom je de bekende bergen en passen tegen, Schlucht, Grand Ballon, Le Markstein... Plus de

nodige meertjes, waar je heerlijk kunt uitrusten en opfrissen na het intensieve bochten- en hoogtewerk.

Check van tevoren of alle wegen opengesteld zijn!

Goed voorbereid op de motor

Afhankelijk van het jaargetijde waarin je de route rijdt, moet je rekening houden met het weer en vooraf checken of alle wegen open zijn. Passen kunnen nog tot in het voorjaar of al in de herfst afgesloten zijn wegens sneeuw. Zorg zelfs in de zomer voor veel laagjes kleding en een goed waterdicht regenpak. De Vogezen zijn prachtig groen en dat is niet voor niks... Daarbij kunnen binnen een paar kilometer ook de temperaturen flink dalen of juist oplopen, afhankelijk van bewolking, stand van de zon en aan welke kant van een berg je zit.

Proef de Vogezen

Helemaal in het noordoosten van het Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, bijna tegen de Duitse grens, is het dorpje Ribeauvillé de moeite van een bezoek waard. Het plaatsje combineert het Franse leven met een nogal Duits aandoende bouwstijl. Blijf je hier overnachten, dan is het zeker een aanrader om een plaatselijke wijnproeverij te bezoeken. Hier schenken ze de wijn van de eindeloze wijngaarden die je onderweg naar Ribeauvillé bent tegengekomen. En ben je hier toch, check dan La Grand'Rue, een lange straat vol prachtig gekleurde huizen en sfeervolle pleinen. Sfeermakertje van de eerste orde.

Heb je liever water dan lokale wijn of regionaal bier? Dan kun je in het westen van de regio je hart ophalen. Die streek is bekend om zijn natuurlijke bronnen, kuuroorden en mineraalwater. Klinkende namen zoals Épinal en Vittel staan hier op de landkaart én de



drankkaart om heerlijk van te genieten. Zodat je daarna weer uitgerust, opgeladen en verfrist kunt smullen van de volgende uitdagende rit.

Reisinformatie

Grootte gebied: ruim 5.874 km²

Moeilijkheidsgraad: beginner tot expert

Beste reisperiode: voorjaar, zomer, najaar

Hoogte: tot 1.424 meter

Must see: Grand Ballon, Ribeauvillé

Extra kosten: Péage op de Autoroute

UITGELICHTE HOOGTEPUNTEN



Motorhotel du Col de Bussang

Motorhotel du Col de Bussang is al 20 jaar het adres waar motorrijders meer dan welkom zijn. Eigenaar Mark de Vries rijdt zelf een Royal Enfield, en als gast kun ook jij je motor veilig en droog parkeren in een stalling op een afgesloten terrein. De kamers zijn van alle comfort voorzien [...]



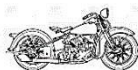
Natuurcamping du Mettey

Houd jij van motorkamperen én van gemak? Dan is glamping iets voor jou, en dat kan in het zuiden van de Vogezen to the max. Natuurcamping Mettey in Vagney (aan de rand van natuurpark Des Ballons) heeft deze vorm van overnachten tot een kunst verheven, midden in de natuur. Een tent in de bomen, een [...]

Bron: [MOTORRIJDERS.nl](https://www.motorrijders.nl)

Auteur: Mark Litjens

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



ITALIË – MIDDEN/ZUID

Midden-Italië 1300 km van Nederland)

Dat Italië een schitterend reisland is voor motorrijders, is natuurlijk oud nieuws. Het is meer dan zeven keer groter dan Nederland. Daardoor heb je een gigantische keuze tussen de vele stranden, steden en bergen. Zelfs de vlaktes en heuvels ertussenin zijn mooi, kijk maar naar bijvoorbeeld Toscane. En vergeet ook dat overheerlijke verse eten niet.

Met dagen op de motor zitten verbrand je best wel een hoop calorieën, maar “gelukkig” voor de lekkerbekken kan je dat ruimschoots compenseren met de pasta’s, pizza’s en verse (vlees)gerechten.

Italianen lijken een gave te hebben om met de simpelste ingrediënten een waar kunstwerk te toveren op je bord. In dit artikel zoomen we in op een centraler en zuidelijker stuk van Italië: de provinciën Latium, Campanië en Abruzzo. Is dit de beste combinatie voor motorreizigers? Het karakteristieke Rome, de klassieke kust van Amalfi en de eeuwenoude indrukwekkende bergpassen in de Apennijnen. Wij weten één ding zeker: hier hoeft je je echt niet te vervelen.



Er is zoveel meer...

Wie aan Italië denkt, denkt waarschijnlijk gelijk aan Rome. Niet heel gek natuurlijk, maar er is meer, zoveel meer wat Italië mooi maakt. Toch is een ritje door deze oude stad behoorlijk indrukwekkend, maar wel het best op twee wielen zodat je tussen de drukte door kunt slingeren indien nodig. Het lijkt wel alsof elke paar meter een nieuwe bezienswaardigheid voor je ogen opduikt. Het Colosseum, de Engelenburch, de Sint-Pietersbasiliek, de talloze musea, [Vaticaanstad](#). De lijst is eindeloos.

Mocht je dus de stad in rijden, neem dan de tijd. Een snelle stop bij onder andere het Colosseum is de moeite waard wanneer je in Rome bent. Het kan wel erg druk zijn, maar er zijn genoeg plekken te vinden waar je zonder honderden mensen om je heen toch kunt genieten van de Romeinse architectuur. Ben je iets meer van de natuur aangelegd? Dan is een bezoek aan het Nationaal Park Vesuvius in de buurt echt iets voor jou. Klim en klauter naar de actieve vulkaan die op 1281 meter flink uitsteekt boven de vlakte van Campanië.



Zo'n bucketlist dingetje

Niet alleen Genua heeft een waanzinnige kustlijn. Voor wie wat zuidelijker in Italië zit, is de Amalfi kust aan de Ligurische Zee echt een bucketlist dingetje. Ook hier rijdt je het fijnst op twee wielen, in de zomermaanden kan er namelijk nog weleens file ontstaan. In de kleine dorpjes rijden de vele taxi's en minibussen het toerisme van A naar B.

Daar kan jij als motorrijder geweldig tussendoor zigzaggen natuurlijk, maar op sommige plekken zijn de wegen zo smal dat je gewoon even stil komt te staan. Geen straf an sich, want waar je ook staat, het uitzicht is simpel gezegd waanzinnig. En als je goed oplet vind je wellicht nog een aantal haarspeldbochtjes.



Huizen als dominosteentjes

Waar je in het noordelijke Cinque Terre echt boven de dorpen rijdt, ga je er hier dwars doorheen. Om het echt te beleven stap je het best even af, maar er gewoon doorheen kachelen is de moeite al meer dan waard. De ruige kustlijn toont rotsen die plots uit het water steken en de huizen in de dorpjes lijken op diezelfde rotsen als dominosteentjes trapsgewijs te zijn geplaatst. Bij sommige inhammen sta je echt even te kijken en te bedenken hoe ze dat daar ooit hebben kunnen bouwen. Zeer indrukwekkend.

Hoewel elk dorp op elkaar lijkt, zie je toch weer een compleet ander scenario wanneer je de volgende bocht uit rijdt. Privé stranden en boten zijn hier absoluut geen overbodige luxe, sterker nog, het lijkt de norm. En toch is het een hele gemoedelijke en vrolijke sfeer die hier hangt. Komt misschien ook door die kleurrijke accenten op de huizen.



De Amalfi kust bestaat officieel (v.l.n.r. op de kaart) uit Positano, Praiano, Furore, Conca Dei Marini, Amalfi, Atrani, Ravello, Scala, Minori, Maiori, Tramonti, Cetara en Vietri sul Mare. Eigenlijk rijdt je gewoon de gehele SS163 af vanaf San Pietro naar Vietri sul Mare.

Nationale parken genoeg!

Kan je geen genoeg krijgen van de waanzinnige natuur in Italië? Sla dan het oudste nationale park niet over: de Abruzzen. Je stuurt hier over de mooiste rechte en bochtige wegen, spot als je geluk hebt wilde dieren en bevind jezelf in het gigantische Apennijnen gebergte. De bergen strekken zich over ongeveer 1400km van Italië uit.



Her en der zal je borden tegenkomen die waarschuwen voor beren en wolven en het ontbreekt zeker niet aan helderblauwe bergmeertjes. De typische Italiaanse bruine dorpjes kom je op de gekste plekken tegen, maar bijna altijd op hoogte. Dit is een indrukwekkend park op alle vlakken.

UITGELICHTE HOOGTEPUNTEN

Nationaal Park Abruzzo



Het grootse gebergte midden in Italië is ongeveer net zo groot als een derde van Nederland en wordt ook wel het 'ruige hart' genoemd. Het Nationaal Park Abruzzo werd opgericht in 1923 zodat de natuur beschermd kon worden en om te voorkomen dat bepaalde dieren zouden uitsterven. In dit park huizen zich diverse nationale en [...]

Agricampeggio Oasi Verde

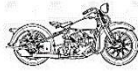


Voor een unieke ervaring in het hart van de natuur. Gelegen vlak naast de Amalfi kust kom je in deze groene oase compleet tot rust als kampeerder. Omringd door fruitbomen en andere natuurliefhebbers heb je alle ruimte om jouw camper of tent neer of op te zetten. Met speciale picknickplaatsen en verse lokale producten kan [...]

Bron: **MOTORRIJDERS.nl**

Auteur: Leonoor Fischer

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DROOMREIS SCOTTISH HIGHLANDS & ISLE OF MAN



De Schotse Hooglanden en het eiland Man vormen samen een magische bestemming, een paradijs voor elke motorrijder! Groot-Brittannië staat bekend als een geweldige locatie voor motoravonturen en deze tour neemt je mee naar enkele van de meest adembenemende gebieden, met name de bergachtige streken van Noord-Engeland en Schotland. De reis begint in Liverpool, de stad die de geboorteplaats van de legendarische Beatles is, en vandaar kom je door alles wat Groot-Brittannië zo bijzonder maakt: kronkelende wegen langs eeuwenoude stenen muren en hoge heggen, betoverende landschappen met glooiende groene heuvels, gouden velden en glinsterende blauwe meren. Je zult ook getuige zijn van de ruige schoonheid van de kustlijn en de charme van pittoreske vissershavens. Onderweg kom je gezellige pubs tegen met uitstekend bier en heerlijk (en soms wat speciaal, maar altijd geweldig) eten. Vergeet ook de talloze kastelen niet, die zich majestueus op prachtige locaties bevinden, en boeiende steden, zoals Inverness en Edinburgh. En niet te vergeten, de gastvrije en vriendelijke mensen die je overal zult tegenkomen!

De kers op de taart voor elke motorrijder is echter ongetwijfeld de kans om het eiland Man te bezoeken. Hier kun je over de beroemde wegen van de TT-races rijden en jezelf voelen als een topcoureur.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

OF IK EVEN WIL PROEFRIJDEN



Een relatie van motorvrienden van mij in het buitenland heeft interesse in een dikke Yamaha cruiser. Hier zijn ze doorgaans de helft van de prijs die er betaald moet worden in zijn eigen land, dus het loont om een motor hier te kopen. Het gaat in dit geval om een XVZ1300 Royal Star Tourer van 1999 met slechts 127.000 km op de tellen. Dat is effe 5200 km per jaar, dat is nik! Een leuke vraag kreeg ik dus om "even" te kijken of de motor zo mooi is als ie op het plaatje staat en wellicht combineren met een proefritje. Há, ja natuurlijk wil ik dat wel doen!

I.v.m. een fysiek ongemakje kan ik een tijdje geen motor rijden en ook dit seizoen zullen verre reizen afhankelijk zijn van mijn herstel, maar een proefritje moet wel lukken. Voor de zekerheid even een rondje "rond de kerk" met mijn Interceptor gedaan en dat lukte wel. Donderdag 13 juli had ik een afspraak gemaakt. Daagse te voren nog even de weersverwachtingen bekeken en in de middag zou het in Putten kunnen gaan regenen. Nou, dat klinkt droog genoeg om in de ochtend de proefrit te gaan maken. Met de auto dus op pad want lange afstanden, dit was 110 km vanuit Rijswijk enkele reis, zat er op de motorfiets er nog niet in. Ach, in mijn Abarth 500 cabrio is de rit ook geen straf. Enfin ik heb me toch onverwachts een regen gehad de heenweg . . . leve de uitgesproken verwachtingen via de app. Aangekomen beviel de zaak mij prima, Knoppert motoren dus voor wie het weten wil. Lekker gewoon, dat wil zeggen, overal motoren door elkaar, al dan niet bedekt met stof, oude modellen, jongere modellen, prima. Hier is een liefhebber bezig. Niks geen gelikte showroom.

De zoon van de eigenaar sprak mij aan, de XVZ stond onder spanning te wachten, ik ook en in ieder geval te wachten dat de regen die nu viel zou zijn gestopt. Onmiskenbaar bij het kantoor kon ik koffie pakken. De eigenaar was eigenlijk ook wel verzamelaar. Ik mocht wat foto's maken van het mooie spul wat er stond.

Na een kwartiertje geen regen meer, was het asfalt voldoende opgedroogd en werd de XVZ naar buiten gereden door de vader, zijn zoon gaf aanwijzingen terwijl ik bij mijn auto mijn motorkleding aantrok. Later zei de zoon dat het hem even te zwaar en te gevaarlijk was om die zware motor achteruit naar buiten te rijden.

Nou, de bike was al gestart en wat een machtig geluid leverden de beide aftermarket silencers op. Het was een mooi zwaar geluid. Ik ging erop zitten en probeerde hem overeind te zetten. Jemig, wat een gewicht . . . ja, dit is geen Interceptor van 210 kg. Gelijk bedacht ik mij dat de Midnight Star toch ook niet licht was met zijn 320 kg schoon aan de haak. Ik was het duidelijk niet meer gewend. Even voelen waar de voetbediening zit. Há, heerlijk de hiel/teen bediening. Het zat allemaal iets verder naar voren waardoor je als in een luie stoel zit. Nou, voorzichtig maar wegrijden en op het terrein zelf de remmen even aanvoelen. Oké, de voorrem kan denk ik nieuwe remvloeistof gebruiken of stalen leidingen. De achterrem ging prima, de koppeling greep wat vroeg aan. Wellicht de eerste koppelingset nog, die zal op termijn vervangen moeten worden, maar dat kan je verwachten. Hop, de rotonde om en naar de mij aangewezen weg alwaar geen camera's stonden. Het ging mij niet direct om snelheden, maar goed. Tjonge wat draaide dat motorblok mooi. De motor pakte lekker op ondanks het gewicht en ik bedacht mij dat ik die best wel "even" naar Portugal zou willen rijden. Een heerlijkheid moet dat zijn over de tolwegen, hij ligt als een bak op de weg natuurlijk.



Een elektronische cruisecontrol en een radio zaten erop. Ik heb ze niet uitgeprobeerd, de radio deed het niet en dat had ik van te voren al gehoord. Nou, als dat alles is. De banden hadden nog profiel genoeg en met een cardan aandrijving, wie doet je wat. Een heerlijk geluid als je even doortrok in de versnellingen. Machtig. Nee, ik heb geen heimwee naar zware cruisers, mijn Interceptor komt overal waar zo'n cruiser ook kan komen en wellicht ik nog verder qua smalle paadjes in de bergen.

Zo, dat was even genieten. Mijn bevindingen heb ik gedeeld, ik hoor nog wel of de deal is doorgegaan of niet. Inmiddels is er vraag genoeg naar deze motor, maar dat kan iedere verkoper wel zeggen natuurlijk. Vlak voordat ik deze kopij wilde versturen kwam het bericht dat de motor werd aangekocht. Na 15 augustus wordt ie opgehaald. "Divirta-se com o motor bro", zeg ik dan volgens Google translate.



Auteur: Ton van de Coevering

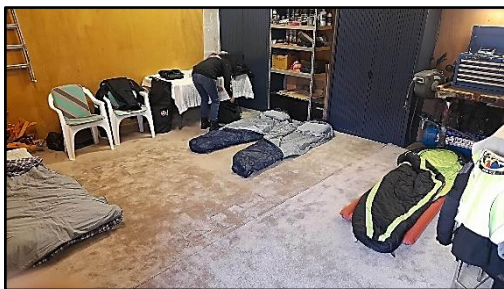
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



RONDRIT SJOERD 30 JULI 2023



Zoals het langzamerhand al een traditie is geworden, organiseert Sjoerd 1 maal per jaar een rondrit en vaak kunnen belangstellenden zich de zaterdag daarvoor al melden voor een gezellig samenzijn met een hapje en een drankje. Dan wel tentje meenemen, die kunnen op het grasveld.

Dat was deze keer niet nodig, want de zaterdaggroep was beperkt en dat paste allemaal prima in de "schuur". De foto's in de appgroep getuigden hiervan. De avond was ook heel gezellig; na verluidt ging men om 2 uur maar eens slapen. Voor de rit op zondag waren er nog wel wat aanmeldingen, maar later ook afmeldingen. Deze rit was

ook een week later gepland dan voorgaande jaren en dan zit je echt in de vakantieperiode van veel clubleden. Vanuit het buitenland werd er wel meegeleefd. En na een periode van verzengende hitte was de omslag naar een soort voorbode van de herfst nou ook niet echt een aanbeveling. Maar dat viel alles mee. Ik zelf had uiteraard wel regenkleding meegenomen, en die heb ik ook wel even aangehad, maar (misschien daardoor) het is op een verloren drupje na droog gebleven. Ook de thuisreis is geheel droog verlopen. Kortom, het KNMI verzint maar wat ☺.

In totaal waren we met 7 motoren met daarop 10 mensen en we vertrokken om iets over elf. Sjoerd had een mooie route uitgezet die beter weer verdiende. Het bleef bewolkt en winderig, maar het landschap was onveranderd. Je kunt (als je de weg weet) prima toeren



over de Veluwe. Allemaal binnenwegen en weggetjes, dijkes, langs mooie dorpskernen en mooi gelegen boerderijen, er was genoeg te zien. Zoals aangekondigd moesten we in de buurt van Kampen een bruggetje over en dan meteen linksaf. Het werd gebracht als een "moeilijk punt", maar dat viel alles mee. Stoplichten en heel weinig overig verkeer maakte het een makkie. En voort maar weer. Verderop een stuk dijk, heel mooi, maar veel wind, dus stuur vasthouden en doorrijden. Aan alles komt een eind, ook aan dijkes. En dan is het weer rustig en rijden we een dorpje binnen. Dat blijkt Blokzijl te zijn. Sjoerd leidde ons naar een parkeerplaatsje, waar we de motoren kwijt konden. Stukje lopen en dan kwamen we in de Zuiderstraat bij Café Sluiszicht. Op een enigszins beschut terras was plek genoeg voor iedereen. Ondanks het weer was er best veel volk op de been, fietsers, wandelaars en alles wat met water en varen te maken had. We

zaten echt vlak naast de sluis en daar kom je achter als je ineens een boot voorbij ziet komen op een plek waar je een weg verwacht. We zaten dus echt aan de sluis! Een heel klein sluisje, handbediend, met een scheepsaanbod dat best groot was, maar niemand had blijkbaar haast.

Echt een plek die de moeite waard was om nog eens te bezoeken. Een overzichtelijk dorp (maar alleen als je een goede plattegrond hebt) om eens lekker doorheen te struinen. Echt een wandeldorp, leuke straatjes, bruggetjes, huisjes er is van alles te zien.

De keuken van Sluiszicht liet ook niets te wensen over. Ik noem dat plattelands-maaltijden. Het komt niet vaak voor dat ik een pannenkoek niet helemaal naar binnen krijg. Brood met 2 kroketjes is hier echt een hele maaltijd en een uitsmijter, daar kun je een hele dag op teren.

Maar, hoe lekker en gezellig ook, de tijd gaat ook door. Dus afrekenen en op weg naar de parkeerplaats. Langs de weg stelden we ons op in een rij en toen iedereen er was begon het tweede deel van de rit. Ik heb zomaar het vermoeden dat Sjoerd rekening hield met het gevorderde tijdstip en het besef dat sommigen na de rit ook nog een heel stuk moesten rijden, want het ging allemaal wat vlotter dan de heenweg. Onderweg toverde hij ook nog een tankstation tevoorschijn, omdat iemand op reserve reed, en voort ging het weer. Eenmaal op het terrein begonnen de "nachtgasten" hun spullen op de motor te binden. Ik nam even de tijd om de navigatie op het dichtstbijzijnde tankstation te richten en de familie te appen dat ik er aan kwam. Sjoerd was al bezig met het opruimen van een en ander. Nog een woord van dank, zwaai zwaai, tot binnenkort en zo en daar ging ik weer. Ik richt me nu al op 11-12-13 augustus, weekendje Luxemburg en verderop in de maand Engeland! Daarna is er dan nog het nationale weekend en dan spoedt het motorjaar (op mogelijke ritten na) alweer ten einde.

Nou zeg, wat een zwartkijkerij, nog 3 weekenden en mogelijke ritten, dan is het toch niet al voorbij? Nee, dat is ook zo, zal wel aan het weer liggen ☺

Kortom, mogelijk krijgen we nog een stukje zomer en anders lukt het ook wel. We zijn toch niet van suikergoed? Sjoerd en meerijders, bedankt, het was weer als vanouds gezellig en tot spoedig!



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



LUXEMBURG 11-12-13 AUGUSTUS

De voorspellingen waren fantastisch. Drie dagen lang zomerweer zonder enige neerslag. Dat is niet helemaal uitgekomen. Buienradar gaf vanaf vrijdag een wisselend beeld, maar achteraf kunnen we zeggen dat de regen alleen de ride-out op zaterdag verhinderd heeft. Voor de rest regende het alleen in de nacht en dat is prima.

De heenreis ging niet bepaald van een leien dakje. Vanuit Heiloo was een gezelschap vertrokken (1 auto en drie motoren) en die gingen eerst langs Haarlem om Han op te pikken. Tot zover ging alles goed. Van daar naar de A2 naar het tankstation "de Lucht West". Geschatte aankomsttijd aldaar was 11.30 uur, maar dat liep anders. Wegens werkzaamheden aan het wegennet rond Amsterdam was er file en niet zo'n kleintje ook.

Daardoor liep de temperatuur van het koelwater in Michels radiator lekker op en die was al provisorisch gerepareerd. Daar ging dus wat lekken en daar moest van tijd tot tijd aandacht aan worden besteed. Tot overmaat van ramp waren er daarna nog enkele files door ongevallen op de A2.

Rinze en ik stonden inmiddels al bij "de Lucht" en na zo'n drie kwartier besloten we, in onderling app-overleg, om maar alvast door te rijden. In vroeger tijden, toen we ook al regelmatig maar de High Chapparral reden, stopten we dan net onder Eindhoven ook nog eens bij "het Haasje", waar ze behalve brandstof ook lekkere broodjes hebben. Daar hebben we nog eens gebeld met de achterblijvers en die hadden zoiets van: rij maar door, wij komen er wel.



Toen kregen we een saai stuk weg. Aan het eind daarvan ligt, sinds enkele jaren alweer, de tunnel bij Maastricht. Dat is een flinke, maar in tegenstelling tot vroeger schiet dat wel lekker op, en daarna zit je voor je het weet bij Luik. Daar kreeg Rinze een storing in zijn navigatie en wenkte dat ik maar voorop moest gaan rijden. Dat was net op het punt waar TomTom voorstelt om de oude route door de stad te nemen. Ik was dus al bezig links aan te houden toen ik iets verderop een bord zag met de tekst: E25 Luxemburg.

Eindelijk! Zou die rondweg dan eindelijk eens klaar zijn? Vol goede hoop dook ik erin en Rinze volgde. Later hadden we hierover verschil van mening. Rinze beweert dat door de stad veel korter is (hij bedoelt qua kilometers) en ik dat met 100 km per uur rond die puinhoop veel korter is (maar dan in tijd). Lekker belangrijk, de toekomst zal het leren. Die E25 was overigens nog niet helemaal klaar, daar ging mijn theorie, het laatste stukje moest toch weer binnendoor.

Na dat Luik komt er een saai stuk dat loopt van Luik naar Bastogne. Vlak aan het begin zag ik een tankstation opdoemen van Q8. Daar reed ik aan voorbij want er zat best nog aardig wat in de tank, dus ik dacht: ik neem het volgende tankstation wel. Maar dat was er niet! Tot overmaat van ramp stond er ineens een bord met tank erop met het opschrift over 148 km bij Luxemburg (stad). Gelukkig was Bastogne dichterbij. Daar dook ik het eerste het beste tankstation in voor de broodnodige brandstof. Rinze zei nog: we zijn er al bijna. Ik was er niet gerust op. Afgevuld ging ik weer verder en na ongeveer 25 km kwamen we bij een plek met veel goedkope tankstations, net over de grens van Luxemburg. Daarna was het nog geen 20 km meer naar de camping, dus we waren meteen gevuld voor de ride-out.

Er bleek trouwens niet zoveel in te gaan als ik verwachtte. Meteen maar even rekenen. Het bleek dat ik 1 op 25 km had gedraaid. Dat is lekker! Had ik me voor niks druk zitten maken! Op de terugweg heb ik het nog eens getest en inderdaad, als ik keurig 100 per uur draai, rij ik best zuinig. Braaf motortje!

We naderden de bestemming. Via een slingerweg met een enge haarspeldbocht bovenaan reden we achterom de camping op en parkeerden de motoren.

Rinze vroeg: hebben we wel een biertje verdiend? Ik dacht even dat hij meteen naar het restaurant wilde maar nee. Uit zijn bagage kwam een 6-bliks koelkastje tevoorschijn. OK, dat ging er wel in. Een blikje was meer dan genoeg voorlopig.

Han had via Emiel een caravan geregeld (tentje had ik thuisgelaten) en aan Ed moest ik dus maar vragen waar die caravan stond. Ed nergens te bekennen. Rinze ging zijn tent opzetten op het snel vollopende terrein. Ferry en Mariska, ook aangekomen, gingen ook maar meteen een stekkie zoeken. Hele terrein rondgelopen, niks opvallends gezien, dan maar weer terug op zoek naar Ed en waarachtig, daar was hij dan. Op mijn vraag naar de sleutel moest hij lachen. Dat hoeft niet zei hij, slot is gemold door vorige bewoners, maar er wordt hier niet ingebroken.

Hij zou me de caravan wel even wijzen. Die stond nog redelijk vooraan op een wat hoger gelegen plekje. Best ruim, twee slaapkamertjes, een niet werkend toilet, een niet werkende douche, geen werkend gasstel en geen stromend water, maar wel een werkende kachel, maar die was niet nodig. Kortom, inderdaad een variant op een tent, maar dan ruimer en met een echt dak.

Ik legde mijn spullen op de bank in de huiskamer en ging op weg naar het restaurant.

Van achter een biertje kon ik appen met Han. Die zat bij 2 dames in een auto en die reed weer achter de motoren met Michel, Janet en Willy en nog iemand dacht ik.

Michel heeft het gehaald, maar zo'n provisorisch gerepareerde lekkende radiator, dat blijft natuurlijk niet eeuwig werken. Toch had hij er inmiddels duizenden kilometers mee gereden. Maar ja, dan veranderen de omstandigheden en

kom je op een toch al warme dag in een slopende file terecht. Dan wordt een motor snel warm en het koelwater zet uit. Dat betekende dus af en toe stoppen, de boel laten afkoelen, in de weer met dat wondermiddeltje en weer zien hoe lang dat goed gaat. Maar zoals gezegd, hij heeft het gehaald. Eenmaal op een motorcamping bevind je je al gauw tussen mensen die technisch begaafd dan wel onderlegd zijn en die overtuigden hem ervan dat dit niet lang zou blijven werken. Tijdens het weekend is het plan ontstaan om de motor van Michel op de terugweg naar de werkplaats van Peetie te rijden. Die zou de radiator uitbouwen en in Aken naar een hem bekende specialist brengen om daar tussen de bovenkant en de onderkant van de radiator een nieuw koelwerk te solderen.

Zo is het gegaan. Behalve dan, bleek later, dat de radiator niet meer te repareren was. Dat werd dus zoeken naar een vervangend exemplaar, maar tijdens het schrijven van deze tekst was daar nog geen zicht op. Best een probleem, maar tegen de tijd dat u dit leest is er vast wel een oplossing.

Er waren overigens meer problemen. Jaap en Ronnie hadden een bevriende motorrijder meegenomen en diens accu had het begeven. Daar moest op zaterdag een andere voor gevonden worden en dat is gelukt. Jaap zelf had op de terugweg ook een overleden accu. De motor kon met een starthulp aan de praat gebracht worden en heeft de stal gehaald. Als we de accu van Ramona daar bij optellen kun je toch wel zeggen dat er iets waar is van de uitdrukking "het staat in de sterren". Het was echt een pechmaand.

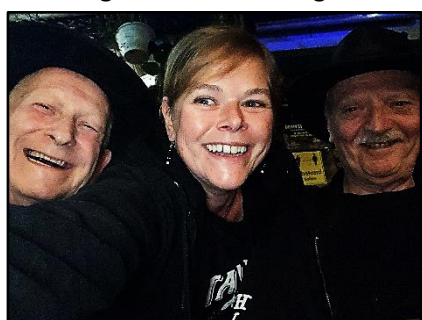


Maar de gezelligheid was er niet minder om. In de loop van de vrijdagmiddag kwamen er steeds meer van de YCCNL en aanverwanten, zodat we daarmee alleen al een complete lange tafel konden vullen. OK, hier en daar zat er een vreemdeling tussen, maar die feestten gewoon mee. Die middag liep bijna naadloos over in de avond, nou ja, naadloos, er werd een voortr effelijke warme hap geserveerd, maar zo gaat het hier altijd. Wat je ook besteld (voor zover op voorraad) het is van prima kwaliteit en je komt nooit tekort. Naarmate de tijd vorderde werd het wat stiller. Het was toch al over twaalfen voordat we ons mandje gingen opzoeken. Han had zijn bagage nog ergens in een auto of een hut liggen. Die moesten we dus eerst even halen. Op zich geen punt, maar op dat moment regende het, dus werden we behoorlijk nat. Maar ach, in de caravan liggen droge spullen.

De zaterdagmorgen was droog, hier en daar plekje blauw en witte wolkjes. Opgestaan om 8 uur, en dan maar even rondhangen en kletsen, want het ontbijt wordt geserveerd vanaf 9 uur. Kwart voor negen was de deur al open en binnen stond de crew al klaar. Gewoontegetrouw: doe maar een uitsmijter! Dan krijg je drie boterhammen (naar keuze wit of bruin) met daarop ham en drie gebakken eieren, dooier doorgeprikt om geknoei te voorkomen. Heerlijk. Wil je wat anders, dan worden dat tosti's. Koffie en thee zijn gratis.

Met grote regelmaat werden allerlei weer-apps geraadpleegd. Er zou vandaag wat regen kunnen vallen en met het oog op de ride-out was het belangrijk te weten waar dat zou vallen, hoeveel en op welke tijden. Lukske had een rit voorbereid van een aanzienlijke lengte. Ik weet het niet precies, maar 160 km of zo? Dat gevoegd bij de grote regenkans (die achteraf bleek mee te vallen) zorgde ervoor dat er nauwelijks animo was om te gaan rijden. Lekker rondhangen op het kampeerterrein of in het restaurant, rondkijken bij diegenen die een technisch probleem moesten tackelen en van gedachten wisselen met andere kampeersers.

In de middag kwamen er ook nog mensen bij. Zo verwelkomden wij Piet, die wij als logé zouden huisvesten. Voor hem hadden we een kamertje vrijgehouden en zo kon hij ook nog gebruik maken van de gezellige zaterdagavond. In de grote buitenruimte had achterin een groep jeugd zich genesteld die bezig waren een vrijgezellenavond te vieren. Een van hen zou (vermoedelijk) in het huwelijksbootje stappen en daar hadden ze een heel programma op gemaakt. De onderdelen van dat programma stonden op het T-shirt van het feestvarken met een hokje ervoor dat met een viltstift werd afgevinkt als het volgende onderdeel begon. Ze hadden het prima naar hun zin en maakten dan ook een bak herrie.



Tegen de tijd dat de band zich klaarmaakte werden ze dan ook naar een ander zaaltje geleid.

Er kwam dus ook nog een band optreden. Vanwege die band verwachtte men ook veel gasten van buiten de camping. Om die reden werd er op het eind van de middag, na de warme hap, gevraagd de vertering van die dag af te rekenen en voor bestellingen voor die avond munten aan te schaffen. Ging even een beetje rommelig, maar iedereen had het best naar zijn zin, dus dat verliep allemaal prima. Voordat we weer aan het bier gingen hebben we even nog, ook een oeroude traditie, een "lekkere koffie" besteld. Dat is dan net zoiets als Irish Coffee. Maar dan niet op basis

van whisky, maar amaretto. Verder een beetje rustig met de drank, want morgen moeten we naar huis. Toch waren aan het eind van de avond alle munten op.

Lekker geslapen, bijtijds wakker en rustig boeltje bij elkaar pakken en klaarzetten voor het vertrek. Om kwart voor negen koffie en het bekende ontbijt. Een voor een drupte het gezelschap binnen. Sommigen hadden zelfs hun tentje (nog nattig) al ingepakt. De radiator van Michel was zo goed mogelijk dicht gekit, startproblemen waren opgelost en de een na de ander ging huiswaarts. Piet ging eerst, die moest van zijn familie ik weet niet hoeveel rookwaren inslaan, Han ging weer met de dames mee terug, Michel en Janet gingen eerst naar Zuid-Limburg en na achterlating van hun motor per trein naar Heiloo.

Rinze ging dezelfde kant op als ik, dus wij reden samen. De tanks zaten min of meer vol. Eerst naar Bastogne en vandaar naar de snelweg, afslag Luik en dan die lange weg zonder tankstations. Vlak voor Luik gestopt (bij Q8) om te tanken voor de rest van de reis en de rest is geschiedenis. Op de A2 is er een lange uitvoegstrook voor Zaltbommel. Op die strook reed ik even naast Rinze. Toen hij dat doorkreeg was het van zwaai-zwaai.

Hij ging door en ik sloeg af.

Veilig thuis alles af- en uitladen en nog eens kijken naar het profiel van mijn achterband. Ja, die was wel aan vervanging toe. Liever vóór Engeland dan er na. Dinsdag maar even bellen of dat nog kan. Dat bleek te kunnen maar niet voor 9 uur op 24 augustus. Dat is dezelfde dag als waarop ik om 18.00 uur in Hoek van Holland moet staan. Daar moet dus niks misgaan of ik heb een probleem, maar, nuchter geredeneerd, moet dat makkelijk kunnen. De weersvooruitzichten zijn (nu nog) goed, dus we gaan ervoor.

Tot ziens op de Ferry of in Engeland op het rugby-gras. ☺



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



EEN RIDE OUT MET DIE ANDERE CLUB



Tja, even naar Kotten . . . effe 2 uur snelwegknallen op de vroege zaterdagochtend. Alles om een keer bij de Royal Enfield club de toerit mee te kunnen rijden. Het hele weekend daar kamperen zat er nog even niet in voor mij. Zo op het eerste oog verschilt het niks van de YCCNL: tentjes overal, motoren op aanhangers achter campers, drank, groepjes, jolijt enfin jullie herkennen dat wel. Het materieel is erg divers, de echte oldtimers werden dus op aanhangers aangevoerd. Overigens uit Engeland waren er ook een stel motorrijders overgekomen.

De rit werd met toch wel zo'n 60 motoren gereden. Machtig die geur van verhitte olie van de oldtimers en het ploffen van de 1 cilinders. Wat mij opviel was de organisatie van de rit. De road captain reed voorop en wees de plekken aan waar de eerstvolgende rijder zijn motor in de rijrichting moest zetten. De groep werd vaak onderbroken, maar door deze "wegwijzers" kwam iedereen weer bij elkaar. Op een gegeven moment was het mijn beurt. Tja, dat wachten dat lukte wel, maar na 10 minuten . . . hoelang blijf je wachten? Totdat de road captain terug komt rijden omdat hij zonder "wegwijzers" zit? Hm, tja, als



iedereen zich aan het concept hield . . . goed zichtbaar, maar wel net na een bocht dan zou het goed moeten komen. De groep na mij werd in 2 gesplitst door tractoren. En daarna een drukke kruising die weer voor kleinere groepen zorgden. Het kwam allemaal goed. De laatste in de groep was een motor met zijspan waarin in het bakkie een vlag werd vastgehouden. Zodra die in beeld kwam was het opstappen en wegrijden. Dit werkte perfect voor een grotere groep tijdens een ride out. Niks blokken, geen verkeersovertredingen zoals door rood licht rijden en je wist dat je altijd weer iemand tegenkwam die de rijrichting aangaf. Later gaf een van de leden aan wel eens een half uur te hebben staan wachten . . .



De terugweg besloot ik in de "snelweg vermijden" stand te rijden. Ik kwam door de Utrechtse heuvelrug en een stuk van de Veluwe. Prachtig. Oké, de rit duurde 4,5 uur, maar wie maakt mij wat? Ik heb de tijd. Zo eind van de middag en begin van de avond was het heerlijk rustig op de "N"wegen.

Enne, voor wie geïnteresseerd is: in Ammerzoden zit een dealer met een mooie zaak. Wie een geinige, goedkope 2^e hands Royal Enfield zoekt, ze hebben over het algemeen weinig kilometers . . . behalve die van mij natuurlijk, maar die staat daar nog niet bij.



Auteur: Ton van de Coevering
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



Weekendje Engeland, Centre 19

Dat is het rayon waar 'Mister K' de scepter zwaait. Nou ja, zwaaide, want dit weekend sloot hij af met zijn afscheid als organisator. Misschien is dat de reden waarom hij vorig jaar zo heeft lopen lobbyen om toch vooral eens een keer in groten getale de plas over te steken. Nou, dat heeft dan wel succes gehad. Het aantal Belgen en Nederlanders was aanzienlijk. Daar is hij vast wel blij mee geweest.

Van tevoren bleken er twee routes te zijn uitgezet. De een ging langs het zuiden via Calais/Dover en de andere wat noordelijker via Hoek van Holland.

Zij die de zuidelijke route hebben genomen hebben het zwaar te verduren gehad. Heel België door met regen en na de oversteek weer regen. En dan ook nog eens in een vreselijk verkeersinfarct terecht komen voor de tunnel onder de Thames waar een vrachtwagen gekanteld was. Wat dat betreft hadden wij het een stuk beter. Tot aan de boot geen druppel regen, en van de boot af werden we, ook helemaal droog, begeleid door twee Engelsen. Eentje ervoor en eentje erachter. Nee dat ging goed, tenminste, als je het Engelse verkeer buiten beschouwing laat. Nou ja, daar heeft iedereen last van gehad, behalve de Engelsen dan. Dat aan de 'verkeerde' kant van de weg rijden vraagt blijvende concentratie en de rotondes zijn helemaal een ramp. Sommigen lopen in elkaar over en van belijning is weinig te merken.



De boot op zich is nog een verhaal apart. Je rijdt niet zomaar aan boord hoor. Maak een lange rij, hou je paspoort klaar en als je dan eindelijk aan de beurt bent kijken ze er even in (achteraf om te kijken of je een kaartje besteld had) en dan krijg je je paspoort met een toegangsbewijs weer terug. Zijn we er dan? Nee! Weer zo'n controlepost met een lange rij. Weer je paspoort, dat had ik net netjes opgeborgen! Ja, maar nu is het de marechaussee en dit is dus echt een paspoortcontrole. Ook weer gelukt. Dan nu de boot op? Ja, maar even wachten. Weer een rij. Autootje voor autootje reed het schip op of in en toen kwamen de motorrijders. Die mochten in een keer door, opletten wat die gele hesjes allemaal voor bewegingen maken en zo kwamen we op dek 3 terecht waar een voorziening was voor het parkeren van motoren. Motor in zijn versnelling en sleuteltjes eruit. Dan een spanband over het zadel om de boel te fixeren zodat hij geen kant meer op kan. Daarna hadden we veel gemak van Rein die deze boot door en door kent (gebruikt hem professioneel een keer of drie in de week) en dus gingen we per trap 6 etages omhoog om op dek 9 neer te strijken. Daar zijn stoelen in allerlei opstellingen, er zijn toiletten, pinautomaten, een bar en een restaurant. De bar trok ons wel.

Ik zal niet ontkennen dat de avond erg plezierig verliep, maar ja, de volgende morgen moet je weer vroeg op en dan nog een flink eindje rijden. Op tijd naar de gereserveerde hut dus. Verder kan ik over de nacht weinig vertellen want zodra mijn hoofd het kussen raakt ben ik vertrokken. De volgende morgen was ik zoals gewoonlijk weer vroeg wakker om te ontdekken dat mijn hutgenoot Han ook al wakker was. Hij was zelfs al geheel aangekleed! Niet lang daarna was ik dat ook en toen hebben we de hut maar netjes achtergelaten en zijn we met onze spulletjes weer naar dek 9 gegaan. Daar hebben we, omdat we al in Engeland bleken te zijn, de klokjes maar even aangepast aan de Engelse tijd. Nu was het wachten op het signaal dat we naar dek 3 moesten om de motoren (en auto) op te halen. Er was eventueel nog wel tijd voor duur bakkie koffie en iets te happen, maar ons was verteld dat onze begeleiders ons naar een plek zouden leiden waar we konden ontbijten.



Eenmaal van de boot af was het even zoeken waar iedereen was. Even rondkijken naar een parkeerplaats waar meer motoren stonden maar die waren niet van onze groep. Verderop meende ik Michel te ontwaren die links van de weg stond opgesteld. Ook maar parkeren daar. Best een riskant plekje om te stoppen, want niet lang daarna gingen de vrachtwagens rijden en die hadden af en toe best moeite om onze spiegels te ontwijken.

Misschien was het toch handiger geweest om op die parkeerplaats te verzamelen, maar ja, daar was het al zo druk. Maar goed, toen iedereen present was ging de voorrijdende Engelsman er vandoor en wij er dus achteraan. Hij reed lekker door dus dat moesten wij dan ook maar doen. Het links rijden en rotondes nemen konden we zo een beetje afkijken, maar dat

voorste Engels-mannetje had wel zoiets van: je moet wel zelf op het verkeer letten hoor! Men zegt wel eens: 'alles went', maar dat viel best tegen. Kan ook aan mijn ogen liggen; die doen niet zoveel meer. Toch maar eens een keer nieuwe lensjes gaan halen. De beloofde ontbijtplek bleef uit en toen we na ongeveer 85 km een tankstation opreden bleek dat dit het moment was om je tank te vullen voor de ride-out. Van hier was het nog maar een paar kilometer naar de rallylocatie. Oh, en even wat eten en drinken kon hier ook (de voorzieningen op de camping waren immers nog niet open). Nou prima, een broodje en wat water is ook een ontbijt, dat hadden we ons ten onrechte anders voorgesteld ☺.

En inderdaad, na een klein stukje reden we een weggetje in waar een spandoek de bestemming aankondigde en eenmaal op dat weggetje viel tomtom uit. Weggetje? nooit van gehoord, en het scherpje bleef leeg van verbijstering. Maar de voorrijder ging verder, tot aan een hek te rechterzijde en dat was de toegang. Je moet het maar weten.

Een parkeerplaats over en daar ontwaarden we de gestalte van Mister K, die ons hartelijk begroette, ons voorzag van een welkomsttasje. Het ging duidelijk om een rugbyveld. Het waren er 4 op een rij. De eerste 3 zagen er prima onderhouden uit en meteen bespeelbaar. De vierde was zeg maar reservegras en daar stonden tenten, campers en caravans opgesteld. Twee groepjes van elk 4 verplaatsbare toiletten en meer dan de helft van het veld was nog leeg. We konden tentjes opzetten waar we maar wilden en dat deden we dan ook, niet te ver van elkaar vandaan. Het was best redelijk weer, dus dat opzetten vroeg niet veel tijd. En daar kwamen ook de mensen via de zuidelijke route aan. Zoals ik al eerder schreef, het was een barre tocht geweest. Ze waren nog niet helemaal opgedroogd. Gauw tentjes in orde maken en op naar de kantine.

Bij de ingang was een soort van clubgebouw annex keuken annex bar en die zou om en nabij 12 uur opengaan. Er stond daar een hele rij tafels met banken en in het zonnetje was het daar prima toeven. En toen de bar open was gingen we



maar een biertje doen. En zo werd het steeds gezelliger. Het gesprek ging over van alles en nog wat. Het werd een heel gemakkelijke middag en om zes uur konden we een bordje gaan opscheppen. Het was op zich prima te eten, maar de hoeveelheid liet te wensen over. Dan nog maar een tweede ronde. Achteraf bleek dat ze geen idee hadden van het aantal aanwezigen en dus waren ze voorzichtig begonnen. In de avond is daar door Mister K over gesproken en het zou niet meer voorkomen. En dat is uitgekomen. In de avond drupten er nog Engelsen binnen. Die moesten eerst nog werken natuurlijk. Die kwamen er ook bijzitten en zo ging ook de avond snel voorbij. Of het nou kwam door het eten (dat hoofdzakelijk uit blik kwam – begrijpelijk) of door de drank die ik op de boot en op deze dag had

genoten, ik weet het niet, maar mijn maag was een beetje van slag. Daarom ben ik maar om een uur of tien naar de tent gelopen. Lekker nachtje slapen, dat zal me goed doen.

De volgende morgen was ik er weer vroeg bij. Ontbijt werd pas geserveerd vanaf 8 uur.

Toen het zover was kon je kiezen en ik nam het 'Engels ontbijt'. Normaal gesproken vind ik dat een traktatie, maar daar was mijn maag het nog niet helemaal mee eens. Rustig aan dan maar. Tegen elfen stond er een redelijke groep klaar om de ride-out te gaan doen. Tsja, laat ik maar verstandig zijn, ik ga niet mee deze keer. Rustig in het zonnetje blijven zitten met (als uitzondering) een kopje thee en kijken of de tijd alle wonden heelt.

Lekker blijven hangen bij een van de tentjes, waar ook anderen zaten die er niet op uit waren getrokken.

In de middag, toen de toerrijders weer terugkwamen, werd het steeds drukker en ook gezelliger bij de tentjes. Tegen etenstijd kwam iemand op het idee om buiten de camping bij een lokaal tentje eten te gaan bestellen. Een Engelsman die het plaatselijke dialect machtig was deed dat per telefoon. Komt er zo aan, was het antwoord. Dat viel best tegen. Ik had gewoon een bordje bij de balie gehaald en dat was best lekker deze keer. Een prima stuk kip met een lekker sausje en frietjes erbij. Niks om over te klagen. Buiten zat de 'bestelgroep' nog steeds te wachten en pas na een tweetal dreigende telefoontjes kwam de bestelling dan toch binnen. Er was een aparte tent opgezet voor koffie en thee en daar stonden ook nog wat tafels met stoelen. Daar werd de bestelling verdeeld en uitgepakt. In die tent, maar ook aan de tafels buiten werd het opgepeuzeld en blijkbaar is het bevallen, want ze wilden het voor de zondag weer doen.

In de avond heb ik nog een biertje geprobeerd, maar al gauw diende mijn maag een klacht in. Die is nog niet helemaal in orde dus. Getver, moet dat nu echt in een weekend? Maar wat doe je eraan. Rustig blijven en een Rennie opzuigen. Dat helpt wel, maar daarmee is niet alles opgelost. Eenmaal in de tent nog maar eens een Rennie en hopen dat het morgen dan wat beter gaat.

Ik was weer vroeg wakker en voelde me eigenlijk prima. Om 8 uur maar weer eens een 'Engels ontbijt' en kijken hoe dat viel. De worstjes hadden een raar smaakje, maar dat kon ook aan mij liggen natuurlijk. Nee, ik ben toch niet helemaal in mijn hum. Maar verder had iedereen om me heen het prima naar zijn zin en dat kun je beter hebben dan dat je maar alleen zit. Rein kwam op het idee om naar een speciaal café ten noorden van Londen te gaan. Brr, Londen? Dat trekt me



helemaal niet. Om daar nou helemaal 200 km voor gaan rijden . . . dus weer liet ik verstek gaan. De groep die wel is gegaan heeft de tijd van zijn leven gehad. Vele foto's getuigen ervan. De kroeg op zichzelf stelde niet zoveel voor. Het was gewoon een vijftiger jaren inrichting, maar wel puur gezellig zowel binnen als buiten.

Op de camping had het keukenpersoneel zich "het buiten de deur eten" blijkbaar aangetrokken. De zondagavond zou er geen diner worden geserveerd, maar in plaats daarvan kon je hele middag, tot een uur of vier, een hamburger bestellen. Daar heb ik me aan gewaagd en voorwaar die was lekker. Zou ik dan op de valreep op gaan knappen? Een slap bakje koffie ging er aan het begin van de avond nog wel in, maar dat was het dan.

De Hoek van Holland-groep zou 's-Ochtends om 4 uur wakker worden en het boeltje opbreken en ze wilden dan om vijf uur vertrekken. Dan hadden we tijd genoeg om onderweg iets van ontbijt te genieten, indien nodig te tanken en dan ruim op tijd te zijn voor de boot. Daar moesten we maandagochtend om 8 uur klaar staan. Om vijf uur was het echter nog donker. Men had (blijkbaar uit de losse pols) beweerd dat het om vijf uur licht zou worden. Nou zit ik met staar. Ik kan overdag prima zien (denk ik) maar in het donker zie ik niks. Ik heb een tomtom, dus ik zou er in mijn eentje ook wel komen, maar nee. Samen uit, samen thuis oordeelde men en er werd gewacht. Het schemerde nog toen men voorstelde om dan alvast over het gras naar de parkeerplaats te gaan. Het kon nooit meer lang duren voor het daglicht aan kracht zou winnen. Eenmaal op de parkeerplaats bleek het hek op slot te zitten. Michel ging op zoek naar Mister K en die wist weer iemand te bereiken die het hek kon openen. Die moest echter ergens vandaan komen dus dat duurde even. Deze ingreep van de voorzienigheid kwam me uitstekend uit. Nu was er nota bene nog een gelegenheid op mijn gemak een toilet te bezoeken. Alle deuren waren weliswaar nog op slot, maar achter langs het kamertje waar Mister K blijkbaar vertoefde, kon je kruipdoor sluipdoor toiletten bereiken. Ik werd er bijna gelukkig van. En eenmaal buiten was het weer licht! De geroepen poortwachter was intussen gearriveerd. Hij mopperde nog dat het gewoon een slot met code was die hij Mister K had verteld. Die had daar echter geen actieve herinnering meer aan.

De motoren werden gestart en rekening houdend met de omwonenden reden we rustig naar beneden en dan rechtsaf door een tunneltje de weg op naar Harwich. De opkomende zon scheen ons recht in het gezicht. Na vele kilometers doemde er een tankstation op. Daar werden de tanks gevuld voor na de overtocht en er was ook eten en drinken voorradig. Een welkome pauze, warme koffie, een lekker broodje, zo kunnen we laatste kilometers wel aan. Rinze reed voor en zag een bordje dat naar de veerboot wees en zo reden we dan in tegenovergestelde richting de weg over waar we ons voor het vertrek hadden opgesteld. Zoals gewoonlijk was het weer een heel gedoe om aan boord te komen. Cirkeltjes rijden, paspoort tonen, doorsukkelen, tot je het sein krijgt "en nou de boot op" en dan word je naar boven gestuurd over de kronkelweg bij aankomst nog vol gaten zat. Gelukkig hadden ze die een dezer dagen weer netjes dichtgesmeerd. Eenmaal binnen moesten de motoren weer naar dek 3 waar ze met spanbanden werden vastgezet. Op naar dek 9. We wisten het nu wel weer. Degenen die ook voor deze dagvaart een hutje hadden gereserveerd konden nog even een tukje doen of lekker douchen. Voor de rest was het rondhangen en wachten. Maar aan alles komt een eind en dan komt het signaal van klaarmaken voor vertrek. De trappen af naar dek 3, motoren losmaken en wachten tot we tussen een rij auto's door naar buiten konden. Maar ja, iedereen wil van de boot af, dus om de beurt werd er een uitgang voorrang gegeven naar de kade. Ook daar weer een flinke rij om weer eens je paspoort te laten zien en daarna eerst terug naar de verzamelplek waarvan we vertrokken zijn.



Motoren even parkeren op de (op dat moment niet in gebruik zijnde) busbaan en afscheid nemen van elkaar. Over anderhalve week zouden we elkaar weer zien.

Omdat ik hier in de buurt gewoond heb (Monster) ging ik linksaf in tegenstelling tot de anderen. Er is hier in de omgeving veel veranderd, dus ik moest me even oriënteren, maar ik vond mijn vroeger veelgebruikt tankstation (ach, allemaal nieuwe mensen natuurlijk) broodje gekocht voor onderweg en hup op weg naar de A20. Vandaar de Benelux-tunnel door, dan de A15 tot aan de A2. Die ook nog een stukje en toen kwam de afslag Zaltbommel. Bagage eraf, motor in de stalling en even afkicken. Dit was een lange dag. Wat zal ik strakjes lekker slapen. Maatjes, dank voor de gezelligheid en de kameraadschap en tot gauw weer in Millingen!



Auteur: Ton Trommelen

Foto's: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

Millingen, Nationaal weekend 8, 9 en 10 september

Donderdag



Oh, wat waren de voorspellingen voor 8, 9 en 10 september mooi. Nog nooit meegemaakt. Ja, iedereen heeft wel eens gehoord van een "indian summer", maar temperaturen van flink boven de 30 graden kom je in september niet veel tegen.

Het idee was om alvast op donderdag aan te komen. Dan konden we alvast beginnen met de opbouw, want als je dat allemaal op vrijdag moet doen dan ren je je rot, want ook de gasten komen dan binnen.

Ik was per auto (motorrijden moet ik maar even niet meer doen, komt wel weer een keer) en er was een hut voor Han en mij gereserveerd, dus ik had niet veel bagage. Een slaapzak en voor iedere dag een verschoninkje, want dat is wel nodig bij die temperaturen. Bij aankomst stond de grote tent al opgesteld. Vroeg in de ochtend was er een vakman gekomen met een vrachtwagen vol onderdelen en die man heeft in zijn eentje dat hele ding opgebouwd! Mooi systeem. Eerst op de draagpunten een

waterpas-situatie maken met opvulplankjes en blokjes en daarop leg je dan de vloeren. Dan, neem ik aan, de palen erin en ook die weer verbinden. Hoe hij de dak-stukken erop heeft gekregen weet ik niet maar het paste allemaal precies en zag er heel degelijk uit. En wat de opbouw betreft was het daarbij gebleven. De bar (met de bijbehorende vaten) stond er al wel, maar die moest nog worden aangesloten.

Tegen het eind van de middag kwam Huub de clubspullen brengen en dat moest allemaal worden uitgeladen. Vele handen maakten licht werk. De trailer werd tijdelijk even achter de tent geparkeerd. Het standaarddeel van de geluidsinstallatie werd aangelegd en er werd iets aan verlichting gedaan.

In ieder geval konden we rond etenstijd even naar plaatselijke chinees, om voor de aanwezigen wat lekkers te gaan halen. De 4 Engelsen die er ook al waren deden lekker mee. Het was een beetje improviseren maar zo kwam er aan deze, wat rommelig gestarte, maar goed verlopen eerste dag een gemoedelijk en gezellig einde.

Vrijdag

Ontbijtje regelen voor de kleine groep van dat moment was niet moeilijk. In het keukentje stond een en ander klaar, zelf pakken, koffie of thee erbij, eet smakelijk.

Kort daarna verscheen de bus (met aanhanger) van de cateraar. Ook daar werd van alles uitgeladen. Niet alles, want hij moest ook nog door naar een andere klant. In ieder geval waren er nu bakplaten voor van alles en nog wat, gastanks, tafels, banken, bestek en (een deel van de) etenswaren voor de dagen die nog komen moesten.

De welkomststasjes werden gevuld en die kregen een plekje in de welkomsttent aan de ingang van het kampeerterrein. Willy, Luc, Ronnie en Janet zaten daar een groot deel van de dag met clubkleertjes, de presentielijst, een welkomstdrankje en de tasjes. De eerste gasten werden rond 10 uur verwacht en dat werd half elf. Daarna druppelde het gestaag door tot we ongeveer 60 personen binnen hadden, waaronder flink wat Belgen en Engelsen.

Door het steeds binnendruppelen van nieuwe gasten bleef het een geanimeerde bedoening. Sommige banken die buiten in de schaduw stonden moesten regelmatig worden verplaatst om de schaduw te volgen. Zo kom je nog eens ergens. Andere banken stonden in de volle zon net achter de grote tent, maar daar kwam af en toe een briesje langs. Het was erg warm, het bleef erg warm, en op den duur raak je er een beetje aan gewend. Het is altijd beter dan de miezer die doorgaans de herfst inluidt.

Tegen het eind van de middag werden de tafels klaargezet voor het lopend buffet, warmhoudbakken er op, vlammetjes eronder, diverse gerechten en frisse salades, het zag er prima uit. Toen om een uur of zes het signaal klonk werd het ook al meteen druk en de rij liep langzaam het hele parcours af. Hoezo lopend buffet . . . wie loopt er nu eigenlijk. Maar het was wel lekker.

In de avond ging de band zich inrichten en een nummertje spelen als test en 9 uur ging het los. Eerst wat songs op een wat rustiger tempo, maar al gauw ging het wat harder. Later in de avond hadden ze het publiek goed mee, er werd ondanks de hitte zelfs gedanst. Om half 12 gingen ze afbouwen. Nog een nummertje om het af te leren en toen werd het stil. Nou ja, stil, er klonk geen luide muziek meer. Jeroen stelde de installatie in op een volume waarbij weer gepraat kon worden. Het hele kleine beetje koelte dat de avond gaf, bracht menigeen ertoe om een tafel op te pakken en die buiten de tent in het gras te zetten. De bar was zo dichtbij genoeg, de muziek nog goed hoorbaar en de maan gaf net genoeg licht. Later op de avond zocht menigeen zijn/haar tentje op en om ongeveer half twee was het stil. Niet zo stil als we wilden. Maar daarover straks meer.



Zaterdag

Van 8 tot 10 was er gelegenheid om te ontbijten. De temperatuur was al meteen lekker hoog, een T-shirt was al meer dan genoeg. De rij voor de douches was wat langer dan gewoonlijk, maar dat is dus logisch. Op een schaduwrijke plek werden de eitjes voor het ontbijt gebakken. Binnen stonden bordjes en bestek te wachten naast verschillende soorten brood en beleg. Achteraan stond nog een fris yoghurtje voor de liefhebbers.

Ergens in die ontbijtfase kwam iemand op het idee om te kijken of hij nog genoeg geld had voor de lunch bij de ride-out, of zoiets. Na een kort moment van verbazing merkte hij dat al zijn geld was verdwenen en dat liet hij horen ook. Toen



waren er meer die hun portemonnee eens gingen checken en ja hoor, er waren nog meer slachtoffers. Het ging soms om best hoge bedragen. Verbijstering alom. Zoiets hebben we nog nooit meegemaakt. Blijkbaar was er in de loop van de nacht een groep onverlaten langs geweest, die tentjes en huisjes gewoon binnengelopen zijn om de diefstal te plegen. Het systeem werd duidelijk. Huisjes die op slot zaten lieten ze met rust, tenten waar een lampje brandde sloegen ze over en vooral als er hoorbaar werd gesnurkt kreeg je bezoek. Veel risico namen ze niet want het aantal slachtoffers bleef beperkt tot 9. Maar dat is toch schrikken. Ronnie hing al meteen aan de telefoon voor de plaatselijke politie. Ze vroeg of er iemand langs kon komen om aangifte te kunnen doen. Dat kon en dat moest dan per persoon worden geregeld, dus van ieder slachtoffer werd een verhaal

opgemaakt. Verder werden er nog wat foto's genomen van voetsporen en daarna vertrokken ze weer. Tsja, wat kun je daarvan verwachten. Later kwamen de verhalen van tentenkampen bij concerten waar dit de laatste tijd ook veel voorkomt.

Dit was wel even een domper, maar tegen de tijd dat de ride-out zou plaatsvinden (door de omstandigheden zo'n drie kwartier later dan gepland) kwam er toch een best grote groep opdagen. Het aantal deelnemers werd geteld en (door wat nakomers) is geschat op 35. Het restaurant waar de lunch was gepland werd gebeld om dit aantal door te geven en ook de reden van de vertraging. Zo, en nu terug naar normaal voor zover mogelijk. De YCCNL kon voor deze toestand niet aansprakelijk worden gesteld; dat is standaard bij motorweekenden. Iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen spulletjes. Toch meende het bestuur iets te moeten doen en daarom kregen de slachtoffers van de diefstal hun inschrijfgeld terug.

Toen de deelnemers van de ride-out weer terug waren werd het weer erg gezellig in en buiten de feesttent. Van de rit zelf kan ik weinig vertellen, want ik was er niet bij. Dat is wel jammer, want in vroegere jaren ben ik wel meegereden en dat is in deze omgeving alleszins de moeite waard. Het restaurant zal ook wel in de smaak gevallen zijn.

Er werden lootjes verkocht voor een reeks van prijzen die na het diner zouden worden uitgesteld. Maar eerst werden er tegen zessen tafels klaargezet voor de BBQ-maaltijd. De voorbereidingen daarvoor gebeurde op een tweetal gasbarbecues op een schaduwrijke strook naast het keukengebouw. Vandaar ging het vlees in grote warmhoudbakken met verwarmingblikjes eronder. De rest van de maaltijd, diverse salades en een toetje, kreeg daar ook een plekje. Men kon beginnen! Lekker hoor, vlees naar keuze (sausjes erbij) en ook de salades hadden veel klanten. Gelukkig was er genoeg voor iedereen en het smaakte prima.

Na het opruimen van het diner waren de tafels vrij voor het uitstellen van de prijzen. Alles was al voorzien van een stickertje met daarop het nummer van een van de verkochte lootjes. Het zoeken was vergemakkelijkt door de prijzen te groeperen naar de kleur van de verkochte lootjes. Uiteraard is zo'n loterij vooral bedoeld om de clubkas te spekken, maar je bent toch altijd nieuwsgierig naar het resultaat. Ben je met een motor dan hoop je maar dat een prijs niet zo groot is dat je het niet kunt meenemen, maar met een auto maakt dat niet uit. En win je niks dan is het ook prima.



Toen de tafels weer waren ingeklapt en verwijderd kwam de band zijn spulletjes klaarzetten. Drumstel, aansluitkastjes, een bak snoeren en microfoons, aangepaste verlichting, je kent dat wel. Daarna even testen en inspelen en toen kon het los. De noodzaak om de dansvloer te betreden was mogelijk nog groter dan gisteren. Ondertussen speelde er ook nog iets dat met heksen en inwijden te maken had. Niks engs hoor, ik beschouw het maar als een speelse uitwas van vrouwenemancipatie. Ze namen het weliswaar met veel humor toch ook wel serieus, maar wat er zich precies afspeelde

ontging me. Nu ik dit schrijf groeit er toch interesse en een volgend keer moet ik dat eens navragen. Er werd in ieder geval van alles door elkaar gedronken (in kleine hoeveelheden hoor) en dat had ook de gebruikelijke gevolgen, tot verhoging van de feestvreugde.

In een klein groepje was nog nagepraat over de overval. Met name over de kans dat dit de komende nacht weer zou kunnen gebeuren. De waarschijnlijkheid was weliswaar niet zo groot, maar toch, voor de gemoedrust, wat konden we ertegen doen? Op basis van het feit dat de overval gepleegd is tussen de tijd dat het stil werd (tegen half twee) en het tijdstip vlak voor het licht werd (uurtje of half zeven) ontstond het idee van wachtlopen. Er werden drie koppels gevormd voor 3 periodes. Van 1 – 3, van 3 – 5 en van 5 tot daglicht. Zo is het gebeurd en er is ook, zoals verwacht, niemand langs geweest van het criminele gilde.

Zondag

Zoals gepland was er ontbijt van 8 tot 10. Dit wordt de dag van vertrek en door de organiserende groep moet nog van alles worden opgeruimd en geregeld.



Na het ontbijt gaan de meeste deelnemers voorbereidingen treffen voor de thuisreis. De bagage wordt ingepakt, de slaapzakken worden opgerold en de tent verdwijnt in zijn verpakking, al of niet nog een beetje vochtig. De motor wordt uit de stalling naar het terrein gereden en daar wordt de motor bepak. Er wordt dan uitgebreid afscheid genomen van elkaar en af en toe start er een motor, die dan vertrekt en wordt uitgezwaaid. Zo gaat dat een tijdje door en daardoor wordt het steeds rustiger op het gras.

Op het moment dat alles van het ontbijt was weggewerkt, tafels ingeklapt etc. was er nog genoeg werk om de aanhangers van zowel de clubspullen als die van de cateraar te vullen. Dan alleen die mooie tent nog. De eigenaar daarvan zal dat wel redden. Als opzetten in z'n eentje kon, dan lukt afbreken ook wel. Wanneer dat gebeurt, deze zondag nog of morgen weet ik niet.

Ik zette mijn spullen in mijn autootje en was klaar voor vertrek. Goh, wat was het alweer warm, ik voelde me aan alle kanten klam. Nog even een rondje langs de nog aanwezigen als afscheid. De groep die zich bezig met het reilen

en zeilen van dit weekend was nog druk in de weer. Waar halen ze de energie vandaan in die hitte. Maar ze hebben een uitstekend weekend neergezet. Zoals onvermijdelijk moest er weer van alles geïmproviseerd worden, maar dat is prima gelukt. Hulde. Goed geslaagd weekend weer!

Met de zon in de rug reed ik huiswaarts, soms even concentreren om niet in slaap te vallen, maar toen was ik er al bijna. Helemaal gelukt. Even uitblazen van een paar onvergetelijke dagen.

Met dank aan alle aanwezigen,



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DE MEMORIAL RIDE OUT,

Een mooi initiatief om ook op de site iets te doen om de overleden leden te herinneren. Wie zijn er allemaal overleden? Doen we dan alleen leden of ook wederhelften? Eerder al ben ik door mijn geheugen gegaan en één van de eerste overleden leden die ik mij herinneren kon was Ferdi . . . tja, hoe was zijn achternaam ook al weer. Ook de ledenadministratie, die geleden heeft onder de AVG en/of privacy regels, bood geen achternaam. Uiteindelijk mijn papieren archief, de magazines, wel. Maar ja, als het tot het inrichten van een pagina op de site komt, dan mogen daar geen namen op ontbreken.

Dus, hiermee de vraag, welke namen van overleden leden herinnert zich de lezer? Geef het door aan de ledenadministratie: yccnl leden@gmail.com . Ton en ik zullen wellicht al ver zijn met namen, maar je weet maar nooit of er een naam aan onze aandacht ontsnapt is.

De rit . . . het zou mooi weer worden en dat werd het ook. Vol verwachting werd de dag ervoor de banden op spanning gebracht, een klusje dat ik regelmatig doe, ik wil geen onaangename verrassingen. Alles klaar en zondags hop over de

snelweg naar Akersloot. Aldaar trof ik veel leden. Mijn motor parkeerde ik op de stoep nabij de ingang van het hotel wat mij op veel opmerking kwamen te staan. Prima, ik hoef niet ver te lopen naar mijn bike.

Na een bakkie op ons gemakje werd onder aanvoering van de gelegenheds-road captain Jaap de rit aangevangen. Goh, wat een prachtige provincie is Noord-Holland toch ook weer. Heerlijke wegen had Jaap uitgekozen. Zo'n 18 tot 20 motoren en zo'n 22 personen ongeveer genoten volop. De lunchlocatie was prima gelegen en de menukaart bood voor ieder wat wils. De woorden van de opper road captain tijdens de lunchpauze pasten goed bij deze gelegenhedsrit, goed gedaan bro!



Uiteraard werd er een groepsfoto gemaakt en ik, altijd wel op zoek naar een plek voor een mooie foto van mijn motor, vond die vlak bij het water. Foto's werden genomen, mijn helm legde ik even op het zadel. De wind trok even aan en ik hoorde achter mij het onmiskenbare geluid van een vallende helm. Verdorie . . . dat is niet goed voor de helm. Ik draaide mij om en zag mijn helm, gelukkig langzaam rollend, het gras afrollen naar de waterkant toe, enigszins gedreven ook door de wind. What the f . . . Snel naar de waterkant, ga ik in een sliding dan kom ik zelf ook in het water bedacht ik mij, rechts van mij startte ook een schim zag ik uit mijn ooghoek. Het was

Thierry. Een stuk jonger en sneller en meer een daredevil dan ik. Op mijn knie landde ik in een soort van halve sliding en . . . Thierry legde zijn hand op mijn helm, een fractie van een moment eerder dan ik. Pffff, wat een mazzel, bedankt bro!!! Daar kwam ik goed weg zeg.

De rit kon weer verder gaan. Onderweg een klein stukje weg dat mij aan ons avontuur in de Himalaya in India deed denken, maar voor de rest een prima verlopen herdenkingsrit die uiteraard weer eindigde bij het hotel in Akersloot.

Mooi, de temperatuur was nog heerlijk, als ik binnendoor naar huis wilde, dan was ik net voor 18: 00 uur thuis. "Jongens en meisjes, bedankt voor de gezelligheid en Jaap vooral bedankt voor de rit en de aanvoering ervan, maar ik ga op mijn gemak naar huis", of zo iets zal ik vast gezegd hebben en daarmee afscheid nemend van iedereen. Heerlijk op weg genietend van deze mooie dag en omgeving. Argh, vergeten veerpont vermijden aan te vinken. Vooruit maar weer, de pont naar Velsen lag net aan de overzijde en jemig wat duurde dat lang. Na zo'n 20 minuten konden we oprijden. Uiteraard stond ik helemaal vooraan. Wachten . . . en nog eens wachten . . . zittend op mijn motor op de jiffy stand Facebook teisterend. Ik voelde de boot schommelen. Ha eindelijk . . . maar nee. De auto's reden achteruit de pont af. Huh? De schipper kwam melden dat een elektriciteitskabel om de slagboom was geraakt (of zo iets) en hij ging niet meer varen, de monteur is onderweg en nee hij wist niet hoe laat die er zou zijn. Heb ik dat weer? Snelweg vermijden uitgevinkt, herberekenen en dan kwam de boodschap dat ik met slechts 9 minuten winst thuis zou komen. Dus veerboot vermijden aan, snelweg vermijden aan, muziek aan en hop op weg. Ai, de muziek staat aan en ik vroeg wat er met mijn kosten gedaan werd, kreeg ik die terug? Het antwoord hoorde ik niet door de muziek en ik had zo iets van laat maar. Ik dacht begrepen te hebben dat ik het niet terug kon krijgen.

Verderop in het mistroostige industriedeel van IJmuiden werd ik naar de overgang gestuurd via een eiland in het midden. De 1^e weg erover was echter afgesloten met betonblokken en er was een wachtershuisje met in het zonnetje een dame met een geel hesje aan. Pff, dan de volgende zijstraat proberen. Ook die was, nu met een slagboom, dicht en werd een soort van bewaakt. Terug naar de eerste dame die gelijk kwam aanlopen. Zij verwees mij naar de pont verder op. Op mijn vraag of die het wel doet werd bevestigend geantwoord. Vooruit maar weer. De pont kwam er net aan. Na mijn opmerking over de uit de vaart genomen pont en mijn betaalde overtocht die dus niet doorging mocht ik zonder betalen deze pont op rijden. Al het gedoe maakte dat ik met 1 uur vertraging t.o.v. de initiële planning thuis zou komen. Onderweg, al rijdend, Marja (mijn Marja thuis) maar even verwittigd. Mooi dat dit kan met de GPS en alle andere gekoppelde elektronica.

Het werd dus met recht een memorabele dag voor mij. Toch nog genieten van de terugreis binnen door via Schoorl en door het uitgebloeide en opgeruimde bloembollengebied. Thuis gekomen even lekker gedoucht, wat gegeten en lekker in de luie stoel nog luier naar opgenomen programma's gekeken. Zo na de 14 dagen vakantie hebben we voorraad zat wat we moeten kijken. Oh ja, de andere dag zag Marja dat de kosten van de pont waren teruggestort . . . oeps.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



2 oktober 2023

YAMAHA

YAMAHA CONCEPTMODELLEN VOOR JAPAN MOBILITY SHOW 2023

Op de Japan Mobility Show 2023 zal Yamaha Motor een aantal nieuwe modellen laten zien. Qua tweewielers gaat het dan om de Elove en E-FV, maar ook om een TMW offroad-driewieler, een vierwielig offroadvoertuig met waterstofmotor en de opvolger van de zelfrijdende Motoroid, de Motoroid 2.

De Elove en E-FV lijken productieklaar, maar zijn volgens Yamaha zelf vooral projecten van bij Yamaha werkzame 'vrijwilligers' en studenten. De Elove is een zelfrijdende 50cc scooter, die gebruikt maakt van het **Advanced Motorcycle Stabilization Assist System (AMSAS) dat al eerder ontwikkeld werd**, maar waarvoor moeizaam een functie gevonden kon worden. De E-FV is dan een elektrische minibike1200, met dezelfde aandrijving als de elektrische TY-E trialmotor. Detail is het geluid: een 'nep'-motorgeluid wordt verzorgd door Active Sound Control-technologie van Yamaha Corporation, de muzikant van Yamaha dus.

Motoroid2



Yamaha kwam in 2017 met de Motoroid, een zelfrijdende racemotor die **in een video zelfs de strijd met (toenmalig) Yamaha-icoon Valentino Rossi** aanbond. De nieuwe versie heeft niet alleen het eerder genoemde AMSAS aan boord, maar ook Active Mass Center Control System (AMCES) voor 'houdingsdetectie en zelfbalanceren'. Daarnaast zou een Ai-systeem door beeldherkenning reageren op het gezicht en de gebaren van de berijder. Maar, hier is vooral sprake van theoretische eigenschappen voor een stilstaand beursmodel.

TMW: Trailway met drie wielen

De TMW, bedacht door leden de Motorcycle Testing Division, die volgens Yamaha als 'vrijwilligers' dit model ontwikkelden, is het eerste offroad-avontuur van Yamaha Motor met een Leaning Multi-Wheeler (LMW). Qua uiterlijk doet de TMW sterk denken aan de klassieke Trailway modellen, maar dan met de zijwaarts kantelende techniek voor de dubbele voorwielen uit de Tricity-modellen.

Waterstof

In de YFXZ1000R Side-by-Side ATV **gebruikt Yamaha al jaren een 998 cc driebcilinder** motorblok, waarvan lang gedacht werd dat het ook in een sportieve driebcilinder motorfiets terecht zou komen. Nu claimt Yamaha dat dit blok geschikt is gemaakt voor het gebruik van waterstof in een verbrandingsmotor met directe injectie.



Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



VOOR ROYAL ENFIELD FANS

KOMT DE EERSTE ELEKTRISCHE ROYAL ENFIELD UIT IN 2025?

Vanaf 2025 zullen in India motorfietsen met een verbrandingsmotor tot 150 cc verboden zijn, en Royal Enfield vreest dat in de nabije toekomst ook restricties voor grotere cilinderinhoud kunnen worden opgelegd. De toekomst is elektrisch en al in augustus 2020 werkte een speciaal team aan verschillende prototypes met nul emissies; in februari 2023 verklaarde het Indiase merk dat het tussen de 100 en 150 miljoen dollar investeert in de ontwikkeling van 'batterijvoertuigen'.

Elektrisch met klassieke lijnen

In november 2022 toonde de website autocarindia.com een preview van het prototype Royal Enfield Elektrik01, waaruit duidelijk blijkt dat het merk vasthoudt aan de klassieke lijnen die altijd het kenmerk van het merk zijn geweest. Het frameontwerp is echter zeer bijzonder: de elementen steken aan beide zijden uit bij de stuurbuis en lopen langs de bovenrand van de brandstoftank, de andere naar beneden, waar de batterij lijkt te zijn ondergebracht.

Originele voorwielophanging

De voorwielophanging is ook origineel en lijkt te verwijzen naar de parallellogramvorken uit vervlogen tijden, maar heeft eigenlijk een innovatief ontwerp, mogelijk afgeleid van een Hossack-ophanging – hetzelfde type dat werd gebruikt voor de ontwikkeling van de BMW Duolever.

Officieel ontwerp?

Nu is er een schets verschenen die lijkt te komen van het Royal Enfield Design Center en betrekking heeft op een elektrische interpretatie van de Himalayan, de adventure motor van Royal Enfield. Hier zijn de lijnen veel moderner, gestroomlijnder, met een front dat lijkt op een snavel en een koplamp vergelijkbaar met dat van de Husqvarna Norden. Het lijkt echter dat het frame een vergelijkbare structuur heeft als het originele ontwerp van het eerste prototype; de motor is vast in het frame geplaatst, net voor de gebogen achterbrug en de achterwielophanging heeft een klassiek cantilever monoschokdempersysteem.

Natuurlijk zijn er nog geen technische gegevens beschikbaar, maar topmanager Siddhartha Lai heeft aangekondigd dat de eerste elektrische Royal Enfield naar verwachting tegen 2025 zal verschijnen, hoewel het waarschijnlijk niet de Himalayan zal zijn, maar een kleinere motorfiets.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



ROYAL ENFIELD BULLET 350 GAAT TERUG IN DE TIJD, VOORUIT NAAR DE TOEKOMST

Royal Enfield onthult met trots zijn nieuwste Bullet 350, als een eerbetoon aan de rijke erfenis van dit model. De Bullet heeft zijn oorsprong in 1932 en is daarmee 's werelds langstlopende model in productie. Daarnaast telt hij ook meer dan een miljoen exemplaren die momenteel op de wegen rondrijden. De nieuwe versie is opnieuw gebouwd met het bewezen J-Platform motorblok.



De Bullet 350 van is aangedreven door de moderne 349cc luchtgekoelde ééncilinder motor. Deze was eerder te vinden in de Meteor, Classic en HNTR. Deze motor met brandstofinjectie levert 20,2 pk bij 6100 tpm en 27 Nm koppel bij 4000 tpm, wat resulteert in een indrukwekkend koppel bij lage toerentallen. De rijervaring wordt verder verbeterd door de geoptimaliseerde 5-traps versnellingsbak. Daarnaast is de Bullet uitgerust met 41 mm voorvorken, een voorband van 100/90 -19 en een 300 mm schijfrem aan de voorkant. Aan de achterzijde heeft hij een bredere band van 120/80-18 en een 270 mm

schijfrem.

Het chassis is opnieuw ontworpen voor verbeterde rijeigenschappen en wendbaarheid. Het is sterker dan zijn voorgangers, wat meer vertrouwen geeft bij hogere bochtsnelheden en een stabielere ervaring op rechte wegen biedt. Het comfort is verder gewaarborgd door een herziene versie van het enkele zadel.

Bullet voor Europa

Voor de Europese markt biedt de Bullet 350 van 2023 twee handgemaakte edities. De Bullet Standard in de klassieke kleuren Zwart en Maroon, voorzien van twee-kanaals ABS, een schijfrem aan de achterzijde en hand gepinstripte tanks en onderdelen, gecombineerd met chromen en gouden badges. De Bullet Black Gold, een premium variant met een combinatie van mat en glanzend zwarte tank, koper- en goudkleurige 3D-badge, koperkleurige pinstriping en een zwart motorblok en componenten. Deze wordt ook geleverd met twee-kanaals ABS en een schijfrem aan de achterzijde.

Beide Europese edities zijn uitgerust met een kenmerkende 13-liter druppeltank. Daarnaast hebben ze de traditionele Royal Enfield casquette met een gloednieuwe koplamp. Eigentijdse toevoegingen zijn onder andere het nieuwe digi-analoge instrumentenpaneel met een LCD-informatie-display en een handig USB-oplaadpunt onder het stuur.

Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



SCHOT IN DE ROOS: ROYAL ENFIELD'S SHOTGUN 650 KLAAR VOOR ACTIE IN 2024

In 2021 kregen we al een hint van wat er in de pijplijn zat bij Royal Enfield. Eerst legde het Indiase merk de merknaam 'Shotgun' vast en vervolgens, werd tijdens de EICMA 2021 het doek van hun Bobber-concept, de SG 650, getrokken. Het volgende productiemodel dat uit de stal van Royal Enfield kwam, was daarentegen geen Shotgun 650, maar een Cruiser: de Super Meteor 650. Ondertussen zijn we twee jaar verder na de introductie van de SG 650 en is de naam Shotgun opnieuw opgedoken: aan het einde van augustus 2023 dook de modelnaam Royal Enfield Shotgun 650 namelijk op in de databank van de Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA).



De SG 650 Concept geeft ons alvast een goede voorproef van de Shotgun: een solozadel, voetsteunen in het midden geplaatst, en een stuur dat lager en verder naar voren is gepositioneerd dan op de Super Meteor.

De technische fundering wordt ontleend aan de vertrouwde 650cc, die ook terug te vinden zijn in Enfields Continental GT, Interceptor en Meteor. De 648cc Parallel-Twin levert 46,8 pk bij 7.250 tpm en een koppel van 52 Nm bij 5.650 tpm.

Officiële mededelingen zijn er nog niet, maar zeer waarschijnlijk zal de productieversie van de Royal Enfield Shotgun 650 zijn debuut zal maken op de EICMA 2023. Waarschijnlijk komt hij in

2024 op de markt en we hopen dat Nederland hier ook onder valt. Hoewel het productiemodel niet exact zal overeenkomen met het concept, zal de Shotgun sterk lijken op het SG 650 Concept.

Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



YCCNL EVENEMENTEN OKTOBER T/M DECEMBER 2023

OKTOBER 2023

22 Toerit Road Rats

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

NOVEMBER 2023

24-26 CHRISTMAS WEEKEND YCC DANMARK

Locatie: YAMAHA CUSTOM CLUB DANMARK

Adres: Krogenlundvej 4, 3540 Lynge, Danmark.

Toegangsprijs: 400,00 DKR.

Inschrijving is gesloten.

Binnen slaapplekken bij vroegtijdige boeking beschikbaar.

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](#)



YCCNL EVENEMENTEN AGENDA 2024

JANUARI 2024

28 Toerit Road Rats

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

FEBRUARI 2024

02-04 AGM YCCUK

Locatie: Mercure Letchworth Hall Hotel, Herts.

Adres: Letchworth Lane, Letchworth Garden City, Hertfordshire SG6 3NP LETCHWORTH.

11 Nieuwjaarsreceptie & Algemene Leden Vergadering YCCNL

Locatie: Restaurant de Egelshoek.

Adres: Graaf Floris V Weg 32a, 3739 NB Hollandsche Rading.

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

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

25 Toerit Road Rats

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

MAART 2024

24 Toerit Road Rats "SNERTRIT"

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

APRIL 2024

19-21 YCCNL Start of Season (SOS) 2024

Locatie: Nog onbekend.

Adres:

Toegangsprijs: nog onbekend.

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur.

Goed eten en drinken alle dagen.

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

28 Toerit Road Rats

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

MEI 2024

02-05 YCC BELGIUM RALLY 2024 (True Biker Spirit on Flanders Fields)

Locatie: Ruige Heide.

Adres: Putsebaan251, 2040 Zandvliet België.

Inschrijving vooraf is gewenst op www.yccb.be.

Binnen slaappleatsen bij vroegtijdige boeking beschikbaar.

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.

JUNI 2024

06-09 VSOC Internationale Rally 2024 ([zie poster](#))

Locatie: Doncaster Knights RFC.

Adres: Castle Park, Armthorpe Road, Doncaster DN2 5QB.

Toegangsprijs: £ 25,00 (exclusief alle maaltijden).

LET OP:

Inschrijven voor deze rally uitsluitend via YCCNL.

YCCNL dient het aantal deelnemers door te geven aan VSOC UK.



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.

JULI 2024

12-14 VSOC CENTER 12 RALLY (School Reunion with The Vultures) ([zie poster](#))

Locatie: Thatcham Town Football Club.

Adres: Waterside Park, Crookham Hill. Thatcham. Berkshire RG19 4PA.

Toegangsprijs: £20,00 (exclusief alle maaltijden).

Live bands, catering, douches, loterij, 24 hr thee & koffie.

Zaterdagavond motto: Schooluniform kleding.

Inschrijving via YCCNL.

28 Toerit Road Rats

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

AUGUSTUS 2024

12-14 Weekend Luxemburg

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

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

Huisjes te huur (3 en 4 pers. blokhutten).

23-26 VSOC CENTRE 15 RALLY ([zie poster](#))

Locatie: Folkestone Rugby Club.

Adres: New Burlington Ground, Folkestone, Kent CT18 8BH.

Toegangsprijs: £20,00 (exclusief alle maaltijden).

DJ & live muziek op vrijdag & zaterdag, DJ zondag.

"Verstandige" bierprijzen, goed eten.

Tatoeëerder, loterij, gratis thee en koffie.

Zaterdagavond motto: St Patricks Day-schandalen.

Inschrijving via YCCNL.

25 Toerit Road Rats

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

SEPTEMBER 2024

06-08 YCCNL Nationale 2024

Locatie: Nog onbekend.

Adres:

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur.

Goed eten en drinken alle dagen.

Toegangsprijs: nog onbekend.

Inschrijving via YCCNL.

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

27-29 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).



OKTOBER 2024

27 Toerit Road Rats

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

NOVEMBER 2024

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.

DECEMBER 2024

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.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

RALLY POSTERS

Virago Star International Rally
6th - 9th June 2024
Doncaster Knights RFC
Castle Park
Armthorpe Road
Doncaster
DN2 5QB
£25 per person
See <https://vsoc.org.uk/> or ask your Centre Rep for further details

Event Highlights

- Live entertainment and DJ - all three nights
- Ride out event (destination TBA)
- Welcome tent

Amenities

- Secure bike parking in a designated area
- Free Tea and Coffee tent
- On-site catering with meals and breakfast (not included in ticket price)
- Very reasonable bar prices with late-night services on Thursday & Friday
- Excellent camping area
- Separate male and female shower facilities and essential amenities available

Accommodation

- Vans & campers: Limited availability, preference given to Blue Badge Holders - Pre-book only

Arrival & Departure

- Arrive: No arrivals before Thursday 2pm (facilities unavailable before this time)
- Depart: Sunday by 12-noon (facilities are unavailable after this time)

Please Note

- Food is not included in the ticket price
- Meals including breakfast are available for purchase on-site

Pay online at vsoc.org.uk

Centre 12 brings you
School Reunion
with
The Vultures
12th ~ 14th July
at Thatcham FC
RG19 4PA

**LIVE BANDS
FOOD
SHOWERS
RAFFLE**

**24 Hr
TEA
&
COFFEE**

Ticket price £20

School Uniform Fancy Dress Saturday Night



V.S.O.C Centre 15

The Smugglers

Present



FUBAR in FOLKESTONE 2

Friday 23rd – Monday 26th August 2024

Folkestone Rugby Club.
New Burlington Ground
Folkestone
Kent
CT18 8BH

DJ & live music on Friday & Saturday, DJ Sunday.

"Sensible" Beer price's, Good Food.

Tattooist, Raffle, Free Tea & Coffee.

Saturday Night Theme.

"St Patricks Day Shenanigans"

Advance ticket price; £20.00

On the gate price; £22.00



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.vice@gmail.com
Nieuwsbrieven/publicaties	Han van Grinsven	yccnl.secretaris@gmail.com
Lief & Leed	Marja van Dam	
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](#)

