



NIEUWSBRIEF 4 (december 2023)

FIJNE KERSTDAGEN



EN

EEN VOORSPOEDIG 2024

MET VEEL MOOIE MOTORMOMENTEN



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-04

INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2023-04	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ 😊 “LUSTRUM OVERZICHT” YCCNL LEDEN 1 ^e KWARTAAL 2024 😊	3
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN 4 ^e kwartaal 2023	4
➤ YCCNL VERJAARDAGEN IN JANUARI, FEBRUARI EN MAART 2024	4
➤ IN MEMORIAM THOR OLE TRØFTEN	5
WETENSWAARDIGHEDEN	6
➤ PRATEN IN JE HELM = RISICO'S ZIEN!	6
➤ MOTORBEURS UTRECHT 2024	7
➤ ALLE MOTORMERKEN AANWEZIG OP MOTORBEURS UTRECHT 2024	8
➤ WELKE MOTORACCU HEB JIJ NODIG?	9
➤ RIJDEN IN DE SCHEMER	10
➤ WINTERKLAAR IN DE MOTORSTALLING	11
➤ DUITSE STAD VERLAAGT SNELHEID NAAR 20 KM/U	13
➤ 2024 INDIAN CHALLENGER ELITE: DE ULTIEME AMERIKAANSE BAGGER?	13
WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN	14
➤ 30e EDITIE BIGTWIN BIKESHOW & EXPO ONGEKEND SUCCESVOL	14
➤ HEBBEN FIETSERS VOORRANG OP ZEBRAPAD?	15
➤ NIEUWE EUROPESE RIJBEWIJSREGELS: GOED EN SLECHT NIEUWS	16
➤ MOTORFABRIKANTEN: EUROPEES MOTORRIJBEWIJSSTELSEL IS PRIMA ZO	17
➤ EUROPA WIL OVERAL (STRAF)PUNTENRIJBEWIJS INZIEN	17
➤ WIJ MOTORRIJDERS HEBBEN MEER GELUK DAN AUTOMOBILISTEN	18
➤ ONDERLINGE CONNECTIVITEIT AUTO EN MOTOR ZORGT VOOR MEER VEILIGHEID	19
➤ VEILIGHEID VOOROP: CRUISER MET ROZE ZIJWIELTJES	19
MOTORTOCHTEN	20
➤ TEN OOSTEN VAN EINDHOVEN	20
➤ GPS-TOCHT ZEEUWS-VLAANDEREN: EEN STUKJE VERGETEN NEDERLAND	25
➤ TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA: HIER MOET JE GEWEEST ZIJN	27
➤ GERMAANS GENIETEN IN HET TEUTOBURGERWOUD	31
YCCNL-ERS AAN HET WOORD	35
➤ HET RATTENHOL	35
➤ KERSTFEEST YCC DENMARK	35
➤ CHRISTMAS WEEKEND DENMARK	36
➤ THE STORY OF MY MOTORCYCLE LIFE?!	37
➤ DE KERSTLUNCH	38
➤ KERSTLUNCH 2023	39
YAMAHA	41
➤ YAMAHA MOTOROID 2: CONCEPT ZONDER STUUR	41
➤ 2024 YAMAHA MT-09: GERAFFINEERD NIEUW UITERLIJK EN INTELLIGENTE TECHNOLOGIE	42
➤ KJMV BRACHT MET NIEUWE CLUBDAG EERBETOON AAN KLASIEKE YAMAHA'S	43
VOOR ROYAL ENFIELD FANS	44
➤ DE SUPER METEOR 650	44
➤ VERRASSING: ROYAL ENFIELD ELECTRIC HIMALAYAN TEST BED	45
➤ ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 452 MAAKT AVONTUURLIJK MOTORRIJDEN GOEDKOPER	46
YCCNL EVENEMENTEN AGENDA 2024	48
➤ RALLY POSTERS	51
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL	52



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

De vierde nieuwsbrief van dit jaar en dat betekent dat het jaar 2023 bijna om is en terugdenkend aan het afgelopen jaar was het een bevlogen jaar met ups en downs. We hebben een mooi motorseizoen gehad met leuke rally's en toertochten.

In april de SOS bij camping 't Wit Veen in Friesland met een andere insteek door een all price te hanteren voor het gehele weekend. Dit is door velen als positief ervaren.

De Rally in België was wederom goed georganiseerd met veel leden uit het buitenland, zo ook als de Internationale Rally in Finland. Wat betreft de center Rally's in Engeland, daar waren we goed vertegenwoordigd vanuit de YCCNL.

En dan onze eigen Nationale rally in september daar zijn we ontzettend trots op. Het weer was perfect en iedereen heeft genoten ondanks een incident wat heeft plaats gevonden, hebben we het als club en bestuur goed opgelost en dat werd positief ontvangen.

Ik hoop dat het animo voor het nieuwe motorseizoen weer net zo hoog is (misschien iets hoger) als afgelopen seizoen. Zoals ik al mededeelde het was een jaar met ups en downs. Er is ons een dierbaar lid ontvallen: Johnny Ferdinandus. Hij wordt enorm gemist. In oktober is Thor Ole Troften ons ontvallen. Een Noors lid en begunstiger bij de YCCNL. Ook hij wordt gemist en beide zullen, samen met de andere leden welke ons zijn ontvallen, worden herdacht tijdens de memorial rit welke we vanaf dit jaar ieder jaar zullen houden.

Aankomend jaar zijn er 3 functies binnen het bestuur vacant te weten:

- Vice Voorzitter (Willy Spreij). Zij stelt zichzelf herkiesbaar.
- Penningmeester (Ronny Aafjes). Zij stelt zichzelf herkiesbaar.
- Secretaris (interim Han van Grinsven). Het bestuur heeft Thierry van Es bereid gevonden deze taak op zich te nemen.

Ik hoop op een mooie opkomst van onze leden tijdens de ledenvergadering en nieuwjaarsreceptie op 11 februari, alwaar wij zullen toosten en proosten op het nieuwe motorseizoen 2024.

Ik wens jullie allemaal namens mijzelf en het bestuur hele fijne feestdagen en een mooi uiteinde van dit jaar in goede gezondheid en dat we er volgend jaar weer een prachtig motorseizoen met mooie herinneringen met elkaar van gaan maken.

Groeten Michel



Michel Gertzen

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

😊 "LUSTRUM OVERZICHT" YCCNL LEDEN 1^e KWARTAAL 2024 😊



naam	lid sinds	jaren lid
Anja Oudakker	2004-03-01	20
Eise Smit	2019-01-13	5



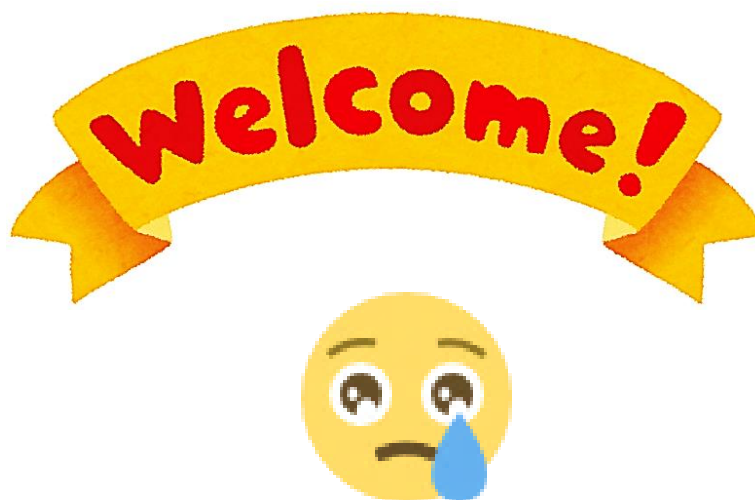
Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

LEDENNIEUWS

NIEUWE LEDEN 4^e kwartaal 2023

- Geen nieuwe leden toegetreden tot de YCCNL familie in het 4^e kwartaal 2023.



YCCNL VERJAARDAGEN IN JANUARI, FEBRUARI EN MAART 2024

Januari	
1	Jopie Heubers
11	Cindy Gijsbers
15	Jan Oudakker
17	Ferry Evers
17	Tessa Schuiling
22	Johan Warnaar
24	Rowan van Dam
28	Ton van de Coevering

Februari	
3	Fernando Garnacho
4	Dirk Slikkerveer
11	Stine Borresen
12	Anja Oudakker
12	Eise Smit
14	Monique Kruijswijk
20	Bart van Engelen
21	Roelf Bos
23	Anton Rooders
24	Ingolf-Loke Stefansson
27	Martijn Hut
28	Jaap Aafjes

Maart	
4	Ronny Aafjes
9	Dirk Dekker
12	André Meerdink
14	Henk Elzinga
17	Henk Breeuwer
17	John Egil Oppen
18	Atie Koeleman
19	Tobias Skillington
20	Maurice Leidelmeijer
20	Janet Mans
21	Robert Elbersen
26	Frans Flaton



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





IN MEMORIAM THOR OLE TRØFTEN

Onderstaand de reacties op de Noorse condolence site van leden van de YCCNL en YCCB na het vernemen van het overlijden van het gewaardeerde Noorse YCC lid **Thor Ole Trøften**.



Vår kjære elskede pappa

Thor Ole Trøften

født 30. april 1964
døde fra oss 25. oktober 2023.

*Vondt deg å miste,
ufattelig å forstå, vi unner deg
hvilen, men savner deg så.*

Brage og Eira

Øvrige familie

Bisettes i
Ringerike krematorium
fredag 17. november kl. 12.00.

I stedet for blomster
ville Thor Ole ønsket en gave til
Brage og Eiras utdannelse.
Sørgehøytideligheten
avsluttes ved krematoriet.
Se minneside sukken.no

2023-11-11

Ferry & Mariska: I only had the opportunity to meet you once and your kindness and cheerfulness will remain with me. I hope to see you again someday at the big table in Valhalla and drink there with friends. Good tr

2023-11-10

Jeroen van Dam: My big friend, you will be missed. It was an honour to have met you and call you my friend.
My prayers for you and your loved ones.

Thierry van Es: Thank you, brother, for your friendship.
Gone but not forgotten. See you in Valhalla!
My sincere condolences to family and friends.

Janet Mans: Good buy my friend, I will never forget you.

2023-11-09

Nicky Janssen: A beautiful star went to heaven!
&
Peter Zenden: Thank you for your friendship, it was an honour knowing you.
Our condolences to the family and friends of Thor

Willy Spreij: A beautiful soul is never forgotten!

Sterckx Benny: I cherish the time we spoke at our rally my friend, brother.
(Sheriff) We rode together and we laughed together. Now I have to cry alone for the loss of a great person. Our time was short but we connected as brothers, as friends. RIP in Valhalla and we will meet again. Ride for ever free in Valhalla.

Kimba and Rony: You will be missed by us and all your biker friends.

henny van der kruik: Rest in peace brother, we'll never forget you!! Our time together was short, but precious!!
Your family from YCCB.

2023-11-08

Michel Gertzen: Rest in peace brother, you are gone but you will be never forgotten. You are for always in our hearts.
(President YCCNL) Your brothers and sisters from the YCCNL.



Bron: YCCNL-Redactie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

WETENSWAARDIGHEDEN

PRATEN IN JE HELM = RISICO'S ZIEN!

Pas net in het bezit van je motorrijbewijs of heb je misschien al een tijdje niet meer gereden? Door bewust om te gaan met (mogelijke) gevaren die je op je pad tegenkomt kun je jouw hoofd trainen om de risico's op de weg eerder te zien en zo veiliger te rijden.



Een poosje niet toegekomen aan motorrijden? Of al een hele tijd aan het werken om de letter A (eventueel met toevoeging 1 of 2) vrij te spelen op je roze pasje? Maar wat blij zal je zijn dat je dan nu (weer) op de motor kan klimmen! Je zal merken dat die eerste paar kilometers toch een beetje onwennig zullen zijn. Misschien moet je weer even wennen aan je motor of merk je ineens dat je voor een kruising toch de aanwijzingen van je instructeur moet missen. Wees niet bang. We hebben allemaal wel eens in dat schuitje gezeten. Je bent echt niet de enige die even moet kalibreren.

Train je hoofd op risico's

Gevaar ligt daardoor op veel plaatsen op de loer, terwijl jij daar misschien nog niet helemaal van bewust bent. Het gemak waarmee een motor op snelheid komt, wordt door sommigen nog wel eens overschat. Niet gek als je al een flinke poos gewend bent om in je trage auto achter andere trage auto's aan te sukkelen natuurlijk. Maar er zijn manieren om een deel van dat risico weg te nemen.

Of ja, risico's wegnemen is eigenlijk een verkeerde omschrijving. De techniek waar we naartoe aan het schrijven zijn, heeft meer effect op het herkennen van de risico's. Want als je bewust bent van de risico's die er zijn, dan ga je als het goed is vanzelf veiliger rijden. Train je hoofd daarom om risico's te 'zien'. Hoe dat precies werkt, vroegen we aan Gert Staal. Met 41 jaar als instructeur/coach is Gert een van de meest ervaren mensen binnen de VRO-opleidingen die de KNMV biedt. Sterker nog: Gert is één van de bedenkers van deze voortgezette opleiders.

Gevaar ligt op de loer, terwijl jij er waarschijnlijk ook nog niet helemaal bij bent.



Dus, hoe train je een brein om risico's te herkennen? Nou gewoon: Door de gevaren die je ziet te benoemen. Dat klinkt misschien wat triviaal, maar door deze dingen te benoemen, registreer je ze beter. Dat heeft te maken met de enorme hoeveelheid informatie die er in één enkel moment binnenkomt en verwerkt moet worden. Je brein is maar in staat om een klein gedeelte daarvan te verwerken, voordat de volgende lading informatie alweer klaarstaat. Om dat proces te versnellen, scant je brein op patronen. Bekende patronen moeten we daarbij vermelden; Want wat je brein niet herkent, 'ziet' het ook niet. Er is namelijk zo enorm veel informatie, dat de focus niet op alles tegelijkertijd gevestigd kan worden om 'normaal' te functioneren als mens.

Links en rechts

Alle informatie kan belangrijk zijn. Maar wat je dus als motorrijder eigenlijk wilt, is dat je brein automatisch de voor jou belangrijke risico's automatisch oppikt. In plaats dat je dan bewust bezig bent met het scannen en anticiperen op gevaar, doet je brein dat al voor je. Zo blijft er meer capaciteit in je koppie vrij om bewust bezig te zijn met het handelen.



Maar ja, dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Hoe train je zo iets? 'Door een beetje te praten in je helm?' Ja, dat is wel de beste manier. Want door gevaren die je ziet te benoemen, moedig je de beide hersenhelften aan om een connectie te leggen. En omdat die twee helften beiden net iets anders werken, vergroot je de kans dat een risico wordt opgemerkt als ze samenwerken bij het scannen. We besparen je een uitleg over de werking van het brein, daarvoor verwijzen we graag naar lezingen van [Erik Scherder](#). Feit is dat bewezen is dat het voor veel mensen kan werken om deze techniek te gebruiken. Deze techniek wordt dan ook aanbevolen door instructeurs zoals Gert die voor de [KNMV](#) de specials cursus 'Risico Herkenning' geven.

Praten in je helm?

Dus stel je voor, je rijdt op een weg waar ineens een bordje staat dat waarschuwt voor slipgevaar. Zonder de techniek van het benoemen te gebruiken, is er een grote kans dat je het bordje wel ziet maar weinig met de informatie doet. Maar door bij het zien van dat bordje na te gaan waarom dat bord precies hier in de berm is geprikt, kun je beginnen met het trainen van je brein. Staat het bordje bijvoorbeeld in een bossig gebied, dan ga je na wat de meest waarschijnlijke reden van de waarschuwing is. Je benoemt dan bijvoorbeeld de natte bladeren of algen op de weg: 'Hier is er kans op slipgevaar omdat het bij druilerig weer glad kan worden door bladeren of algenafzetting. Ik moet wat kalmer rijden, voor het geval de weg nog wat vochtig is op plekken want dan is de kans op gladheid het grootst.'

Rijd je tussen akkers door waar boeren met hun trekkers aan het werk zijn, dan kun je bedenken dat die voertuigen ergens weer de weg op komen en dat er dan misschien gladde klei op het asfalt ligt. Zo kun je natuurlijk nog een scala aan andere risico's bedenken, al dan niet met een verkeersbord aangegeven. Bij een onoverzichtelijke bocht zou je bijvoorbeeld ook kunnen benoemen dat hardrijdend verkeer geneigd is de bocht af te snijden en je dus beter niet té dicht tegen de aslijn moet rijden.

De verbinding

Het is echt niet nodig om vanaf nu continu hardop pratend op de motor te zitten. Doe je dit tijdens de eerste paar ritjes in het jaar al systematisch, dan train je je brein al voldoende om zelfstandig meer risico's op te pikken. De dunne connectie tussen de linker- en rechterhersenhelft laat je dan uitgroeien tot een brede snelweg waar informatie vlot van de ene naar de andere kant kan vloeien. Als je het goed gedaan hebt, hoef je het na een paar keer rijden ook niet meer te benoemen: je brein neemt het werk al snel van je over!

Wil je meer manieren leren om risico's te herkennen en er veilig op te reageren? Misschien is een cursus [Risico Herkennen](#) dan iets voor jou.

Bron:



Auteur: Tom van Appeldoorn

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



MOTORBEURS UTRECHT 2024

Een unieke mix van de nieuwste motoren van importeurs, een divers aanbod occasions, de nieuwste kleding & accessoires, diverse clubs, verenigingen én goede aanbiedingen. Ook de spectaculaire shows en activiteiten worden zeker niet overgeslagen en zorgen voor de benodigde adrenaline. Het belooft een spetterende editie te worden, die je niet mag missen. Met meer dan 50.000 m² motorplezier om (aspirant) motorrijders te inspireren bij de vraag:



DE MOTORMERKEN ZIJN TERUG

Komende editie komen de grote merken weer naar MOTORbeurs Utrecht. Denk aan Ducati, BMW Motorrad, Kawasaki, Harley-Davidson, Honda, Suzuki en Yamaha en andere leden van de RAI Vereniging. Een complete hal waar de motormerken centraal staan. Naast activiteiten, waar je de motoren zelf kunnen ervaren, is er ook per merk een presentatie met hun hoogtepunten en nieuws voor het komende motorseizoen.

NÓG MEER DEELNEMERS

Natuurlijk is er meer! Want naast de importeurs staan er ook andere geweldige deelnemers, waarvan vele hebben aangegeven flink uit te pakken deze editie. Met 50.000m² motorplezier is er alles om jou als (aspirant) motorrijder te inspireren bij de vraag: Wat ga jij dit seizoen met je motor doen? Naast de deelnemers die nu al bekend zijn voegen we elke week nieuwe deelnemers toe. Dus mis niets en kom regelmatig terug om te ontdekken wat er allemaal te beleven valt!

KNALLEND PROGRAMMA

MOTORbeurs Utrecht wordt weer een feestje. Met epische comebacks zoals de Wall of Death en spectaculaire stunts. En dat is nog niet alles, ook de kleine motorrijdertjes kunnen hun hart ophalen en natuurlijk is er gezellige muziek, lekker bier én er komt nog veel meer aan!

TICKETS

Bestel eenvoudig en snel je ticket(s) met korting voor MOTORbeurs Utrecht van 22 tot en met 25 februari 2024 in Jaarbeurs Utrecht. Hét event dat je als motorliefhebber niet mag missen!

MOTORbeurs Utrecht 2024

Entreetickets: [Bestellen met korting](#)

Tarieven:

- **Early bird** - **dagticket** (€ 14,75)
Geldig op één dag naar keuze
- **Regular** - **avondticket** (€ 12,00)
Geldig op een avond naar keuze op donderdag of vrijdagavond van 16.30 - 22.00 uur
- **Kids** - **dagticket kids** 4 t/m 12 jaar (€ 1,00)
Geldig op één dag naar keuze, onder begeleiding van een volwassene met een ticket.

Bron: 



Einde artikel



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

ALLE MOTORMERKEN AANWEZIG OP MOTORBEURS UTRECHT 2024



De organisatie van MOTORbeurs Utrecht 2024 is verheugd te kunnen melden dat alle gevestigde motormerken de komende editie aanwezig zijn op de beursvloer. De meer dan 20 motormerken die zijn aangesloten bij de branchevereniging RAI Vereniging, slaan de handen ineen voor deelname aan het grootste motorevenement van Nederland. MOTORbeurs Utrecht vindt plaats van donderdag 22 tot en met zondag 25 februari 2024 in Koninklijke Jaarbeurs.

Malou Peters, beursmanager MOTORbeurs Utrecht 2024 is blij om weer aan boord te zijn: "Wij zijn enorm positief over het feit dat alle motormerken weer aanwezig zijn tijdens de komende editie. Het aanbod op MOTORbeurs Utrecht wordt hiermee compleet en daarmee kunnen we gehoor geven aan de wens van onze bezoekers."

Meer dan 20 motormerken in één hal

De motormerken geven collectief invulling aan de verwachting van bezoekers om al het modelnieuws van 2024 bij elkaar te kunnen bekijken. Dat betekent dat onder andere Aprilia, Benelli, BMW Motorrad, Ducati, GasGas, Harley-Davidson, Honda, Husqvarna, Indian, Kawasaki, KTM, Kymco, Mash, Moto Guzzi, Moto Morini, MV Agusta, NIU, Piaggio, Royal Enfield, Suzuki, Triumph, Vespa en Yamaha aanwezig zijn met hun nieuwste modellen. Tom Crooijmans, voorzitter van de RAI Vereniging sectie Motorfietsen: "We zien dat de motorfiets een steeds belangrijkere rol gaat spelen in mobiliteitsvraagstukken als een deel van de oplossing. We weten dat de files de komende jaren verder zullen toenemen en dat steden steeds drukker worden. Er komt meer behoefte aan compacte en toegankelijke mobiliteit. Maar bovenal is motorrijden natuurlijk ook gewoon fantastisch om te doen en daarom willen wij als gehele branche laten zien wat we te bieden hebben."

De organisatie van MOTORbeurs Utrecht 2024 zet alle motormerken centraal. "Naast activiteiten waar bezoekers de motoren zelf kunnen ervaren, is er ook per merk een presentatie met hun hoogtepunten en nieuws voor het komende motorseizoen", licht Malou Peters toe. Naast de aanwezige motormerken meldt de organisatie dat inmiddels 120 exposanten zijn bevestigd.

Opvallende stunt: motorrijden op steile wand

MOTORbeurs Utrecht 2024 biedt meer show en spektakel. Malou Peters: "We werken momenteel aan een programma boordevol opwindende activiteiten en showcases voor motorliefhebbers van alle leeftijden. Van spectaculaire motorshows tot stuntshows en demonstraties. Enkele populaire acts uit het verleden maken weer hun opwachting. Ik geef alvast één tipje van de sluier, bezoekers kunnen hun hart ophalen bij de befaamde 'Steile Wand'. We bieden meer dan 50.000 vierkante meter motorplezier om motorliefhebbers te inspireren bij de vraag: Wat ga jij dit seizoen met je motor doen?"

Extra informatie

MOTORbeurs Utrecht 2024 vindt plaats van donderdag 22 tot en met zondag 25 februari 2024 in Jaarbeurs. Informatie over entreetickets, over het programma en activiteiten staat op <https://www.motorbeursutrecht.nl/>. Wederom is er de kersverse rijdersactie. Bezoekers die tussen editie 2023 en editie 2024 hun motorrijbewijs hebben behaald, kunnen op donderdag 22 februari dit evenement gratis bezoeken.

Bron: MOTORbeurs Utrecht

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



WELKE MOTORACCU HEB JIJ NODIG?

Accu's, die dingen die altijd leeg zijn of domweg dood op het moment dat je wilt motorrijden. Een goede motoraccu vergroot je plezier in het motorrijden, maar wat is goed? Welke moet er nu in jouw motor en kies je voor lood-, gel-, lithium-ion of onderhoudsvrije accu? Wij leggen de verschillen voor jou uit.

Loodaccu

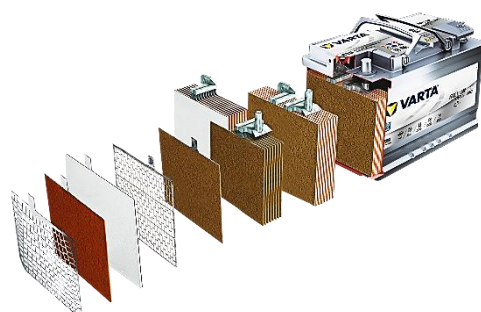


Voor een laag bedrag heb je een sterke accu die lang meegaat bij goed gebruik. Een loodaccu is in staat de motor zonder problemen te starten – zelfs in de winter – en kan je best een tijd zonder lader in de motor laten zitten zonder deze te gebruiken. Loodaccu's hebben weinig last van zogenaamde zelfontlading en kunnen daarom een langere tijd een hoge startkracht leveren mocht je motor niet snel aan willen slaan. Hufterproof dus!

Klinkt allemaal erg goed, maar er is één regelrecht nadeel: Loodaccu's worden geleverd met accuzuur in de accu en hebben een 'overloop-ventiel'. Doordat er druk ontstaat in de accu moet hij via dit ventiel

als het ware kunnen 'ademen'. Door dat ventiel is er een kans dat de accu leegloopt als je motor – en dus de accu – op z'n zij ligt. De accu liggend of op z'n kop monteren is dus ook niet mogelijk. Nog een kleiner nadeel: ze zijn zwaar in gewicht.

De loodaccu is tegenwoordig ook als onderhoudsvrije accu te krijgen. Door aanpassingen in de chemicaliën in de accu bouwt deze een stuk minder druk op. Voordeel: Ze lopen niet meer leeg als je je motor op de grond neerlegt maar moeten nog steeds wel recht op geplaatst worden.



Gelaccu

De gelaccu is intern ongeveer hetzelfde opgebouwd als de loodaccu. De gel wordt als 'vloeistof' gebruikt waardoor het niet nodig is dat de motoraccu kan ademen. Daarom kan hij geheel afgesloten worden van de buitenwereld. Handig, want een knutselaar kan deze accu daardoor overal plaatsen op de motor. Op z'n kop, plat of diagonaal is daarbij geen probleem.

Wel een nadeel is dat gelaccu's minder goed tegen een te hoge ontlading kunnen. Langere tijd starten trekt de accu niet en als de accu te ver ontladen is (bijvoorbeeld in de winter) kun je hem wegbrengen naar het grofvuil, dan is hij kapot en niet meer te redden.

Lithium-ion accu/LiFePO4

Geld over en op zoek naar de meeste lichte en compacte motoraccu? Dan kun je kiezen voor de lithium-ion-accu, ook wel LiFePO4 genoemd. Je verbaast je over het gewicht en het formaat van deze accu: Het doosje voelt leeg maar er zit toch echt een accu in.

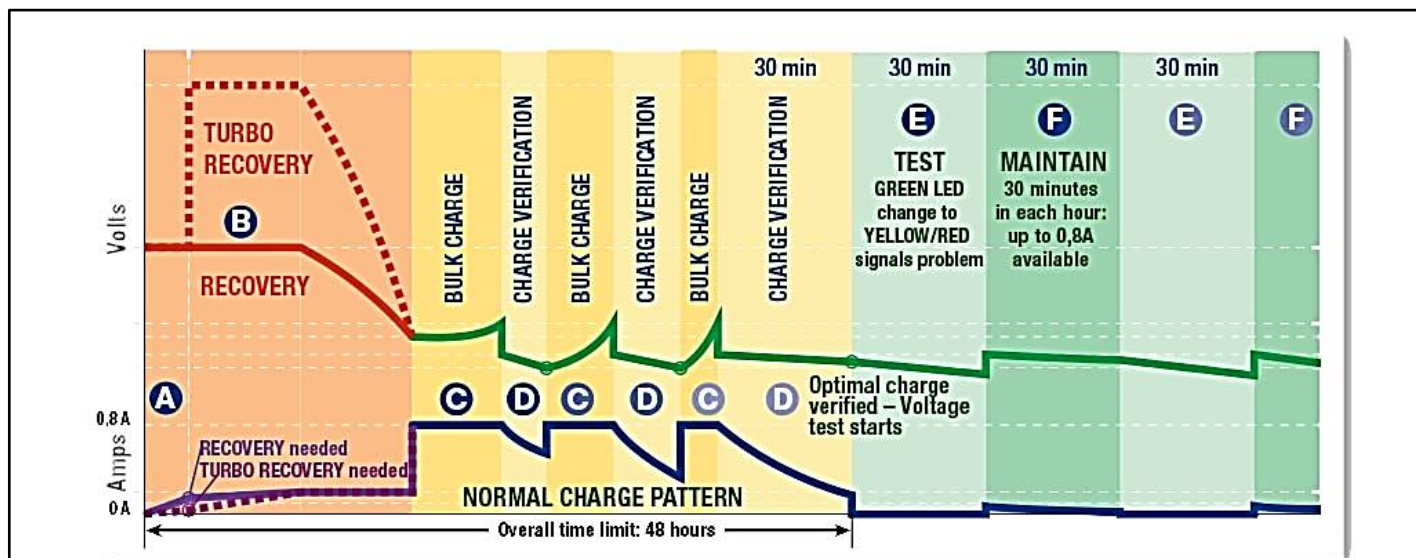
De prijs is een nadeel en bij flink lage temperaturen kan het zijn dat de accu dienst weigert en je laat staan met een niet-startende motor. Even de accu 'voorverwarmen' door de lampen van de motor aan te zetten waardoor er stroom gebruikt wordt, schijnt een werkbare oplossing te zijn. Een ander nadeel is dat je niet zomaar elke druppellader aan deze accu mag koppelen. De druppellader moet wel geschikt zijn voor de lithium-ion-accu's, zoals deze Tecmate.



Levensduur van je accu verlengen?

Met een paar simpele oplossingen kun je jouw motoraccu een stuk langer mee laten gaan. Heb je het probleem dat je motor een stuk lastiger start na 2-3 weken? Schaf dan een druppellader aan om de accu in optimale staat te behouden. Deze lader zorgt ervoor dat de accu continu op kracht blijft. Sommige merken druppelladers zorgen ook voor voldoende ontlading waardoor de accu als het ware 'gebruikt' wordt in stilstand. Dat zou nog beter zijn voor de accu dan deze continu op maximale spanning gehouden te worden.

Mocht je zoeken naar een simpele lader, dan is **dit** een prima type. Wil een wat luxere, zoals aansluitkabels en meer opties dan kun je kijken voor een sjieker model van TecMate zoals de **Optimate 4**. Deze heeft meerdere laadprogramma's en een kabel die aan de accu kunt aansluiten en handig weg kunt werken zodat je de lader snel kunt aansluiten.



Bron:



Auteur: Mark Meisner



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel

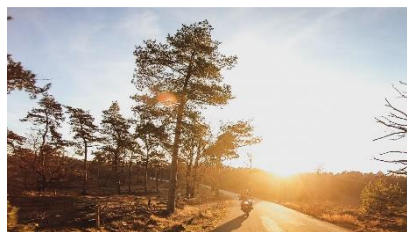


RIJDEN IN DE SCHEMER

Eindelijk! Na een lange werkdag nog even een rondje rijden met de motormaatjes, of gewoon op eigen houtje. Maar wederom heb je het verkeerd ingeschat en rijd je halverwege in het donker. Wat te doen in en rond de schemer?

Overdag of 's avonds rijden is een verschil van – ja hij maakt 'm echt – dag en nacht. Voor veel rijders is een nacht- of avondrit een serieus ding. Het plotse gebrek aan zicht zorgt ervoor dat ze verkrampt gaan rijden, of liever zelfs helemaal niet op de motor stappen. Met deze tips ben jij voorbereid op alles. Niet teveel op de klok hoeven letten rijdt namelijk lekkerder.

Voorbereiding is alles



voorkomt krassen waardoor je alsnog niets kan zien.

Heb je geen donker vizier? Neem gewoon een zonnebril mee voor in de middag. Of zoek een helm uit met een ingebouwd zonnevizier. Voorbereiding is alles.

Kunnen zien en gezien worden



Pak je de motor wel eens om naar je werk te rijden? Dan zal je vast wel weten dat een donker vizier verschrikkelijk vervelend kan zijn. Met name in de ochtend, als je de slaap nog half uit je ogen wrijft, zie je immers geen steek. Het vizier af en toe even open om een rotonde te kunnen nemen en daarna weer dicht als de naald weer richting de 80 km/u raast. In de avond heb je weer hetzelfde probleem. In de middag en als de zon laag staat is het dan weer een verademing. Mocht het mogelijk zijn, neem dan gewoon je donkere vizier mee in je topkoffer of rugtas. Bouw je die er in de middag weer even op. Dikke tip: wikkel een oud t-shirt om je vizier heen. Dat

Maar niet alleen je vizier heeft invloed op je zicht. Denk je er ook even aan dat je je lichten aanzet? Moderne motoren hebben daar natuurlijk veel minder vaak last van dan oudere modellen. Al zijn er ook een aantal nieuwe motoren waarbij de dagrijverlichting niet altijd automatisch overgaat op dimlicht als de schemer invalt. Denk daar dus aan. Dat je jouw lichten aanzet betekent in de schemer misschien niet per se dat je zelf beter kan zien, maar wel dat andere weggebruikers je aan zien komen. Zeker als je ook een zwart pak en donkere motor hebt, kan dat echt veel verschil maken.

Overigens zouden wij je willen aanraden om gewoon altijd je dimlicht aan te zetten. Het mag, lampjes gaan lang mee en een nieuwe kost bijna niets.

Haal de haast eruit

Leuk weetje: de schemer duurt in Nederland ongeveer 49 minuten. Ga je zuidelijker dan duurt het korter, de andere kant op langer. Minder leuk feitje: statistisch gezien zijn er veel meer ongevallen in de schemer dan bij daglicht. Nu willen we niet zeggen dat het echt heel veel gevaarlijker is om te rijden in de schemer. Maar weet wel dat door de laagstaande zon en invallende duisternis, het zicht stukken minder is. Zie je het niet zitten om in het donker te rijden? Ga dan niet lopen haasten om nog snel thuis te komen. Blijf bewust van de risico's die juist in de schemer ontstaan. Veilig thuiskomen is immers het belangrijkste.

Ervaring opdoen



Wat de boer niet kent, vreet hij niet. Is rijden in het donker echt niet jouw ding? Misschien is het dan niets eens zo erg als je het noodgedwongen een keer moet doen. Dan kun je eens ervaren dat het allemaal wel meevalt als je rustig aan doet. Doe je dat liever in een gecontroleerde omgeving? Dan kun je bijvoorbeeld bij een partij als de KNMV terecht voor een avondtraining.

Communiceren en afstand houden

Onze laatste tip heeft met name te maken met rijden in groepen. Rijdt je met meer dan twee personen? Spreek dan eens af wie er stevast voor- en achteraan rijdt. Dat kan het bij het vallen van de avond eenvoudiger maken om een route gezamenlijk te rijden. Zo weet je op wie je moet letten bij een afslag. Scheelt dat eeuwige koppen tellen.

Hoewel het natuurlijk altijd van belang is, adviseren wij je om tijdens de schemer iets meer afstand te bewaren tussen jou en de rijder voor je. Ervaren groepsrijders steken een voetje uit als er bijvoorbeeld grind in een bocht ligt of andere gevaren op de weg voor hen zijn. In de schemer kun je zo'n waarschuwing wel eens missen, of de gevaren zelf pas zien als je al in de bocht zit. Door iets meer afstand te houden gun je jezelf en anderen wat meer tijd om dat soort signalen te communiceren en gevaren zelf op te pikken. Die afstand is ook aan te raden om extra leed bij een onverhoopt afdekongeval tegen te gaan. Dat één rijder aangereden wordt omdat hij in de schemer over het hoofd gezien wordt is natuurlijk al vervelend genoeg.

Bron:



Auteur: Tom van Appeldoorn

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



WINTERKLAAAR IN DE MOTORSTALLING

De winter komt eraan, het weer is guur en de zin om te motorrijden is dusdanig ver afgenomen dat je jouw motor nog even één keer vertroetelt voor hij de winterstalling in gaat. Tijd om hem winterklaar te maken!

Het is zover, je hebt de keus gemaakt om dit seizoen niet meer op de motor te stappen. Je gaat de motor winterklaar maken want je wenst je motor het beste toe. Hoe pak je dit aan, waar begin je mee en waar houdt je zeker rekening mee? Wij hebben de tips voor jou onder elkaar gezet!

De eerste stap, wáár ga je de motor neer zetten?

Ben je in het bezit van een garage of ruime schuur waar je hem neer kunt zetten? Heb je een kleine krappe schuur, een afdak in de tuin of staat hij de winter geheel overgelaten aan de weersomstandigheden op de stoep? Heb je een garage of een ruime schuur, dan is dit het beste voor de motor. Is deze verwarmd, dan is dit natuurlijk helemaal top. In een kleine schuur kan hij ook prima staan, mits je er rekening mee houdt dat je eventueel tegen de motor kunt aanstoten tijdens bezigheden in de schuur. Overwintert hij door ruimtegebrek buiten voor de deur, dan is een externe stalling een goede oplossing. Een opslagplek zoals Shurgard heeft ruimtes voor motoren beschikbaar. Hier kun je de motor voor de wintermaanden droog en warm neerzetten. Reken hierbij op prijzen variërend tussen de 50 euro tot 100 euro per maand. Een andere oplossing is het kiezen van een winterstalling bij een motorwinkel. Goedhart Motoren rekent bijvoorbeeld 12,50 euro per week aan stallingskosten en dat is wekelijks opzegbaar. Ook zorgen zij dat de motor bij het ophalen in het nieuwe seizoen gewassen is, met de juiste bandenspanning op z'n banden staat en een opgeladen accu heeft.

Praktische tips

In alle gevallen is het aan te raden om de motor met een afdekhoes weg te zetten, dit om ervoor te zorgen dat er niet overal stof op en in kan komen. Wegzetten op zijn middenbok of paddockstands om de banden van de grond te houden is ook een advies. Hiermee zorg je ervoor dat de banden niet continu op één plek belast worden. Is er veel bedrijvigheid rond de motor, zorg dan voor extra bescherming door iets voor de motor te zetten en/of dekens over de motor te leggen zodat wanneer er per ongeluk iets op valt je geen

kras of deuk krijgt. En de motor op slot zetten is ook zeker een aanrader, mocht er onverhoopt een dief komen kijken. Voorkomen is beter dan genezen!

Teveel lucht in de tank betekent vocht en vocht veroorzaakt oxidatie in de tank.

Oké, je weet waar je hem neer gaat zetten, maar dan?

Rij naar de motorwinkel of een bedrijf met automaterialen en schaf een flesje Forte Motor Power II aan. Tank zo dicht mogelijk bij huis de benzinetank helemaal vol en giet dit flesje bij deze volle tank. Tank bij voorkeur een premium en/of E5-benzine. De hoeveelheid ethanol in E10 wil je liever niet voor een lange tijd in je benzinetank hebben. Ethanol trekt namelijk vocht aan en kan rubbers laten indrogen. Een volle tank zorgt ervoor dat de binnenzijde niet gaat oxideren. Te veel lucht betekent vocht, en vocht veroorzaakt roest. Het flesje Forte Motor Power II zorgt ervoor dat er geen uitzakking en afzetting ontstaat door de benzine in de carburateurs of het injectiesysteem. Is jouw motor voorzien van carburateurs, dan is het verstandig om de vlotterbakken onderop de carburateurs leeg te laten lopen. Dit om ervoor te zorgen dat er zeker geen afzetting ontstaat in de vlotterbakken waardoor sproeiers verstopt raken bij je eerste rit.

Afspoelen en voorzien van een beschermende laag

Bij thuiskomst van het tanken is het aan te raden om eventuele pekkel goed van de motor af te spoelen met koud water, de motorfiets nog even helemaal te wassen en alles even goed na te lopen. Dit om ervoor te zorgen dat er nergens vuil aanwezig is welke voor corrosie kan zorgen. Maak de vorkpoten goed schoon en droog. Vervuiling kan hier voor corrosie in het chroom zorgen en dit is funest voor de keerringen. Spuit hierna de motor geheel in met siliconenspray. De siliconenspray zorgt voor een beschermende laag over de motor en vocht krijgt hierdoor geen kans om het metaal te laten corroderen. Let op: spuit dit NIET op de banden en remschijven! Anders maak je het wel erg spannend tijdens de eerste rit na de stalling door gladde banden en niet werkende remmen!

Bedek de motor met een hoes tegen stof en ongewenste vervuiling



Over spannend gesproken, wat te doen met de accu?

Het is raadzaam om de accu aan een druppellader te hangen. Staat de motor in een koude schuur, dan is het raadzaam om de accu helemaal uit de motor te halen en in huis te zetten, waar het warm is. Vervolgens hang je die accu elke maand een dag aan de druppellader om hem op spanning te houden. Zakt het kwik niet onwijs in de garage of schuur, dan kan hij hier ook prima bijgeladen worden. Koppel de lader direct op de accu of via een connector die aangesloten is op de accu. Optimate heeft hier hele mooie oplossingen voor die het bijlaadproces van de accu vergemakkelijken. Van alles openschroeven en loshalen is dan niet meer nodig om bij de accu te komen!

Tijd om te slapen

Nu is het tijd om de hoes over de motor te trekken en hem nog even een klopje te geven op het zadel, als bedankje voor de fijne ritten dit jaar. Tot volgend jaar, tot volgend seizoen!

Bron:



Auteur: Mark Meisner



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DUITSE STAD VERLAAGT SNELHEID NAAR 20 KM/U



Het is uit met de pret voor mensen die harder willen rijden in de stad Frankfurt am Main. Het Duitse blad Der Spiegel meldt namelijk dat in die stad de maximumsnelheid omlaag gaat van 40 km/u naar 20 km/u.

De stad met 780.000 inwoners wil dus de snelheden in het stadscentrum verlagen, maar waarom? Volgens het hoofd van de verkeersafdeling, Wolfgang Siefert, is het vooral om onnodige autoritjes tegen te gaan: "Rijden van parkeergarage naar parkeergarage of met de auto poseren mag niet langer worden toegestaan in het stadscentrum." Hij legt verder uit dat hij geen autovrij, maar een auto-arm centrum wil. Dat de plannen vooral bedoeld zijn om auto's te weren blijkt ook uit de andere plannen: zo moeten

gratis parkeerplekken uit het centrum verdwijnen en wordt er plaats gemaakt voor meer nieuwe invalidenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen en bezorg- en laadzones. Ook wil het stadsbestuur dat automobilisten straks alleen nog maar in parkeergarages parkeren en niet meer aan de straat.

De verlaagde snelheidslimiet gaat vanaf begin december 2023 in en wordt gefaseerd ingevoerd. Wat wel belangrijk is om op te merken, is dat deze regeling de snelheden in zijstraten omlaag moet brengen. Op de hoofdwegen moet de huidige snelheid blijven gelden, voor de verkeersdoorstroming.

Snelheidsverlagingen in verschillende steden

Het voornemen is onderdeel van het initiatief 'Livable Cities and Communities', waarin meer dan 900 steden, gemeenschappen en districten samenwerken om onder andere meer ruimte te eisen voor snelheidsbeperkingen. Frankfurt am Main is sinds 2022 lid van dit initiatief. De stad gaat volgend jaar tevredenheidsonderzoeken houden, om te kijken hoe mensen de nieuwe snelheid vinden. Siewert benadrukt dat het overtuigen van mensen nodig is en dat er altijd ruimte is voor verbeteringen.

Dat de snelheden in steden omlaag gaan is geen louter Duits fenomeen. In ons eigen land moet Amsterdam er binnenkort aan geloven. Vanaf 8 december 2023 geldt daar namelijk op 80 procent van de wegen in de stad een maximumsnelheid van 30 km/u. De borden worden de nacht ervoor ontdaan van stickers en dit markeert officieel de verlaging van de maximumsnelheid. Andere Europese steden gaan hier ook in mee. In grote steden zoals Barcelona of Parijs geldt al geruime tijd een maximumsnelheid van 30 km/u in grote delen van deze gebieden.

Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



2024 INDIAN CHALLENGER ELITE: DE ULTIEME AMERIKAANSE BAGGER?

De Indian Challenger Elite van 2024 voldoet aan alle eisen die je stelt aan een ultieme Amerikaanse bagger. Met slechts 325 exemplaren beschikbaar wereldwijd, zal deze motorfiets zeker opvallen met zijn oogverblindende Charcoal Candy-lak. Maar het is niet alleen het uiterlijk dat indruk maakt. Deze exclusieve motorfiets biedt ook eersteklas accessoires die comfort en vertrouwen bieden tijdens lange ritten.



Een meesterwerk in geluidskwaliteit

De Indian Challenger Elite is standaard uitgerust met het volledig opnieuw ontworpen PowerBand Audio-systeem. Dit geavanceerde audiosysteem omvat vier krachtige 100-watt speakers, met twee speakers in de kuip en twee speakers in de zadeltassen. Of je nu naar je favoriete muziek luistert of geniet van het geluid van de krachtige V-twin-motor, dit systeem zorgt voor een meeslepende geluidservaring.

Comfortabel ontworpen voor lange ritten

Een hele dag rijcomfort is gegarandeerd dankzij het compleet nieuwe zadel van de Indian Challenger Elite met aangepast stiksel. Het ergonomische ontwerp biedt optimale ondersteuning en voorkomt vermoeidheid tijdens lange ritten. Bovendien is deze bagger uitgerust met elektronisch instelbare Fox-achtervering, waardoor je kunt genieten van een soepele en comfortabele rit op elk type wegdek.

Krachtige prestaties

Met een toonaangevende motor van 123 pk (90 kW) levert de Indian Challenger Elite V-twin-prestaties met een verslavend koppel. Of je nu over de snelweg cruist of bochtige wegen verkent, deze motorfiets biedt een geweldige rijervaring. Daarnaast beschikt de Indian Challenger Elite over diverse geavanceerde functies:

- Smart Lean Technology voor verbeterde stabiliteit in bochten
- Adaptieve LED-koplamp en LED-rijverlichting voor optimale zichtbaarheid
- Verstelbaar windscherm met deflectoren om windbescherming aan te passen
- Floorboards in Headdress-stijl voor berijder en passagier voor extra comfort en stijl
- Verwarmde handgrepen, verlichte zadeltassen en zadeltasafsluitingen voor gemak tijdens elke rit
- Drie selecteerbare rijmodi: Touring-, Standaard- en Sportmodus om aan jouw rijvoorkeuren te voldoen

Met slechts 325 beschikbare exemplaren wereldwijd, is de Indian Challenger Elite een zeldzame vondst. Als je op zoek bent naar een motorfiets die prestaties, comfort en stijl combineert, dan is dit de perfecte keuze voor jou.



Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



WAT VALT ER NOG MEER TE MELDEN

30e EDITIE BIGTWIN BIKESHOW & EXPO ONGEKEND SUCCESVOL

Al dertig jaar lang staat de Bigtwin Bikeshow & Expo volledig in het teken van de customscène en is het één van de meest toonaangevende motorshows in de wereld van custombikes. De recente editie van 2023 was een doorslaand succes, met maar liefst 17.726 bezoekers, 114 bikeshow-deelnemers en 124 exposanten. Een prestatie om trots op te zijn.

Galina Suitela, brand coördinator van Bigtwin Bikeshow & Expo, vertelt: “In samenwerking met veel prominente partijen houden we de customscène levendig. Dit evenement brengt alles bij elkaar. We willen bezoekers inspireren en vermaken, en we zijn blij dat zoveel liefhebbers van custombikes de weg naar ons evenement hebben gevonden en kunnen genieten van al het moois in de bikeshow en op alle stands.”

Sensationele bikeshow

Met maar liefst 114 deelnemers in de internationale bikeshow was er voor bezoekers meer dan genoeg om van te genieten. In elke categorie kwamen schitterende creaties naar voren, waarvan de winnaars te bewonderen waren in Winners Plaza. De **V8 Twin Turbo** van Otto Nijs werd uitgeroepen tot Best of Show.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



HEBBERN FIETSTERS VOORRANG OP ZEBRAPAD?

Hebben fietsende fietsers voorrang op zebrapad? En hebben fietsers met de fiets aan de hand voorrang?

Nee, een fietser heeft géén voorrang op het zebrapad. Een persoon met een fiets aan de hand heeft echter wél voorrang, omdat deze als voetganger geldt.

Dit volgt uit artikel 49 lid 2 van de Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 waarin staat:

"Bestuurders moeten voetgangers en bestuurders van een gehandicaptervoertuig, die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan zulks te doen, voor laten gaan."

Meer informatie over [het zebrapad](#) vindt u op onze website.

Bron: **anwb**



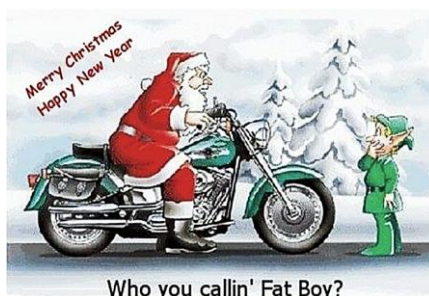
Auteur: Michiel (ANWB Expert)



Einde artikel



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





NIEUWE EUROPESE RIJBEWIJSREGELS: GOED EN SLECHT NIEUWS

21 Sep 2023

Het wordt steeds duidelijker hoe het Europese Parlement de nieuwe rijbewijswetgeving ziet, die de huidige “Derde Rijbewijsrichtlijn” moet gaan opvolgen. Dit gaat grote gevolgen hebben voor alle verkeersdeelnemers, en dus ook voor motorrijders. In het kort komt het erop neer dat de EU vooral wil snoeien in alle vrijstellingen en eigen regels, zodat in alle Europese landen dezelfde, strengere regels gaan gelden. Zo wil ‘rapporteur’ Karima Delli (Groenen) de minimumleeftijd voor een A1 rijbewijs (nu 18) gaan verhogen en de ‘administratieve geldigheid’ van rijbewijzen vanaf 60 jaar beperken.

*De rapporteur stelt voor de minimumleeftijd te verhogen om het rijbewijs van categorie A1 te verkrijgen. – Ontwerpverslag 2023/0053**

Goed nieuws: motorrijden met autorijbewijs dichterbij

Er is ook goed nieuws: het al lang in andere landen bestaande A1-bij-B rijbewijs, dus met een autorijbewijs op een lichte motorfiets mogen rijden zonder motorrijbewijs, staat erin. Wel staat die nu ook bij de aanpassingen: er moet toch wel een ‘praktijkopleiding’ worden gevolgd. In het kader van de harmonisering zou Nederland dan niet weer voor een uitzonderingspositie kunnen gaan.

*“Een rijbewijs van categorie B of B+ voor motorfietsen van categorie A1, mits de minimumeisen voor de praktijkopleiding voor motorrijden met succes zijn vervuld.” Ontwerpverslag 2023/0053**

De Europese Unie is dus al geruime tijd bezig met de opvolger van de huidige wetgeving voor rijbewijzen, maar nu is er niet alleen een eerste voorstel van Delli en het Comité On Transport & Tourism (TRAN), maar zijn er nu ook een aantal amendementen, na de evaluatie van het originele voorstel. De betrokken partijen hoopten hun gelobbyde standpunten terug te zien in die aanpassingen, maar dat is op een flink aantal onderwerpen toch niet het geval.

Reacties vanuit verschillende kanten

En dus beginnen de betrokken partijen zich nu in het openbaar te roeren. Voor motorrijders zijn dat er twee: ACEM namens de motormerken die in Europa motoren verkopen, en FEMA namens een aantal belangenorganisaties voor motorrijders in Europese landen.

ACEM

De motorfabrikanten komen met een “position paper”, waarin ze drie aanvullende hoofdpunten noemen, die wat hen betreft de uiteindelijke nieuwe wetgeving niet zouden mogen halen.

- Vasthouden aan de leeftijdsrestricties die er nu zijn, en deze dus zeker niet nog verder omhoog brengen, zoals door Delli wordt voorgesteld.
- Geen gelijktrekken van alle regels in heel Europa rondom L-categorie voertuigen (o.a. motoren), maar flexibiliteit voor de lidstaten blijven toestaan.
- Geen verschillende maximumsnelheidslimieten voor verschillende rijbewijscategorieën (zie hieronder).

*Een gefaseerde aanpak met betrekking tot snelheidsbeperkingen op rijbewijzen, zowel voor auto's als voor motorfietsen, kan positief bijdragen tot het verminderen van het aantal doden en de ernst van ongevallen in het algemeen. – Ontwerpverslag 2023/0053**

FEMA

De Europese belangenorganisatie voor motorrijders heeft **meer noten op haar zang**, met 4 hoofdpunten

- Landen moeten de mogelijkheid houden om zelf een lagere instapleeftijd te kiezen, zodat jongeren in landelijke gebieden een gemotoriseerd vervoermiddel houden.
- Het moet mogelijk blijven op een leeftijd van 24 jaar direct een “vol” motorrijbewijs te halen, de voorgestelde tussenstap met een lichtere (A2) motor moet verdwijnen.
- De voorgestelde verschillende maximumsnelheden voor A1, A2 en A motorrijbewijzen zijn gevaarlijk en moeten geschrapt worden, overeenkomstig de vraag van ACEM.
- Steeds opnieuw examen/training doen bij verlengen van het rijbewijs, met kortere geldigheidsduur van het rijbewijs (max. 10 jaar), moet van tafel.

Die verplichte bijscholingen zijn overigens juist weer een stokpaardje van partijen die een belang hebben in rijopleidingen, zoals motorsportbonden binnen de FIM (FMI) en ook weer de ACEM, maar die lijken vaak economisch gedreven.

Bron: ontwerpverslag over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel





MOTORFABRIKANTEN: EUROPEES MOTORRIJBEWIJSSTELSEL IS PRIMA ZO

22 Feb 2021

In een officiële verklaring meldt ACEM, de Europese vereniging van motorfabrikanten, dat ze aanpassingen voor het huidige, getrapte Europese motorrijbewijsstelsel op dit moment niet nodig vinden. Daarmee reageren de fabrikanten op een lopende evaluatie van de in 2012 ingevoerde Europese Richtlijn 2006/126/EC, beter bekend als de 3e Rijbewijsrichtlijn. De positie van de ACEM is vooral opvallend, omdat juist de motormerken in een aantal landen helemaal niet zo blij zijn met de regels. Dat zou ook kunnen gelden voor Nederland, waar men indertijd verzuimde om nationale aanpassingen door te voeren, waarop hier de 'strengste' versie geldig werd. Dit is echter niet een gevolg van de Europese wetgeving, maar meer een gevolg van het gebrek aan actie vanuit de Nederlandse motorindustrie en haar vertegenwoordigers bij de invoering ervan.

Begin 2012 probeerde de Nederlandse motorfietsindustrie er via een lobby voor te zorgen dat de betreffende Europese richtlijn, bedoeld om per land keuzes uit te kunnen maken, aan de Nederlandse situatie zou worden aangepast. Door geklungel van een Tweede Kamerlid, dat ervoor zou zorgen dat de richtlijn uit de lijst van "hamerstukken" zou worden gehaald, bleek de volledige Europese richtlijn echter opeens integraal doorgevoerd. Gevolg hiervan was dat de hele richtlijn voor Nederland ging gelden, iets wat niet nodig was geweest omdat de nationale overheid zelf nog héél veel kon kiezen, vandaar de benaming 'richtlijn' in plaats van wet.

Resultaat hiervan is nog steeds dat vooral jonge Nederlandse motorrijders enorm veel theorie- en motorrijexamens moeten afleggen, met als gevolg dat de keuze om te gaan motorrijden sneller wordt uitgesteld tot een leeftijd waarbij één ronde van drie examens genoeg is. Daar komt bij dat in veel andere Europese landen het autorijbewijs met een paar extra lessen al genoeg is om op een 125cc motor of motorscooter (A1-in-B) te mogen rijden, wat natuurlijk zeer efficiënt is om de files te bestrijden. Dit is in Nederland juist weer niet toegestaan.

In 2017 kwam de nieuwe Code 80 de beginnende motorrijders iets te hulp, waardoor vanaf 21,5 al een laatste examen kan worden afgelegd. Maar het blijft nog steeds zo dat het verschil tussen jongeren die met 16 jaar al autorijles mogen volgen voor maar één praktijkexamen, schril afsteekt tegen de drie 'leeftijdsonderdelen' (van een theorie-examen en twee praktijkexamens per ronde) voor jonge motorrijders. De Nederlandse motorimporteurs zouden dat wel aan willen passen, maar zijn dermate bang voor de politiek, dat ze niet durven in te zetten op versoepeling van dit regime. Dit omdat in de Nederlandse politiek bij motorrijden altijd heel snel over veiligheid wordt gedebatteerd, in plaats van over mobiliteit. Recent werd dan ook zéér voorzichtig ingezet op het afschaffen van één theorie-examen voor A1-bij-B, waarna zelfs dit werd afgeschoten door de politiek.

Toch laat ACEM, na de aankondiging dat ze het systeem als geheel zo wel goed te vinden, wat ideeën los op de Europese wetgevers, al lijkt dit na de openingszin niet meer zo heel gemeend. Aangeraden wordt om, 'als de tekst toch geopend wordt', vanaf nu alle aanpassingen theoretisch te onderbouwen en voertuigcategorie L en de 3DLD-regels (driewielers en A1-in-B) te moderniseren. In de opmerkingen dáár pas weer na, wordt dan toch nog gemeld dat systeem van getrapte rijbewijzen weliswaar ondersteund wordt, maar dat er in sommige landen teveel examens afgelegd moeten worden. Vervolgens wordt dan juist wel weer gemeld dat "Lifelong Learning" aangemoedigd moet worden, waarbij het [European Motorcycle Training Quality Label](#) nog maar weer eens gepluigd wordt. Voor het verplicht stellen hiervan wordt al een tijd gelobbyd door de motorsportbonden, maar daarbij lijkt enig opportunisme om de eigen cursussen te slijten nooit ver weg.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



EUROPA WIL OVERAL (STRAF)PUNTENRIJBEWIJS INZIEN



De Europese Unie heeft haar *Committee on Transport and Tourism* (TRAN) gevraagd met voorstellen te komen om een Europees systeem voor rijbewijssancties in te voeren. Hoofddoel van dit voorstel voor "*Execution of driving disqualifications with a Union-wide effect*", is te komen tot een centraal systeem waarin alle ingenomen rijbewijzen in alle lidstaten zichtbaar zijn. Bijkomend standpunt is het voorstel te streven naar het doorgeven van de strafpunten op een puntenrijbewijs in alle landen van de EU.

RESPER

Het Europese systeem waarin alle rijbewijzen binnen Europa toetsbaar zijn, moet RESPER (*RESeau PERmis de conduire* – rijbewijsnetwerk) gaan heten. Dat zal gebaseerd worden op het huidige EUCARIS (*EUropean CAR and driving licence Information System*), dit is geen database maar een uitwisselingssysteem van de eigen informatie van aangesloten landen, wat nu alleen nog per land fors verschilt qua beschikbare informatie. RESPER moet dus een flinke stap verder gaan, al gaat het uitdrukkelijk niet over een

centrale database met alle rijbewijzen erin, maar een centraal netwerk waarbij controlerende instanties rechtstreeks in elkaar databases kunnen kijken.

Puntenrijbewijs

In veel Europese landen wordt al gewerkt met 'niet-financiële' straffen, waarmee puntenrijbewijzen en inname van rijbewijzen wordt bedoeld. Basisidee van het puntenrijbewijs is dat verkeersovertredingen strafpunten opleveren. Komt het aantal verzamelde strafpunten boven een bepaalde limiet, dan volgen straffen als inname en/of een verplichte cursus die de overtreder dan wel weer zelf moet betalen.

Motorrijders scoren makkelijk

In de reeds met een puntenrijbewijs werkende landen blijkt dat motorrijder makkelijk veel punten verzamelen, omdat -relatief- kleinere vergrijpen (wheelie, burnout, niet gebruiken juiste wegvak, hoge snelheid) vaak gelijk als zéér gevaarlijk weggedrag worden aangemerkt, en die leveren veel strafpunten op. In het nieuwe systeem moeten die strafpunten vooral makkelijk uitgewisseld kunnen worden, waardoor in het buitenland opgelopen strafpunten ook bij die in het eigen land op te tellen zijn. Ook hier geldt dat er geen sprake is van één Europees rijbewijs met strafpunten, maar voor een makkelijke uitwisseling ervan.

Geen verplichting, maar...

Het voorstel van TRAN-lid Petar Vitanov bevat geen enkele verplichting om het puntenrijbewijs in alle lidstaten in te voeren, maar de basistekst en amendementen schuren daar wel tegenaan. Het voorstel roept in ieder geval op om het puntensysteem zo breed mogelijk te gebruiken. Daar komt bij, dat als het basisidee is dat punten Europees worden opgeteld, dat weinig zin heeft als niet alle landen het puntenrijbewijs hebben.

Voordat het zover is, moeten de originele voorstellen en de recent toegevoegde amendementen nog goedgekeurd worden, waarna ze het hele politieke proces van de EU nog door gaan. Daarna heeft de Nederlandse politiek de mogelijkheid om mee te gaan in de Europese richting, of alsnog tegen een puntenrijbewijs te besluiten.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



WIJ MOTORRIJDERS HEBBEN MEER GELUK DAN AUTOMOBILISTEN

De avondspits... tsja, we willen hem allemaal omzeilen, maar uiteindelijk krijgen we er helaas toch wel mee te maken. Nu is het zo dat wij motorrijders meer geluk hebben dan de automobilisten, die kunnen natuurlijk geen kant op. Daarentegen is het blijkbaar ook kommer en kwel voor ons. Sommige steden zijn namelijk tegenwoordig éénverkeers-helholen, waar lane splitting onmogelijk is, tenminste, als je met al je ledematen veilig thuis wil komen. Dus dat wordt aansluiten in de trein met forenzen die allemaal hetzelfde willen: zo snel mogelijk thuis zijn.

Ik weet niet of het aan mijn leeftijd of mijn karakter ligt, maar ik word er elke keer pijnlijk van. Maar uit de stad gekropen is het feest nog niet voorbij, was het maar zo'n feest. De snelweg geeft verlichting aan de ene kant, we kunnen namelijk doorrijden. Aan de andere kant is 75 km/u niet de snelheid die ik daar graag zou willen rijden. Het helpt zeker niet tegen de bloeddruk. En dan gebeurt het, de druppel die de emmer laat overlopen. In de ruimte die ik tussen mijn voorganger en mijzelf laat voor de veiligheid kruipt een Kia Picanto. De enige gedachte die er door mijn hoofd gaat is dat die kleine Kia een paar seconden eerder thuis zijn belangrijker vindt dan mijn leven.

Als uit een reflex druk ik de toeter in en geef ik met een flits aan dat ik het niet eens ben met de actie. Geen reactie van de bestuurder, ik krijg gewoon geen enkele reactie en dat is misschien ook maar beter ook. Ik haal eens diep adem en zak wat terug. Het maakt niet uit dat er daarnet iemand mij de pas afsneed, ik wil die ruimte. Er is nog een aardig stukje te rijden, dus ik kan ook rustig mijn gedachten opmaken. Waarom moest ik nou eigenlijk zo heftig reageren? Ik ga het toch niet winnen van een auto.

En wat schieten die automobilist en ikzelf er eigenlijk mee op? Die automobilist zal hoogstwaarschijnlijk niet de bedoeling hebben gehad om me aan te rijden. Of het rijgedrag daarnaast aangepast gaat worden, doordat een random motorrijder een keertje toetert, is twijfelachtig op zijn best. Het enige voordeel dat ik eruit haal, is dat ik een minuutje lang me goed kan voelen en de moraalridder kan uithangen.

Thuisgekomen kan ik alleen concluderen dat ik maar het beste mijn eigen rijgedrag kan corrigeren en dat alle anderen dat voor zichzelf kunnen bepalen. Ik ben zowel hun leraar, als hun ouder niet. Ik denk dat als we allemaal ietsje minder opgefokt rijden en zo'n instelling kunnen aanhouden, dat de avondspits voor iedereen een stukje draaglijker zou zijn.

Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



ONDERLINGE CONNECTIVITEIT AUTO EN MOTOR ZORGT VOOR MEER VEILIGHEID

Als toonaangevende auto- en motorfabrikanten de handen ineenslaan, dan gaat het om iets groots. Het doel van deze bewuste samenwerking is het vermijden van botsingen tussen twee- en vierwielers door middel van onderlinge communicatie. Meer veiligheid door een nieuw soort connectiviteit tussen auto en motor.

Waarin schuilt het gevaar bij motorrijden? Over het algemeen bij een te hoge snelheid, grind in bochten, zelfoverschatting of het kiezen van de verkeerde lijn. Maar het zijn de botsingen met andere weggebruikers die vooral vaak slecht aflopen. Vooral omdat moderne auto's – lees: SUV's – zo hoog gebouwd zijn. Geavanceerde technologie moet helpen om zulke botsingen te voorkomen. Het gaat dan om voertuigen die elkaar vroegtijdig herkennen door met elkaar te communiceren in een netwerk en hun bestuurders tijdig waarschuwen voor gevaarlijke situaties of onveilige rijmanoeuvres.

Dat is precies wat het 'Connected Motorcycle Consortium' – een overkoepelende vereniging waarin bijna alle grote fabrikanten samenwerken – tijdens een presentatie demonstreerde. Auto's en motoren naderen een gesimuleerde kruising. Een muur en een bestelbusje belemmeren soms het zicht van de automobilist en de motorrijder. Motorfiets en auto naderen elkaar en... er gebeurt niets! De automobilist remt, ongeacht of hij links afslaat of 'oversteekt'. Is dat alles? Ja, dat is alles. De ware revolutie vindt plaats in en op de voertuigen. Het TV-grote dashboard van de auto toont een motor die van links, rechts of van voren nadert. Dat doet hij ook al op de momenten dat de bestuurder zelf hem nog niet eens kan zien. Er klinkt bovendien een akoestische waarschuwingstoon of een gesproken 'motorfiets van links'.

Hoe werkt onderlinge connectiviteit in de praktijk precies? En wat is het CMC? We leggen het je haarfijn uit in een latere uitgebreide reportage!



Bron: **MotoPlus**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



VEILIGHEID VOOROP: CRUISER MET ROZE ZIJWIELTJES



Veilig en verantwoordelijk rijden is op een motor hartstikke belangrijk. Daarom is het altijd een strak plan om je motor goed te onderhouden en tijdens het rijden de juiste motorkleding te dragen. Maar hoe veilig kan je een cruiser precies maken?

Nou, als het aan de heren van het YouTube-kanaal [Vlog Creations](#) ligt kan het niet veilig genoeg. Prankster en presentator Charles Ross is namelijk van plan een cruiser-meeting te bezoeken, maar dan wel in stijl. Als voorbereiding trekt Ross een leren jack met de tekst 'Mommy's Little Angels.' Verder geeft de Amerikaan een gemiddelde kleurplaat het nakijken, vanwege de grote

hoeveelheid tijdelijke tattoos op zijn armen, nek en gezicht.

Maar dan komen de aanpassingen aan de Yamaha die hij bestuurt. Aan beide kanten pronken namelijk twee knalroze zijwielletjes. In dezelfde stijl is ook een gevaarte op de achterkant te vinden, wat we nog het beste zouden kunnen omschrijven als een halve rolkooi, waar een gordel aan gemonteerd is. Een roze rekje voorop en roze handvaten met lintjes maken de look helemaal af. Heel eerlijk gezegd doen woorden de creatie niet genoeg recht, maar daar hoeven we het ook niet bij te houden. Hieronder kan je namelijk gewoon de video vinden.

Bron: **MOTORNL**



Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



MOTORTOCHTEN

TEN OOSTEN VAN EINDHOVEN

Startpunt route: Geldrop

Tussen Eindhoven en de oostelijke grens liggen vele mooie wegen. Een dag vertoeven op twee wielen is hier geen straf. Je kunt vrijwel overal lekker doorrijden. Beginnen in de bossen, pauzeren aan het water en daarna via landelijke weggetjes naar het eindpunt. Wil je een gevarieerde route, dwars door de diverse natuur van Nederland? Dit is 'm!

- Veel eetgelegenheden langs de route
- Rijden door en langs gezellige dorpjes
- Verkoeling langs de Maas
- Makkelijk uitstapjes te maken naar Eindhoven en Venlo
- Diverse omgeving: bos, dijken, weilanden, boerenweggetjes
- Genoeg schaduw op warme dagen
- Oppassen voor los grind op kleine weggetjes
- In zomerseizoen kan reserveren noodzakelijk zijn bij de horeca

Tussen Eindhoven en de oostelijke grens liggen vele mooie wegen. Een dag vertoeven op twee wielen is hier geen straf. Je kunt vrijwel overal lekker doorrijden. Beginnen in de bossen, pauzeren aan het water en daarna via landelijke weggetjes naar het eindpunt. Wil je een gevarieerde route, dwars door de diverse natuur van Nederland? Dit is 'm!



Groener dan groen



Na Nuenen duik je een heerlijke N-weg op waarbij je het vizier gerust open kunt gooien. De bossen zijn niet alleen rijkelijk groen, ze ruiken ook heerlijk, zelfs in de zomer. Vanaf deze vlotte weg duik je de ventweg op, waar de eerste weilanden in het zicht komen. Hier zijn de grasmatten ontzettend groen, iets wat op zal blijven vallen gedurende de rest van de route.



Stevige trek?

Mocht je nog niet gegeten hebben, dan kan je in het gezellige en horecarijke centrum van Aarle-Rixtel jouw eerste slag slaan. Bakkerijen, lunchrooms, ijssalons en pizzeria's, het is hier dan wel klein, maar voor wie honger heeft is er keuze zat! Stevig ontbeten of nog geen

trek? Dan gaan we verder. Het is op het moment dat ik de route rijd zo'n 29 graden, dus doorrijden is gewenst om de wind door de kleding heen te laten waaien.

Hierna wordt het alleen maar beter

De ene na de andere wegomleiding duikt voor mij op. Rondom Bakel wordt geasfalteerd, voor mij dikke pech, maar het kan hierna alleen maar nog beter worden dus. Ik pak de alternatieve route richting Milheeze en bij de Peeldijk pak ik de weg weer op. De groene velden wisselen zich af met kleinere wegen. Het grind en de plakaten van de trekker banden zijn op de weg te vinden. 'Kop erbij houden' zeg ik tegen mijzelf, nadat mijn achterwiel in een scherpe bocht uitbreekt.



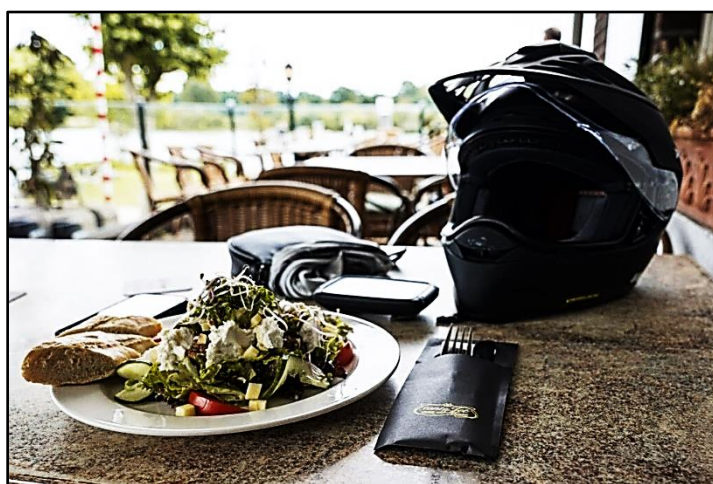
Daar wil ik best even onder staan...

Overall staan sprinklerinstallaties in de velden, wat begrijpelijk is met deze hitte. De velden lijken er in ieder geval nóg groener door. Terwijl ik de zoveelste keer onder de nevel doorrijd van zo'n sprinkler betrap ik mij op de gedachte dat ik er best even onder zou willen staan. Zelfs mijn doorwaakledij helpt niet en ik zweet me rot. Niet veel later zie ik de Maas opdoemen en voel ik een sterke verkoeling komen. Al snel daarna passeer ik Wanssum. Ik rijd de brug over en zie naast mij een recreatieplas waar jongeren zwemmen. Hoewel afkoelen met mijn voeten in het water een heel aantrekkelijk idee is, rijd ik door. Mijn lunchstop is nabij en ik ben bijna op de helft van de route.

Tante Jet is je-van-'hot'



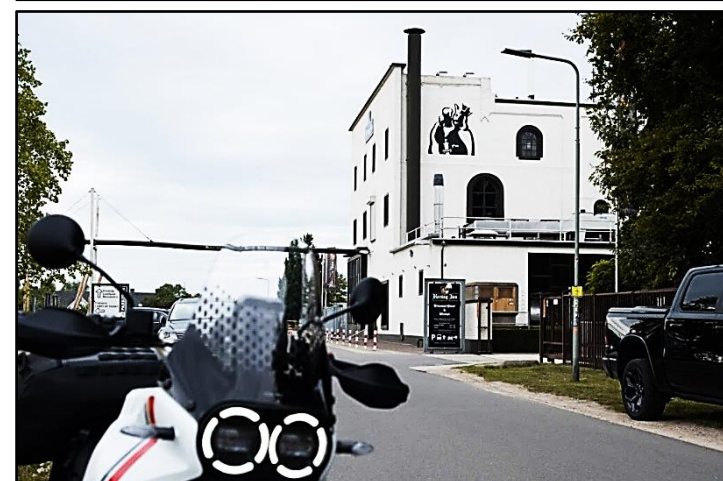
Het is gezellig druk bij Veerhuys Tante Jet, waar de lagergelegen bijhorende camping bomvol staat. Terwijl ik aan mijn tafeltje in de schaduw schuif, zie ik de pleziervaart passeren en parkeren grote vriendengroepen hun fietsen waarna zij genieten van vlaai en koffie. Ondanks dat het een doordeweekse dag is, voelt het als weekend. Wat een gezelligheid en warmte hier! Mijn salade smaakt, evenals het koude colaatje en ik maak me gereed om weer op te stappen. Na wat vragen en complimenten van motorrijders op het terras over mijn machine maak ik mij klaar om die warme helm weer op te doen. Nog even snel dat colletje natmaken en we kunnen weer. Een partij heerlijke bochten met ditto asfalt wachten mij op en ik versnel naar de veerpont.





Er is BIER... aan de overkant!

Eigenlijk direct nadat je de pont af rijdt, zie je het Hertog Jan logo al pronken. Combineer jouw motorrit met een rondleiding in de brouwerij. Niet zoveel zin om rond te slenteren? Misschien zelfs trek in wat zoets? Dan moet je IJssalon Clevers in Arcen absoluut niet overslaan! Wanneer je met jouw ijsje doorloopt richting de bocht, kan je op het bankje genieten van jouw smakelijke bollen én het uitzicht over de Maas.



Flora en fauna voor de liefhebber

Je passeert de (maar liefst 15) Kasteeltuinen van Arcen, een van de meest veelzijdige bloemen- en plantentuinen van Europa met bijbehorend Kasteel Arcen. Verderop waag ik mij aan een wel heel klein weggetje en eindig bij een hek. Een aangepaste route en wat spoeiers, vee in 't veld en veerponten over de Maas verder nader ik langzaam Venlo. Schuif aan in de vele cafés of ga voor een snelle snack. Ik kijk op de TomTom en zie een kronkelige route voor mij. Ik stuit niet kort daarna op een zeer rustige en nieuw geasfalteerde slingerweg. Hoewel het asfalt fantastisch rijdt, is de hitte wat minder op zo'n zwarte plak. Gelukkig kan ik met mooie vaart rijden en begint het zelfs een beetje te regenen.



Imposante stukken bos

Door talloze dorpjes vervolg ik mijn weg. De weilanden, kleine plukjes bossen en hoge maisvelden liggen als losse puzzelstukjes bij elkaar. De lucht is dreigend, maar zet niet door. 'Jammer!' zeg ik hardop. Niet genieten van de regen, dan maar van mijn mooie uitzichten tussen Dubbroek en Someren. Her en der duikt er een niet-geasfalteerde weg op, wat ik persoonlijk niet zo erg vind. Het hoort er hier gewoon bij en is goed begaanbaar met straatmotoren. Ik kan heerlijk doorrijden over de kleine wegen en naast mij zie ik Nationaal Park De Groote Peel verschijnen, maar ook snel weer verdwijnen. Niet veel later worden de groene weilanden dan toch verruild voor imposante stukken bos. Het voelt buitenlands aan, de schaduw is zeer welkom en de geur doet herfstig aan. De Stabrechtse Heide staat nog mooi in bloei en de paarden rennen door de grassen. Ik eindig bij Kasteel Heeze en ok, schiet nog een laatste plaatje.



Gemakkelijk uitstapjes te maken naar:

Eindhoven
Venlo
Hertog Jan Brouwerij
Kasteeltuinen Arcen

Lekker eten bij:

Talloze bakkerijen en ijssalons over de gehele route
[Eetcafe en Pannenkoekenhuis Museumzicht](#)
[Veerhuys Tante Jet](#)
Ijssalon Clevers Arcen:

UITGELICHTE STOPPLEKKEN

Veerhuys Tante Jet

Welkom bij restaurant Tante Jet! Het restaurant is genoemd naar het meisje Jet dat op 16-jarige leeftijd de verantwoordelijkheid kreeg voor het huiskamercafeetje bij het veerhuis aan de Maas. Tot op 80-jarige leeftijd zwaaide zij hier de scepter en tot in de verre omtrek was (en is) de naam van tante Jet een begrip. Meer [...]

**Hertog Jan Brouwerij**

De Hertog Jan brouwerij in Arcen is een bezoek meer dan waard. Van authentieke koperen brouwketels tot een sfeervolle kelder met flessen Grand Prestige van diverse jaargangen. Tijdens een bezoek aan de karakteristieke witte brouwerij in Arcen volg je onder begeleiding van een ervaren gids het complete brouwproces. Je ruikt de hop, proeft de mout [...]



ROUTE DOWNLOADEN: [DIRECT .gpx](#) [DOWNLOADEN](#)

MYROUTE-APP: [OPENEN MET MYROUTE-APP](#)

Bron:



Auteur: Leonoor Fischer



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



GPS-TOCHT ZEEUWS-VLAANDEREN: EEN STUKJE VERGETEN NEDERLAND

Eerst het kapitale Brasschaat bekijken en dan vanaf een afstandje Antwerpen. Ongemerkt toer je een stukje vergeten Nederland binnen: Zeeuws-Vlaanderen. Eens telde deze streek een schat aan kastelen, nu zijn het de verstilde kreek en dorpen met hun gaaf bewaard gebleven dorpskernen die je hart stelen. Hemel en aarde maken er een niet te evenaren landschap, met aan de kust een keuze aan badplaatsen die uniek is in Nederland.

Download: [Route GPS-tocht Zeeuws-Vlaanderen](#)

Brasschaat met kapitale villa's.



Brasschaat op het bord en direct wordt het snoepen. Kapitale woningen tooien de wegrand en achter de gesloten sierhekken liggen prachtige tuinen met waarschijnlijk ongekend luxe bungalows. Via Ekeren-Donk, Mariaburg en Ekeren laat je de oen achter je en kom je in Antwerpen. Brasschaat is een gemeente met kapitale woningen en prachtige tuinen.

Antwerpen, levendige stad van uitgaan en mooie gebouwen.



De Noorderlaan in de Sinjorenstad verdwijnt en de Italiëlei komt onder de wielen. Dit is de bekende weg naar het centrum van Antwerpen, waar elke zondagmorgen de Vogeltjesmarkt wordt gehouden. Maar je gaat niet naar de markt, maar draait rechts de Waaslandtunnel in en bereikt de Linkeroever. Aan de overzijde van de Schelde kun je op afstand het uitgaansleven van Antwerpen bekijken. Zo zie je Het Steen, een deel van een voormalige burcht en het oudste gebouw van Antwerpen. Bekijk de Sinjorenstad Antwerpen vanaf de Linkeroever.

Hulst heeft veel bezienswaardigheden zoals de Abdij van Baudelo.



Hulst, 'Het Kleinood van de Vlaamse Vestingbouw' bevat drie toegangspoorten. Je rijdt via een van die poorten door de Grote Bagynestraat de Grote Markt op en ziet een van de oudste gebouwen van de stad, de Refugium abdij van Baudelo van begin 1500 met enkele mooie torentjes en trapgevels. Er omheen liggen gezellige terrassen en restaurants. Over de stadswallen kun je een wandeling van een uur. Kortere is een bezoek aan de Stadsmolen. Hulst heeft zich gebonden aan de vos Reynart en dat kom je in de hele stad tegen. Eind augustus zijn er de Reynaertfeesten.

Hulst is 'Het Kleinood van de Vlaamse Vestingbouw', met gezellige terrassen.

De smalle toerwegen langs 'De Vogel' onder Hengstdijk.



Let eens op de beboomde dijken, dat het Zeeuwse landschap zo karakteristiek maakt. Zeeuws-Vlaanderen is mooi. Het land is weids en de rijke akkers zijn bebouwd met tarwe, gerst, suikerbiet of aardappel. Let ook op de wolken... zonneladders, halo's en enorme schaduwen die over de akkers jagen.

Zeeuws-Vlaanderen is mooi en weids, de rijke akkers zijn bebouwd met de fijnste producten.

Het sluizencomplex van Terneuzen geeft toegang tot het kanaal Gent – Terneuzen.



Terneuzen is anders, daar woont en werkt een derde van de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen. De stad is een belangrijke industrie- en havenstad. Grote zeeschepen varen door het kanaal van Terneuzen naar Gent. Stop even bij de imposante sluizen. Je kunt er een rondvaart maken en of een uitkijktoren beklimmen.

Grote zeeschepen bevaren het kanaal van Terneuzen naar Gent, stop er even.

De Braakman, 183 ha met hoogteverschillen en restanten van vroegere kreek.



Maar het is niet alleen de geschiedenis van de kastelen, ook prachtige verstilde kreek zijn in Zeeuws-Vlaanderen te vinden, zoals Krabbenhoek, Zestig Voet, Groot Eiland, Grote Vogel, Otheense Kreek, Braakmankreek en het Zwin.

Prachtige verstilde kreek liggen er in het Zeeuwse land.

Biervliet heeft zijn bekendheid te danken aan Willem Beukelszoon uit 1397.



Ook Biervliet heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. In oude geschriften uit 1075 is het stadje al terug te vinden als Bierfletuw. Omdat Biervliet beschermd moest worden, werd er een kasteel gebouwd. De Stormvloed van 1375 sloeg enorme bressen in de kust en het oprukkende water drong tot diep in het binnenland door. Zo ontstond de Braakman. Biervliet heeft in het verleden vele stormvloedten moeten afslaan, tot de Sint-Pontiaansvloed van 1552 het stadje te veel werd.

Biervliet heeft in het verleden verschillende wateraanvallen moeten afslaan.

IJzendijke met oude Markt en mooie panden.



Je maakt kennis met heel veel kleine, oude en charmante plaatsen zoals Clinge, Hengstdijk, Hoek, Biervliet, IJzendijke, Groede, Cadzand en Retranchement. Het zijn stuk voor stuk dorpen met een sfeervol centrum, waar je de terrassen naar je lonken.

IJzendijke bezit een oude Markt en verschillende mooie panden.

Retranchement met het achterliggende natuurgebied 't Zwin.



Je rijdt van het mooie Retranchement naar Sluis. Onderweg slinger je over de prachtige Killedijk, die eigenlijk te mooi is om daar te liggen. De dijk is niet lang, maar kronkelt lekker door een puntje van het unieke natuurgebied 't Zwin. De zeearm die ooit Brugge met de Noordzee verbond, verzandde in de 15e eeuw en is geleidelijk aan ingedijkt. Het is nu een waardevol natuurreservaat dat bestaat uit geulen, schorren en duinen. Het reservaat biedt onderdak aan een grote verscheidenheid aan vogels en planten.

Retranchement ligt aan een punt van het unieke natuurgebied 't Zwin.

Sluis met zijn toeristisch centrum, monumentale kern en landelijk natuurschoon.

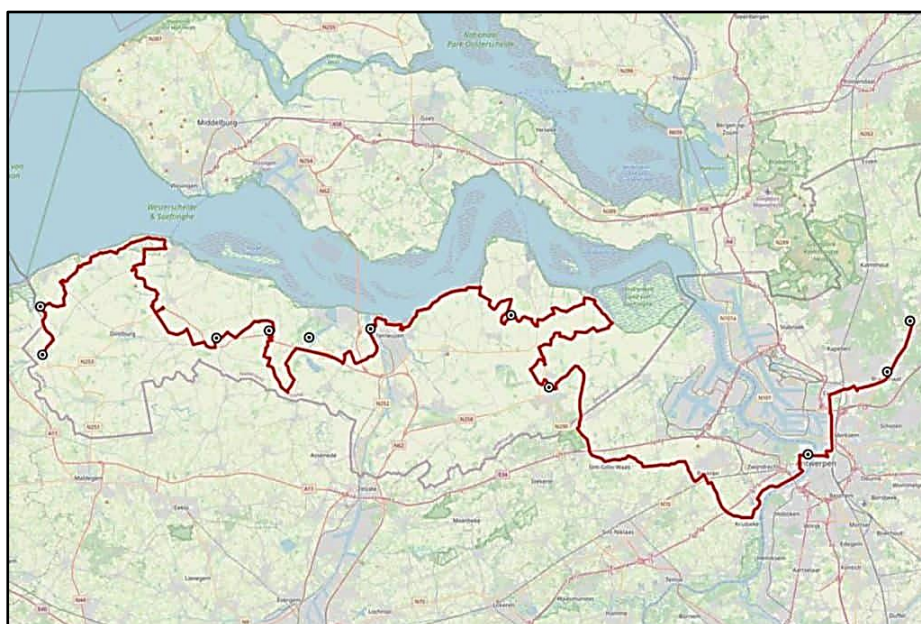


De laatste plaats is Sluis, waar jaarlijks miljoenen mensen door het bruisende koop- en horecacentrum slenteren. De Belgische kust met plaatsen als Knokke, Oostende en Blankenbergen liggen binnen handbereik, maar ook de cultuursteden Brugge en Gent liggen op niet meer dan een steenworp afstand. Sluis zelf heeft behalve winkels en horeca ook wallen, bastions, grachten, poorten, een raadhuis met belfort uit de 14de eeuw en een 36 meter hoge wachttoren.

Sluis is een aparte beleving met veel rondzwervende toeristen uit Nederland en België.

Route-informatie

Vertrekpunt	Hotel Dennenhof Bredabaan 940, Brasschaat, België.
Eindpunt	Sluis
Lengte	191 km



Bron: **MOTORNL**

Productie: Tom Boudewijns

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



TOP 10 MOTORREIZEN BINNEN EUROPA: HIER MOET JE GEWEEST ZIJN

Er zijn bepaalde bestemmingen die je absoluut niet mag missen. Het zijn mijlpalen die een motorrijder in zijn leven moet ervaren. We delen hier onze tien favoriete Europese bestemmingen.

Net zoals er dingen zijn die je in je leven gedaan moet hebben, zoals het uitlezen van een boek, kleding kopen met je partner, of je aan de maximumsnelheid houden, geldt dat ook voor motorreizen. Er zijn bepaalde bestemmingen die je simpelweg niet mag missen, omdat je motorleven anders niet compleet is. We hebben het hier niet over een ritje naar Scheveningen op zondagmiddag, maar over legendarische kaaproutes, adembenemende bergpassen en plaatsen waar de wereld lijkt te eindigen en de afgrond opent. En dit alles binnen Europa. We presenteren onze selectie van indrukwekkende motormijlpalen die we de afgelopen jaren hebben bezocht. Als je er vijf van de tien hebt bezocht, mag je jezelf een echte motorrijder noemen, alhoewel je daar natuurlijk ook anders over kunt denken. In dat geval nodigen we je uit om een e-mail te sturen naar redactie@motor.nl, met als onderwerp: "Met stijgende verbazing las ik..." Geef ons dan jouw eigen motormijlpaal en waarom die op de lijst had moeten staan. Als het een goede suggestie is, kan het in een volgende lijst worden opgenomen. Het motorleven is immers nooit compleet, dus we zijn nog niet klaar met jou!

10 Runde/Noorwegen



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

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

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

Ja, nee, dat toch maar wel.

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

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

9 Dunmore Head/Ierland



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

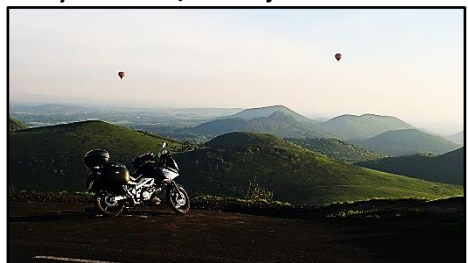
Dunmore Head ligt op het schiereiland Dingle in het zuidwesten van de Ierse republiek. Om er te komen, maak je eerst een tamme rit langs de zuidkust van Dingle. Vlak voor de bocht

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

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

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

8 Puy-de-Dôme/Frankrijk



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

Van de pakweg tachtig vulkanen valt de Puy-de-Dôme (1465 m) het meest op. Hij heeft de klassieke vulkaanvorm en steekt het hoogst boven het plateau uit, ongeveer een kilometer. De Romeinen kozen deze top om een tempel voor Mercurius neer te zetten.

Ze bouwden daarvoor een voetpad dat er nog altijd ligt. Maar gelukkig kun je tegenwoordig over asfalt naar de top rijden, via een werkelijk schitterend en steil tolweggetje.

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

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

7 Land's End/Engeland



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

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

6 Pointe du Raz/Frankrijk



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

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

zoveel bezoekers dat reisjournalisten vermanende stukjes gingen schrijven. De kaap was door het massatoerisme vertrap tot maanlandschap, vonden ze. Maar woeste kaap én maanlandschap? Dat lijkt ons eerlijk gezegd twee voor de prijs van één.

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

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

5 Kaap Finisterre/Spanje



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

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

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

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

4 Col de la Bonette/Frankrijk



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

Maar heeft zo'n berg dat nou nodig, die flauwe truc? Eigenlijk niet. Ook zonder de lus voelt de Col de la Bonette aan als hemelhoog. Dat komt bijvoorbeeld door de lange aanloop vanuit Jausiers (25 km) en de even lange afdaling naar Saint Étienne de Tinée. Eenmaal aan de top ervaar je een nauwelijks te evenaren weidsheid, omdat de Bonette boven de bergen in de omgeving lijkt uit te steken. Vooral als je de moeite neemt een kleine wandeling naar de oriëntatietafel op 2862 m te maken. In de drie keer dat we er zelf zijn geweest, hebben we dat een motorrijder nog nooit zien doen. Jammer, want juist hier is de Bonette nou net op haar mooist. Meer over deze col in de Alpenspecial – Promotor nr.10.

3 Passo dello Stelvio/Italië



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

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

2 Gibraltar



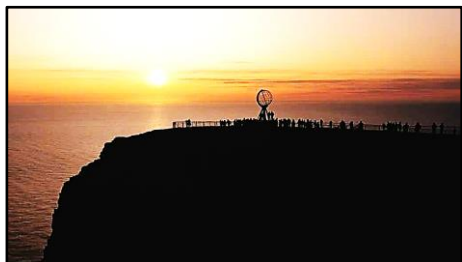
De Rots van Gibraltar is in Europa een van de twee Grote Motorbestemmingen. Maar anders dan de Noordkaap voelt het Britse schiereilandje niet aan als het eenzame einde van de wereld, maar eerder als het kolkende middelpunt.

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

De ligging op de steile rots geeft daar een passende, spannende vorm aan. Razend interessant dus, een verplicht nummer voor elke motorrijder.

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

1 De Noordkaap/Noorwegen



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

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

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



Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jan Dirk Onrust

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



[Clubrit Limburg/Duitsland: door het land van asperges en champignons](#)

[Toerisme Schotland: Kawasaki Versys Highland Tour](#)

[Toerisme Duitsland: een wals door de Palts](#)

[Dolomieten, Italië: achter de Passo Rolle](#)



GERMAANS GENIETEN IN HET TEUTOBURGERWOUD

BEGINNER | ERVAREN | BOCHTEN | BOSRIJK | GEVARIEERD | GOED ASFALT | HEUVELS

Startpunt route: Lengerich

Zoals Drenthe de Hondsrug heeft en het midden van het land de Utrechts heuvelrug, zo heeft Duitsland het Teutoburgerwoud. Deze smalle bergkam van iets meer dan honderd kilometer lang begint net over de grens bij Oldenzaal en is gemakkelijk te volgen in het landschap door het flinke hoogteverschil. Slinger met ons mee door dit oeroude gebied waar nog sporen van de Germanen te vinden zijn.



- Moeilijk om te verdwalen
- Diverse landschappen
- Aardig wat historische bezienswaardigheden
- Duitse wegen
- Niet heel veel keuze uit verschillende (leuke) wegen
- Niet continu slingeren

Zoals Drenthe de Hondsrug heeft en het midden van het land de Utrechts heuvelrug, zo heeft Duitsland het Teutoburgerwoud. Deze smalle bergkam van iets meer dan honderd kilometer lang begint net over de grens bij Oldenzaal en is gemakkelijk te volgen in het landschap door het flinke hoogteverschil. Slinger met ons mee door dit oeroude gebied waar nog sporen van de Germanen te vinden zijn.

Op zoek naar Hermann



Maak je op voor een historische route, want het Teutoburgerwoud staat grotendeels bekend om de oer-Duitser Hermann (ook wel Arminius). Het gebied dankt zelfs zijn naam aan die Germaan die het opnam tegen de Romeinen, en won. De bergkam heette voor 1616 namelijk 'Osning', maar de naam werd aangepast om de 'slag bij het Teutoburgerwoud' te herdenken. Hierbij verenigde de Germaanse krijger met Romeinse opleiding (vandaar de naam Arminius) een aantal lokale stammen om het op te nemen tegen de legionairs. Een onverwachte ontwikkeling, en daardoor succesvol. Een legende was geboren.

En hoewel er in het nationalistische begin van de 20^{ste} eeuw met andere gevoelens naar deze heldhaftige 'Duitser' gekeken werd door bepaalde figuren, is en blijft het een bijzonder verhaal.

Hermannsweg



Voor wandelaars is er de Hermannsweg, die langs de gehele bergkam loopt. Een flinke trip van 156 kilometer waarbij je flink wat hoogtemeters maakt door het bosrijke gebied. Wij blijven liever bij de gebaande paden mét een lekkere laag asfalt. De route start in het Teutopark.

Hoewel de naam beelden opwekt van een groene oase, is de realiteit iets minder romantisch. Dit kleine bedrijventerrein is nu eenmaal een perfecte uitvalsbasis (met tankstalle) dichtbij de Duitse A30 en A1. Maar, het is vanaf hier al bijna direct genieten van alles wat dit gebied te bieden heeft. Dat beloven we.

Op en af

Vanwege de geologische ligging van deze bergkam moet je echt je momentjes pakken om te genieten. Zeker aan het begin van de route is de bergkam zeer smal, waardoor je het gevoel hebt dat je er op en dan meteen weer af rijdt, om vervolgens aan de andere flank kort een doorgaande weg te pakken door dorpjes om weer bij de volgende slingerende 'oversteekplaats' te komen. Gelukkig zijn er genoeg van dat soort wegen om van noord naar zuid (en andersom) te komen. Het geeft het gevoel dat je iedere keer een soort hillclimb doet.



Collega Lars en ik kunnen het niet laten om de haarspeldbochten die kort nadat we Lienen uitrijden, op ongeveer kilometer 23 van de route tweemaal opnieuw te rijden. Maar we moeten niet te lang op en neer rijden, want de route van om en nabij 190 kilometer heeft nog veel meer moois in petto.

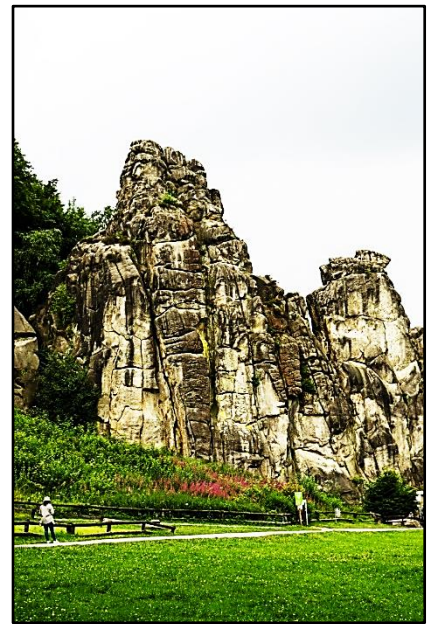


De toerist uithangen



Na Bielefeld, waar we noodgedwongen even doorheen moeten, wordt het woud wat uitgestrekter. Maar nog steeds is van een afstand goed te zien dat de bergkam zelf slechts smal is. In de buurt van het plaatsje Detmold houden we halt bij de Hermannsdenkmal. Een groot, koperen standbeeld boven op een heuvel. De locatie van het standbeeld werd gekozen omdat destijds werd aangenomen dat de slag om het Teutoburgerwoud hier in de buurt zou hebben plaatsgevonden. Nu denken historici daar anders over, waarbij een locatie zo'n honderd kilometer ten noorden van het standbeeld aannemelijker wordt geacht.

Hoe dan ook: Hermann steekt zijn zwaard trots in de lucht bij Detmold, waarmee onder meer zijn 'vereniging van Germaanse stammen' wordt gesymboliseerd. Het uitzicht vanaf deze heuvel is werkelijk geweldig bij goed weer. Let er wel op dat de



ingang voor de parkeerplaats middenin een haarspeldbocht ligt.

Ongeveer tien kilometer verderop kun je ook nog de Externsteine bezoeken. Deze formatie van zandsteen is een aantal tiental miljoenen jaren oud en heeft gedurende de menselijke geschiedenis flink wat rollen vervuld. Zeker een stop waard. Let wel op dat de parkeerplaats betaald is en er – op het moment dat wij er waren – niet met PIN betaald kan worden.

'Overgang'

Hoewel het gebied niet voelbaar anders wordt, komen we langzaam maar zeker wel aan in het Eggegebergte. Het verschil? Eigenlijk alleen de naam, want het is in feite dezelfde bergkam die we al de hele route volgen. Hier is het weer heerlijk slingeren. Nog even genieten, want we gaan langzaam richting het einde van de route.

Wanneer we via een laatste sectie echte slingers het dorpje Altenbeken inrijden móeten we wel even stoppen bij een bushalte. Het spoorwegviaduct dat hier langs en over het dorp loopt is geweldig mooi. Wanneer we daar staan om foto's te maken, horen we een authentieke Duitse diesel achter ons tot stilstand komen. De al even zo antieke eigenaar stapt uit en begint ons in een redelijk dialect uit te leggen dat er verderop een brug ligt die nog mooier is. Hij rijdt wel even voor ons uit.



Wederopbouw

Franz, zoals onze gids blijkt te heten, is vlotter weg dan wij en verdwijnt aan de horizon terwijl wij onze dikke Harley-Davidson Street Glide ST en Indian Chieftain Dark Horse nog van de standaard moeten halen. Als we met een gangetje van 100 km/u over de doorgaande weg rijden, zien we Franz ineens in de berm staan te wuiven. We maken linksomkeer en volgen hem een smal landweggetje op waar, inderdaad een nog hoger viaduct uit het niets achter een boom zichtbaar wordt.

“Zien jullie die pijler halverwege het veld? Die is in de oorlog opgeblazen door een vliegtuigbom. Later hebben ze ‘m hersteld met een betonnen voet.”

Als we afscheid nemen van Frans en verder rijden, komen we uit in Paderborn. Ook hier heb je het idee dat er veel wederopbouw is geweest. Zeker aan het einde van de route. De finish ligt namelijk bij slot Neuhaus. Een eeuwenoude burcht met aan de overkant van de straat even oude huizen.

Het is dan ook enorm raar om nog geen twee straten verder over een zeer Duits industrieterrein te rijden. Ook wat dat betreft is het historische erfgoed als een zeer dun lijntje door de moderne wereld geweven, zoals ook het Teutoburgerwoud dat is.



UITGELICHTE STOPPLEKKEN



Kasteel Sparrenberg

Kasteel Sparrenberg is een prachtig historisch kasteel bij de plaats Bielefeld. Niemand weet wanneer het precies gebouwd is, maar het wordt voor het eerst genoemd in een document dat dateert uit 1256. Hoewel het niet duidelijk is wanneer het gebouwd is, is het wel duidelijk waarom het hier gebouwd is. Wát. Één. Uitzicht! Vanaf de [...]



Bilster Berg-circuit

Duitsland is het land waar, ondanks de vele regeltjes, nog een boel kan wat betreft motorsport middenin de natuur. Bewijs daarvan is circuit Bilster Berg, gebouwd op een oude NAVO-basis van de Britten in het Teutoborgerwoud. Tien jaar geleden geopend op de Bilsterberg steekt het Bilster Berg af tegen de omgeving. Het complex is nog [...]

Route downloaden: [Direct .gpx downloaden](#)

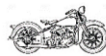
MYROUTE-APP: [OPENEN MET MYROUTE-APP](#)

Bron: 



Auteur: Tom van Appeldoorn

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



YCCNL-ERS AAN HET WOORD.....

HET RATTENHOL

29 oktober. Tja Facebook toonde mij in de herinneringen dat het de afgelopen 2 jaar prima weer was op deze datum om motor te rijden. Dit jaar echter was code geel al rap afgegeven door de “deskundigen”. Terecht dat onze roadcaptain een geplande rit niet door liet gaan. Geheel belangeloos werd de huiskamer van Jeroen en Marja daarom omgedoopt tot rattenhol.



Oké, met de auto er naartoe is ook niet vervelend voor mij, ik hoopte alleen maar dat er voldoende parkeerplekken zouden zijn. Tja, exact om 13:00 uur reed ik het groot grondgebied van het rattenhol op . . . als eerste. Mijn Abarth is toch te fijn gebouwd voor een ongeplaveide parking (naar mijn mening). Ik had al een plekje vlak bij de bomen toen Jeroen gebaarde dat ik um pal voor de voordeur moest parkeren. De geringe lengte van mijn auto maakte dat prima mogelijk. Kon iedereen hem ook nog effe bewonderen bij binnenkomst 😊

Zoals gebruikelijk was de ontvangst hartelijk en al rap stroomde de woonkamer vol. Leuk om iedereen te zien en te spreken. Marja en Jeroen zijn prima gastdame en gastheer. Het ontbrak aan niets. De verhalen en anekdotes werden spontaan opgehaald. Enkele leden kende ik nog niet echt, wel een keer gezien bij een rit. Maar de gesprekken kwamen ook vanzelf op gang met elkaar. Ook het ontstaan van een heksenclub binnen de club was nieuw voor mij, maar ja dan moet je maar eens vaker bij een weekendje aanwezig zijn zo begreep ik. Eens kijken of ik daar volgend jaar invulling aan kan geven. In ieder geval wil ik de internationale in Engeland bij wonen. De t-shirts met een verwijzing naar die heksenclub gingen voor de betrokken vrouwelijke leden van de hand. Geweldig.

Op weg naar huis passeerde ik prima de afgesloten A27 en ook de file later als gevolg van een ongeval. Op mijn laatste benzine kwam ik bij de pomp aan vlakbij Rijswijk. Gelukkig. De Abarth lust um wel en door de files is het verbruik uhh . . . iets anders dan het dashboard van tevoren aangaf. Enfin uiteindelijk gold dat ook voor de code geel verwachting . . . ik had ook met de motor kunnen gaan bleek achteraf . . .

Tja en dan kom je tot de ontdekking dat er geen foto's zijn gemaakt, zelfs niet van die ene diehard motorrijder . . . sorry Jaap. Dan maar een foto van de Abarth, dan is er toch een kleurtje bij dit bericht.



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



KERSTFEEST YCC DENMARK

Dit jaar zijn wij voor het eerst naar het kerstfeest in Denemarken geweest. Het was de bedoeling dat we dat in 2022 al zouden doen, helaas ging dat wegens ziekte niet door.

Op 23 november, na het werk, zijn wij op pad gegaan richting Noord-Duitsland. De eerste tussenstop was tussen Oldenburg en Bremen om onze hond naar de oppas (opa en oma) te brengen en zelf daar te slapen. De volgende morgen hebben we vroeg afscheid genomen van mijn ouders en zijn met frisse zin naar de boot in Puttgarden gereden. Onderweg hebben we alle weertypen voorbij zien komen, inclusief plotselinge gladheid vlak na Hamburg. Een vrachtwagenchauffeur kon niet voorkomen dat hij van de weg gleed, een paar kilometers daarna lag een Porsche geheel over de weg verspreid. De brokstukken lagen over beide rijbanen en de ambulance stond te wachten op een rouwauto. De berijder van de Porsche heeft zich niet geschikt aan de weersomstandigheden met alle gevolgen van dien.

Zonder al te veel problemen zijn we daarna bij de boot aangekomen. Het stormde die dag, op de radio was te horen dat er enkele veren uit de vaart genomen waren. Gelukkig voeren de schepen over de Femerbelt, tussen Puttgarden en Rodbyhavn, wel die dag. Na het bijkomen van de kosten van een retourkaartje konden we al snel inschepen. De hoge golven stonden dwars op het schip, die vervaarlijk heen en weer schommelde. Na het ontschepen werden wij door de grenspolitie aan de kant gezet voor een snelle controle. Het werd uiteindelijk een lesje in de Deense taal, niet omdat de politieagent geen Engels sprak, maar omdat hij dat leuk vond. Laat ik nou interesse hebben in talen, helemaal mooi dus. In Denemarken ging alles goed en snel, na 1,5 uur rijden zijn we bij het clubhuis van onze Deense broeders en zusters aangekomen.



Het ontvangst was hartelijk en warm. Jan bleek niet helemaal fit te zijn, desondanks hebben we de grote rondleiding gekregen. Wat een super mooie locatie en wat een tof clubhuis! Wanden vol met mooie herinneringen, vlaggen, stickers van bezoekende clubs en nog veel meer. Langzaam druppelde de anderen binnen, vooral onze eigen clubgenoten. Het werd steeds gezelliger. Over de verzorging door de Deense YCC kan ik alleen maar vol lof zijn! Wat goed georganiseerd en wat voelde we ons welkom. De eerste avond hebben we lekker gegeten en er was meer dan voldoende door enkele leden bereidt. De avond die volgde was heel gezellig, compleet gemaakt met het nodige gerstennat.

Op zaterdag werden we wakker met een dun laagje sneeuw. Die dag zijn we met de groep

Nederlanders, Luc schaar ik er voor het gemak ook maar even onder, Kopenhagen in geweest. De temperatuur schommelde zo rond het vriespunt. Helaas moet ik bekennen dat ik daar niet op gekleed was, de hele dag heb ik lopen bibberen.

De eerste stop was het beeldje van de zeemeermin in de haven. Uiteraard moest zij even bewonderd worden, ze had het erg koud... Daarna zijn we het centrum van Kopenhagen in gegaan, waar op meerdere pleinen kerstmarkten werden gehouden. We hebben er ons kostelijk vermaakt, zoals te zien is op bijgaande foto. Nadat we een hele horde met kleine kinderen hebben verjaagd hebben we plaats genomen in de arrenslee.



Ook hebben we bij het ontbreken van Ton Trommelen een andere vriend voor Han gevonden.

Inmiddels was het ongeveer 15.00 en we hadden het plan opgevat om te gaan lunchen bij het Hardrockcafé. Nadat we een groepsfoto hebben laten maken door een stratenmaker en ook nog ruzie hebben gekregen met een Deense dame, zijn we naar binnen gegaan. Het werd alleen al snel duidelijk dat de wachttijd 2 uur zou zijn, wat ons heeft doen besluiten toch maar een ander etablissement te zoeken. Burger King, een broodjes zaak, meerdere opties zijn bekeken maar er was geen plek en er waren wachttijden. Toen we terugliepen door de winkelstraat kwamen we weer langs de vriend van Han, wat een restaurant bleek te zijn. De prijzen waren niet al te hoog, de keuze werd gemaakt om hier te eten. Na een overheerlijke lunch en weer wat opgewarmd te zijn hebben we ons bezoek vervolgt.

In de avond volgde een fantastisch kerstdiner met allerlei Deense lekkernijen en veel gezelligheid. Aansluitend volgde het inmiddels befaamde kerstspel dat veel hilariteit teweeg bracht. Sommigen deelnemers waren erg serieus, anderen wat minder. Het feest erna was enorm leuk en we hebben

veel nieuwe vriendschappen gesloten. Die Vikingen zijn zo erg nog niet!

Zondag was het feest helaas weer over en zijn we weer naar huis gegaan. Wij zijn samen opgereden met Michel, Janet en Han. Op de terugweg heb ik mijn ouders gebeld om te vragen of ze het leuk zouden vinden om een bakkie koffie te schenken aan de medereizigers. Wij moesten er hoe dan ook naar toe vanwege Connor, onze hond. Mijn ouders wonen vlakbij de snelweg tussen Groningen en Hamburg, de omweg was maar 6 kilometer. Na een gezellige "nazit" hebben we afscheid genomen van Michel, Janet en Han. Na het avondeten hebben wij de terugreis aanvaard naar Alkmaar.

Het was al met al een ontzettend mooi, gezellig en feestelijk weekend geworden. Allen die erbij zijn geweest, ontzettend bedankt. Volgend jaar weer.....?

Groeten, Thierry van Es



Auteur: Thierry van Es

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



CHRISTMAS WEEKEND DENMARK

Vrijdag 24/11 05.00 uur, gereed om weg te rijden naar Denemarken. Han arriveert en dan gaan we. Omdat het lekker vroeg is, is het ook rustig op de weg en kunnen we lekker doorrijden. Al kletsend in de auto gaat de reis voorspoedig en voor we het weten zijn we al in Putgarden waar we de Ferry nemen van Duitsland naar Denemarken. We komen aan in het clubhuis om 16.45 uur, en worden we verwelkomt door Jan Janell, Thierry en Ramona waren een uurtje eerder gearriveerd. Eerst een biertje en even bijkomen en daarna nog een biertje en nog steeds bijkomen en daarna nog een

Al snel arriveren er nog meer leden en het weerzien met de Noren en Zweden en Denen en Engelsen en natuurlijk onze eigen leden was fantastisch. Er was een heerlijk diner gemaakt en een ieder liet het zich smaken.



Na een heel gezellige avond en genoeg biertjes te hebben genuttigd werd het tijd om de slaapbunkers op te zoeken. Zaterdagochtend wakker worden met een beetje een zwaar hoofd en naar buiten kijkend was het een verrassing om te zien dat het een klein beetje had gesneeuwd en het had gevroren. Tijdens het ontbijt werden de plannen gemaakt wat te doen vandaag en er werd besloten om naar Kopenhagen te gaan, eerst even de auto's ijsvrij maken en de kachel aan en gaan.

Uiteraard even naar de kleine zeemeermin voor een foto momentje en daarna de stad in. De kerstmarkten werden afgestruind en de warme glühwein en chocomelk gleden er lekker in. En natuurlijk nog even naar het Hard Rock Cafe als traditie en weer een foto momentje. Na een heerlijke lunch en nog een beetje sightseeing werd het tijd om terug te gaan naar het clubhuis alwaar een ieder zich gereed maakte voor het kerstdiner want daar waren we tenslotte uiteindelijk allemaal voor gekomen.



De Deense leden hadden zich behoorlijk uitgesloofd, het eten was voortreffelijk en de sfeer des te meer. Na het diner werd de traditie van het kerstspel uitgelegd en vlogen de dobbelstenen over tafel en soms ook door het clubhuis, de kerstcadeau's gingen van hand tot hand en uiteindelijk had iedereen een cadeau. Het was een gezellige avond en er werd nog lang nagezeten en gefeest. Uiteindelijk werden de slaapbunkers weer opgezocht en was alleen nog het geluid van gesnurk te horen. Zondagochtend tijdens het ontbijt waren de oogjes nog klein en maakte iedereen zich gereed voor de terugreis. We reden samen op met Thierry en Ramona en besloten nog even in Duitsland een bakkie te doen bij pa en ma van Es, alwaar het wederom gezellig was moesten we toch maar weer door. Thuis aangekomen nog even nagenoten van de foto's en tevreden naar bed.



Auteur: Michel Gertzen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



THE STORY OF MY MOTORCYCLE LIFE?!

Tweedehands motoren, er is niks mis mee. In mijn jonge jaren reed ik een BMW (R75/5). Te veel vervoermiddelen en huis kopen en samenwonenplannen maakten toen dat ik de BMW wegdeed met de belofte dat als het weer kan dat er weer een motor gekocht mocht worden. Die kans deed zich in 2001 voor. De wens was een vette cruiser. Zoiets als een Harley Davidson Heritage Softail classic. Enfin, die waren te duur. Na diverse onderzoeken via het internet kwam de interesse voor een Yamaha DragStar 1100 classic. Tja, die was nog maar net op de markt, de Duck tail versie was er al wel. Veel eigenaren ruilden die in voor het classic model. Fietsend van mijn werk naar huis passeerde ik altijd een scooter dealer die ook dealer was van Yamaha motoren. Op een gegeven moment, op de weg naar huis, had ik het gevoel/idee om toch eens binnen te kijken. De fiets moest op slot, mijn laptop mee en een drukke weg moest worden overgestoken. Het was alsof ik er naar toe getrokken werd zeg maar. In de winkel stonden 2 Yamaha motoren, nieuwe motoren. 1 WildStar 1600 en een DragStar classic 1100. De eigenaar van de winkel was druk bezig en er stonden meer klanten te wachten. Jammer. Ik ging maar naar huis om wellicht later nog eens terug te gaan. Thuis besloot ik toch nog even te bellen. Tja, die beide motoren waren verkocht en op mijn wens voor een 2e hands DragStar werd gereageerd dat die dus nog zeldzaam of eigenlijk nog niet op de markt waren.



Maar . . . toevallig werd er enkele dagen later 1 verwacht, ingeruild op de Wild Star. Ik gaf gelijk aan geïnteresseerd te zijn.

Enkele dagen later gluurde ik door de ruiten en ja hoor, daar stond ie. Wat een geluk, in mijn favoriete kleur zwart, met windscherm en tassen. Maar oh jee, wat was die vuil. Later bleek dat hij nog geen jaar oud was met iets van 11.000 km op de teller. Ik vond dat veel, maar later bleek dat ik zelf nog meer ging rijden gemiddeld per jaar in die beginjaren van mijn motorrijden. De deal over deze young timer was snel gesloten.

Zo'n 10 jaar later reed ik een testrondje op een Midnight Star 1900 cc V-Twin van Yamaha, zwart en met windscherm en koffers uitgevoerd. De Yamaha dealer in Naaldwijk had een evenement met proefrijden op Yamaha motoren georganiseerd. Pfoeh hé, wat een machine. Inmiddels had ik als secretaris van de YCCNL diverse contacten met o.a. deze dealer en Yamaha Europe ook. Mijn DragStar had inmiddels zo'n 120.000 km op de teller en door slecht onderhoud waren er verborgen problemen aan de schroefdraad van de kleppendeckels waar ik met de betrokken motordealer niet mee tot een oplossing kwam. Het jaar daarop werd ik aangesproken op de Yamaha stand op de motorbeurs door de eigenaar van de Yamaha shop waar ik de testrit had gereden op de Midnight Star: "Hee Ton, luister, die Midnight Star zet ik in de verkoop, iets van 4.000 km op de teller, 1 jaar oud en nog met fabrieksgarantie. Ik dacht het is wel wat voor jou. Met



een inruilprijs voor je DragStar komen we er wel uit.” Jeetje, thuis met de accountant gesproken en samen hebben we de deal gemaakt. Deze young timer was mine.

5 jaar later nam ik het besluit dat ik klaar was met motorrijden en deed de MidNight Star van de hand met ruim 56.000 km op de teller. Het jaar erop had ik met clubgenoten een reis gepland staan in India: de hoogste bergpas in de Himalaya, de Khardung La, te rijden met gehuurde Royal Enfields Bullet 500. De lokale road captain reed op een classic, de Desert Storm uitvoering. Wat was dié leuk zeg . . .enne, tja, aldaar rijdend op de Bullet . . .dat reed heerlijk. Eigenlijk raakte ik weer besmet met het motorvirus dus. Ik herinnerde mijn uitspraak aldaar dat als ik weer een motor zou gaan kopen dat het dan een Royal Enfield moest worden.



Weer terug in Nederland werd het internet geteisterd en ontdekte ik dat de Royal Enfield classic Bullet gehuurd kon worden. Dat was dus snel voor 1 weekend gedaan. Een perfecte bike om langs de Waal te rijden, zo bleek, maar met tegenwind een vrachtwagen inhalen op de snelweg . . . dat ging niet zo soepel. Enkele weken later huurde ik een interceptor voor 2 dagen. Wow, dat reed even anders zeg. Heerlijk draaide dat motorblok ook. Tja, geen klassieke uitstraling van de Desert Storm, maar wel een retro bike. Leuk!

Met de accountant thuis was al een afspraak gemaakt, dus bij het inleveren van de huurmotor vroeg ik naar de aankoopmogelijkheden. Ik werd naar de afdeling nieuwe motoren geleid, maar vroeg ook naar de 2e hands voorraad. Die was er niet volgens de verkoper. Op mijn vraag wat die zwarte(!) beneden dan was kwam verrassend “oh ja, dat

is zo, dat is een demomotor geweest het afgelopen jaar.” Daar ga ik weer: effe 3.800 km en nog 2 jaar fabrieksgarantie. Ik heb niet eens een proefrit gemaakt . . . deal voor deze young timer dus!

In 3,5 jaar tijd 35.000 km ermee gereden. De Super Meteor 650 kwam op de markt, een cruiser model. Tja, die moest ik gewoon even een dagje huren natuurlijk. Heerlijk, wat zit dat toch lekker zeg. Enne, het blok is hetzelfde als die van de Interceptor . . . dus ongetwijfeld eventueel nog verbeterd daar waar nodig. Maar, om nu de interceptor in te ruilen voor een nieuwe Super Meteor . . . nee, dat toch prijstechnisch nu (nog?) niet.

Op een rustig moment tijdens 3 dagen weg in Friesland begin december zocht ik op het internet naar 2e hands motoren, in dit geval de Super Meteor. Tja, die waren er niet, of wacht even, er stond er toch 1 tussen alle nieuwe motoren. Zwart (!), tassen erop, slechts 4.300 km. Jemig, hoe kan dat nu? Tja, gezien de prijs moest ik nu toch wel achter mijn oor krabben. Bij een dealer op basis van foto's werd er eerder dit jaar een richt inruilprijs afgegeven voor mijn Interceptor als ik een nieuwe Super Meteor zou aanschaffen. Die was verrassend, ondanks de hoge kilometerstand. Een mailtje naar de verkopende motorhandelaar van deze 2^e hands Super Meteor was snel gemaakt, het antwoord even snel ontvangen. De vorige eigenaar was eigenlijk wel spijtoptant te noemen, komend van een motorscooter werd de Super Meteor aangeschaft maar nu na 8 maanden alweer ingeruild voor toch weer een motorscooter. En toen zag ik die advertentie . .

Wéér een zwarte young timer dus. Met nog 2 jaar fabrieksgarantie, met wéér een goede aanschafprijs . . . The story of my motorcycle life dus. Het weer zit nu deze week (van 11 december) ook mee, de verkoper zit in Utrecht, vlakbij MVM De Meern. Mijn Interceptor heb ik direct achtergelaten, zaterdag 16 december kon ik mijn Super Meteor ophalen. Via de Whatsapp werd er vanuit Portugal gereageerd: “ahh je komt zeker wel naar Zuid Europa ermee?” . . .en zo kom je aan je kilometers.



Uiteraard(!) waren de weersverwachtingen niet uitgekomen. De zon kwam in de middag niet achter de wolken vandaan, erger nog: op weg naar huis met mijn nieuwe aanwinst kon ik slechts 20 minuten droog rijden. De miezelregen was even een vervelend detail op deze rit en nee ik had geen regenbroek bij mij. Ik ben blij met deze Super Meteor, laat dat duidelijk zijn.



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



DE KERSTLUNCH

Via diverse social media werd de organisatie van een Kerstlunch aangekondigd door Jeroen. Ja, dat is leuk en gezellig om buiten het motorseizoen contact te houden met de “fellow” leden van de club. “Mijn” plekje voor de voordeur zou voor mijn Abarth vrijgehouden worden. Zorgvuldig als ik ben werd in de Google agenda het evenement en het adres van Jeroen

en Marja genoteerd. De weersverwachting was boven mijn verwachting . . . wel met een persoonlijke kanttekening dat weersverwachtingen in deze periode echter niet betrouwbaar hoeft te zijn. Zoals eerder geschreven.

Tja, 8 tot 10 graden boven nul en in de middag een zonnetje deden bij mij de hoop opleven dat na de afgelopen missers t.a.v. de weersverwachtingen dat het nu wel een keer goed moest zijn. Ik had immers mijn nieuwe motorfiets en dan wil je toch wel even kilometers rijden. Nou, dat ging inderdaad wel goed. Wat niet goed ging was de notitie in mijn digitale agenda. Ik ben niet van de digitale tijdsaanduidingen is mij opgevallen. In dit geval werd 11:30 als half 11 in de agenda geschreven. . . sukkel die ik ben. Dik te vroeg kwam ik dus aanrijden bij het voor de gelegenheid tot restaurant omgebouwde rattenhol. Gelukkig werd ik hartelijk en warm ontvangen. Dat laatste was wel nodig want de 1,5 uur binnendoor rijden werd door mij afgebroken wegens een afgesloten weg vanwege een ongeval. Niet veel later zag ik diverse voertuigen van hulpverlening disciplines voorbij komen. Serieuze business dus.

Tja, zulke afsluitingen gaan niet gepaard met aanwijzingen voor een omweg. De digitale landkaart dame die in mijn oor vóór zegt hoe te rijden kwam er ook niet uit. Naast mijn digitale tijdswijzer zwakte heb ik ook het richtingsgevoel van een ei en ben ik 100% afhankelijk van de fluisteraar. Dus de gps op snelwegen gezet en hop naar Jeroen en Marja enne over de snelweg, daar koel je wel wat af kan ik de lezer laten weten. De motor op de Abarth parkeerplek, zo kon iedereen toch even genieten van mijn nieuwe aanwinst.



Tegen de 30 gasten werden verwacht. Jeroen en Marja hebben zich uitgesloofd om het popup restaurant in te richten. Het resultaat was geweldig. Al rap kwamen de gasten binnen en werd het steeds gezelliger. Marja had zich echt uitgesloofd in de keuken en dan werd de rol voor de bediening ook nog eens vol verve door de familie uitgevoerd. Chapeau!! Complimenten en pluimen te over en welverdiend.

Namens iedereen (ga ik vanuit) wil ik Jeroen en Marja hartelijk danken voor wederom het belangeloos organiseren van een YCCNL evenement in hun voor de gelegenheid tot rattenhol omgedoopte woning.

Bedankt Jeroen en Marja!



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



KERSTLUNCH 2023

Zondag 17 december is misschien een beetje vroeg, maar ach, anders zit iedereen al volgepland. Niet zo'n slecht idee dus. Het weer was goed, zo goed dat er een paar per motorfiets kwamen.

Het adres was genoegzaam bekend intussen, dus daar was de navigatie niet voor nodig.

Via de A2 de weg op en bij Utrecht rechtsaf de A27 op. Dan heb je al een heel stuk gehad. Doorrijden tot de afslag Maartensdijk en dan stukje binnendoor naar Hollandse Rading. Daar linksaf, maar het stoplicht stond op rood. Een klein stukje vooruit zag ik aan de rechterkant de locatie waar we de nieuwjaarsreceptie en de jaarvergadering gaan houden. Oeps, het is groen. De kanaaldijk moet je rustig rijden. Fietzers en voetgangers die denken dat de straat van hen is, tegenliggers die vinden dat jij verder de klant in moet, een enkel paard dat van mij alle ruimte krijgt en hoe verder je komt, hoe rustiger het wordt. Ter hoogte van nummer 4 stonden twee vlaggen in de kant. Dat kon niet missen. Ik was redelijk vroeg, want anders krijg je al gauw parkeerproblemen.

In de zomer, als iedereen de motor pakt, is er niet zoveel aan de hand. Maar met auto's staat het zo vol. Ik zet hem dus gewoon ergens aan de kant van de weg.

Toen ik uit de auto stapte bleek het hek al open. Er stond een mooie motor voor de deur, maar dat was niet de motor van Ton van de Coevering (of hij moet hem hebben ingeruild). Dat bleek inderdaad het geval. Er zaten al een man of drie binnen, waaronder Ton, en die legde uit hoe dit zo gekomen is.

Alhoewel er een inlooptijd vanaf half twaalf was afgekondigd werd het al snel drukker.

Er was op veel belangstelling gerekend, want naast een flinke kerstboom stonden er flink wat tafels en stoelen. Jeroen voorzag de groeiende groep aanwezigen van iets te drinken en Marja bleek op een geheime locatie in het pand bezig met de voorbereidingen. De sfeer was, zoals gewoonlijk hier, aller gezelligst. Bij gebrek aan ruimte (er kwamen steeds meer mensen binnen) werden we min of meer gedwongen om maar vast een plekje in te nemen bij een van de tafels. Ramon keek eens bedenkelijk naar een tuinstoel die naar binnen was gehaald, maar hij ging er uiteindelijk toch maar in zitten. Niks aan de hand, totdat hij er min of meer door zakte. Geen gewonden, ergens anders een 'normale' stoel vandaan

gehaald en hij zat weer als een vorst. Intussen kwamen de schalen binnen met heerlijke broodjes en die moesten allemaal een plekje krijgen op de tafels. Die stonden nu wel erg vol, maar dat deed niet. Variatie genoeg en het was allemaal vreselijk lekker. Allerlei sapjes (naast koffie en thee) verrijkten de maaltijd en even werd het wat stiller. Als de katjes muizen dan mauwen ze niet, zegt het spreekwoord. Maar al gauw werden de gesprekken weer hervat en die werden als maar luider.

Ramon had vlaggetjes meegenomen met aan de ene kant de 'vleugel' van de YCC en aan de andere kant de Nederlandse driekleur. Die werden uitgedeeld onder geïnteresseerden. Zo te zien van onverwoestbare kwaliteit. De vlaggetjes van stof die we vroeger wel eens hadden hingen naar een paar maanden al flarden. Deze houden het waarschijnlijk langer uit.



De schalen met broodjes, waarvan al heel wat was genuttigd, werden steeds leger. Er zijn altijd wel mensen die denken van: "eigenlijk heb ik wel genoeg, maar ze zijn zo lekker, ik doe er nog eentje". En zo krijgt Marja weer eer van haar werk.

De tijd vliegt als je je amuseert, maar ik moest nog 2 adressen langs. Dus ik ben stilletjes weggeslopen en heb me netjes afgemeld bij Marja. De rest merkt het wel 😊

Het was weer een zeer geslaagde club-happening. De laatste van dit jaar. Nog een paar dagen en dan worden de dagen weer wat langer en kunnen we weer uitkijken naar het voorjaar. Ik kan niet wachten. Jongens en meisjes, bedankt voor de gezelligheid, vooral Jeroen en Marja, het was weer een echt feest.

Kijk maar uit, want voor jehet weet noemen ze het een traditie.

Fijne kerstdagen en een veilige jaarwisseling!!!



Auteur: Ton Trommelen

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



YAMAHA

YAMAHA MOTOROID 2: CONCEPT ZONDER STUUR

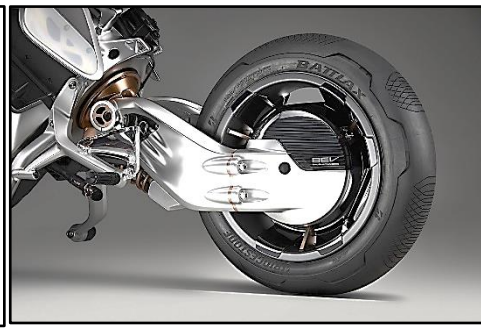


Motorfietsen zijn vrij eenvoudig, maar er zijn een paar onderdelen essentieel om het pakket te laten werken. Een motorblok spreekt voor zich en de meeste motorrijders verwachten ook een stuur te zien als ze opstappen. Yamaha ziet dat anders en zijn nieuwste conceptmotor laat zien dat het bedrijf mobiliteit op twee wielen in een heel ander licht ziet. De Yamaha Motoroid 2 is een funky elektrische fiets zonder stuur en met een duidelijke cyberpunk-uitstraling die verschilt van alle motorfietsen die nu te koop zijn.

Er wordt verwacht dat de motor zelfbalancerend zal zijn en sommigen hebben geraden dat Yamaha mikt op een berijderloze functie in de toekomst. Hoewel het stuur ontbreekt, zijn deze vervangen door vaste handgrepen.

Maar zo'n futuristische tweewieler van Yamaha zullen we waarschijnlijk niet snel zien. Zoals veel concepten ziet Yamaha de motor waarschijnlijk als een proefbank voor nieuwe technologieën en functionaliteiten. Dus hoewel het onwaarschijnlijk is dat een motor zonder berijder binnenkort op de markt komt, zouden sommige functies van het concept kunnen doorsijpelen naar productiefietsen.

De elektrische inspanningen van Yamaha zijn op dit moment voornamelijk beperkt tot scooters, maar het bedrijf heeft recentelijk aandrijflijnonderdelen, elektrische dirt bike-prototypes en andere modellen ontwikkeld. Hoewel het Yamaha Motoroid 2-concept waarschijnlijk niet als zodanig in productie zal gaan, zou het een goed teken kunnen zijn voor de toekomst van Yamaha. Het bedrijf biedt ook ombouwkits voor e-bikes en heeft zijn vingers in diverse motorsport- en mobiliteitscategorieën. Dus het is slechts een kwestie van tijd voordat we meer gaan zien op elektrisch vlak.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel

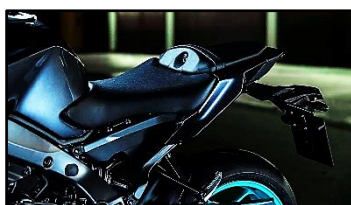
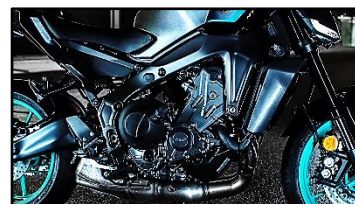


2024 YAMAHA MT-09: GERAFFINEERD NIEUW UITERLIJK EN INTELLIGENTE TECHNOLOGIE



De Yamaha MT-09 heeft altijd al indruk gemaakt met zijn donkere en mysterieuze esthetiek en zelfverzekerde prestaties. Nu viert de MT-09 zijn 10e verjaardag met een uitgebreid nieuw ontwerp dat gericht is op het versterken van het gevoel van 'koppelrijke acceleratie'.

Het nieuwe ontwerp van de 2024 MT-09 is gebaseerd op het concept van '3D Riding', geïnspireerd door Yamaha's motorcrossmotoren. Het kuipwerk is vernieuwd en bevat onder andere een compactere LED-koplamp en een gemodificeerde brandstoftank. Het zadel is gescheiden in een bestuurders- en duozadel voor meer vrijheid en comfort. Daarnaast zijn er details zoals nieuwe rem- en schakelpedalen voor soepel schakelen.



Naast het verbeterde ontwerp is ook de rijpositie van de MT-09 verder aangepast voor een nog betere ervaring. Aanpassingen aan het stuur, de voetsteunen en het zadel zorgen voor optimaal comfort en controle. Bovendien is het geluid van de CP3-motor versterkt, waardoor de rijervaring nog intenser wordt.

Wat betreft technologie biedt de MT-09 indrukwekkende functies. Het 5-inch TFT-kleurenscherm met smartphone-connectiviteit en navigatie via de MyRide Link app zorgen voor een geavanceerde gebruikerservaring. Daarnaast beschikt de motor over cruisecontrol, soft-click richtingaanwijzers en een quickshifter van de 3e generatie.

Yamaha heeft ook Yamaha Ride Control (YRC) instellingen toegevoegd aan de MT-09, waardoor bestuurders de vermogenskarakteristieken van de motor kunnen aanpassen aan verschillende omstandigheden. Met geavanceerde technologieën zoals een zesassige IMU, Brembo radiale hoofdcilinder en volledig instelbare vering biedt de Yamaha MT-09 goede prestaties en controle.



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

Einde artikel



KJMV BRACHT MET NIEUWE CLUBDAG EERBETOON AAN KLASSIEKE YAMAHA'S

De Klassieke Japanse Motorfietsen Vereniging (KJMV) organiseert al vele jaren zijn clubdag in De Rijp, met elk jaar een ander thema.



Zondag 19 november was het weer zo ver en dit jaar stond Yamaha in de schijnwerpers.

De clubdag is openbaar voor iedereen en exposeert 75 historische motoren, van tussen de jaren vijftig en negentig. De show laat straatfietsen zien, maar ook cross-, enduro- en racemodellen. De motoren lopen uiteen van 50cc-brommertjes tot dikke 1300cc-viercilinders. Het evenement vindt plaats tussen 12.00 en 18.00 uur, in het hotel 'De Rijper Eilanden.' Eerder kwamen Nederlandse motorsporticonen als Jaap Timmer, Marcel Ankoné, Jan Huberts, Martien Jimmink, Jan de Vries, Gerrit Wolsink en Theo Bult eens langs deze clubdagen.

“We hopen dat ook vele niet-insiders een kijkje komen nemen”, vertelt voorzitter Peter van der Zon. Hij vervolgt: “want we gaan heel wat unieke juweeltjes tentoonstellen. Van sommige modellen bestaat er nog maar één exemplaar in de hele wereld. En nu precies vijftig jaar geleden presenteerde Yamaha de modellen TX750, RD250 en RD350. Heel speciaal: Yamaha-Europa zal aanwezig zijn met niet minder dan veertien bijzondere exemplaren.”

Volgend jaar is er natuurlijk weer een KJMV-clubdag, die op zondag 17 november 2024 in hotel 'De Rijper Eilanden' gehouden wordt. Het item is dan 75 jaar Honda Motors.

Bron: **MOTORNL**

Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

Einde artikel



VOOR ROYAL ENFIELD FANS

DE SUPER METEOR 650



Tijd om hem eens te huren en ondervinden of het wat voor mij is. Eind september werd het nog goed weer, althans wat de verwachtingen van de “weergeleerden” aangaven. Op maandag was er voor de donderdag diezelfde week een stralende dag gemeld, op die donderdag zelf heb ik amper de zon gezien. Maar goed, de Super Meteor 650 was maandag al door mij gereserveerd en het bleef droog dus ik mopper niet echt.

Eerdere Royal Enfield motoren die door mij werden gehuurd (resp. een Bullet 500 en een Interceptor) werden of aan het einde van de dag vóór de huurperiode opgehaald of 's ochtends de dag erna ingeleverd om het maximale eruit te kunnen halen, maar dit jaar lukte mij dat agendatechnisch niet. Een motormaats van mij kon die dag ook niet, dus het navigeren moest ik zelf doen (gaat bij mij altijd wel fout ergens ☹).

MRA, MyRouteApp, is een geweldige toepassing, nog wel heftig in ontwikkeling, maar goed bruikbaar. Een route in het Gooi had ik weleens met de Abarth club gereden, die wilde ik met de motor nog

weleens doen. Op de Interceptor naar MVM motoren eerst effe een bakkie, de administratie doen, uitleg krijgen over de bediening en op weg. Iets verderop bedacht ik mij om mijn Ali telefoonhouder te plaatsen en de route te starten. “Snelweg vermijden” stond als het goed is aangevinkt en de route was ook met die instelling gemaakt (door anderen) . . . verwachtte ik dus. Al rap werd ik de snelweg opgestuurd waarvan ik dacht dat die dan naar het beginpunt van de route zou gaan. Zojuist controleerde ik de instellingen in MRA nog even en de route was niet opgeslagen met “snelweg vermijden”, sukkel die ik ben. Maar aan de andere kant wilde ik natuurlijk de bike ook op de snelweg proberen, dus echt balen was het dan ook weer niet. De bike presteerde prima op de snelweg overigens.

Eén van de nadelen van navigatie d.m.v. MRA via de telefoon is dat ie nogal wat stroom verbruikt. Stommeling, ik had de powerbank mee moeten nemen. Even later bedacht ik mij dat ik gelezen had dat de Super Meteor uitgerust moest zijn met een USB poort. Aan de kant van de weg (niet de snelweg hoor!) even met MVM gebeld. De USB poort zat dus achter de zijdeksel links, vandaar dat ik hem niet zo snel kon vinden. Even kijken hoe je die zijklep zonder iets kapot te maken open zou kunnen krijgen en dat moest dus toch met gepaste kracht nadat de sleutel zijn werk had gedaan. Kabeltje aangesloten, kappie terug en weer op weg.

Al vrij snel kwam ik tot de ontdekking dat de telefoon niet opgeladen werd. Weer naar de kant van de weg, kappie eraf, er was wel erg weinig ruimte voor de stekker van de USB kabel, het snoer had direct achter het stekertje aardig in de knel gezeten. Even friemelen, ook aan de GSM zijde, maar er werd niets geladen. Pfff, nog vóór de middagpauze nog maar 38% en de route moest nog beginnen. Tijd voor plan B: via Google maps naar het centrum van Harderwijk (Ongetwijfeld bij de havens, altijd leuk), aldaar tijdens mijn lunch mijn telefoon laten opladen. Qua stroomverbruik ging dat wel beter om via Google maps te navigeren.

Wat rijdt die Super Meteor toch heerlijk. Wel even wennen aan de voetbediening die wat verder naar voren is geplaatst, maar dat was inderdaad wennen. Die positie is dusdanig dat je bij wat sneller genomen verkeersdrempels niet even een klein stukje kan gaan staan om de “klap” in de rug te voorkomen, dat is dan wel weer jammer. Maar voor de rest is het heerlijk toeren. Een totaal andere “zit” dan mijn Interceptor, die laatste heeft een iets sportievere zithouding.

Nou, het centrum van Harderwijk volgens Google maps is dan kennelijk echt het centrum van die stad en ligt in een onbeduidende woonwijk . . . Heb ik weer natuurlijk. Plan C: “havens Harderwijk” invoeren, ja hoor en gáán! Na enige tijd kwam ik uit in een industriewijk en dito haven . . . uiteraard . . . tjonge ik moet ook “Jachthaven Harderwijk” intoetsen natuurlijk. Plan D inmiddels. Ditmaal kwam ik aan een brede stroom water terecht met enkele toeristische zaakjes en wat restaurants. Bij het eerste de beste restaurant vroeg ik of mijn telefoon opgeladen kon worden, ja dat kon. Mooi. Ik overhandigde de spullenboel en zocht een plaats. Na mijn koffie annex lunchpauze was ie 80plus % geladen. Vol genoeg wat mij betreft om plan E inmiddels uit te voeren.

Tja, de route ging hem niet meer worden, ik moest met etenstijd thuis zijn en van MVM uit ga ik altijd binnendoor naar Rijswijk, ook weer 1,5 uur rijden. De A12 in de spits . . . nee dat doe ik niet meer. Google maps op “snelweg vermijden” naar MVM Motoren. Dat was een leuk stukje rijden nog, mooie wegen, toch een beetje het Gooi gevoel. Hier kon ik op een provinciale weg de motor ook op zijn kracht even testen; een inhaalmanoeuvre. Tja, niet verrassend eigenlijk, dat ging zo soepel als met de Interceptor. Beiden motoren hebben hetzelfde motorblok natuurlijk. Wellicht is die van de Super Meteor iets anders geconfigureerd, maar dat zou ik eigenlijk moeten nakijken. Ik miste niets en kon ook niet zeggen dat het blok beter of niet beter presteerde. Dat dus.

Van deze motor, het kan zijn omdat de demo ongetwijfeld niet goed is ingereden, maar bij iedere versnelling hoorde ik een bijgeluid. Een whining sound. Kwenie hoe ik dat anders moet omschrijven, ook dat zal ik melden bij Twin. Ik ben niet huiverig om voormalige demo modellen te kopen, dat was met mijn XV1900 Yamaha en nu ook mijn Interceptor het geval (Beiden nog met fabrieksgarantie van 2 jaar), maar dit blok horende zou ik deze demo Super Meteor niet willen aanschaffen.



Eindconclusie:



Ja een heerlijke motor om op te zitten en mee te rijden. Relaxed. Geen problemen met het wat zachtere zadel, ik heb toch bijna 200 km voornamelijk binnendoor gecruised. Sterker, direct aan het begin al had ik bijna geconcludeerd dat ie lekkerder reed dan de Interceptor, maar niets te kort doen aan mijn huidige motor hoor! Deze huurmotor was uitgerust met het scherm. De bedoeling van de gleuf in het scherm vlak onder het midden ontgaat mij, maar dat mag men mij eens vertellen. Ik houd ervan om met het vizier open te rijden, maar op de provinciale wegen, eigenlijk vanaf 70 km per uur, lukte dat niet, mijn helm schudde teveel. Ongetwijfeld heeft dat te maken met mijn lengte (1.90mtr) en de hoogte van het scherm. Ali heeft daar vast wel opzet stukjes voor. Het zou overigens geen onoverkomelijk probleem hoeven zijn voor mij.

Als die bike er 3 jaar terug was geweest, dan had ik die gekocht i.p.v. de Interceptor. Tja de cruisermotoren zijn mijn ding. Zou ik mijn Interceptor ervoor inruilen? Hm, nu nog even niet. Er komt nog een nieuw model aan, ik meen gestoeld op de Bullet 500 classic, maar dan met een 650 blok ook. Initieel, ook dat heb ik wel eens geschreven, wilde ik gaan voor de 500 classic, maar die voldeed boven de 80 km per uur niet aan mijn verwachtingen: trillen en boven de 100 km per uur iets power te kort. Ondanks dat ik het niet wil kom ik toch wel eens op de snelweg . . . Dus even de komende 2 jaar de ontwikkelingen van Royal Enfield afwachten. Wie weet. Ik houd jullie op de hoogte ☺



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



VERRASSING: ROYAL ENFIELD ELECTRIC HIMALAYAN TEST BED

De langverwachte Himalayan 452 is eindelijk onthuld in Milaan en het is de meest prestatiegerichte versie van de populaire avontuurlijke motorfiets tot nu toe. Als je niet kunt wachten om er meer over te weten, kun je al een avontuurlijke testervaring vanuit de Himalaya – zie video – lezen in MOTO73 #20, die volgende week verschijnt. Maar wat we niet hadden verwacht, was dat Royal Enfield nog een verrassing voor ons in petto had.



Deze verrassing kwam in de vorm van een elektrische motorfiets. Ja, je leest het goed! Royal Enfield heeft bevestigd dat ze werken aan een elektrische motorfiets. Hoewel we wisten dat ze met iets kwamen, waren we vrij zeker dat het de vorm zou aannemen van een klassieke cruiser of roadster, en niet van een op offroad-gerichte avontuurlijke machine. Maar wat we daadwerkelijk zagen, was indrukwekkend.

De nieuwe motorfiets wordt de 'Electric Himalayan Test Bed' genoemd en is al redelijk productierijp. Het is voornamelijk bedoeld als testplatform voor toekomstige elektrische inspanningen van Royal Enfield. Vanuit stilistisch oogpunt verschilt deze

elektrische motorfiets aanzienlijk van wat we gewend zijn van Royal Enfield. Het is duidelijk gericht op prestaties, met een stevige upsd voorvork en een gasgevulde Öhlins schokdemper met extern reservoir achter. Bovendien mist het veel carrosseriepanelen die normaal te vinden zijn op de standaard Himalayan, waardoor deze 'test Himalayan' een prototype-achtige uitstraling heeft.

Wat betreft de prestaties heeft Royal Enfield nog geen details vrijgegeven. Wat we wel weten, is dat de brandstoftank eigenlijk geen brandstoftank is, maar eerder de oplaadpoort herbergt voor gemakkelijke toegang. De motorfiets heeft duidelijk een offroad-gerichte configuratie, met een 21-inch voorwiel en een 17-inch achterwiel, compleet met noppenbanden.



Het is interessant om te zien dat Royal Enfield ook offroad-prestaties beschouwt als onderdeel van hun elektrische plan. Hoewel er nog geen officiële introductie van het elektrische Himalayan-concept in zicht is, kunnen we verwachten dat het bedrijf de komende paar jaar verdere stappen zal zetten in hun elektrische inspanningen.

Royal Enfield Electric Himalayan Test Bed – Een veelbelovende toekomst

Met de onthulling van de Electric Himalayan Test Bed laat Royal Enfield zien dat ze serieus bezig zijn met het verkennen van de mogelijkheden van elektrische

motorfietsen. Deze avontuurlijke machine combineert prestaties en offroad-capaciteiten, waardoor het een unieke toevoeging is aan het elektrische segment.

Hoewel er nog veel details ontbreken, kunnen we niet wachten om meer te horen over de specificaties en mogelijkheden van deze elektrische motorfiets. Het feit dat Royal Enfield ervoor heeft gekozen om hun eerste elektrische model op basis van de populaire

Himalayan te ontwikkelen, toont aan dat ze goed hebben geluisterd naar de wensen van hun avontuurlijke rijders.

De komende jaren zullen spannend zijn voor Royal Enfield en liefhebbers van elektrische motorfietsen. Terwijl we wachten op meer informatie over de Electric Himalayan Test Bed, kunnen we alleen maar speculeren over wat de toekomst zal brengen voor dit merk en de elektrificatie van hun line-up.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 452 MAAKT AVONTUURLIJK MOTORRIJDEN GOEDKOPER



Premium kwaliteit voor een betaalbare prijs – dat is waar Royal Enfield naar streeft om het adventure bike-segment te veroveren. ‘We willen iedereen die van plan is om de wereld rond te reizen een hoogwaardige, maar toch betaalbare motorfiets aanbieden,’ zegt Siddhartha Lal, de charismatische CEO van Royal Enfield. Hoewel de exacte prijs van de nieuwe Himalayan pas tijdens de EICMA 2023



(7-12 november) bekend wordt gemaakt, kunnen we speculeren dat deze rond de €6.000 zal liggen, nauwelijks hoger dan de huidige instapprijs van €5.490 voor het 24 pk-model. Misschien hebben de Indiërs zelfs nog een verrassing in petto: ‘Er staat iets speciaals te gebeuren tijdens de EICMA,’ aldus perschef Stephen Cain.

‘Sid’, zoals meneer Royal Enfield door iedereen in het bedrijf genoemd wordt, verkondigde tijdens de onthulling van de nieuwe Himalayan in het Himalaya-gebergte alvast ‘de democratisering van het avontuurlijk motorrijden.’ Hoe dan ook, deze nieuwe generatie lichtgewicht langeafstandsenduro (slechts 196 kilogram rijklaar) heeft alles in zich om de prijsstructuur in het adventure-segment flink op zijn kop te zetten. De nieuwe Himalayan is namelijk een uiterst moderne motorfiets, niet alleen in vergelijking met het robuuste maar nuchtere voorgaande model. Met volledige LED-verlichting, twee rijmodi met en zonder ABS, een volledig navigatiesysteem met Google-ondersteuning (Tripper Dash), vloeistofkoeling, zes versnellingen en aanzienlijk betere prestaties gooit Royal Enfield hoge ogen met de nieuwe Himalayan.

Aanzienlijke vermogensverbetering voor de nieuwe ééncilinder

Het vermogen stijgt van 24 naar 40 pk (een toename van 65%) en het maximale koppel stijgt van 32 naar 40 Nm (een toename van 25%). Maar liefst 90% van dit koppel is al beschikbaar bij slechts 3.000 tpm. De geheel nieuwe ééncilindermotor heeft nu een inhoud van 452 cc en maakt gebruik van vloeistofkoeling. De vrijwel geheel zwarte vierklepper is maar liefst 10 kg (20%) lichter dan die van het vorige luchtgekoelde model uit 2016, dat bovendien slechts vijf versnellingen had.

Ook op het gebied van topsnelheid en acceleratie behoort deze nieuwe generatie tot een compleet andere klasse: het vorige model bereikte met moeite een topsnelheid van 127 km/u, terwijl de nieuwe Himalayan volgens Royal Enfield 151 km/u kan halen – een toename van 24 km/u, oftewel bijna 20%. Voor het eerst beschikt de Himalayan over twee rijmodi (Performance en Eco), die beide optioneel kunnen worden gebruikt met of zonder enduro-ABS. Betrouwbare vertraging wordt verzorgd door een 320mm-schijfrem aan de voorkant en een 270mm-schijfrem aan de achterkant.

Een gevestigde naam onder wereldreizigers

De offroad-capaciteiten van de Himalayan zijn legendarisch. ‘Gebouwd voor alle wegen. Gebouwd voor geen wegen’ luidt de passende slogan van deze nieuwe Himalayan. Het huidige model (199 kg rijklaar) is al een gevestigde naam onder wereldreizigers – vooral in de Himalaya, waar deze motorfiets grotendeels ontwikkeld is, is hij sinds zijn lancering immens populair geworden. De nieuwe versie heeft tien millimeter meer (230 mm) grondspeling, veerwegen van 200 mm zowel voor als achter en een verstelbare zithoogte die kan variëren tussen 825 en 845 mm (voorheen 800 mm). De hoogte kan eenvoudig aangepast worden met behulp van twee inklapbare beugels onder het zadel. Een handige oplossing! Er is ook nog een lager zadel beschikbaar (805-825 mm).

Royal Enfield behoudt dezelfde wielmaat met een diameter van 21-inch voor het voorwiel en 17-inch voor het achterwiel. In India worden de nieuwe Himalayans standaard uitgerust met Ceat-endurobanden genaamd ‘Gripp’. Of deze banden ook in Europa gemonteerd zullen worden, moet nog blijken. Aan de voorkant wordt een upside-down-cartridge vork (43 mm) gebruikt, terwijl er aan de achterkant een centrale monoschokdemper met verstelbare veervoorspanning te vinden is, die de aluminium swingarm ondersteunt. Beide veerelementen worden geleverd door Showa. De wielbasis is aanzienlijk vergroot van 1.465 naar 1.510 mm, terwijl de totale lengte licht is toegenomen van 2.190 naar 2.245 mm. De opvallend ruime brandstoftank heeft nu een inhoud van 17 liter (voorheen 15,5 l). Met het opgegeven gemiddelde brandstofverbruik van slechts 3,67 l/100 km kun je probleemloos zo’n 400 kilometer rijden zonder te hoeven tanken.

Nieuw navigatiesysteem in samenwerking met Google

De bestuurder kan via Google Maps precies zien waar hij naartoe gaat. Met behulp van de Royal Enfield-app kan hij zijn smartphone

verbinden met het nieuwe ronde TFT-display (Tripper Dash). Direct daaronder bevindt zich een USB-C-aansluiting om ervoor te zorgen dat je altijd stroom hebt voor je apparaten. In plaats van de bekende turn-by-turn-navigatie die Royal Enfield tegenwoordig aan bijna alle modellen toevoegt met behulp van een klein extra instrument, heeft de nieuwe Himalayan een kleurenbeeldscherm van maar liefst vier inch. Met behulp van de modusknop aan de rechterkant van het stuur kan je kiezen of je de motorinformatie (snelheid, toerental, etc.) groot wil weergeven of juist de routebeschrijving inclusief omgeving. Dit is een zeer slimme en digitale oplossing, inclusief integratie met muziek en telefoonfuncties, waar geen enkele concurrent in deze klasse mee kan concurreren.

Toenemende concurrentie in de klasse tot 500 cc

En dan hebben we nog te maken met concurrentie. Royal Enfield gaat de strijd aan met groeiende premium concurrenten met zijn nieuwe Himalayan. Triumph zal in 2024 zijn perfect afgewerkte ééncilinder 400-modellen op de markt brengen, Harley-Davidson is aanwezig in India met zijn X440-model en Indiase concurrent TVS lanceert een nieuwe 310 Apache gebaseerd op de BMW G 310 R. Al deze motoren richten zich op een groeiende middenklasse in het subcontinent India – net als Royal Enfield dat doet met zijn premium koers. Het wordt spannend, ook hier in Nederland! Geen enkele andere adventure motorfiets biedt zoveel moderne uitrusting voor zo'n lage prijs als deze nieuwe Himalayan.

'Het belangrijkste doel was om het DNA van de Himalayan te behouden,' zegt Sid Lal. Hiermee bedoelt hij de toegankelijke en karakteristieke eigenschappen van deze globetrotter-motorfiets met zijn ééncilindermotor. Maar hij heeft het natuurlijk ook over het ontwerp. Met zijn slanke middensectie, vaste koplamp, royale tank en bagagedrager is de Himalayan direct herkenbaar. De laadcapaciteit bedraagt maar liefst 198 kg, een indrukwekkende prestatie voor een motorfiets die zelf slechts 196 kg weegt. Er zijn talloze accessoires verkrijgbaar voor lange reizen: een hogere kuipruit, aluminium topkoffer, aluminium zijkoffers, tanktassen, valbeugels, aluminium radiatorschermen en nog veel meer. Als je wilt kun je meteen kiezen voor de adventure-kit (inclusief koffers, topkoffer, rooster en hogere kuipruit) of de stijlvolle rally-kit met onderdelen zoals een smal enkelzitsadel, hogere kuipruit en gestroomlijnde zijbekleding achteraan. Het stationaire geluidsniveau bedraagt 91 dB(A).

Vijf kleuropties om uit te kiezen

Er is keuze genoeg als het gaat om kleuren. 'Hanle Black' heeft bijvoorbeeld een John-Player-Special-achtige uitstraling met een zwarte tank, goudgele accenten en geanodiseerde gouden spaakwielen. 'Kaza Brown' is een woestijnbeige kleur. 'Kamet White' heeft grafische accenten op de witte tank. 'Slate Himalayan Salt' is pastelgrijs met rode accenten en 'Slate Poppy Blue' is dezelfde grijs tint maar dan met blauwe accenten. Royal Enfield biedt drie jaar garantie of 30.000 km op deze motorfiets. De eerste servicebeurt vindt plaats na 500 km en daarna elk jaar. Naar verwachting zal de nieuwe Himalayan in februari 2024 op de markt worden gebracht.

Conclusie

De nieuwe Royal Enfield Himalayan 452 is een goedkoop alternatief voor wereldreizigers. Met zijn moderne design, verbeterde prestaties en betaalbare prijs streeft Royal Enfield naar het democratiseren van avontuurlijk motorrijden. Met een vermogenstoename van 65%, een topsnelheid van 151 km/u en indrukwekkende offroadcapaciteiten is deze motorfiets klaar voor elk avontuur. Het nieuwe navigatiesysteem in samenwerking met Google zorgt voor moeiteloze navigatie, terwijl de ruime keuze aan accessoires de mogelijkheid biedt om de motorfiets aan te passen aan persoonlijke wensen. Met vijf kleuropties om uit te kiezen, is er voor ieder wat wils. Kortom, met de nieuwe Royal Enfield Himalayan ben je helemaal klaar om de wereld te verkennen!



Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



Einde artikel



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.



22-25 MOTORBEURS UTRECHT 2024

Locatie: Koninklijke Jaarbeurs

Adres: Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht

Tarieven: **Early bird** - **dagticket** (€ 14,75). Geldig op één dag naar keuze

Regular - **avondticket** (€ 12,00). Geldig op avond naar keuze (donderdag of vrijdagavond van 16.30 - 22.00 uur).

Kids - **dagticket kids** 4 t/m 12 jaar (€ 1,00).

Geldig op één dag naar keuze, onder begeleiding van een volwassene met een ticket.

Entreetickets: **Bestellen met korting**



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 nieuwe stijl (zie poster)

Locatie: Camping 't Wit Veen

Adres: Witveensterweg 22, 9261 XW

All-in prijs voor het hele weekend: 116 euro per persoon

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie gedurende de hele dag.

Gratis goed eten (2x ontbijt en 2x diner) en gratis drinken (fris drank, bier en wijn) 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) (zie poster)

Locatie: Ruige Heide.

Adres: Putsebaan 251, 2040 Zandvliet België.

Inschrijving vooraf op www.yccb.be is gewenst.

Binnen slaapplekken: boeken niet meer mogelijk! VOL.

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 YCCNL-leden 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

03-04 YCC ESPAÑA

Locatie: Parque San Martín De Toranzo (<https://www.google.com/maps/place/San+Mart%C3%ADn+De+Toranzo+Park/@43.2166677,-3.9366443,17z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0xd492543073d011f:0xb8cb0327d60ee642!8m2!3d43.2166638!4d-3.9340694!16s%2Fq%2F11nmmk4yrl?authuser=1&entry=ttu>)

Geen campings, alleen hotels beschikbaar (Hostel & restaurant Miralpas, Hotel Posada del Pas, Hotel Balneario de Alceda, Hotel Parque de Alceda)

Nadere informatie volgt zodra deze ter beschikking is.



09-11 Weekend Luxemburg

Treppunt: 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:

Toegangsprijs: nog onbekend.

ride out op zaterdag.

Gratis thee en koffie 24 uur.

Goed eten en drinken alle dagen.



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 informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

NOVEMBER 2024

24 Toerit Road Rats

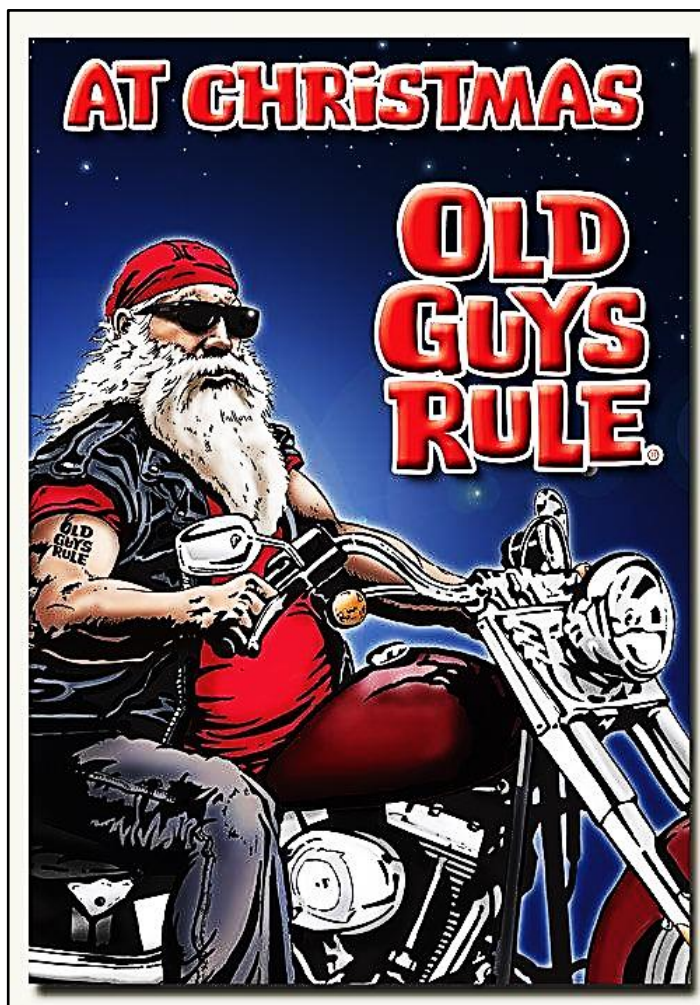
Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

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

S.O.S. YCCNL 2024 nieuwe stijl




Vrijdag vanaf 16.00 uur 19 april – Zondag 21 april
All-in weekend op camping 't Wit Veen
Adres: Witveensterweg 22
9261 XW Eastermar

Eten: 2 x ontbijt en 2 x avondeten,
Buffet op vrijdag, BBQ op zaterdag.
Drinken: koffie, thee, fris, bier en wijn.
All-in prijs: slechts 116 euro per persoon.
26 personen kunnen binnenslapen (verdeeld over hutjes). EXTRA kosten: 20 euro per persoon.
Eigen slaapzak, hoeslaken en sloop meenemen
GEEN extra kosten voor gebruik van eigen tent.

Dit wil je niet missen dus: geef je snel op via de site met de voorkeur: binnenslapen of tent.
Bedrag overmaken op de YCCNL rekening:
NL51 RABO 0156606704

YCC BELGIUM RALLY 2024 MAY 2 - 3 - 4 - 5



Live music on Friday
Live music on Saturday

ROCK CH AMBANCE COVERS

Over time

Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Zandvliet Belgium

TRUE BIKER SPIRIT ON FLANDERS FIELDS

- Sleep on Flanders Fields
- Drink the Best Beer Worldwide
- Live Music on Friday and Saturday
- Ride-out Through The Low Countries
- Have Fun




**Pre-registration on website is requested !
Visit: www.yccb.be**

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 Patrick's 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](#)

