

De nieuwe

Uitlaatklep



IN DEZE EDITIE O.A.:

Van het gas af
Op vakantie met Madelon en Misja
Openingsrit seizoen 2020
Minder is meer rit

Sluitingsweekend
Even voorstellen...Eric
De Motor van Marjam
IMU magic

MOTORCLUB MC DE FENDERT

BESTUUR:

Voorzitter:

Piet Moerland

Secretaris:

Jolanda Ettema

Penningmeester:

Sjacco van Kouteren

Contact: Info@mcdefendert.nl

Algemeen bestuursleden:

Jan de Jong

Anton van Sint-Truyen

TOERCOMMISSIE:

Ad van de Klundert

Jan van Holsteijn

Sjacco van Kouteren

Contact: ToercommissieMcDeFendert@gmail.com

REDACTIE:

Hans Tienhoven

Madelon Smit

Patrick Roessel

Contact: RedactieMcDeFendert@gmail.com

WEBSITE:

Ad van de Klundert

Tabitha Levering

Algemeen E-mail adres: Info@mcdefendert.nl

Jaarcontributie bedraagt € 25,= elk volgend lid op hetzelfde adres € 20,=.

De contributie dient vóór 1 maart te zijn voldaan op rekeningnummer NL12INGB0003233978 van MC De Fendert, onder vermelding van uw naam.

Nieuwe leden:

Inschrijven bij de secretaris. Inschrijfgeld bedraagt € 5,=.

Opzeggen lidmaatschap:

vóór 1 december bij de secretaris.

Aanmelden als vrijwilliger?

Neem contact op met een van de bestuursleden.



INHOUDSOPGAVE

MOTORCLUB MC DE FENDERT	1
INHOUDSOPGAVE	3
VAN HET BESTUUR	5
VAN DE REDACTIE.....	7
VAN DE TOERCOMMISSIE	9
OPENINGSRIT 12 JULI 2020	11
VAN HET GAS AF.....	15
MINDER IS MEER RIT.....	19
VAKANTIE OOSTENRIJK	21
DE MOTOR VAN MARJAM.....	27
EVEN VOORSTELLEN	29
SLUITINGSWEEKEND MC DE FENDERT 25 T/M 28 SEPTEMBER 2020	31
NAALD IN EEN HOOIBERG?	35
IMU MAGIC	39
MOTOGP KALENDER 2021 (OVB).....	43
WORLD SUPERBIKES KALENDER 2021 (OVB)	44
ACTIVITEITEN KALENDER 2021 (OVB).....	45
TOERRIT REGLEMENT	47



Basis buffet de Fendertse Hoeve

Prijs € 19,50 per persoon inclusief borden, bestek en alles mag vuil retour

Voorgerechten

- Huzarensalade met garnituren
- Pastasalade of aardappelsalade
- Caesar salade
- Stokbrood met kruidenboter en tapenade

Hoofdgerechten

- Spareribs
- Kip piri piri
- Oosters runderstoof
- Varkenshaaspuntjes in champignonsaus

Bijgerechten:

- Nasi of bami
- Krieltjes uit de oven of aardappelgratin

Sauzen en overige:

- Mayonaise
- BBQ en knoflooksaus
- Kroepoek

Nagerecht

- Vers fruit

Aanvullingen

- Koude visschotel met makreel gerookte zalm en garnalen, meerprijs € 4,50 per persoon
- Keuze uit diverse ijstaarten, meerprijs € 3,50 per persoon
- Extra bijgerecht, meerprijs € 1,50 per persoon
- Diverse vissoorten in een heerlijke vissaus met groentes, meerprijs € 4,- per persoon
- Diverse soorten soep: groentesoep, tomatensoep, mosterdsoep, goulashsoep, meerprijs 2,50 per persoon



Ook mogelijk:

**Complete BBQ-pakket vanaf
€ 14,50 p.p. incl. BBQ +
borden + bestek.
Alles mag vuil retour**

Combideal: Basis buffet met als aanvulling één keuze soep en desserttaart (div. smaken), meerprijs € 5,- per persoon. Het basis buffet is een suggestie, maar kan uiteraard aan uw wensen worden aangepast, geen enkel probleem. Vraag vrijblijvend een offerte aan! Via mail: contact@fendertsehoeve.nl of 0168 46 24 91

Meer info op www.fendertsehoeve.nl



Beste leden,

Het jaar is alweer bijna ten einde, wat gaat de tijd toch snel.
De Sint is nog maar net vertrokken en de Kerstman staat weer voor de deur.

Begin dit jaar begon de corona en we zitten daar nog steeds in.
We zullen daar niet verder op in gaan want daar is al genoeg over te doen.

De openingsrit, met grote opkomst. hebben we gelukkig wel kunnen rijden.
Uiteraard op gepaste afstand.
(Een aantal van ons rijden altijd al op gepaste afstand, grapje)

Het Pinksterweekend en andere ritten konden door de Coronaperikelen niet doorgaan. Dat betreuren we natuurlijk met zijn allen.
Een aantal van onze motormuizen zijn er wel op uit getrokken en hebben leuke ritten gereden.

Wij hopen dat 2021 een beter jaar gaat brengen zodat we weer gemoedelijk en gezamenlijk van onze hobby en de nodige versnaperingen kunnen genieten. Uiteraard zonder mondkapje en gewoon lekker op een terrasje.

Wij wensen iedereen fijne feestdagen en hopen dat iedereen gezond is en blijft.

Met een vriendelijke groet,

Het bestuur



BARBERSHOP



Langenoordstraat 112
Zevenbergen
T 0168-324444

WWW.BARBERSHOPZEVENBERGEN.NL



FIJNAART (NAAST ALDI)

OUDEMOLENSEDIJK 9

ROOSENDAAL (NAAST JUMBO)

VAN BEETHOVENLAAN 9

WWW.SLIJTERIJVANDERMAAS.NL



VAN DE REDACTIE

2020

Hij is bijna voorbij. Gelukkig maar met dat nare virus en alle gevolgen die dat heeft, maar het is helaas nog steeds maar afwachten hoe we 2021 met zijn allen gaan beleven. Ik denk dat de meesten niet hadden verwacht dat we aan het einde van 2020 nog steeds met zulke hoge besmettings-aantallen te maken zouden hebben.

Als motorrijder kan ik zeggen dat ik voor dit soort tijden één van de beste hobby's heb. 's Avonds nog even een ritje maken is zo gebeurd. En dat kon/kan dan ook nog met in ieder geval één maatje, soms meer. En man man, wat heb ik veel van die ritjes gemaakt dit jaar. Want de roep van buiten en mijn vriend op twee wielen was dit jaar groter dan ooit na al dat opgehokt zitten thuis.



Als clublid was het een teleurstellend jaar. Toegegeven; we hebben nog een paar ritten kunnen doen met z'n allen, maar over het algemeen kan ik toch wel zeggen dat ik mijn clubmaatjes wel erg gemist heb dit jaar. Laten we hopen dat 2021 wat dat betreft een dikke verbetering wordt!

Als redactielid kan ik zeggen dat ik ontzettend trots én blij ben met al jullie ingezonden artikelen. Privé hebben jullie gelukkig de nodige kilometers kunnen maken. Binnen de Nederlandse landsgrenzen maar ook (soms ver) daarbuiten. En jullie hebben volop met al de andere leden willen delen hoe jullie die vakanties en ritten hebben beleefd. Nogmaals hartelijk bedankt daarvoor!

Hoe 2021 er voor het clubblad uit gaat zien weten we helaas nog niet. Hopelijk willen jullie ook volgend jaar weer met ons allemaal delen hoe (club?)ritten en vakanties zijn geweest. Of we het blad ook volgend jaar weer op de bekende manier kunnen maken is nog een beetje de vraag. Er zijn landelijk flinke klappen gevallen bij de ondernemers. Dat zien we nu geleidelijk aan terug aan de toezeggingen van adverteerders voor volgend jaar. Hoe goed ze het ook voorhebben met ons mooie clubje en clubblad, sommige uitgaven worden dan toch even extra overwogen en misschien zelfs een jaartje overgeslagen.

De redactie wenst iedereen die ons blad én de club al die jaren al heeft gesteund in de vorm van advertenties, of anders, een heel veel beter 2021 toe. Wij hopen in ieder geval van harte dat jullie komend jaar weer in de zwarte cijfers komen!

Dan rest me alleen nog één ding; Let op elkaar en op de mensen om je heen!
Blijf gezond, positief en beleef een heel mooie kerst en geweldig (alternatief) oud- en nieuw!
Tot volgend jaar!



De Graanbeurs

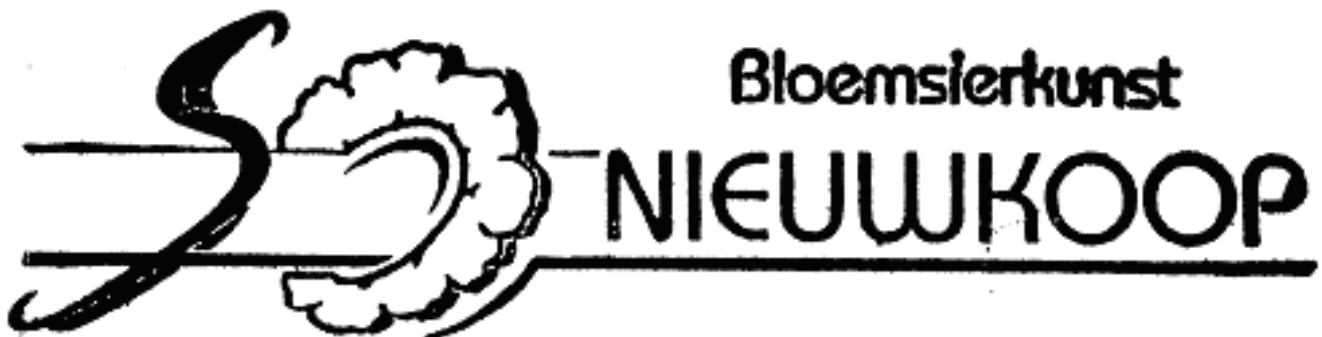


eten - drinken - feesten

Eten, Drinken en Feesten in een sfeervolle ambiance

De Graanbeurs in Fijnaart biedt u lekker eten, gezellige borrels, feest(jes) en een leuke uitgaansgelegenheid in een sfeervolle ambiance.

T 0168-462723 - E contact@degraanbeurs.nl - W www.degraanbeurs.nl
Kadedijk 6 - 4793 GB Fijnaart



Molenstraat 27 Fijnaart Tel. 0168-462403

VAN DE TOERCOMMISSIE

2020, wat een jaar.

Veel mensen zeggen, een jaar om snel te vergeten.

Zit wel wat in, we hadden veel leuke dingen gepland als Club en TC maar helaas hebben we ook veel van de kalender moeten halen.

Tourritten hebben nagenoeg niet plaats gevonden, het pinksterweekend en de tweedaagse helaas ook niet. Maar uiteindelijk hebben we, op het randje van grens sluitingen, toch het sluitingsweekend wel door kunnen laten gaan.

Gelukkig hebben we op onze sociale media voldoende foto's en korte verhalen voorbij zien komen van leden die toch wel een poging hebben gedaan om de nodige kilometers te maken.

De kalender voor 2021 is in de maak maar tegelijk weten we niet hoe het er voor staat en zijn we benieuwd hoe het komende jaar zal gaan lopen. Laten we hopen op de komst van een vaccin zodat we weer wat vrijheid terug gaan krijgen.

Namens de TC willen we jullie alvast fijne kerstdagen wensen en een goed uiteinde maar vooral een gezond en motorrijk 2021 waarin we gezellig samen weer de weg op kunnen.

Jullie TC.

(Gelukkig is ons dit bespaard gebleven 😊)





Café Bar De Bereboot

**Het gezellige café voor al
uw feesten en partijen!**

Tot Straks!!

**Fré, Janny en Deborah Polak
Molenstraat 51, 4793 EE Fijnaart
Tel: 0168 - 462515**

OPENINGSRIT 12 JULI 2020

Eindelijk viel dan toch het veel verwachte e-mailtje van de toercommissie op de digitale deurmat. We gaan rijden! In clubverband, met de nodige Covid-19 maatregelen.

Rijden in kleine groepjes, 1.5 meter afstand respecteren en elk groepje kon langs de route kiezen voor zijn eigen lokatie voor de koffie en lunchpauze. Daar was door de firma TC ruim in voorzien in deze route.

Op 12 juli was ik er helemaal klaar voor. De diverse weer apps beloofden ons een prachtig zonnig dagje. Het wekkertje werd mooi op tijd gezet, er werd nog een keer een doekje over de Multi gehaald en off-we-went! Fendertse Hoeve, here we come!!

En dat ik niet de enige was die er wel zin in had na al die maanden was wel duidelijk toen ik aan kwam rijden op de Kadedijk. Een blik naar beneden gaf al aan dat ik op zoek moest naar een parkeerplekje, want het stond goed vol!



Eenmaal een plekje gevonden moest er wel even een keurende blik gaan over de al geparkeerde motoren. Er stonden een paar voor mij onbekende motoren tussen waaronder een Versys 300, een 1190 Super Adventure R, een 1290 Superduke R MY2020 en een R1250-R MY2020. De eerste twee waren van (inmiddels) nieuwe clubleden (van harte welkom!!) en de laatste twee waren van Corné en Ad van Hooijdonk. Mooi spulleke hoor allemaal. En de ouders van Cain waren er ook bij.

Een enkeling ontbrak vandaag onvrijwillig (iets met nieuwe banden), maar al met al was de opkomst bijzonder goed te noemen. We hadden er duidelijk veel zin in na al die tijd.

De koffie en gebak werden ons aangeboden door de club en op gepaste afstand werden de banden weer aangehaald tussen ons clubleden. De meesten hadden er al flink wat kilometer opzitten dit jaar, maar we hadden elkaar grotendeels nog niet gezien. Het zou een gezellig dagje worden.

Nadat de eerste koffie achter de kiezen was beklom ons Ad van de Klundert zijn podium en heette iedereen welkom en legde de spelregels van vandaag nog eens uit. Even later vertrokken de eerste groepjes al. Ik geloof dat ik bij het eerste groepje zat. Ongetwijfeld zouden we elkaar onderweg wel weer ergens tegenkomen.



De Veerse Meer route werd in de diverse TomToms en Garmins opgestart en daar gingen we dan! Wel even oppassen bij de rotonde aan het einde van de Kadedijk, waar je even achterlangs moest steken omdat deze was opgebroken.

De route was echt super. De TC had weer goed zijn best gedaan om een mooie route te maken. We werden op een gegeven moment ingehaald door een andere groep. Daar bleven we even achter plakken en bij een T splitsing ging Jan van Sprundel ineens de linkerkant op en wenkte mij om te volgen. Bleek hij de molen daar bij Kortgene wel een prima plekje te vinden voor een foto momentje voor de Multistrada Benelux FB groep. 😊 😊

Niet lang daarna komen we in Kamperland en strijken daar neer bij Bistro Restaria Havenzicht voor een lunch en een verfrissend drankje. Ondanks dat we hier met twee groepen aankomen is er op het terras genoeg ruimte voor ons waarbij we toch aan de 1.5 meter afstand kunnen houden.

Als we na het eten verder rijden komen we echt langs het Veerse Meer en ik moet zeggen dat ik denk dat ik daar nog niet eerder ben geweest. Het ziet er in ieder geval allemaal reuze mooi en waterrijk uit daar. Zeker voor herhaling vatbaar.

De route gaat weer door langs het water richting Goes en rond een uurtje of 14u komen we door

Yerseke waar we besluiten nog even een stop in te lassen bij Cafeteria Kam Boat voor een welverdiende Cola (of 3, het was best wel warm).

Ook daar is de boel ruim opgezet, duidelijk meer ruimte dan het oorspronkelijk terras, dus we hebben een mooi plekje zo tussen de dranghekken en grote parasols.

De bediening bleek alleen eem tikkeltje veel moeite te hebben met multitasken. Daardoor leek het toch echt een tijdje dat ze geen interesse had in ons geld, dat wij graag wilden afdragen voor de geleverde diensten en producten maar dat bleek bij nadere studie iets anders in elkaar te zitten. De betreffende dame had bij elke tafel duidelijk steeds één missie; hup naar binnen naar de bar of kassa en dan weer terug. Daarna stopte ze bij de dichtstbijzijnde tafel waar ze tussen haar wandeling door was aangesproken. Dit fenomeen herhaalde zich elke keer. En wij zaten helemaal achter op het terras.... Maar goed, uiteindelijk lukte het toch en vervolgden wij onze weg weer.



Hup, 't leste stukske. Op naar Fijnaart. Eenmaal daar aangekomen praatten we nog even lekker na met een aantal anderen die al eerder waren aangekomen of nog binnen druppelden.

Iedereen bedankt voor de mooie en gezellige dag! Mooi dat we eindelijk weer een rit samen hebben kunnen rijden!

Groeten, Patrick.



VERLAAG UW WOONLASTEN MET ALUMINIUM KOZIJNEN

goed bekeken 'n klasse beter:

- ✓ Nooit meer schilderen
- ✓ Flink besparen op uw energierekening
- ✓ Verlost van terugkerende schilderkosten

www.bohaco.nl

Laat nu uw oude kozijnen vervangen. Want wanneer u kiest voor duurzame en onderhoudsvriendelijke aluminium kozijnen van Bohaco, dan profiteert u direct van veel voordelen. Bovendien blijft uw investering zijn geld opleveren. Ontdek hoeveel u kunt besparen.

Maak een afspraak voor een vrijblijvend advies bij u thuis of in de showroom



klanten
vertellen

Bohaco Den Bosch
Orthen 24
T 073 644 64 03

U vindt ons ook in:
Waalwijk - Meijel
Weert - Geleen

Bohaco[®]
ramen deuren serres zonwering

VAN HET GAS AF

In de vorige uitlaatklep stond het verslag geschreven door mij over deelname aan de "The Dutch 1000". Aan dit evenement deden ook een aantal elektrische motorfietsen mee.

Je kan voor of tegen deze manier van aandrijving zijn voor motorfietsen maar ik wil een objectief verslag van een deelnemer jullie niet onthouden.

Perfect is het zeker nog niet maar trek zelf de conclusie of het toekomst heeft of niet.

Dreiwielers.

Dutch 1000 met een Zero SR/S



De Dutch 1000 is een toertocht over 1000 km door Nederland. Hierbij wordt uitsluitend gebruik gemaakt van secundaire wegen. Om de rit wat aantrekkelijker te maken voor een groter publiek is er ook een 500 km variant. Om uit te proberen hoever elektrische motorfietsen mee kunnen met traditionele motorfietsen koos [Electric Motorbikes](#) ervoor de 500 km route te rijden met een groepje brandstofmotorfietsen.

De Zero Motorcycles SR/S heeft een 14,4 kWh batterij. Hiermee kun je 200 km ver rijden, mits over secundaire wegen en je jezelf keurig aan de toegestane snelheid houdt en goed gebruik maakt van het regenererend remmen. Gaat het tempo omhoog dan moet je rekening houden met 170 km range. Uitsluitend snelweg met 120 km/h wordt dat 120 km. Het laadsysteem op de Zero is een semi snellaadsysteem, hiermee kan met een vermogen van 12 kW worden geladen. De batterij van volledig leeg naar vol gebeurt dan in iets meer dan een uur. Het laden tussen de 20% en 80% batterij lading gaat het snelst. Daarvoor heb je 20-25 minuten voor nodig. Om die reden lagen de laadpunten max 140 km uit elkaar. Wat neerkomt op ongeveer 2 uur rijden op deze route.

De route gaat zoals gezegd over uitsluitend binnenwegen, daarom had ik de route licht aangepast voor stops bij laadpunten. Deze laadpunten zijn eenvoudig te vinden via verschillende app's en waren zo

gekozen dat we het laden konden combineren met eten of een kop koffie. De batterij was niet volledig geladen toen we vertrokken. De reden was dat ik niet overnacht had op de Camping de Hei in Siebengewald van waaruit het evenement georganiseerd is.



De Zero SR/S heeft een tour/sportieve zit maar toch behoorlijk rechtop. De zit is behoorlijk comfortabel door het relatief brede stuur en de kuip die de wind goed van je bovenlijf houdt. Schakelen hoeft niet door het altijd direct aanwezige koppel. Er wordt gestart in vooraf ingedeelde groepen die enkele minuten na elkaar vertrekken. De vertrektijd van onze groep bestaande uit 3 BMW's en 1 Zero SR/S is om 8.20 uur.

Het eerste deel van de route gaat conform verwachting, mooie binnenwegen, waarbij er veel gebruik gemaakt wordt van regeneratief remmen. De Zero staat in de ECO stand en heeft genoeg vermogen om mee te komen met de rest. In deze stand regenerereert de Zero ook het best. Soms ligt het tempo iets te

hoog naar mijn zin, met name op de 60 km/u wegen en laat ik me bewust wat afzakken om het tempo wat te drukken. Na een 40 km komen de verschillende navigatiesystemen niet met elkaar overeen. Na een paar keer stoppen, wat omrijden en overleg denken we te weten hoe het verder gaat. De weg gaat verder via het begin van de Middenpeel weg richting zuiden, intussen is de wind flink aangetrokken en staat recht op de neus.

De combinatie wind tegen, lange rechte weg met weinig regeneratie en fors tempo trekt flink aan de batterij. Ik probeerde nog in de slipstream te gaan hangen bij de voorrijder maar die vond dat niet prettig. Met nog een km of 10 te gaan en 10 km range over voor de geplande koffiestop besloot ik toch maar een laadpaal eerder te pakken. Dit was er een bij een onbemand tankstation zonder mogelijkheid wat te drinken. Om de volgende stop te overbruggen moesten we toch een half uur laden ... wat toch lang is als het niet gepland is en er geen koffie aanwezig is.

De rit gaat verder, we rijden voorbij het geplande laadstation en daar blijkt de lader bezet te zijn De rit slingert volgens verwachting naar het zuiden. De Zero zoekt soepel over de Limburgse binnenwegen. De handling en remmen zijn prettig. De combinatie van korte stukken met veel regeneratie maakt dat de batterij doet wat er van hem verwacht wordt: goed bijladen en weinig verbruiken. De volgende stop is etenstijd. Aangekomen in het plaatsje St. Joost waar we een laadpaal verwachtten met daarbij een eetgelegenheid, vinden we die meteen. Maar nu blijkt de eetgelegenheid gesloten te zijn. In het kleine plaatsje is verder niets te doen. We besluiten door te rijden naar de volgende plaats Echt, om een eetgelegenheid te zoeken en een laadpaal via de App. Het restaurant is zo gevonden, maar de dichtstbijzijnde laadpaal ligt op 900 meter van het restaurant. Te ver om op en neer te lopen. Dus met twee motoren naar de laadpaal, deze aankoppelen en achterop mee terug naar het restaurant. Dat gaf wat ergernis bij de reisgenoten.

Tijdens het eten bleek dat de verwachtingen niet geheel overeenstemden. De range van de Zero SR/S onder meest ideale omstandigheden werd verwacht als gemiddeld. Ook ging men er vanuit

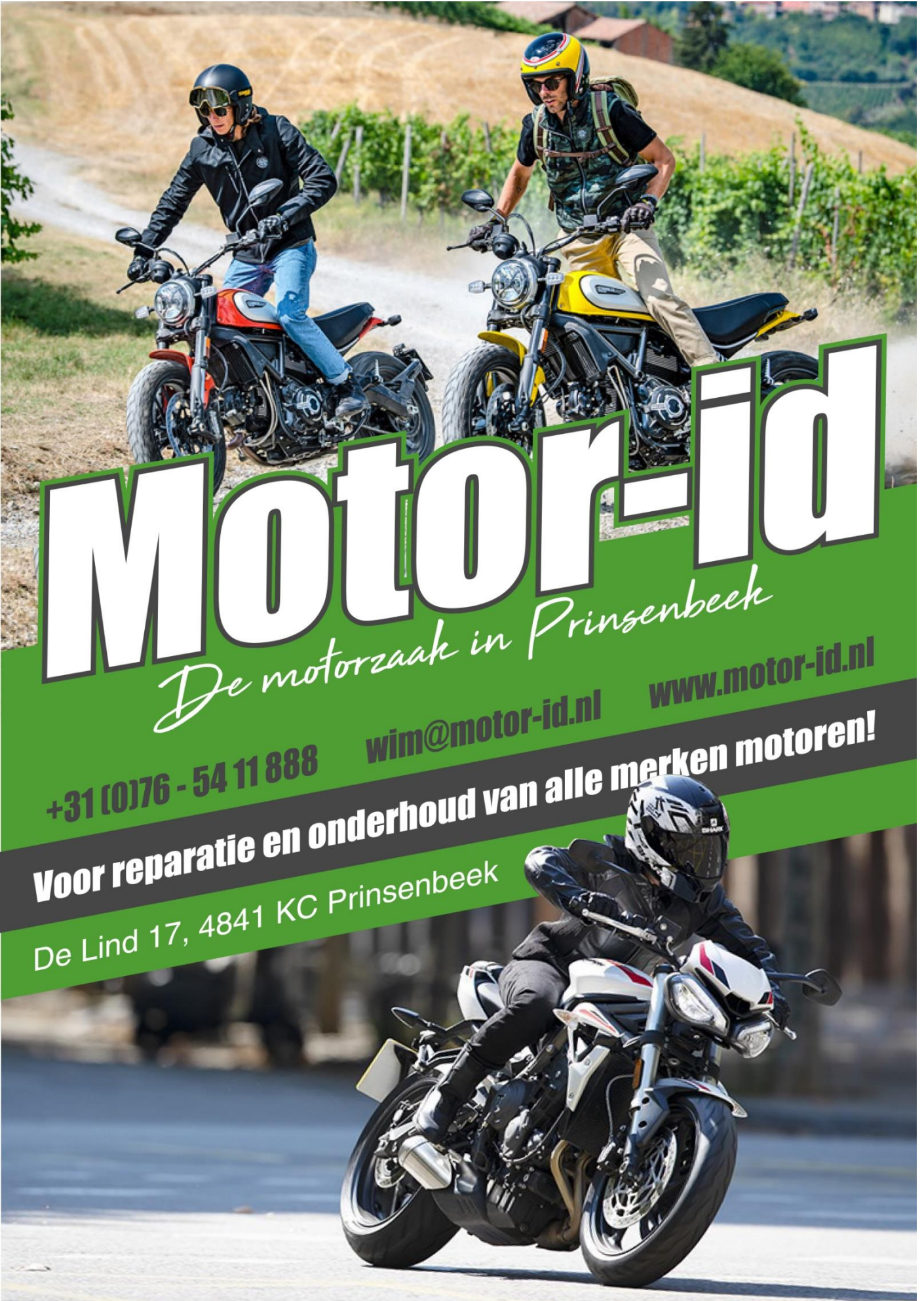


dat er bij elke laadpaal een eet of drink gelegenheid zou zijn In de praktijk is het helaas (nog) niet zover. Na het eten werd de inmiddels volledig geladen Zero opgehaald. De rit ging verder richting België. Deze Zero SR/S is uitgerust met het laagste zadel, bij dit zadel voel je na verloop van tijd de overgang tussen het voorste en achterste zadel deel aan je bilpartij. In België aangekomen richting de Nederlandse Kempen raakte we een ritgenoot kwijt. Na wat wachten, rondrijden en appen vonden we elkaar na een klein half uur weer. De rit ging verder door de Kempen richting Tilburg. Een ideale weg voor een elektrische toerist, ondanks het flinke tempo op sommige stukken was bij aankomst bij de laadpaal de verwachte SoC (State of Charge) zoals verwacht ... met om de hoek een eetgelegenheden. Nadat we wat gegeten en gedronken hadden was de batterij bijna geladen. Er moesten een paar brandstof-motoren tanken, die zouden appen als ze klaar waren, in de tussentijd kon de Zero maximaal laden. De rit ging verder richting rivieren gebied, het weer werd slechter.

De Zero SR/S is uitgerust met een tophalf kuipje wat de wind en regen goed van het bovenlijf houdt, maar de benen en laarzen zitten vol in de wind en de regen. De rit ging verder over de lange Heemstra weg richting het oosten, het tempo werd goed opgevoerd maar met een stevige wind in de rug is dat geen probleem voor de Zero. Na een kleine 100 km moest een van de andere motoren tanken. Ik besloot daarom ook wat eerder te laden dan gepland. Het was ondertussen tijd voor avondeten wat we combineerden met het laden. Helaas weer geen eetgelegenheden met een laadpaal, dus maar weer achter op een motor naar het restaurant. De rit werd met 85% lading vervolgd voor de laatste 80 km. Geheel passend bij de Zero SR/S, via leuke slingerwegen naar het eindpunt in [Siebengewald, Limburg, Netherlands](#). De laatste 10 tal km's ging het tempo weer flink omhoog. We arriveerden na een kleine 13 uur, rond 22.15 uur, op het eindpunt. Een kleine 2,5 uur langer dan gepland voor brandstofmotoren. Hier zit dan ook nog het wachten bij nadat we elkaar mis reden in België.



Terugkijkend op dit experiment is duidelijk dat het mogelijk is om met een elektrische motor samen met brandstofmotoren een flinke afstand af te leggen in 1 dag. Het vraagt nog wel wat credit van de medereizigers. Vooral belangrijk is dat verwachtingen van weerszijden goed op elkaar afgestemd worden en voor beide partijen duidelijk is waar de beperkingen (kunnen) zitten. Denk aan de laadpalen die (nu nog) niet overal op de gewenste plaatsen staan. Maar ook dingen als een onverwachte tegenwind. Onder laatst genoemde omstandigheden zou je alleen rijdend met een elektrische motorfiets het tempo wat minderen om de gewenste afstand af te kunnen leggen. Nu werd de batterij soms te ver leeg gereden om snel genoeg te kunnen laden. De Zero is overigens wel een prettige reisgenoot die zich makkelijk en comfortabel laat rijden en waar de Eco stand meer dan voldoende vermogen biedt om stevig mee te kunnen rijden mits je niet op de snelweg komt.



Motor-id

De motorzaak in Prinsenbeek

+31 (0)76 - 54 11 888

wim@motor-id.nl

www.motor-id.nl

Voor reparatie en onderhoud van alle merken motoren!

De Lind 17, 4841 KC Prinsenbeek

MINDER IS MEER RIT

De hele week was het de vraag of het zondag wel droog zou zijn. De weersvoorspellingen gaven veel regen en wolken aan, maar naarmate de week verstreek werden de voorspellingen steeds beter. Toen was het zondagmorgen 8.00 uur. Het was droog en de zon scheen, al was het wel iets fris.

Op naar het verzamelpunt, daar kwam ik rond 10.00 uur aan. Ronald stond al klaar om ons te verwelkomen. Uiteindelijk zijn er zo'n 16 leden gekomen en was Hans V, de laatste. Die vond het wel erg fris en ging meteen koffie halen!

Ondertussen praatte iedereen een beetje bij, tot Ronald het tijd vond om te vertrekken. Dit werd ondersteund door een toetergeluid van een toeter van een meisjesfietsje?! 😊

Omdat Hans V. zijn koffie nog niet op had en nog niet met iedereen had bijgepraat, splitsten we ons meteen op in twee groepen.

Van tevoren had Ronald ons geïnformeerd over de tourrit:

- Minder snelheid = meer zien.
- Minder drukte = meer genieten.
- Minder rechtdoor = meer bochten.
- Minder weten = meer verrassingen.
- Minder Brabant = meer Nederland.
- Minder doorgaande wegen = meer kleine wegen.

Het begon al meteen goed: langs het water rijdend zagen we zomerverblijven, kasteeltjes en theehuisjes die langs het water stonden. Ondertussen hield Ronald er toch nog aardig de vaart in, waar het kon natuurlijk.

Naarmate we noordelijker reden kwamen er meer van die kleine dijkjes, dat was vooral het korte draaiwerk en dus erg amusant.

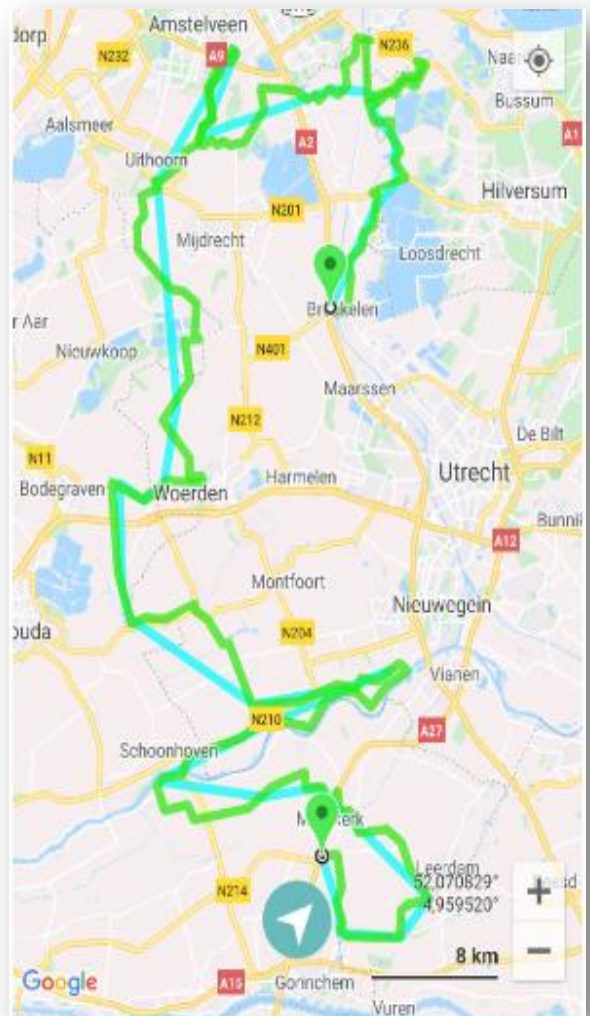
Er moest natuurlijk ook geluncht worden. Dat hebben we gedaan bij de Uitspanning Goejanverwelle in Hekendorp, tussen Woerden en Gouda in. Daar hadden we een terras voor ons alleen.

Dat terras zat naast een klein sluisje, waar kleine bootjes doorheen konden. Het kanaal waar we langs zaten, komt uit in de Hollandsche IJssel.

Ondertussen kwam de tweede groep net voorbijgereden. We hebben enthousiast naar ze gezwaaid maar zij hielden hun blik op de weg gericht en zwaaiden niet terug.

Na wat vriendelijke ontmoetingen met de lokale autobestuurders, kregen we onze lunch geserveerd. Die was lekker, want het was erg stil tijdens het eten!

Na de lunch gingen we verder richting het zuiden. Er waren weer talloze dijkjes en plattelandswegen.





Bij Schoonhoven aangekomen zagen we de tweede groep die aan de lunch zat en gingen wij de pont op.

Eenmaal op de pont vonden Jan H en Maurice het nodig om een gesprek te voeren. Dit ging gepaard met een vrolijk muziekje dat Maurice had opgezet. Dus ging het volume nog harder en kon de hele pont het gesprek volgen.

Eenmaal van de pont af reden we richting Arkel naar het eindpunt van deze route, dus de laatste dijkes en bochten werden genomen en bij de parkeerplaats namen we afscheid van elkaar. Ronald bleef nog even wachten op de tweede groep. Het was een leuke, afwisselende routerit, door een mooi stuk van Nederland.

Ronald: bedankt voor het uitzetten van deze route!

De rest: bedankt voor jullie aanwezigheid en hopelijk zien we elkaar in goede gezondheid weer terug in het nieuwe motorseizoen!

Hartelijke groet,

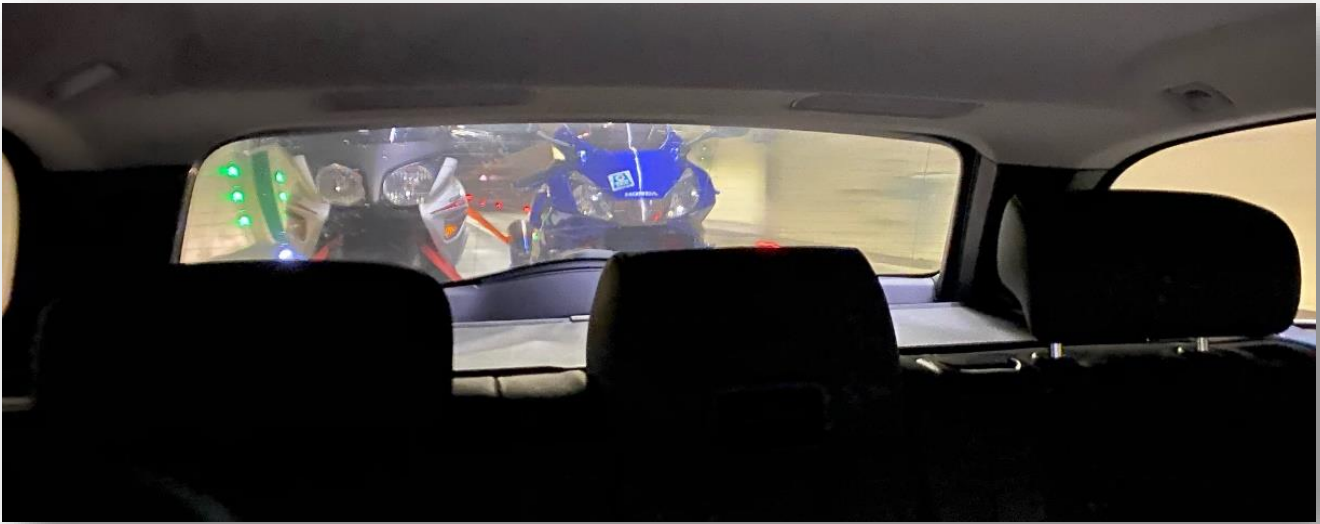
Martijn



VAKANTIE OOSTENRIJK

Nadat ik mijn motor rijbewijs heb gehaald, zeiden we toch al vrij snel tegen elkaar dat het wel leuk zou zijn om eens samen op motorvakantie te gaan. Toen Misja terugkwam van een weekje sturen in Oostenrijk, leek hem dat ook wel wat voor ons.

Gezien het huidige Corona tijdperk, waarin een vakantie toch best een organisatie en een gedurfde onderneming is, was 2020 dus een uitgesproken jaar voor een motorvakantie samen. Je motorhelm op hebben is vast effectiever dan een mondkapje ;-).



En zo geschiedde. Op donderdagochtend om kwart voor 7 op weg. Motoren op de aanhanger en gaan met die banaan. Dat is toch wel een onderneming, omdat je niet zomaar mag inhalen, maarrrrrrr rond 19:00 kwamen we aan bij Vivaldi: een geweldig B&B in See, Tirol van Jan en Regina. We werden warm onthaald, hebben de motoren in de tent gezet en de spullen uitgeladen. Nog even een pizzaatje en dan eens kijken wat voor een route we de volgende dag zouden rijden.

Dag 1: Silvretapas (ongeveer 240 km)

Het is allemaal weer even wennen en erin komen (voor mij persoonlijk, Misja heeft daar natuurlijk geen last van), maar het is een hele mooie omgeving met mooie wegen. Het is de ideale plek om je haarspeldbochten te oefenen. Rond een uurtje of 4 waren we terug, beetje chillen, drankje doen, wat eten en een route uitzoeken voor de volgende dag.

Het fijne van Vivaldi is dat Jan altijd komt vragen wat onze plannen voor de volgende dag zijn, om vervolgens nog wat tips en tricks te geven.

Dag 2: Timmelsjoch en door de Brennerpas (waarom blijft Henk Wijngaard dan toch zo in je hoofd hangen.....) terug (ongeveer 297 km).



De route start officieel bij een ander hotel, dus eerst rijden we nog even 12 km daarnaartoe (als je het

agroZON

ZONNEPANELEN

www.agrozon.nl

Uw zonnepanelen specialist in de regio!



Informeer naar de mogelijkheden voor uw dak!

Kadedijk 80, 4793 GD Fijnaart

T : 06 – 244 64 175 | E : info@agrozon.nl



doet, moet je het goed doen). Aangezien



- ▶ Motoren
- ▶ Scooters
- ▶ Zijspannen
- ▶ Motorkleding
- ▶ Helmen



- ▶ Onderdelen
- ▶ Accessoires
- ▶ Onderhoud
- ▶ Reparaties
- ▶ Garmin navigatie systemen
- ▶ Verzekeringen
- ▶ Financieringen
- ▶ Zijspanrijopleiding



www.advangilsmotors.nl

Nikkelstraat 26 • 4823AB Breda • Tel: 076-5154570 • E-mail: info@advangilsmotors.nl

we wel eens op wintersport geweest zijn in Obergurgl, wijken we nog enigszins af richting de waterval daar in de buurt. Dat is wel even lekker om af te koelen, want de temperatuur loopt toch best op.

Het is druk op de weg: wandelaars, motoren, fietsers (vooral de laatste groep gaat ook in Oostenrijk zeker niet opzij). Misja rijdt zoals hij dat goed kan en schiet overal langs. Wanneer ik uiteindelijk denk dat ik er ook langs kan, heb ik toch mijn eerste oeps-momentje te pakken. Vol in de ankers om weer achter de auto terug te duiken met een hartslag 300+. Het is dus wel even tijd voor een stop om die hartslag omlaag te brengen om daarna de Timmelsjoch omhoog te pakken.



Wat een SUPER route. Twee Duitse motorrijders gingen mij voorbij en dachten dat ook wel even bij Misja te doen..... haha, foutje. Ik dacht al wel dat die even zou gaan sparren en binnen no time had ik geen van 3 meer in zicht. Ik kon dus heerlijk mijn eigen ding doen: focus op de bochten> insturen, doorkijken, apex en accelereren, af en toe een bus of auto inhalen.

Op een gegeven moment had ik een GS in mijn achteruitkijkspiegel. Bij de gemiddelde GS rijder denk ik gelijk aan een geoefende, handig manoeuvrerende bestuurder (dit beeld is mede gevormd door onze J de J en G. B.) en ik verwachtte ingehaald te worden, maarrrrrr..... niks van dat al. Op de rechte stukken trok hij wat sneller door, maar van haarspeldbochten en inhalen had hij geen kaas gegeten. Ik bleef hem dus goed voor en ik moet toch wel zeggen dat dat best leuk is voor je zelfvertrouwen. Ik reed erg lekker en had het heel erg naar mijn zin.

Bijna aan de top zag ik de nodige restaurants en was het even opletten geblazen of mijn blauw-witte motormuis ergens langs de kant stond.....en ja hoor, op de top stond hij te wachten. Hij zag uiteraard al van ver dat ik het mega naar mijn zin had. Vandaag een oeps- momentje en een trots momentje.

Na een hapje en een drankje gingen we op weg naar beneden. Toen ik daarbij een KTM inhaalde, kon mijn dag helemaal niet meer stuk.

Dag 3: Samnaun en Kaunertal (ongeveer 150 km)

Degene die scherp is heeft het al gezien..... DAG 3. Dat betekent over het algemeen niet de beste dag. We hadden allebei ook niet heel veel motivatie om te gaan rijden, maar zijn toch op pad gegaan. In verband met wego pbrekingen begon het al niet lekker. De route klopte niet en om hem toch weer ergens op te pakken, heeft Misja nog een leuke weg gepakt. Redelijk rustig en leuk om te rijden, maar daarmee kwamen we wel direct aan het eind van de route. Uiteindelijk maar richting Kaunertal gegaan en besloten om vandaag de gletsjer niet op te gaan.

Terug bij Vivaldi stond er een aanhanger met een Africa Twin gruwelijk in de weg en dat gaf bij mij even een kortsluitinkje met als gevolg een gezellige tirade. Op dat moment was Misja toch wel heel erg blij met ons communicatie systeem ;-).

Een rustig avondje met een hapje, drankje, wandelingetje en Formule 1 en morgen weer een nieuwe dag.

Dag 4

Na wat opstartproblemen zijn we rond 12 uur op pad gegaan. De route van gisteren en nu wel de gletsjer op. En, eerlijk is eerlijk, Misja maakt toch altijd heel snel vrienden, vooral als hij op de motor zit. Bij een supermooie doordraaier, zwaaide een plaatselijke bewoner toch even heel uitbundig naar hem. Ik heb alleen nooit geweten dat je in Oostenrijk met je vuist zwaait..... dus weer wat geleerd.

Vlak voordat we de gletsjer opgingen, vroeg ik me hardop af of ik misschien beter even kon tanken, toen we langs een pomp reden. Misja vroeg wat mijn benzine meter aangaf en toen zei hij: 'O, dat red je makkelijk!'. Tja, als mijn vent dat vol overtuiging zegt, dan vertrouw ik daarop, maar een gerust gevoel had ik niet echt. (inside information: Hij is iemand die nog tig km doorrijdt op het moment dat het benzinelampje gaat branden..... ondergetekende is iemand die niet meer dan 20 km rijdt als het lampje gaat branden, dus voor mij was dit natuurlijk heel erg een living-on-the-edge ervaring LOL).



Bij de eerste stop op de gletsjer, bleek toch dat hij mij verkeerd verstaan had en vond hij toch ook wel dat mijn meter erg laag stond. Vanaf daar ben ik voorop gaan rijden en heb ik het nieuwe rijden op de motor toegepast om zo ver mogelijk te komen. Ik was wel erg blij toen ik eenmaal bij de pomp stond.

Dat ik niet makkelijk vrienden maak, bleek tijdens de lunchpauze. Ik ga er tenminste van uit dat hetgeen wat ze tegen mij zei in het Italiaans niet heel liefdevol was. Duits of Engels sprak ze niet. Het zal mij een worst wezen, maar als je zelf op het terras gaat zitten in de schaduw met een drankje en je je hond in de auto laat zitten met 35 graden, dan ben je bij mij aan het verkeerde adres. Volgende keer ga ik met die hond op stap en stop ik die vrouw in haar auto: deur op slot, geen drinken.... Eens kijken hoe ze dat vindt na een uurtje.

Uiteindelijk lag het hondje gewoon lekker op het terras met een bak met water erbij.

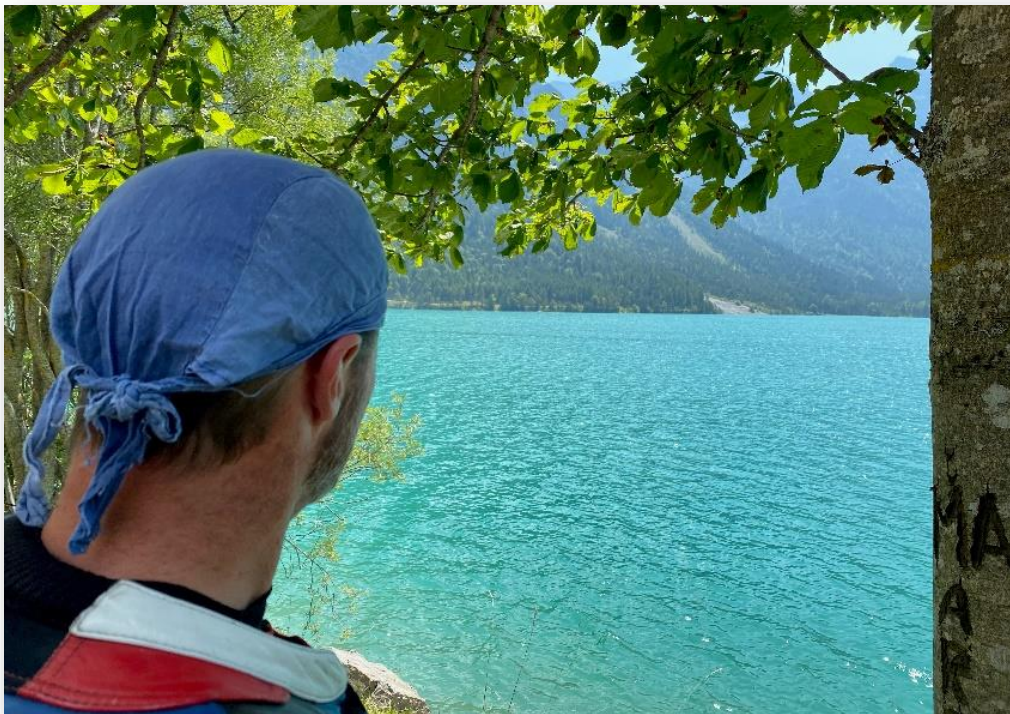
Dag 5: Hahnentjoch, Namlostal (kwam de zangeres zonder naam daar vandaan?), Plannsee, Kuhtal (ongeveer 300 km).

Ze gaven vandaag regen op, maar daar hebben we weinig van gemerkt. Ik heb een groot deel van de dag voorop gereden, dat is ook wel eens goed om te doen.

Nou was het de hele week al warm en in Oostenrijk heb je van dat mooie, heerlijk uitnodigende water overal. Ik riep al een paar keer dat het me heerlijk zou lijken om daar eens in te gaan zitten met mijn voeten. Dat idee is zeker heel erg aantrekkelijk als je met 35 graden voor een stoplicht staat te wachten.

Tijdens de lunch kwamen we bij een restaurant terecht met een grote parkeerplaats. Dan moest je via een bruggetje over een beekje om bij het restaurant te komen. Ja hoor, je raadt het waarschijnlijk al..... ik dacht: als ik het nou niet doe, dan doe ik het nooit. Dus ik mijn schoenen uit, langs de kant gaan zitten en met sokken en al in het ijskoude water. Wat kan een mens daarvan opknappen. Sterker nog, misschien moet ik eens met een bekend motorkleding merk contact op gaan nemen voor het principe van koelsokken. Veel effectiever dan een koelvest. Ik ben gewoon met die natte sokken in mijn motorlaarzen gestapt en toen we na de lunch gingen rijden, heb ik nog zeker twee uur lang plezier van mijn koele voetjes gehad. Heerlijk.

Rond een uur of 6 waren we weer terug. Waar we eerst van plannen waren om dag 6 weer naar huis te gaan, hebben we er nog een dagje aan vast geplakt.



Dag 6

zijn we op het gemak met de auto op pad gegaan. Bij aankomst krijg je op je verblijfadres een Silvrettapas, waarmee je gratis gebruik kan maken van diverse faciliteiten zoals zwembad, liften ed. Dus daar hebben we de laatste dag gebruik van gemaakt. Bij Ischgl de berg op, met 1 voet in Oostenrijk en de andere voet in Zwitserland. Daar kreeg Misja de inspiratie om toch eens de berg af te gaan mountainbiken, dus wellicht is dat iets voor een volgende keer.

Kortom Tirol, See is een mooie omgeving voor een heerlijk vakantie, ongeacht of je motor wilt gaan rijden, wilt gaan wandelen o.i.d. en het is goed toeven bij Vivaldi.

FIJNE FEESTDAGEN!



SHOWROOM GEOPEND

- Tweede kerstdag 10:00 - 17:00
- 2 januari 10:00 - 17:00
- 3 januari 12:00 - 17:00

€25,- MOTORKLEDING SHOPTEGOED

December staat in het teken van geven en motorrijden is het leukst om met vrienden te doen! Daarom krijg je van ons bij minimale besteding van €250,- in onze showroom een shoptegoed van €25,- om aan een vriend te geven. Wie ga jij blij maken?

WWW.CHROMEBURNER.NL

CHROMEBURNER
MOTORGEAR

Touwslager 10 • 5253 RK Nieuwkuijk • +31 73 200 80 20

DE MOTOR VAN MARJAM

Pat heeft me gevraagd om een stukje te schrijven over mijn motor. Aangezien ik nog steeds mijn 1e en enige motor bezit, vond ik mijn verhaal niet zo interessant voor het clubblad.

Als ik terugblader in de diverse clubbladen heeft het merendeel van de leden toch wel een gemiddelde van 5 motoren afgewerkt om het zo maar eens te zeggen. Dus daar kan ik niet tegenop met mijn Monstertje. Vandaar dat ik het wil hebben over het gevoel wat motorrijden geeft.

Ik heb mijn Ducati Monster 620 Dark Edition gekocht omdat ik dat de mooiste motor vond. Ik had toen nog geen motorrijbewijs, ik dacht dat haal ik wel even maar dat heeft toch langer geduurd dan ik wilde. In juni 2008 was ik geslaagd en kon ik eindelijk legaal motorrijden.



Mijn Monster heeft een paar jaar geleden een gedaanteverwisseling ondergaan na een ongelukje in de garage bij Guus. Vanwege haar Italiaanse temperament vond ze het niet goed dat er zomaar in haar rem werd geknepen, dus dat heeft ze even gecorrigeerd. Ze is toen van matzwart naar hoogglans zwart gegaan en zijn haar strepen (maar niet haar streken) verdwenen.

Ook heeft ze een behoorlijk aantal koppelingshandels opgegeten omdat ze soms even wil liggen als ik even niet oplet. Nadat ik 2 keer de originele Ducati handels heb gekocht en daar bijna failliet aan ben gegaan, heb ik ervoor gekozen om ze met een aantal tegelijk te kopen en voor een namaak merk te gaan. Koppelt net zo lekker en je merkt geen verschil, behalve dan financieel.

Maar wat is het toch met dat motorrijden? Motorrijden is vaak hartstikke leuk, spannend en geeft mij soms een echte kick. Ik weet zeker dat er diverse leden zijn die nog veel meer adrenaline tanken tijdens het rijden dan ik, met name de snelle rijders. Je kan je hoofd leeg laten waaien, maar je moet je wel blijven concentreren. Op de autopiloot rijden zoals in een auto kan niet op een motor.

Maar het is ook vaak afzien; saai op de rijksweg, je krijgt pijn in je kont, of in je knieën of je rug, soms heb je het verschrikkelijk warm of juist koud en ben je ondanks alle dure pakken, laarzen en handschoenen toch nog ergens nat geworden. Het fenomeen handschoenen droog föhnen op je hotelkamer heb ik al van verschillende motorrijders terug gehoord. Er zijn dus hele fijne en verslavende gevoelens maar ook een aantal vervelende.

En dan hebben we het nog niet gehad over het eeuwige poetsen. Ik heb zelf de stelregel dat ik 1 á 2 x per jaar mijn motor schoonmaak, ja dus ook de velgen en alle andere moeilijk te bereiken hoekjes. Maar ik heb al gemerkt dat ik daar vrij uniek in ben, het poetsen is niet mijn ding. De meeste motorrijders poetsen hun motor na iedere rit en zorgen ervoor dat alles altijd glimt en er op en top uitziet. Voor de meesten is dit een rustgevende bezigheid. Ik weet van sommige vrouwelijke rijders dat hun vent met het poetsen van de eigen fiets, ook de motor van vrouwlief gelijk doen. Tja... Het bezig zijn met je motor en ervoor te zorgen dat hij er mooi uitziet geeft de meeste motorrijders een tevreden gevoel.

Ik heb wel iedere keer kippenvel zodra ik mijn motor start. Prachtig zo'n mooi diep zwaar geluid, dat resoneert door heel je lijf zeker als je optrekt. Dat is echt een sensatie die voor mij bij het motorrijden hoort. Het lijkt op het gebrul van een boze leeuw(in) en wie is daar niet van onder de indruk? Ik in ieder geval wel.

Als je met een groepje motorrijders vertrekt bij een terras (weten jullie nog dat is iets van vroeger, pré corona) dan weet je zeker dat het gehele terras omkijkt, misschien omdat ze dan niet meer met elkaar kunnen praten, maar hoogstwaarschijnlijk ook met afgunst op "het vrije gevoel" of juist met irritatie. In ieder geval roept het ook in niet motorrijders allerlei gevoelens op.

Samenvattend denk ik dat de charme en de verslaving van het motorrijden onlosmakelijk verbonden zijn met het gevoel wat je er van krijgt, ondanks de vervelende aspecten die iedereen ervaart maar meestal niet hardop zegt. En die gevoelens zullen voor een ieder anders zijn, net zoals dat er heel veel verschillende motoren zijn. Maar dit is in ieder geval mijn gevoel.

Groet Marjam Telgen



EVEN VOORSTELLEN

Ik kreeg de vraag om mij even voor te stellen, nou bij deze.

Mijn naam is Eric van den Berg en ik woon in Zevenbergen. Ik ben 46 jaar oud en ik woon alleen maar ik heb een lieve vriendin die iets verderop woont, waar ook mijn motor lekker droog staat in de garage.

Ik ken de motorclub via Ad van Hooijdonk en Jolanda. Op een feestje had ik gezegd als ik een motor heb ga ik een keer mee en zo ben ik een keer uitgenodigd door Ad om een keer een toertocht mee te maken. Ik was gelijk verkocht en ben lid geworden.

Ik heb nog niet heel lang mijn motorrijbewijs, 2 jaar pas. Maar het is iets wat ik altijd al wilde dus uiteindelijk gelukkig gehaald. En dan moet er natuurlijk een motor komen.

Ik was helemaal weg van een KTM 990 SMT, wel het 2013 model die heeft het mooie oranje frame.

Maar die was niet te krijgen dus ben ik verder gaan zoeken. Na veel zoeken is het een KTM 1190 adventure R uit 2014 geworden met 44600km op de teller. Deze stond voor een heel goede prijs bij een KTM dealer in Cuijk te koop. De KTM 1190 spreekt mij aan vanwege het ruige/sportieve uiterlijk, het oranje frame en de V-Twin, heel mooi geluid. Ondertussen wordt dat extra versterkt doordat ik er een Akrapovic einddemper erop heb gezet. De motor is eigenlijk een wolf in schaapskleren, zo snel. Kan ook niet anders met 150 PK en 125 Nm. Ik heb er ondertussen al weer veel kilometers bij gereden met veel plezier en ik hoop er nog veel plezier van te hebben de komende jaren.

De motor heb ik tijdens de zomervakantie meegenomen naar Oostenrijk. Daar komt de motor uiteindelijk ook vandaan maar daar hoort hij eigenlijk ook thuis. Heerlijk die bergpassen en kronkelwegen. Een schitterende bergrit was de Gross-Glockner Alpenstrasse, zo mooi en schitterende uitzichten. Ik ga hem zeker nog eens een keertje meenemen naar het Alpen gebied.

Met de motorclub ben ik 2 keer mee geweest op een tourtocht, beide leuke tochten. Zeer gezellige sfeer onderling en het is erg leuk om met een mensen samen te zijn met de zelfde hobby. We hebben allemaal andere motoren, maar beleven de zelfde vrijheid als we op de motor zitten.

Buiten motorrijden doe ik ook nog aan schaatsen (ooit komt er een Elfstedentocht) en kickboksen.

Ik hoop jullie snel weer te zien op een van de clubdagen en dan gaan we weer lekker motorrijden.

Tot gauw.

Groetjes Eric.





Sportvereniging SPIDO zoekt Trainer + Assistent Trainer (M/V)

Ter versterking en uitbreiding van onze huidige groep trainers, zijn wij op zoek naar een energieke en enthousiaste (assistent) trainer.

Als trainer bij SPIDO kom je in een team dat zich vol inzet voor haar leden. Jouw rol is het voorbereiden en geven van de lessen. Je probeert, middels een goede inhoud van de les en de bijbehorende oefeningen, je groep naar een hoger niveau in gym of turnen te begeleiden. Ons motto is "SPortiviteit Is DOel", waarin plezier hebben een belangrijke factor is!

Beschik jij over:

- Een aantoonbare KNGU licentie (bij voorkeur niveau 3), afgeronde ALO of CIOS opleiding
- De ambitie en passie voor de sport en het verenigingsleven
- Affiniteit met kinderen en de wil om ze iets te willen leren rondom turnen/gymmen
- Goede communicatievaardigheden m.b.t. contact met ouders, kinderen en collega-trainers
- De bereidheid om een (vervolg) cursus/opleiding te doen

Dan bieden wij:

- Een marktconform uurloon
- Een vergoeding van € 0,19 netto per kilometer (indien woonadres buiten Klundert)
- Mogelijke uitgroei naar meerdere groepen en meer uren

Denk je dat jij de juiste match bent, stuur dan je reactie/sollicitatie naar: secretariaat@spidoklundert.nl.
Verdere informatie tref je op www.spidoklundert.nl.

SERVICE OP ELK FINANCIËEL VLAK!

AANKOOPMAKELAAR
BANKZAKEN
BELASTINGAANGIFTE
FINANCIËLE PLANNING
BUDGETBEGELEIDING
HYPOTHEKEN
KREDIETEN
PENSIOENEN
SCHEIDINGSBEMIDDELING
VERZEKERINGEN
ONTSLAGBEGELEIDING



DE ADVIESWINKEL

henk reedijk b.v.

Wilhelminastraat 6
Fijnaart

RegioBank
Zelfstandig Adviseur

www.deadvieswinkel.nl

HENK REEDIJK
WFT-PENSIOENADVISEUR

MARLENE VISSER
FFP GECERTIFICEERD FINANCIËEL PLANNER

SLUITINGSWEEKEND MC DE FENDERT 25 T/M 28 SEPTEMBER 2020

Thema: Motorrijden in de regen is net als seks: je moet het rubber kunnen vertrouwen....

Na een seizoen met een aantal annuleringen vanwege de Corona situatie, was het vrijdag 25 september toch zover dat het sluitingsweekend van start ging. Uiteindelijk namen 20 mannen deel aan deze epische tocht van 4 dagen.

Die verzamelden zich met gevulde tassen en goede moed bij tankstation Liesbos langs de A58 bij Etten-Leur. Om de afgesproken tijd van 8 uur was het spul compleet. De rit naar het beginpunt was voor velen toch dermate "fris" dat ervoor werd gekozen proactief het regenpak uit de bagage te halen en aan te trekken. Spoileralert: we zouden het regenpak de komende dagen nog veel nodig gaan hebben....



Met 20 man de snelweg op en met 20 man in formatie blijven rijden is best een opgave, maar MC de Fendert, zou MC de Fendert niet zijn als dit niet met glans werd volbracht! Na een uurtje sturen, zwenkten we uit naar een tankstation alwaar Jos en Menno de groep compleet maakten. Bij het tankstation werd niet zo nauw gekeken naar een mogelijke wildplas verordening en werd menig blaas voorbereid op de lange stint die ging volgen. Ook werd hier de groep wat opgesplitst in kleinere groepen omdat dit toch beter te behappen is. In Zuid-Limburg zeiden we de snelweg gedag en kon het fijne sturen beginnen.

We mogen ons gelukkig prijzen met een tourcommissie die telkens weer zulke fraaie ritten uit weet te zetten! Ook deze keer was het weer smullen! Afijn, na een dagje heel fijn sturen, kwamen we uiteindelijk in het hotel aan, waar ook een andere motorclub of motorgroep was neergestreken. We hebben ze in die 4 dagen niet gezien. Naast het hotel was een soort partytent neergezet die als afdak/garage moest dienen voor een aantal motoren. Uiteraard was met de grootte van deze tent geen rekening gehouden met de invasie van MC de Fendert, met als gevolg dat de meeste motoren in de kou en de regen moesten overnachten. Ook was door de vele regen de grond onder de partytent dermate veranderd in modder, dat dat zo'n 4 á 5 plaatsen kostte.



Het hotel was verder prima en na het inchecken ontfermden wij ons over 1 van de zalen van het hotel. Die zaal werd dus het MC de Fendert hoofdkwartier voor de komende dagen. En dat heeft men geweten. Het lawaai dat werd geproduceerd was van dien aard, dat Ad van de Klundert alle dagen met een decibel meter rondliep om te kijken welke waardes wij met z'n allen wisten te halen. 100dB en meer waren meer regel dan uitzondering... Het eten bleek van een prima kwaliteit evenals het bier, dus wij zouden de komende dagen wel overleven.

Zaterdagmorgen werd eerst in alle "rust" ontbeten, waarna de motoren werden gestart voor een mooie rit.

De meesten kozen ervoor om de rit "Noord" te gaan doen. Helaas waren de weergoden ons minder gezind en hebben we de nodige regen moeten trotseren. Het voordeel is wel, dat je (althans ondergetekende) veel leert over hoe de motor zich gedraagt in de regen en wat allemaal mogelijk is. En da's best een hoop! Mijn slapie Jan Holstein was een beetje eigenwijs en ging de route "Zuid" doen. Hij heeft uiteindelijk als enige heel behoorlijk weer gehad!



Nadat iedereen weer veilig op het honk was teruggekeerd, werd er natuurlijk een biertje in het harnas gedaan, zoals de goede traditie van MC de Fendert voorschrijft. Op een gegeven moment, kwam Menno terug van buiten en stiefelde op Ad van Hooidonk af, die in gesprek was met Guus. "Mag ik jou even een technische vraag stellen, Ad?", vroeg Menno.... De blikken van zowel Ad als Guus spraken boekdelen! Een technische vraag aan Ad!! Eerlijkheid gebiedt te zeggen dat Ad uiteindelijk behoorlijk heeft kunnen antwoorden, maar hilarisch blijft het wel! Tijdens het bierdrinken en het daaropvolgende diner, werden er natuurlijk de nodige sterke verhalen uitgewisseld. Heel erg gezellig...

Omdat de zaterdag een weinig in het water was gevallen, werd de volgende ochtend tijdens het ontbijt druk gefilosofeerd over de te nemen route. Frankrijk zou het leeuwendeel van de regen gaan krijgen, dus Duitsland zou het worden. Ter plaatse werd een alternatieve route verzonnen en wel een deel van de terugreis, om na 120km of 150km "over te steken" naar de heenreis route. Zeer creatief en volgens ingewijden de beste manier om de regen voor te blijven. Dat bleek echter gedeeltelijk te kloppen... Er waren die dag inderdaad droge perioden, maar helaas zijn we wederom getraakteerd op malse regen en bijbehorend zeiknat wegdek. Er waren ook nu weer een paar eigenwijze leden (waaronder eerder genoemde Jan Holstein, waarmee een trend geboren is...) die voor de route "Oost" kozen. Zij bleken uiteindelijk ook weer de beste keuze te hebben gemaakt en hebben in relatieve droogte, goed kunnen "vegen" in het Zwarte Woud.



Uiteraard werd ook deze dag afgesloten met een biertje in het harnas en na een warme douche schoven we weer aan, aan de dis. Ook nu steeg het decibelgehalte weer tot ruim boven de 100dB en sommigen begonnen zich af



te vragen of wij volgend jaar weer welkom zouden zijn in dit hotel! Aan de omzet zou het niet liggen, want het bier vloeide rijkelijk, maar man, man wat een herrie!! De nestor van de groep, Menno, heeft nog een kleine speech gegeven waarin de toercommissie uitgebreid werd bedankt, alsmede het organiserend comité die het onderkomen en alle andere zaken had geregeld. Ook vanuit de redactie: hulde voor organisatie!!

Aan alle goede dingen komt een eind, zo ook aan het Sluitingsweekend 2020. Maandagmorgen werd er vroeg(er) ontbeten en werden de koffers gepakt en op de motoren gehangen. Nadat iedereen met een Corona-proof boks afscheid had genomen van iedereen (terwijl de voorgaande dagen niet bepaald Corona-proof waren verlopen), werd in verschillende groepjes de terugreis aangevangen. Ook deze dag trakteerde ons op malse regen. Daar kwam nog zeer dichte mist bij, wat het rijden en het tempo niet ten goede kwam! De route terug was in elkaar gezet door de toercommissie en voerde weer langs mooie dorpjes en meanderende wegen, om vervolgens over te gaan in de snelweg rechtstreeks terug naar huis. Ondergetekende was rond 18 uur terug op het honk en tot op de draad toe nat!

We kunnen terugkijken op een, ondanks de vele regen, geslaagde editie van het Sluitingsweekend en we zien nu alweer uit naar de eerste rit van 2021!

Groet,

Hans Tienhoven



ADVIESBUREAU



HANSSEN

Eén adres voor persoonlijk advies



Voor MKB en particulieren

Administratie | Belastingaangiften | Pensioenen | Verzekeringen
Molenstraat 52 | 4793 EH FIJNAART | 0168-462516 | info@hanssenadvies.nl

WWW.HANSSENADVIES.NL

van der Weerd

► administratie & advies

Uw partner voor administratie & advies.

Voorstraat 35-37 | 4793 ET Fijnaart
0168 46 30 45 | www.vanderweerdadvies.nl

NAALD IN EEN HOOIBERG?

In het vorige blad hebben jullie kunnen lezen dat ik stiekem voorzichtig wat aan het rondneuzen was, zoekende naar een serieuze kandidaat motorfiets die mijn trouwe Multistrada 1200 S Granturismo (eventueel) zou kunnen vervangen.

De eerste die mijn aandacht trok was de Multistrada 1200 Enduro, en hoe graag ik het ook zou willen, de klik was er niet echt. Nou, lekker dan, eerste idee de deur uit...

Dan nu het vervolg. En zo zou blijken, het was zelfs nog lastiger dan ik eerder dacht.

OK, de Multi Enduro viel me onder anderen motorisch wat tegen en misschien schiet ik dan weer een beetje door de andere kant op, maar ik vond dat ik dan maar eens op een KTM moest gaan proefrijden. Wel even goed op zoek naar eentje die wat minder overduidelijk slachtoffer is geworden van de uitverkoop van de oranje lak. Man man man, ik snap dat oranje de kleur is van KTM, maar mag het ietsje minder allemaal?

Op de tweedehands markt heb je voor de Super Duke GT qua variatie niet zo heel veel keuze. Als je op een gegeven moment geconcludeerd hebt dat je het internet uit hebt, blijkt dat 99% van de GT's met een bouwjaar van tot 2019 te koop staan in het grijs met oranje kleurschema. Pas rond 2019 komt er wat variatie in met soms zelfs een zwarte basiskleur. Maar van het oranje kom je nooit af.

Internet uit en dan staat gewoon nog steeds bij Streetbikes die ene Super Duke 1290 GT. Daar heb ik al wel eens vaker met een scheef oog naar gekeken. Toch eens aan Guus vragen of ik er een keer een rondje mee mag rijden. En dat mocht! Toevallig zo weer een keertje ter sprake gekomen tijdens een bakkie leut toen ik met twee derde van de redactie bij Streetbikes was komen aanwaaien.



Het Oostenrijkse gevaar werd buiten gezet en van een groene plaat voorzien. De startknop wordt ingedrukt en een lekkere donkere twee cilinder puls komt tot leven. Klinkt toch net weer even anders zo'n 75° V-Twin. Maar goed, kloffie weer aan, botsmuts op en neervlijen op het KNETTERHARDE zadel. Het zal wel wennen, maar ik snap wel waarom zoveel KTM's te koop staan met het optionele KTM Powerparts zadel.

Stuur in de handen.... Ik zeg "Stuur in de handen".... Waar is het stuur? Oh ja, die staat een stuk verder lager en dichterbij dan ik gewend ben. De stepjes zitten lekker hoog, maar niet te hoog. De zit is voorover, maar zeker niet te extreem. Sportief maar niet racey. Sjesus wat voelt ie klein aan die GT. Nou laten we maar eens gaan.

Bij Guus de straat uit blijkt al dat het een goedmoedig blok is, goed te doseren met de elektronische gashendel. Hij heeft in de toerenkelder iets meer last

heeft van het (waarom het Duits is weet ik niet) "constantes fahruckeln" dan mijn Multi. Hij staat nu in "Street" en de vering (oh ja, vergeten te vertellen; de Super Duke GT heeft ook elektronisch regelbare en semi-actieve vering) staat ook in "Street".

Qua motormappings hebben we de keuze uit Sport, Street en Rain. En bij de vering kennen we Sport, Street en Comfort.

We draaien de dijk op en ik vergeet bijna de quickshifter die ook hier aanwezig is. Voor opschakelen dan hè, bij terugschakelen moet je wel even de koppeling erbij pakken. En hij vindt het duidelijk fijner als je de quickshifter gebruikt als je wat meer toeren maakt.

De onderbreking in de ontsteking bij het schakelen is voor m'n gevoel wat lang (niet storend en zeker sneller dan ik met de koppeling kan) maar het is gewoon verslavend als je zo'n ding erop hebt zitten.



Eenmaal voorbij Heijningen gaat het gas tot de stuit open, komende vanuit een krap bochtje en dus nog laag in de toerenkelder. Woehoooooooo. Nou, waar de Multistrada Enduro niet thuis geeft gaat deze groothertog in GT uitvoering er als een malle van tussen. Het voorwiel verlaat al snel moeder aarde en er is nog geen indicatie van wanneer er weer wordt teruggekeerd in de dampkring. Bizar wat een kanon dit is en tegelijkertijd zo makkelijk te doseren. Dat hebben ze toch wel goed gedaan daar in Mattighofen.

Aangezien Hans aangegeven heeft geleidelijk aan weer eens richting Halsteren te sturen, wisselen we nu meteen maar even van motor. Bij de tweede keer Dinteloord meen ik bij hem ook wel een ondeugende glimlach te ontdekken in zijn matzwarte Shoei.

We wisselen weer van power-house en onze wegen scheiden zich. Ik ga nog even een blokje verder en de motormapping gaat naar standje Sport. En daar gaan we weeeeeeeeeeeeeeeeeer. OK, hij kan er dus nóg harder aan sleuren. De eerste gasaansname is nu veel feller! Dik kicken!! Aan de andere kant; dat is hartstikke leuk, als je op een biljartlaken rijdt maar over de Brabantse dijkweggetjes is het niet zo heel tof. Elke bobbel en drempel resulteert in een kleine beweging in je gashand pols en die voel je meteen in de aandrijving. Er gaat dan óf abrupt een tandje gas bij, óf abrupt een tandje af. Het wordt daardoor wat nerveus allemaal. Maar goed, dat mag natuurlijk want het heet niet voor niets "Sport". Toe te passen wanneer het asfalt een beetje een beetje sporten toelaat.

Over de vering had ik het nog niet echt gehad. Hier komen (buiten het formaat van de SD GT) de kanttekeningen voor ondergetekende. Ik kan duidelijk merken dat er minder veerweg op de Super Duke GT aanwezig is dan op mijn Multistrada. 125mm aan de voorkant en 156mm aan de achterkant tegenover een royelere 170mm voor én achter. En de wijze waarop de achterveer is gemonteerd aan de achterbrug is

ook anders. Waar de Ducati een hevelsysteem heeft waardoor de veer een meer progressief karakter heeft steunt KTM's mooie WP achterveer rechtstreeks op de achterbrug.

Klinkt heel spannend allemaal, of niet, maar je merkt het wèl. De Multi vreet de onhebbelijkheden van ons Brabantse wegennet gewoon beter op dan de Super Duke GT. Er is meer dan prima mee te leven hoor. En voor sommigen zal het klinken als muggenzifterij. Maar goed, mij valt het in negatieve(re) zin op. De Multi is ook meer instelbaar. Dat wil zeggen dat je in elke gekozen modus, de vering en demping nog naar eigen wens kunt tweakken. De voorkant bijvoorbeeld iets harder zetten en de achterkant iets zachter (Alle Ducati's van weleer hebben de eigenschap dat de voorkant eigenlijk veel te slap staat en achter veel te hard).

De remmerij van de Oostenrijker is super! De eerste "bite" is lekker direct en het gevoel in de hendel is prima. Doorknijpen kan met twee of één vinger en de feedback is dik voor elkaar. Je voelt prima wat er onder het voorwiel gebeurt. De achterrem pakt ook goed aan. Bij de Multistrada is dat wat minder en je moet er bij een onderhoudsbeurt echt voor zorgen dat een ander type hydraulische olie gebruikt wordt dan standaard. Anders is ie in no-time zo goed als dood en zit ie er alleen nog voor de sier.

Het stuurgedrag van de Super Duke GT doet me een beetje denken aan mijn oude Streetfighter 848. Je moet met iets meer overtuiging insturen en hem op de lijn houden. Iets meer werken ook met je gewicht. Het was even weer wennen na de Multi. Het wende op een gegeven moment wel, maar een breder en/of hoger stuur zou hem volgens mij in positieve zin transformeren bij het instuurgevoel. Afijn, eenmaal op koers voelt de Super Duke GT gewoon echt erg vertrouwd en stabiel aan hoor. Niks mis mee. De standaard aanwezige stuurdemper zorgt er bij het uitkomen van een bocht met het gas erop voor dat ook nu het gevoel van stabiliteit de boventoon voert. Geen overbodige luxe dat ding, met dat enorme koppel.

De tankinhoud is veel groter dan je zou denken van deze optisch toch compact aandoende motor. Maar liefst 23 liter gaat erin. En de keurig in het kontje geïntegreerde montagepunten voor de KTM kofferset zijn echt een pluspunt. Er zijn motoren genoeg waar je zonder de koffers blijft zitten met een afzichtelijke beugel die sterk lijkt op het klimrek van vroeger op het buurtpleintje.

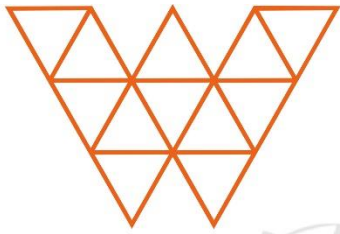
Mijn conclusie : De Super Duke GT is echt een super veelzijdige motor en echt een pretpakket. Ik snap wel waarom het zo'n populaire motorfiets is geworden (met name in Beieren en Oostenrijk kom je er zo verschrikkelijk veel tegen). Voor mij is hij toch echt even te klein en de zit iets te sportief. Met name het veergedrag doet me sterk twijfelen aan hoe deze groothertog zich zal gedragen in de Alpen waar de kwaliteit van het asfalt op hoogte nog wel eens flink te wensen over laat. En aangezien deze (jaarlijkse) tripjes voor mij erg belangrijk zijn ga ik toch verder kijken.

Tijd om de Oostenrijker weer naar Fijnaart te brengen.

Guus, super bedankt voor de gelegenheid! En dat terwijl je wist dat ik niet met de intentie van kopen op deze Oostenrijkse knaller op pad wilde.

Hmmmm, als er nou toch iets zou bestaan met het blok van de Super Duke GT maar dan op hoge poten...





van wensen makelaars

Waar woondromen
uitkomen

waar passie
en dromen
samenkomen!



Zevenbergsepoort 3 | 4791 AD | Klundert
(0168) 40 14 67 | www.vanwensenmakelaars.nl

Motorbanden?
www.korstbanden.nl

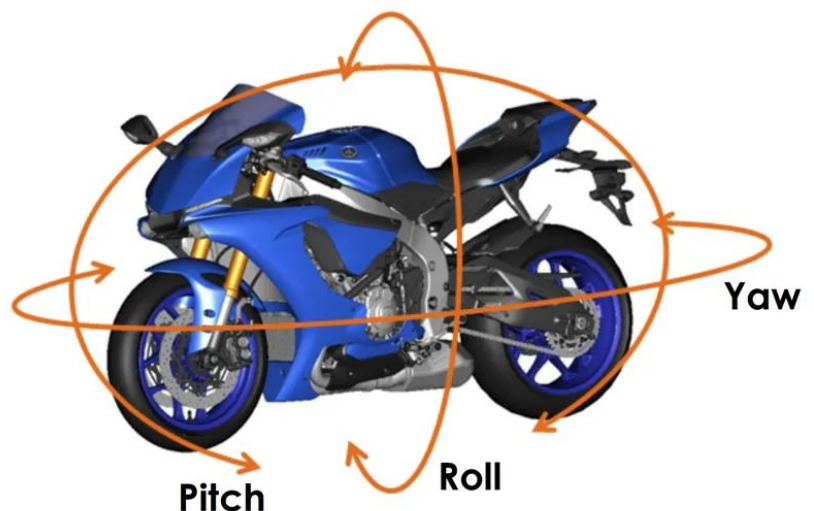
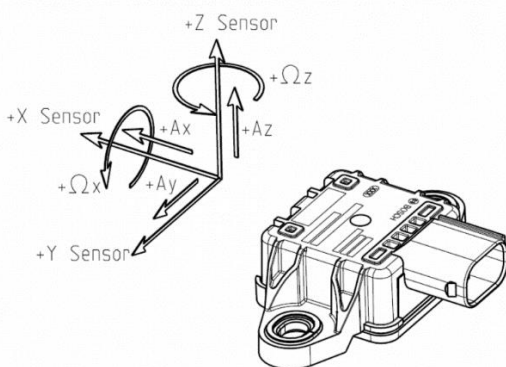
IMU MAGIC

Niet eens zo heel lang geleden was het idee van een motorfiets met 'werkbare' tractiecontrole vrijwel ondenkbaar. Zelfs tot ver in deze eeuw toen launch-control, traction-control en bochten-stabiliteitscontrole systemen ingeburgerd raakten in zelfs vrij alledaagse auto's, waren de meeste motorfabrikanten nog niet echt enthousiast over het idee van elektronisch ingrijpende systemen.

Maar nu, in slechts een paar jaar tijd, verspreiden de bochten en ABS- en tractioncontrol systemen zich snel en sijpelen ze van de stevig geprijsde high-end superbikes die minder dan tien jaar geleden op de markt kwamen door naar de meer reguliere modellen. Vorig jaar was het volledige assortiment van Ducati bijvoorbeeld voorzien van bochten ABS en binnen een paar jaar kunnen we gaan verwachten dat elke motorfiets van dezelfde techniek is voorzien.

Simpelweg omdat deze potentieel levensreddende technologie relatief goedkoop, compact en lichtgewicht is geworden en het bijna niet meer te verkopen is dat deze niet op je gloednieuwe motorfiets zit. En dit allemaal wordt mogelijk gemaakt door de zogenaamde IMU's - Inertial Measurement Units.

Hoewel het relatief eenvoudig is om tractiecontrole of antiblokkeersystemen voor rijden in een rechte lijn te implementeren (door de voor- en achterwielsnelheden te vergelijken om bijvoorbeeld slippen of wielspin te herkennen) is dit voor toepassing in bochten veel en veel moeilijker. Als een motorfiets voorover leunt en op de rand van de banden rolt, worden de effectieve diameters van de voor- en achterwielen beide kleiner, en omdat ze meestal verschillende breedtes en profielen hebben (de voorband is eigenlijk altijd wel smaller dan de achterband), doen ze dat niet evenredig. Dat betekent dan weer dat ze met verschillende snelheden rond gaan en eenvoudige vergelijkende formules voor het toepassen van tractiecontrole of ABS verpesten.



Hoe het werkt: IMU

Om het soort complexe tractiecontrole of ABS-mapping toe te kunnen passen dat nodig is voor een motorfiets die niet in een rechte lijn rijdt, heb je veel meer informatie nodig. Maar geef de computer informatie van zijn hellingshoek, lift, versnelling, vertraging en zijwaartse beweging, én de juiste programmering om al die gegevens te interpreteren, en de mogelijkheden worden ineens eindeloos. Niet alleen de hellingshoek gevoelige tractiecontrole en ABS, maar ook technologieën zoals wielie control en achterwiel lift controle worden plotseling relatief eenvoudig te implementeren, samen met alle niveaus van aanpasbare instellingen die we dan kunnen verwachten.

De relatief plotselinge opkomst van deze technologie is te danken aan twee sleuteltechnologieën. Één daarvan is de invoering van computergestuurde elektronische gaskleppen. Nu deze techniek zo goed als overall geaccepteerd en ingezet wordt als reactie op de strenge Euro4-emissieregels, zorgt de toepassing

van deze elektronische gaskleppen er voor dat u de ECU (motormanagementcomputer) niet alleen controle heeft over de brandstof-inspuiting en vonk, maar ook over de hoeveelheid zuurstof welke de motor bereikt, waardoor deze de razendsnelle aanpassingen kan toepassen die nodig zijn voor een goed werkende tractiecontrole.

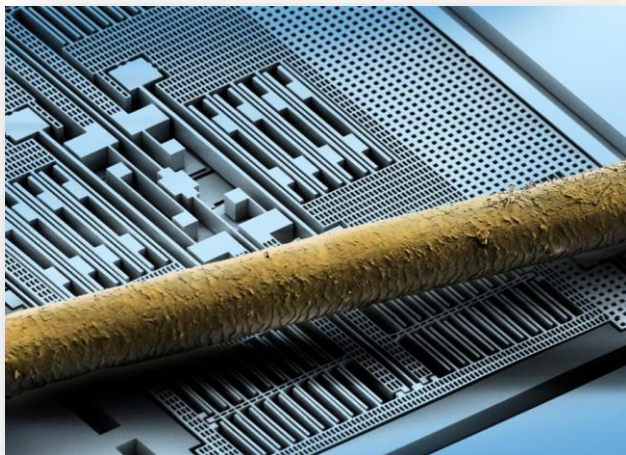
De tweede technologie is die van micro-elektronische mechanische systemen, of MEMS. Door deze MEMS is de mogelijk om IMU's te fabriceren en dat in dit kleine formaat.

Hoewel MEMS veel op computerchips lijken en op printplaten worden gemonteerd, zijn dit eigenlijk kleine mechanische sensoren (versnellingsmeters en gyroscopen) die de sleutel vormen tot inertiale meeteenheden.

Versnellingsmeters werken met gewichten die aan veren zijn opgehangen, 'seismische massa's' genoemd - één voor elke richting (links-rechts, vooruit-achteruit en omhoog-omlaag in een drie-assige versnellingsmeter). Omdat het gewicht bekend is, evenals de demping van de veer, kan de sensor door te meten hoe ver dat gewicht van zijn neutrale positie af beweegt, zien hoe snel de unit in een bepaalde richting accelereert. Dit idee is niet nieuw, maar door gebruik van MEMS is dit microscopisch klein gemaakt.

Hoe het werkt: IMU

Gyroscopen meten rotatiehoeken. Ook weer in maximaal drie assen; pitch (naar voren of achteren kantelen), roll (overhellen van links naar rechts) en yaw (draaien ten opzichte van de oorspronkelijke richting). In de vroegste IMU's, zoals de systemen die werden gebruikt op raketten, waren deze gyroscopen echt van het soort ronddraaiende gewichten; niet zo verschillend van een tol.



Een moderne MEMS IMU heeft een 'vibrerende structuur' gyroscoop in plaats van die zware, draaiende. Het idee erachter is dat een massa die super snel heen en weer beweegt, zal proberen in dezelfde richting te blijven bewegen, zelfs als datgene waaraan hij vastzit beweegt. Net als de seismische massa in de versnellingsmeter, wordt de beweging van de trillende massa van de gyroscoop gemeten om zo de beweging van de motorfiets, in alle richtingen, te kunnen bepalen.

Hierboven en hiernaast zie je het verschil in afmetingen wat mogelijk is geworden door de jaren heen. Rechts een gyroscoop zoals werd gebruikt bij de Apollo raketten en boven een MEMS sensor. Nee, dat is geen boomstam die er bovenop ligt, maar een deel van een mensenhaar.

Maar goed; op een motorfiets krijg je zo zes bewegingsassen die kunnen worden gemeten (versnelling in drie richtingen en rotatie in nog eens drie) hoewel velen slechts vijf assen zullen gebruiken, zonder de 'yaw' meting van de gyroscoop. Er bestaan ook MEMS IMU-systemen die negen assen meten door een

magnetometer met drie assen toe te voegen aan de gyroscoop- en accelerometersensoren. Deze meet dan ook nog de positie ten opzichte van het magnetische veld van de aarde; handig in sommige navigatieapparatuur, maar niet echt een hulp als het gaat om tractiecontrole of ABS.

De IMU's op motorfietsen, of ze nu vijf- of zes-assig zijn, geven al hun informatie over de versnelling en rotatie van de fiets door aan computers die deze data gebruiken voor de ABS en tractiecontrole en in sommige gevallen ook voor elektronische afstelling van de vering. Door dit te combineren met informatie van andere sensoren - gasklepstand, wielsnelheden, remdruk en misschien beweging van de veringspotentiometer - kan de computer een compleet beeld krijgen van wat de fiets doet en zijn gedrag vergelijken met voorgeprogrammeerde zone definities.

Als een meting buiten een bekende veilige zone begint te bewegen, wat duidt op het begin van een lock-up in het geval van ABS of glijden als het gaat om tractiecontrole, zal de computer dit lang voordat de bestuurder het doorkrijgt al opmerken. Sterker nog, het kan zelfs beginnen in te grijpen ruim voordat het een probleem wordt. Denk bijvoorbeeld aan 'regen' -instellingen waarbij de drempels om in te grijpen lager (dus voorzichtiger) worden ingesteld dan fysiek misschien mogelijk is. Of, zoals we steeds vaker zien, kan er gespeeld worden met de limieten. Wheelie control : het aan de grond houden van het voorwiel als deze de lucht in dreigt te gaan is veilig, dat zeker. Maar hoe leuk is het om te kunnen vertellen dat het voorwiel maximaal 40cm van de grond mag komen? Achterover slaan gaat je dus niet gebeuren, maar je ziet er uit als een heuse wheelie king! Of de traction-control zoveel ruimte geven dat je wel degelijk tot een maximale drift uit je rijrichting mag afwijken, ofwel een combinatie van tractieverlies van het achterwiel toestaan tot een bepaalde 'yaw' ten opzichte van de rijrichting; Slide control.

Al met al, op de eerste plaats zijn de toepassingen van deze techniek veiligheidsverhogend maar bij sommige motorfiets fabrikanten komt ook wat ruimte om gecontroleerd de hooligan uit te hangen. We gaan de komende jaren wel zien welke kant dit allemaal opgaat.



Bron: visordown.com

Dit blad wordt mede mogelijk gemaakt door

Garagebedrijf Goverde



Garagebedrijf Goverde
Industrieweg 15
4762 AE ZEVENBERGEN
Telefoon: 0168-329781

Komt u kennis maken
met onze kwaliteit??



Jongmans, keurslager

Echt, je proeft het verschil!

Zevenbergsepoort 16, klundert

Tel. (0168) 40 24 39

www.jongmans.keurslager.nl

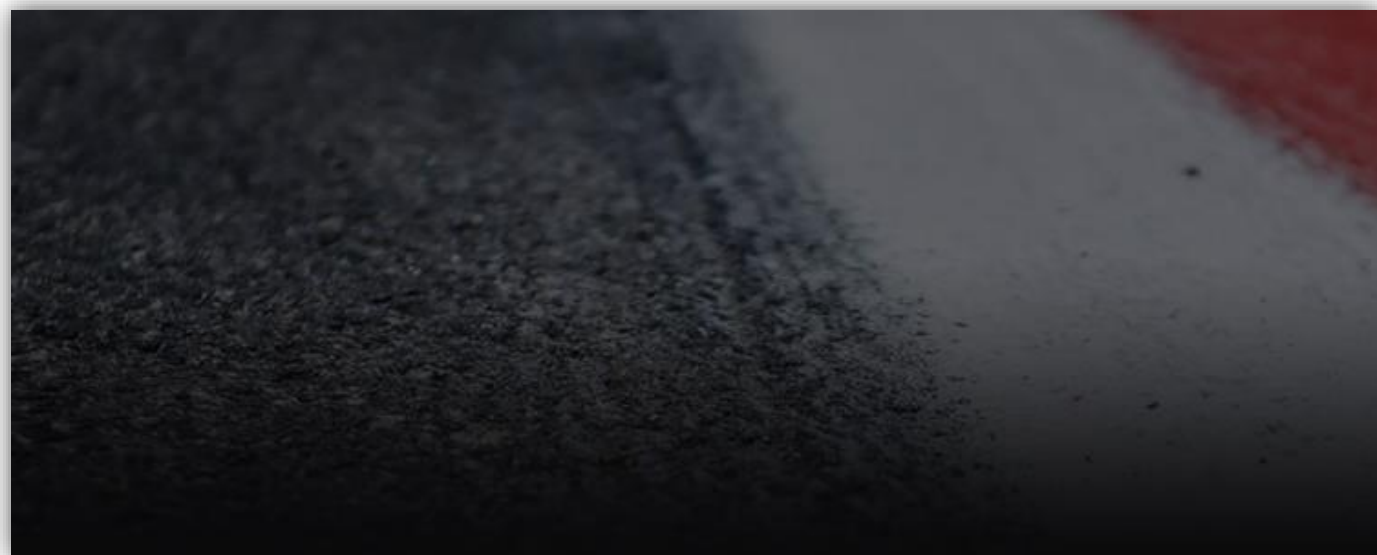
MOTOGP KALENDER 2021 (OVB)

Datum	Land	Circuit
28 maart	Qatar	Losail International Circuit
11 april	Argentinië	Termas de Rio Hondo
18 april	Verenigde Staten	Circuit of the Americas
2 mei	Spanje	Circuito de Jerez
16 mei	Frankrijk	Le Mans
30 mei	Italië	Autodromo del Mugello
6 juni	Catalunya	Barcelona - Catalunya
20 juni	Duitsland	Sachsenring
27 juni	Nederland	TT Circuit Assen
11 juli	Finland	KymiRing
15 augustus	Oostenrijk	Red Bull Ring - Spielberg
29 augustus	Engeland	Silverstone Circuit
12 september	Aragon	Motorland Aragon
19 september	San Marino	Misano World Circuit
3 oktober	Japan	Twin Ring Motegi
10 oktober	Thailand	Chang International Circuit
24 oktober	Australië	Philip Island
31 oktober	Maleisië	Sepang International Circuit
14 november	Comunitat Valenciana	Ricardo Tormo

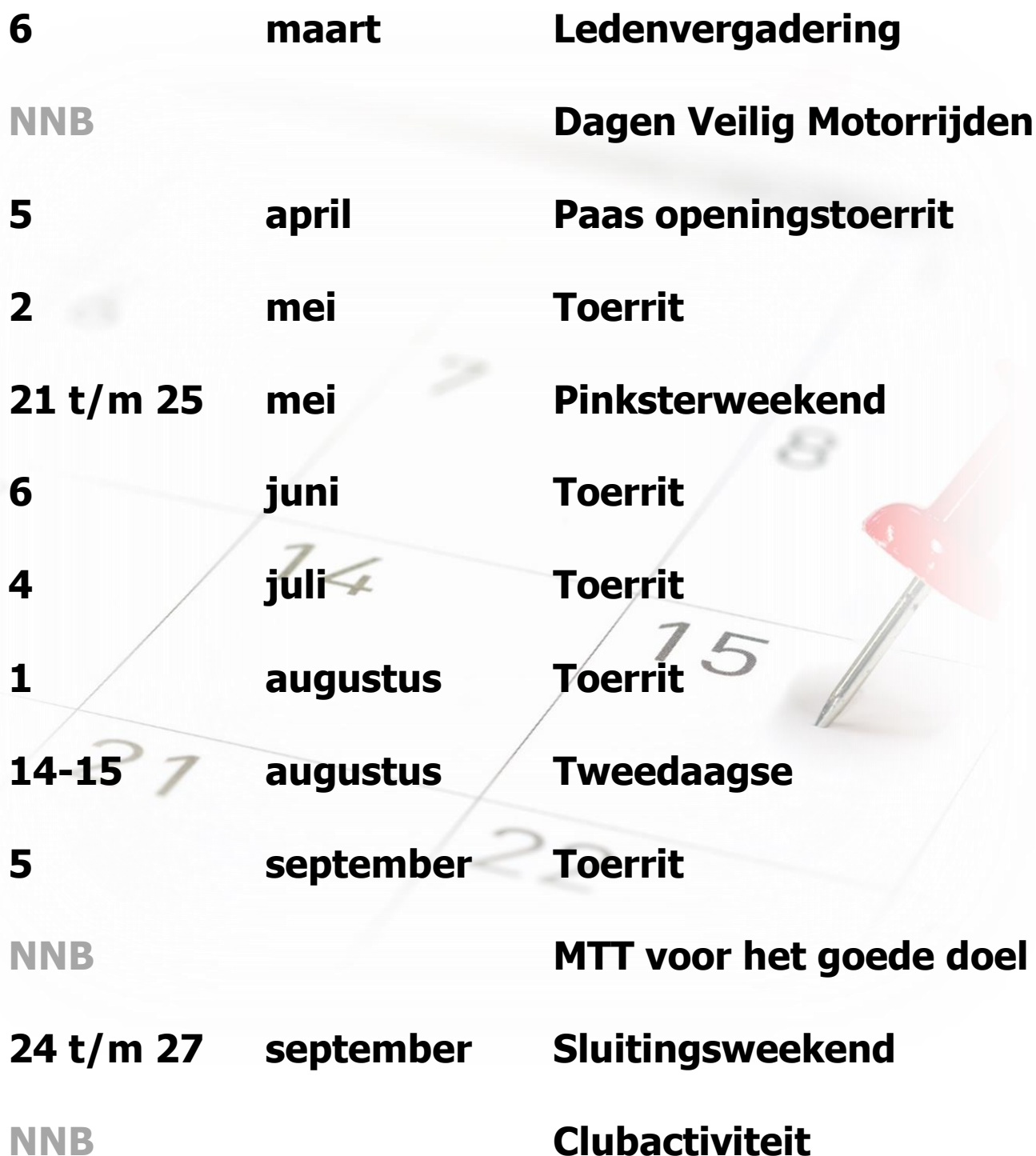


WORLD SUPERBIKES KALENDER 2021 (OVV)

Datum	Land	Circuit
23 apr - 25 apr	Nederland	TT Circuit Assen
07 mei - 09 mei	Portugal	Circuito Estoril
21 mei - 23 mei	Spanje	MotorLand Aragon
11 juni - 13 juni	Italië	Misano Circuit Marco Simoncelli
02 juli - 04 juli	Engeland	Donington Park
03 sep - 05 sep	Frankrijk	Circuit de Nevers Magny-Cours
17 sep - 19 sep	Spanje	Circuit de Barcelona Catalunya
24 sep - 26 sep	Spanje	Circuito de Jerez – Angel Nieto
01 okt - 03 okt	Portugal	Algarve International Circuit Portimão
15 okt - 17 okt	Argentinië	Circuit San Juan Villicum
12 nov - 14 nov	Indonesië	
NNB	Australië	Philip Island Grand Prix Circuit
NNB	NNB	NNB



ACTIVITEITEN KALENDER 2021 (OVB)



6	maart	Ledenvergadering
NNB		Dagen Veilig Motorrijden
5	april	Paas openingstoerit
2	mei	Toerit
21 t/m 25	mei	Pinksterweekend
6	juni	Toerit
4	juli	Toerit
1	augustus	Toerit
14-15	augustus	Tweedaagse
5	september	Toerit
NNB		MTT voor het goede doel
24 t/m 27	september	Sluitingsweekend
NNB		Clubactiviteit



Printen

Canvas

Posters

Stickers

Banners

Drukwerk

Digitaal drukwerk

Textiel bedrukking

Relatie geschenken



WWW.GESKUS.COM

STALA

TUBE

Touwslagerij 13
4762 AT Zevenbergen
NETHERLANDS
Tel. +31 168 325 777
Fax +31 168 325 778



TOERRIT REGLEMENT

- 1) Zorg ervoor dat je bij vertrek afgetankt bent.
- 2) Eerste tankstop na ongeveer 100 kilometer. Stel je na het tanken zo op, dat je geen belemmering bent voor andere mensen.
- 3) Rij volgens de Wegenverkeerswet en breng medeweggebruikers niet in gevaar.
- 4) Stop alleen langs de kant van de weg als je pech hebt. De uitzetters zullen hulp verlenen.
- 5) In geval van pech van een ander, rij door naar de eerstvolgende veilige stopplaats (b.v. parkeerplaats of tankstation).
- 6) Mis je de motor achter je, wacht dan op een veilige plaats bij de eerstvolgende kruising of splitsing waar van richting wordt veranderd tot er weer aansluiting is.
- 7) Motorrijders die minder snel kunnen of willen rijden, graag voorin de groep.
- 8) Probeer zoveel mogelijk 'in verband' te rijden, haal je voorganger niet in, dit verstoort namelijk het verband en komt de verkeersveiligheid ook niet ten goede.
- 9) Tijdens een toerit is het nuttigen van alcohol niet toegestaan en zal leiden tot voordracht aan het bestuur.
- 10) Bij twijfelachtig of slecht weer beslissen de uitzetters samen met de TC op de dag van de toerit of de rit wel of niet gereden wordt. Om 09:00 uur op de dag van de toerit zal door de TC een **E-mail** naar alle leden worden verzonden met daarin het bericht dat de rit is afgelast. Bij afgelasting zal de toerit één week doorschuiven. Alle mail verkeer betreffende toerritten wordt via de TC verdeeld onder de leden.
- 11) Toerritten worden door minimaal twee leden uitgezet en voorgereden, indien een van de uitzetters verhinderd is zal dit met de TC verder worden overlegd.
- 12) Voor Pinksterweekenden, tweedaagse ritten en sluitingsweekenden verwachten wij dat deelnemers zichzelf voorbereiden en eventueel zorgen voor kaarten van het gebied waar gereden wordt. Tevens zullen door de TC de contactgegevens, adres en plaats van overnachting bekend gemaakt worden.
- 13) Gastrijders zijn toegestaan tegen een vergoeding, het lid dat de gastrijder heeft uitgenodigd dient er voor te zorgen dat de bijdrage wordt geïnd en afgedragen aan de penningmeester.

Bijdrage gastrijder	Toerit € 5,00
	Pinksterweekend € 20,00
	Tweedaagse € 10,00
	Sluitingsweekend € 10,00

Verder vertrouwen wij op ieders medewerking en gezond verstand en wensen wij jullie veel motorplezier.

Bestuur en Toercommissie



- ± 60 kwaliteits occasions op voorraad
- Nieuw te leveren motoren (alle merken)
- Onderhoud en reparaties
- Onderdelen en accessoires
- Banden (alle merken)
- Gecertificeerd alarm inbouw
- Complete schade-afhandeling
- Uitgesteld betalen / financiering mogelijk



Aangesloten bij Bovag

Openingstijden

Maandag	gesloten
Dinsdag	op afspraak
Woensdag	8.30 - 18.00
Donderdag	8.30 - 18.00
Vrijdag	8.30 - 18.00
Zaterdag	9.00 - 16.00
Zondag	gesloten
12.45 tot 13.15 lunchpauze	



Patrijsstraat 2a
4793 HV Fijnaart
Tel.: 0168 - 46 38 83
info@streetbikes.nl

www.streetbikes.nl