

De nieuwe

Uitlaatklep



IN DEZE EDITIE O.A.:

De Dutch 1000
Hereniging met een oud familielid - R50
Het Pinksterweekend van Michiel en Ad
Jan's Lock-Down Moezelrit

Ducati Multistrada 1200 Enduro
Lock-Down toeren met de Volbeda's
De Motor van Mike
Iets met aandrijving

MOTORCLUB MC DE FENDERT

BESTUUR:

Voorzitter:

Piet Moerland

Secretaris:

Jolanda Ettema

Penningmeester:

Sjacco van Kouteren

Algemeen bestuursleden:

Jan de Jong

Anton van Sint-Truyen

Contact: Info@mcdefendert.nl

TOERCOMMISSIE:

Ad van de Klundert

Jan van Holsteijn

Sjacco van Kouteren

REDACTIE:

Hans Tienhoven

Madelon Smit

Patrick Roessel

Contact: Redactie@mcdefendert.nl



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
MOOIE MOEZELRIT IN CORONATIJD.....	11
PINKSTERTOER VAN MICHIEL EN AD.....	15
PROEFRIT: MULTISTRADA 1200 ENDURO	17
THE DUTCH 1000.....	23
HERENIGING MET EEN OUD FAMILIELID	28
WAT DEDEN JULLIE TIJDENS DE LOCK-DOWN	31
CORONA MAAKT MEER KAPOT DAN JE LIEF IS	31
DE MOTOR(EN) VAN MIKE.....	37
BOMPA GOES TURBO, DE FINALE	39
EVEN VOORSTELLEN	41
IETS MET AANDRIJVING	44
MOTOGP KALENDER 2020	47
WORLD SUPERBIKES KALENDER 2020.....	48
ACTIVITEITEN KALENDER 2020	49
TOERRIT REGLEMENT	51



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

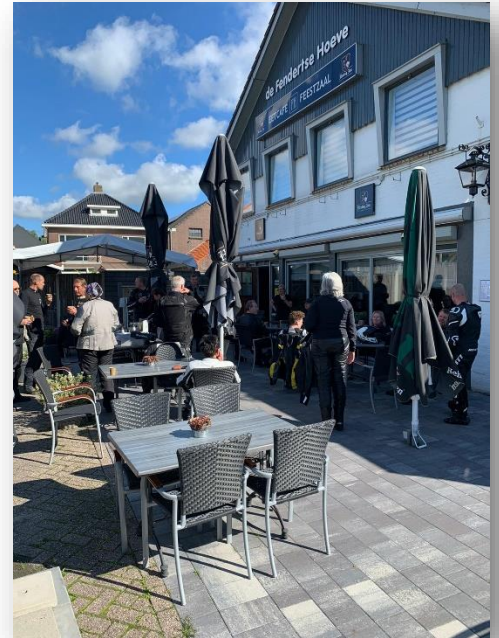


Via deze weg willen we alle aanwezige leden bedanken voor hun aanwezigheid op de algemene ledenvergadering en voor het vertrouwen in het bestuur uit te spreken door de herkiesbare voorzitter en nieuwe bestuursleden te kiezen.

Volcmar Vreugdenhil, Ad van de Klundert en Madelon Smit zijn afgetreden als bestuurslid, Anton van Sint-Truyen is tot het bestuur toegetreden en Jolanda Ettema heeft de secretaris functie overgenomen.

De start van het nieuwe motor seizoen is in verband met het corona virus wat later begonnen dan normaal. Ook het pinkster weekend kon helaas niet doorgaan, maar inmiddels hebben we onze eerste tourrit kunnen organiseren en hopen dat we de rest van het jaar nog volop kunnen toeren.

Wij wensen iedereen heel veel (motor) plezier in 2020. Laten we er met z'n allen een leuk seizoen van maken.



Bestuur MC de Fendert.



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

Beste lezers,

Vlak voor het uitbrengen van het vorige blad ging Nederland op slot. We kregen maanden achter elkaar te maken met de door minister president Rutte gedoopte 'intelligente lock-down'. En dat was dat.

Maar, gelukkig voor ons, liet dit wel wat ruimte. Met name voor de motorrijders. Je mocht met maximaal twee andere motorrijders samen op stap. En als je maar afstand hield van elkaar, ook naast de motor.

Een paar leden van de redactie hebben 's-avonds regelmatig even een rondje gereden. Even het huis uit en de frisse lucht in. Even met de handschoenen tegen elkaar 'botsen' en dan een uurtje of twee een ommetje maken. Weer even 'botsen' bij het laatste stoplicht en ieder gaat weer zijn eigen weg op huus an. Rare toestand, maar prima te doen!

Ook zijn Marjam en ik samen weg geweest, met een picknick pakketje op zak even bochtjes draaien naar Zaltbommel om daar aan het strandje te genieten van het prachtige weer.

Gelukkig hebben velen van jullie ook op een verantwoorde manier kunnen genieten van onze gemeenschappelijke hobby. Dat werd ook wel duidelijk toen we vroegen of jullie je verhalen wilden delen met de rest van de lezers. We kregen erg veel verhalen binnen! Waarvoor super bedankt! We dachten eerst dat we van ingestuurde foto's en een tekstje hier en daar, een artikel moesten samenstellen (wat ook erg leuk was geweest, begrijp me niet verkeerd). Maar we kregen genoeg materiaal om tegen alle verwachtingen in en redelijk op schema het tweede blad van dit jaar uit te kunnen brengen!

So, sit back and relax! Lees ze, veel plezier en tot snel!!
En blijf gezond natuurlijk. We zijn er nog niet vanaf.



De Graanbeurs

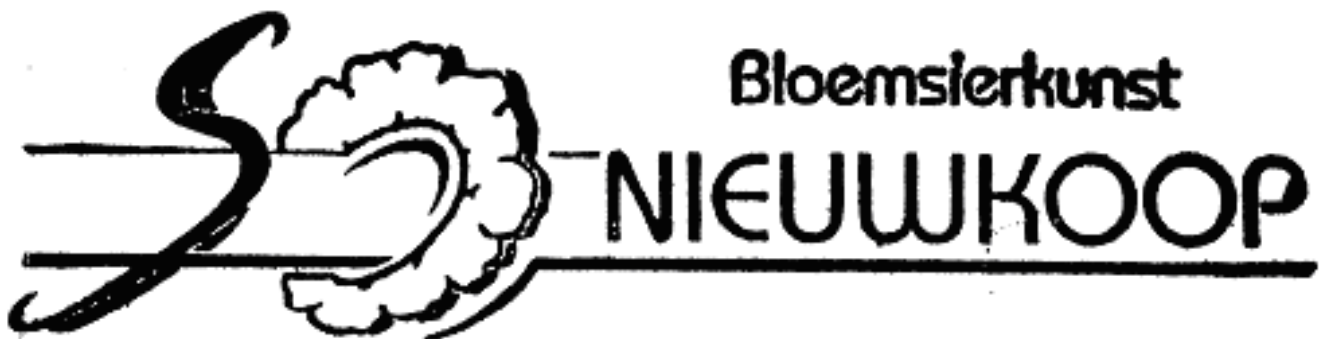


eten - drinken - feesten

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

Beste leden,

Tja wat moeten we zeggen over de afgelopen maanden, een rare tijd tot nu toe.

We hebben afgelopen weekend onze openingsrit gehad (zondag 12-07-2020). We hadden dit natuurlijk nooit verwacht en kan me nog goed herinneren dat ik veel mensen in mijn directe omgeving heb horen zeggen "ach tis gewoon een griepje"

Tja voor de mensen die er niet mee te maken hebben gehad natuurlijk wel maar voor de mensen die in de directe of indirecte omgeving wel zijn geraakt denken daar wellicht anders over. Maar we rijden weer en als TC waren we erg blij met de opkomst afgelopen weekend en vonden we het fijn iedereen weer te zien.

Alles bij elkaar toch een kleine 25 motoren die of alleen of met twee waren bezet. Bij de Fendertse Hoeve hebben we verzameld en daar stond namens de club een bakkie met een warm worstenbroodje of een appelflap gereed. Sjacco en Monica bedankt voor jullie goede zorgen. Goed om te zien dat we ook wat introducés mochten begroeten in de hoop weer wat nieuwe zieltjes te winnen voor onze ledenlijst.

Op het menu stond een ritje richting het Veerse Meer en daar werd best van gesmuld, zeker na de rit werd er nog even nagebabbeld bij de Fendertse Hoeve. Het vroeg wel wat creativiteit bij de koffie en de lunch maar fijn dat eenieder hier aan mee heeft gewerkt.

Voor de rest van het jaar zal de tweedaagse die op de kalender staat niet door gaan. We zullen zeker gaan kijken wat extra ritten te gaan maken en we kijken uit naar het sluitingsweekend wat voorsnog gewoon door zal gaan.

Bij deze dan ook een oproep naar jullie als je zin hebt om een ritje uit te zetten laat het dan weten we moedigen dit graag aan. Ook als je niet weet hoe we helpen jullie graag.

Verder wensen we jullie een goede gezondheid en een motorveilig 2020.

Jullie TC





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**

WAT DEDEN JULLIE TIJDENS DE LOCK-DOWN MOOIE MOEZELRIT IN CORONATIJD

Door alle coronamaatregelen van de afgelopen maanden is ons mooie motorseizoen dit jaar helemaal naar de knoppen gegaan en staan de brommers helaas al veel te lang op stal.

Maar ik had mij al voorgenomen me hierdoor niet te laten afremmen en toen er rond eind april een klein beetje licht aan het einde van de tunnel leek te gaan komen en er stukje bij beetje wat versoepelingen aangekondigd werden door het RIVM en onze aangrenzende landen, heb ik op een schitterend mooie zonnige zondag het wekkertje vroeg gezet, om 7uur de Bella gestart en de Garmin op mooie bochtige wegen ingesteld met bestemming: Moezel. (of tot zover ik zou kunnen komen?).

Wat is het dan op zo'n vroeg en rustig tijdstip toch heerlijk genieten door het met ochtenddauw vernevelde landschap met af en toe een overstekend hertje in de Brabantse bossen. Waarom doe ik dit eigenlijk niet vaker denk ik nog..? Maar ja als je de hele week vroeg uit je mandje gaat voor je werk is het op zondag natuurlijk ook weer wel lekker om wat langer te kunnen blijven liggen. Maar voor nu was het echt genieten!!



Na 2x op een Belgische "grensblokkade" te zijn gestrand en telkens maar de Garmin weer te laten herberekenen op een andere mooie route via de Kempen en Budelse Heide over de stormbaan, kwam ik zo tegen 9uur in de omgeving van Weert / Thorn aan voor de 1ste pauzestop en ff tanken.

Daar ontmoette ik ook een paar motorrijders van de plaatselijke MC, die ook gezamenlijk voor de 1ste keer dit jaar eens uit rijden gingen. Toen ik vertelde dat ik van plan was richting Duitsland te gaan, wensten ze mij veel succes en zeiden dat ik waarschijnlijk niet ver zou komen.

Na de koffie en een broodje heb ik mijn route voortgezet richting Echt en een klein grensje bij Gangelt richting het Duitse Heinsberg en zag ik voordat ik er eigenlijk erg in had, de blauwe plaats aanduidingsborden veranderen in "Geel" en reed ik zomaar ineens al in het Duitse..... Nergens iets te zien van controles of iets dergelijks. Ik was mij wel bewust dat ik op de heenweg maar even beter de Eifel rechts van mij kon laten liggen om problemen te voorkomen en gewoon buitenlangs Düren zo binnendoor richting Blankenheim kon gaan.

Al gauw kwamen er ook, net zoals hier in NL op zondagochtend, wat wielrenners voor mijn neus te rijden en het werd het ook steeds drukker met motoren en zelfs met duo/passagiers achterop wat mij sowieso al enorm verbaasde.

Bij een kleine foto-stop in de buurt van Jülich bij de prachtige mijn afgravingen, stopten ook al enkele Duitse motorrijders en raakten we in gesprek. Maar niemand die eigenlijk vreemd keek of vroeg hoe ik daar terecht was gekomen, terwijl ik de enige was die daar met een gele kentekenplaat stond..... Onderweg, nu verder via de Bundesstrasses richting Blankenheim de wel bekende B-258, was het aantal motoren wat ik tegen kwam en voorbij reed niet meer te tellen. Hier was blijkbaar het motorseizoen toch gewoon van start gegaan. Heerlijk cruisend via machtig mooie binnendoor-wegen richting Daun, de mooie

bochten bij Wittlich etc. met af en toe een stopje om een plaatje te schieten of een sapje te nuttigen, stond ik zo rond 13.30uur in de stralende zon op het Moezel-aussichtspunkt bij Trittenheim...



Zo. Tijd voor een heerlijke zelf meegenomen versnapering (want restaurants en hotels waren nog gesloten). Ook hier weer volop motorrijders en andere dagjesmensen bij elkaar. Er zat nog een Duits stel heerlijk te picknicken op een bankje, compleet met wijntjes en tapas die mij vroegen of ik ook wat lustte en waar ik helemaal vandaan kwam uit Nederland. Hoe ik het ging doen met overnachten, want dat kon uiteraard nog niet. Ik vertelde een beetje mijn plan en dat ik vanaf hier weer gewoon terug zou gaan naar huis. Heel relaxed zonder ook maar ergens over corona of wat dan ook te praten wenste zij mij nog een mooie, veilige rit terug en vervolgens stapte ik weer op om via een andere mooie binnendoor weg richting Eifel te klapperen.



Het was wederom genieten met een grote 'G' want wat was het heerlijk rustig qua verkeer, uitgezonderd van wat motorrijders. Toen ik in de buurt van Mayen bij Vulkan-Mehre de weg opgedraaid kwam en gevolgd werd door de eerste Polizei auto die ik die dag gezien had, steeg de temperatuur in mijn helm piek toch even verder dan de normale 37/38 graden. Maar niets hoor....na 5 kilometer sloeg hij een dorpje in en was de weg weer vrij achter mij.

Verder richting Schleiden. Daar stopte ik rond 18uur om te tanken en een pizzabroodje en zag het er rond dit late tijdstip nog steeds zwart van de motoren.



Nou, nu alles zo relaxed was gegaan vandaag, kon natuurlijk het rondje Ruhrsee niet meer ontbreken en zou dit mijn mooie Moezelrit van deze dag compleet maken. Het is zo dichtbij dat je het niet meer links kunt laten liggen nu. De Multi op standje `Sport` gezet en de sporen gegeven!!

Wat was dit genieten. Weinig verkeer, geen fietsers die voor je voeten rijden. Dus bovenaan maar ff gedraaid en het feilloos nog maar een keer gedaan.... (onder het motto> Nu we er toch zijn!!).

Na even lekker gespeeld te hebben rond de Ruhrsee gaat het verder via Aachen binnendoor naar Geilenkirchen en Heinsberg terug Nederland in om

vervolgens na Roermond de brommert nu toch maar voor de laatste kilometers op de rijksweg te zetten omdat het al tegen 19:30uur aan begint te lopen.

Terug thuis, om 21uur, had ik de teller op 924 afgelegde kilometers staan van die dag en op 135 daarvan na was alles binnendoor. Het was best veel maar zeer zeker de moeite waard. Morgen heb ik vrij voor Koningsdag, dus nu eerst maar es lekker een Weissenbier met een chippy naar binnen werken. Wat kan het leven mooi zijn.

Hopelijk zullen alle maatregelen i.v.m. Corona snel meer versoepelen en kunnen we de aankomende maanden toch nog genieten en de motorkilometers weer op peil brengen voor dit seizoen!!



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

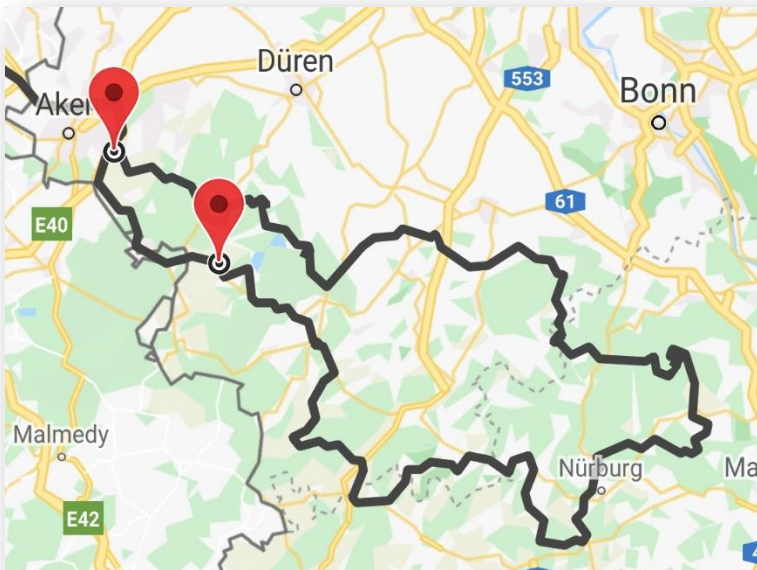
WAT DEDEN JULLIE TIJDENS DE LOCK-DOWN PINKSTERTOER VAN MICHIEL EN AD

15 mei 2020:

"Vandaag hebben we bericht ontvangen van de verhuurder van Alte Post waar we tijdens het PW2020 zouden verblijven. Helaas zijn we op last van de regering en instanties niet welkom en wordt er dus geannuleerd."

Iedereen had er waarschijnlijk al een klein beetje rekening mee gehouden, maar nu kunnen we toch echt niet op pad met het Pinksterweekend.

Tenminste, niet in groot gezelschap en niet met overnachting, maar een dagje weg moet toch wel kunnen? Ad Hofman zag dit ook wel zitten en na wat navraag bij zijn connecties in Duitsland bleek dit inderdaad wel mogelijk te zijn. Zolang je maar een mondkapje of iets soortgelijks bij je hebt om je mond en neus te bedekken als je bij tankstations, winkels en restaurants bent.



Dus: Basecamp aanslingeren en wat oude sporen bij elkaar zoeken. Aangezien we beiden geen opkiktoer kilometervreter zijn, hebben we een route van ca. 750 km gemaakt, dat moet te doen zijn.

30 mei 2020, Pinksterweekend.
Zaterdag om 7:30u vertrokken en om 8:15 met Ad afgesproken op de A58, net voorbij Breda. Vanuit daar in één streep over de snelweg richting Aken, waar we zo rond 10:00 uur de motoren volgooien en onszelf voorzien van een beker koffie om wakker te worden.

Vanaf deze tankstop gaan we direct de mooie wegen op aan de noordkant van de Eifel, zoals op de route te zien is. Dan moeten we even doorsteken om in het gebied ten noorden van Nürburg weer op de mooie slingerwegen komen. Rond 12:00u. besluiten we dat het wel tijd is voor een lunch en dus stoppen we in Ahrbrück waar al een heleboel Duitse motoren bij een biergarten staan geparkeerd, dus dat moet goedkomen.

Na de lunch is het nog een relatief klein stukje rijden richting Nürburg. Het is altijd goed te merken dat je bij de 'Ring' bent, omdat je in een keer allemaal dikke sportauto's tegen komt. We zijn even





gestopt bij Adenau, waar de terrassen al weer vol zaten. Daar moesten we tijdens Pinksteren in Nederland nog even op wachten.

Het was ons beiden al opgevallen dat we 'al' rond 15:30u bij de Biker-ranch zouden aankomen als 'eindbestemming' om vanuit daar over de snelweg richting huis te gaan. Dit betekende dus dat we rustig aan konden doen en hebben we net buiten Adenau nog even getankt en hebben we een colaatje gedronken.

Na deze stop gingen we verder met de route. Ik had nog 2 punten in de route zitten waar we een stukje konden afsnijden, maar dat was gelukkig niet nodig.

Ik had wel een aantal stukjes van te voren afgesneden en dit waren helaas wel wat mindere stukjes in het einde van de route. Uiteindelijk waren we om 16:30u bij de Biker-ranch dus volgende keer kan de route nog net iets langer zijn.

Volgende keer inderdaad, want het dagje weg is goed bevallen. Volgend jaar weer dus! Laat het maar weten als je mee wilt, dan levert die Corona misschien toch iets goeds op.

Na iets kleins te hebben gegeten zijn we doorgereden naar Aken om nog een keer af te tanken voor de terugweg. Nu weer in een streep door om nog net even voor Breda te stoppen langs de A58 en de dag kort door te nemen en uiteindelijk afscheid te nemen.

Om 20:15u was ik weer thuis, de hoogste tijd om traditie getrouw een biertje in het harnas te vatten! Zoals gezegd: volgens jaar weer, maar dan hopelijk niet tijdens het Pinksterweekend!



PROEFRIT: MULTISTRADA 1200 ENDURO

Terwijl ik zit na te denken over hoe ik dit artikel nou zal beginnen schieten allerlei ideeën door mijn hoofd. Een beetje chaos is het wel daarboven, dus ik denk dat ik maar eens even helemaal terug moet naar het begin anders snappen jullie er ook geen bal meer van.

Om maar gewoon het beest bij z'n naam te noemen; ik ben knetter verwend!!

De meesten van jullie weten dat ik na een reeks Naked Bikes inmiddels in het gelukkige bezit ben van een Ducati Multistrada 1200 S Granturismo uit 2013. Alle dingen waarvan ik op mijn vorige motoren zoiets had van 'ach, dat heb je allemaal toch helemaal niet nodig', zit hierop.



- Kofferset? Check.
- Onderbok? Check.
- Valbeugels? Check.
- Mistlampen? Check.
- Verwarmde handvatten? Check.
- Traction Control? Check. Acht standen maar liefst en uit.
- ABS? Jazeker en voor het achterwiel is deze uitschakelbaar voor als je het idee krijgt om in de Enduro stand het onverhard eens op te zoeken (dan is de Traction Control ook uit, by the way).
- Semi-actieve vering? Check. Vier voorgeprogrammeerde standen waarbij je elke stand nog kan aanpassen aan de belading. Één of twee personen, bagage ja of nee. En dan kun je zelf nog tunen; iets minder demping, meer of minder veervoorspanning, het kan allemaal.
- Rijmodi? Check. En dat werkt zo mooi dat wanneer je een mode kiest, het vermogen van de motor, de vering en demping, het ABS en de Traction Control aan die mode wordt aangepast. Dus touring? Dan wordt de vering wat comfortabeler, de vermogens-afgifte wat minder giftig, het ABS grijpt iets eerder in en de Traction Control laat wat minder wielspin toe. En dan hebben we nog de modi Sport, Urban en Enduro.

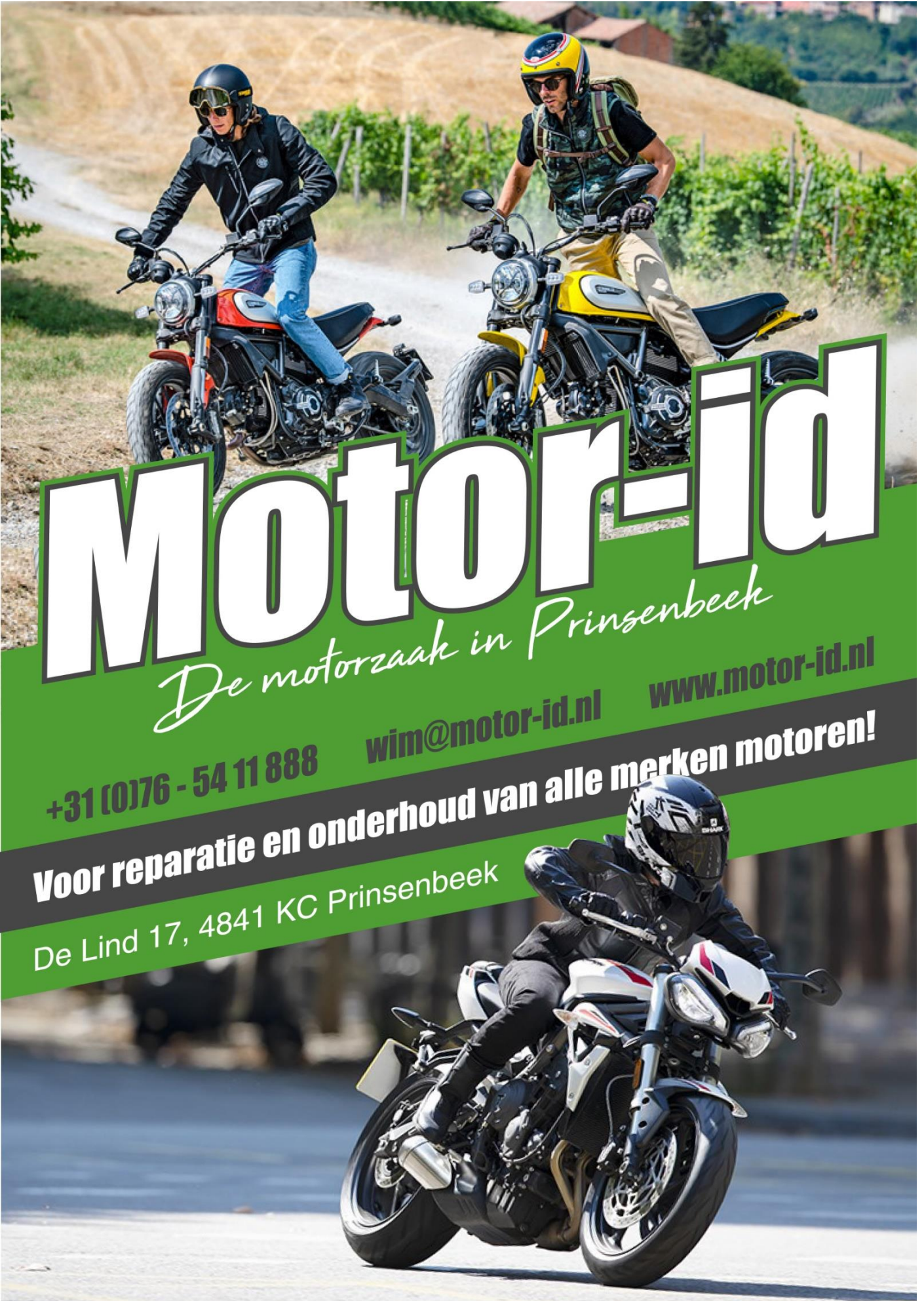
En hij is gewoon echt sportief, waar ik toch echt wel van hou. Hij heeft het dikke 1198CC L-Twin Testastretta blok welke zijn oorsprong kende in een superbike, de Ducati 1198. Deze hebben de ingenieurs in Bologna wat meer 'allround' manieren bijgebracht en vormt sinds 2010 het hart van de Multistrada's en de Diavels.

Nou ja, jullie begrijpen het idee wel. Als je eenmaal zo'n ding hebt, raak je strontverwend en wil je eigenlijk niet meer zonder die combinatie van sportiviteit en luxe. Ware het niet dat onze Jan van Sprundel vorig jaar ineens flinke motorische (krukas) ellende kreeg met zijn Multistrada van hetzelfde modeljaar als de mijne. En dan wordt er toch een wat onrustig stemmetje wakker in je achterhoofd.

Stel nou, ik wil wat anders, wat kan nou zo'n fijne motorfiets vervangen? Nou, gelukkig zijn er in de theorie tegenwoordig wel een paar mogelijkheden. De motor die ik al een tijdje bloedje mooi vind, is de Multistrada Enduro en zijn nog iets dikkere broer, de Enduro Pro. In de 1200 en de actuele 1260 variant kun je deze krijgen. Optisch liggen ze heel dicht bij elkaar.

En nieuwsgierig was ik altijd eigenlijk al wel naar dit monster! Ik vind het zo'n bizar stoer ding.

Toen kwam daar begin dit jaar ineens eentje te koop in Nuenen welke qua prijsstelling wel bij me paste. Zeker toen ik hoorde wat ik voor de mijne terug zou krijgen was het nieuwsgierigheidsvlammetje flink aangewakkerd.



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

Dus, daar ging ik dan, op de eerste redelijk droge dag van 2020, op naar Nuenen om daar hartelijk ontvangen te worden door Jean-Claude en Eveline van Moto Puro. Het was nog steeds aan de frisse kant maar het was zowaar droog jongens! De rode Multistrada 1200 Enduro stond binnen met z'n aluminium kofferset imposant over de andere motoren uit te kijken. Eerste indruk; 'godsamme wat is dat een flink ding!'. Of andersom; 'wat is mijn Granturismo een kleintje vergeleken hiermee'. Langer, hoger, breder en absoluut een stuk zwaarder is deze Enduro.

Even een bakje leut en kletsen met Jean-Claude en nou, zet hem maar eens even buiten dan. 'Doe maar zonder de koffers' zeg ik, want die eerste kilometers maak ik liever op de motor op z'n lichtst.

Starten maar en het eerste dat opvalt is dat deze nóg meer geluid maakt dan de mijne. Donders wat klinkt dit standaard al stevig! Ik hijs me in het zadel en het valt me snel op dat zelfs ik met mijn 1.88m maar krapjes aan bij de grond kom met mijn benen. Een schitterend TFT kleuren dashboard kijkt me aan uit een enorm bouwwerk voor me. Ja ja, de oudere modellen zijn toch wel een stukje slanker hoor.



De zitpositie is geweldig. Je zit als een vorst. Het zadel is super, de kniehoek is zeer prettig. Niet te krap en ook toch nog een tikje sportief. Het stuur staat op een fijne hoogte waardoor je ook makkelijk nog kan staan op de voetstepjes zonder dat je raar voorover moet buigen om nog bij het stuur te kunnen. Handig natuurlijk voor als je een lange rit achter de rug hebt en de benen even wil strekken of als je het terrein er mee in wil. Ik kan me heel goed voorstellen dat je hiermee weken achter elkaar de continenten kunt verkennen. Maar zoals gezegd, hij is wel erg imposant en voelt ook zo.

Anyway, eenmaal rijdend verdwijnt het meeste gewicht voor m'n gevoel wel, maar ik blijf wel het gevoel houden dat ik een heel stuk meer motor met me meesleep dan anders. De wielbasis is duidelijk langer, het geheel staat hoger op zijn poten en de voorkant bouwt met z'n 30(!) liter tank flink in de breedte, al kunnen je benen nog netjes slank langs de tank omdat deze daar flink smaller is gebouwd. En er zit een groter 19" voorwiel in.

Expres ga ik een dorpje in welke rijkelijk voorzien is van snelheidsdrempels en klinkerwegen. Als ik nu de motor op Urban zet word ik ineens getraakteerd op een Citroën achtige ervaring. Wow, wat hebben ze met de vering enorme stappen gemaakt. Een vliegend tapijt is hiermee vergeleken maar een harde rammelbak. Bij een parkeerplaats maak ik even van de gelegenheid gebruik en laat ik de rode globetrotter even inzegenen en probeer ik hem aan de hand te manoeuvreren. Oef, ja joh, stoer is ie zeker, maar dan moet je er wel wat voor over hebben. Ik zie me in gedachten al klungelen op een grindpad...

Ducati heeft daar wel al rekening mee gehouden, want volgens hun zal de Enduro best wel eens omvallen. Dat hoort er nou eenmaal bij als je gaat rijden in het terrein op los zand en stenen paadjes. De aluminium zijkappen van de tank zijn daar dan ook precies voor bedoeld. Deze beschermen de tank en zijn eenvoudig te vervangen na een valpartij.

Overigens hebben ze er op meer vlakken over nagedacht, want als je het terrein in gaat heb je behoefte aan andere stepjes voor meer grip met je laarzen en wil je het rempedaal ook afgesteld hebben op een staande positie. De voetsteunen zijn voorzien van rubberen inlegdelen welke je eenvoudig kunt verwijderen. En zo hou je een stevige getande voetsteun over. Het rempedaal laat zich letterlijk in een

handomdraai aanpassen zodat deze geschikt is voor staand rijden. Even naar buiten trekken, draaien en je hebt ineens een pedaal dat lager of hoger staat. Slim slim slim. En een dikke 'bashplate' om het carter te beschermen mag dan natuurlijk ook niet ontbreken. Handig dat het erop zit, maar laten we eerlijk zijn, dat zie ik mezelf echt niet zo snel doen. Ik ben meer van het asfalt en als ik al het terrein in zou willen gaan, dan zeker niet met zo'n kolos.



Bebouwde kom uit, en nu maar eens in de Touring stand. De eerste rotondes dienen zich aan en nu merk ik toch wel dat ik het lichtvoetige karakter van mijn Granturismo mis. Van lekker snel instuurwerk is geen sprake. Volgend krappe bochtje, hmmm hetzelfde. Gas erop bocht uit! Kom maar op met dat dikke koppel! Duw hem maar eens lekker in de vering achter. Maar die komt gewoon niet? Wasdanou? Ik zoek snel wat meer van dit soort bochten en rotondes op om het nog eens uit te proberen, maar inderdaad, geen dikke por onderin.



OK, dan in de modus Sport. De vering wordt harder, de gasaanne wordt directer. Dus nu dan! Kom op met die klappen!! Nee, ook nu niet. Beter, maar nog niet zoals ik het verwacht. Laat je hem nou verder door z'n toeren heen lopen dan komt het vermogen er later wél ineens keihard in, maar echt veel later pas en gevoelsmatig relatief kort qua toerenbereik. Vonden mensen het 'oude' blok te giftig of zo? Die is altijd bij de les en de communicatie tussen de gashand en de verrichte daden aan het achterwiel is zo'n beetje 1 op 1.

Afijn, het begint (het zal ook eens niet) weer te druppelen. Tijd om de rode wereldreiziger terug te brengen naar Nuenen.

Ik zet hem netjes weer neer voor de deur en zet mijn helm af. Een klopje op het zadel moet ik toch wel geven. Imposant apparaat en voor z'n afmetingen echt makkelijk te rijden en zeer geschikt voor een flinke reis. Maar hij is niet zo vurig als ik zou willen en voor mij echt net even te veel van het goede qua grootte en gewicht.

Binnen drinken Jean-Claude en ik nog een bakje koffie en bespreken we mijn ervaringen. Het schijnt dat je met nog wat gefiekelier aan de technische vangnetten, zoals de Wheelie-Control, er meer por uit kan krijgen.

Ik heb in ieder geval iets belangrijks geleerd vandaag; bigger isn't always better en ik wil duidelijk toch meer een motorfiets welke een rauw randje heeft en tegelijk toch van allerlei gemakken is voorzien. Tja, ik maak het mezelf niet heel erg makkelijk geloof ik.

Wordt ongetwijfeld nog vervolgd!

Specificaties Ducati Multistrada 1200 Enduro

Categorie	Allroad	Voorrem soort	Schijfrem
Bouwjaar	2016	Voorrem grootte	320 mm
Verkrijgbaar in de kleuren	Rood, Wit, Grijs	Achterrem soort	Schijfrem
Cilinderinhoud	1.198 cc	Achterrem grootte	265 mm
Motorblok		Vering	
Bouwwijze	L-Twin	Voorvering	Upside-Down Telescoopvork
Koelsysteem	Vlaeistofgekoeld	Instelmogelijkheden voor	Uit- en ingaande dmp, vvsp
Kleppen per cilinder	4	Achtervering	Monoschokdemper
Klepbediening	Desmodromisch	Instelmogelijkheden achter	Uit- en ingaande dmp, vvsp
Compressieverhouding	12	Veerweg voor	200 mm
Brandstofsysteem	Injectie	Veerweg achter	200 mm
Koppeling	Meervoudige Droge Platenkoppeling	Voorvering diameter	48 mm
Aantal versnellingen	6	Overige	
Secundaire overbrenging	Kettingaandrijving	Frame	Trellis Vakwerkframe
Boring	106,00 mm	Uitlaatsysteem	2 In 1 Uitlaatsysteem
Slag	67,90 mm	Banden	Pirelli Scorpion Trail II
Prestaties		Bandenmaat voor	120/70-19
Max vermogen	160 PK (@ 9500 tpm)	Bandenmaat achter	170/60-17
Max koppel	136 Nm (@ 7500 tpm)	Wielbasis	1529 mm
Remmen		Balhoofdhoek	110 °
Voorrem aantal	2	Naloop	24 mm
Remklauwen	4 zuigers	Drooggewicht	225 kg
Achterrem aantal	1	Zithoogte	870 mm
Remklauw	2 zuigers	Tankinhoud	30,00 liter

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



unigarant
verzekeringen



- ▶ 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

THE DUTCH 1000

1000 KM door Nederland binnen 24 uur Gekkenwerk of een uitdaging ?

"Voor de tweede keer gaan we, naar Spaans/Amerikaans voorbeeld, een route van 1000 KM door Nederland rijden binnen 24 uur, waarbij snelwegen vermeden worden. Het is geen race, veiligheid en fun staan voorop en het gaat om de uitdaging. Als bewijs voor het volbrengen van de rit noteren we je kilometerstand voor en na de rit, als beloning ontvang je later een T-shirt."

Begin dit jaar kwam ik bovenstaand berichtje tegen op internet over een evenement met de naam: The Dutch 1000.

Puur uit nieuwsgierigheid maar even verder gekeken en opgezocht wat dat mocht inhouden. De bedoeling is om met de motor binnen 24 uur 1000 KM te rijden in Nederland. Snelwegen zijn uitgesloten, zoveel mogelijk binnendoor. Routes zouden t.z.t. beschikbaar komen op myroute-app.com.

o.a In Spanje wordt soortgelijk evenement al een paar jaar georganiseerd en is razend populair. Dani Palacios, de man die dit organiseert, is zelf van Spaanse afkomst maar woont al jaren in Nederland. De eerste editie in Nederland was in 2019 en had 6 deelnemers.

Ik doe mee dacht ik, hoe gek moet je zijn. Ook maar eens gepolst in de MC de Fendert app of er meer mensen zijn die het avontuur aan willen gaan. Heel wat reacties gelezen, " je moet echt niet bij je verstand zijn om mee te doen" tot aan "Super zeg ! ik doe mee".

Uiteindelijk had ik nog 4 mensen van MC de Fendert enthousiast gemaakt om mee te doen. En nog iemand van buiten de club. Contact opgenomen met Dani en gezegd dat we met ons zessen zouden deelnemen. Die stond te juichen want dat was een verdubbeling aan deelnemers van vorig jaar. Hij moest eens weten hoe het zou verlopen met de inschrijvingen dit jaar.....
En wie deden er mee? Ik zei de gek, Maurice L., Volcmar V., Bas S., Henk A. en Wilgert B. (geen clublid).

Al met al zou het nog even duren voordat het zover was. Het evenement stond gepland op zaterdag 4 Juli 2020 en onze inschrijving was al in April. In de tussentijd had Wilgert B. zich teruggetrokken, andere verplichtingen.

Op 10 juni sloot de mogelijk om nog in te schrijven, de teller stond toen op 107 deelnemers. Waaronder 8 dames die zelf reden, 7 elektro motorfietsen, 1 diesel motorfiets en misschien een zijspan. Ik twijfelde tot aan de laatste dag of ik met het zijspan zou deelnemen of dat ik mijn solomotor zou pakken. Na bestudering van de routes kwam ik tot de conclusie dat het met een zijspan niet handig zou zijn. Alleen maar kleine wegen, inhalen zou een crime zijn, en om die 1000 KM te rijden moest je toch wel makkelijk kunnen inhalen.

De start was bij motorcamping de Hei in Siebengewald, Zuid Limburg. Dat was niet naast de deur, naast niemands deur eigenlijk. We waren het wel eens dat slapen op een camping niet ons ding was en hadden dus maar een hotel in de buurt geboekt. In Boxmeer, zo'n 16 KM van de startplaats, prima kamers, perfecte douche, bed was wat minder,



eten top, maar het hotel stond aan een spoorlijn met een overweg. Elke 10 minuten kwamen er 2 treinen voorbij, ook 's-nachts..... Ik droom nog wel eens van die bellen van de spoorwegovergang.

Dan was er nog een inwoner van Boxmeer die zijn Toyota Carola met open uitlaat aan het testen was of id. Veel lawaai en weinig snelheid, zoals wij in Noord Holland dan zeggen : Kansloos actie.

Ik had me voorgenomen om geen alcohol te nemen, wilde superfris aan de start verschijnen. Maar bij aankomst stond er al een half liter bier voor me klaar. Het was rete gezellig en toch ook maar een wijntje genomen.

Op tijd naar bed, dat was ook een dingetje..... Volcmar, heel verstandig, lag er voor 21.00 in. Ik zou gelijk volgen maar duurde toch nog ff.

De volgende ochtend zouden we om 05.30 vertrekken om op tijd bij de start te zijn. Stipt op tijd stond iedereen klaar behalve Maurice... Die had meer tijd nodig, wat ie allemaal gedaan heeft is nog steeds onduidelijk maar uiteindelijk reden we tegen 06.00 weg richting de camping.

Daar aangekomen stond voor de deelnemers het ontbijt klaar, koffie en thee ook beschikbaar. Super geregeld. Ik ben niet zo van kamperen maar deze camping had zijn zaakjes goed voor elkaar. Daar kan je een feestje geven als je begrijpt wat ik bedoel.



Officieel zou Dani nog een inleidend praatje houden, maar toen ik hem vroeg wanneer dat zou zijn mompelde hij iets van: " niet nodig, men snapt het wel, zijn ook zoveel mensen".

Vanaf 07.00 werd er gestart, elke 5 minuten werden er deelnemers losgelaten. Kilometerstanden werden opgenomen vlak voor men vertrok en bij terugkomst zouden de kilometerstanden weer genoteerd worden ter controle. Er werden ook foto's van alle deelnemers gemaakt.

Wij startten redelijk vooraan, en het tempo zat er gelijk goed in. Over tactiek en zo hebben we het niet gehad, wel waren we het eens dat we in de ochtend kilometers moesten maken.

Ik mocht/moest voorop rijden, geen idee waarom. Misschien omdat ik de aanstichter was om deel te nemen of omdat mijn fiets maar 48 pk heeft. De eerste 400 KM ging in 5 uur en 30 minuten, gemiddelde van ruim 70 KM/uur. Dat was niet verkeerd, ff doorrekenend konden wij 's-avonds om 23.00 terug zijn, ruim binnen 24 uur.

Elke 200 KM maakten we een tankstop. Aan plas- en rookpauzes deden we niet, daar was geen tijd voor. Maar toen begon het een beetje te druppelen, af en toe een spetter wat overging in lichte regen die overging in gewoon stevig regenen. Die hield de rest van de dag niet meer op, het tempo zakte drastisch en het humeur ook.

Bij Lauwersoog, bijna het noordelijkste puntje van Nederland zou ik mijn vrouw bellen die thuis was. Want wat wil het geval, de route liep langs mijn voordeur in Wieringerwerf en ik had het zo geregeld dat wij bij ons thuis warm konden eten. Moest alleen dus ff melden hoe laat we er zouden zijn.



Een grote pan met pasta stond klaar..... koolhydraten zeg maar, voor de sportmensen onder ons. Dat ging er in als koek. Binnen 3 kwartier zaten we weer op de motor, buikje vol. Ik had zelf nog ff snel droge kleding aangetrokken, van helm gewisseld en paar handschoenen.

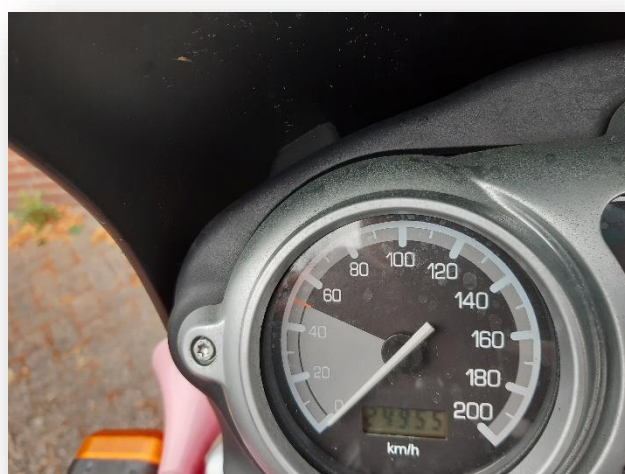
De route in Noord Holland kende ik op mijn duimpje, had deze route doorgespeeld naar de organisatie en die heeft er dankbaar gebruik van gemaakt. Evengoed lag het tempo niet echt hoog meer, vermoeidheid sloeg toe mede door alle regen die er viel.

Stuk door Zuid Holland schoot meer op, dat waren wat meer doorgaande wegen. Rond 21.00 waren we bij de pont van Schoonhoven die ons over de Lek zou zetten. Daarna werd het echt bizar weer, windstoten nog heviger regenval en een spekgladde Lekdijk. Ook viel de duisternis in, dit was echt niet leuk meer.

De navigatie gaf aan : nog 256 KM route, geschatte tijd bijna 6 rij uren. Bas S. vond het wel welletjes, Henk A. had alle scheldwoorden wel gebruikt en de rest van ons was ook niet happy meer.

Vlak na Kinderdijk keken we bij een pompstation elkaar aan..... zonder woorden waren we het wel eens, kappen ermee en rechtstreeks naar het Hotel. We reden de A15 op en hadden nog maar 120 KM snelweg te rijden, rijtijd 1 uur precies. Maar dat was wel 1 van de langste uren van mijn leven.

Bijna 1000 KM gereden en aangekomen bij het Hotel, motoren geparkeerd en naar binnen gestrompeld. Langdurig gedoucht, droge kleren aan en ik voelde me herboren. Beneden in het restaurant stond er al een biertje voor ons klaar. Petje af voor de bediening.





IT'S TIME TO
RIDE

Begin de zomer goed!

Upgrade je huidige outfit of ga voor een compleet nieuwe look, volgens de laatste trends op het gebied van motorkleding!

WWW.CHROMEBURNER.NL

CHROMEBURNER
MOTORGEAR

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

En toen ik vroeg of er nog iets te eten was, evt. wat bitterballen of zo werd er niet moeilijk gedaan. Licht in de keuken ging aan, frituurpan aangezet en dat allemaal om 23.30 s avonds. We lieten het ons smaken Verdorie wat was dat lekker.

Toch maar even contact opgenomen met de organisatie, verteld dat wij terug waren maar dat we gelijk naar ons hotel waren gereden. Dani vertelde me dat er nog maar één deelnemer binnen was en dat wij met ons vijven goede tweede waren.

Als je dit verslag leest komt het misschien wat negatief over, maar dat is zeker niet zo. We hebben met ons clubje echt veel plezier gehad, heel prettig gereden, elkaar geholpen. Gezellig aan gezeten zowel voor als na dit toeritje, perfect sfeertje en veel gelachen. Voor wie nieuwsgierig is geworden, volgend jaar staat deze rit gepland op Zaterdag 3 juli 2021.

Ter afsluiting van dit verhaal en terugkomend op de vraag: is dit gekkenwerk of een uitdaging, kan ik zeggen dat het een uitdaging was om het te doen maar eigenlijk moet je ook een beetje gek zijn.

Dreiwielers.



WAT DEDEN JULLIE TIJDENS DE LOCK-DOWN HERENIGING MET EEN OUD FAMILIELID



Voordat ik werd geboren, reed mijn vader op een BMW R50.

Nadat hij op zeer jonge leeftijd is overleden, ik was toen 17 jaar, waren één van de weinige dingen die ik van mijn vader had, bovenstaande foto's van hem en zijn motor. Deze foto's koesterde ik als herinnering aan hem.

Ergens in 2010 heb ik deze foto's aan Johnny laten zien. Kennelijk heeft hij toen wat onderzoek gedaan en is hij erachter gekomen dat de motor nog op kenteken stond en heeft hij de eigenaar achterhaald.

Op een gegeven dag vertelde hij mij dat hij een verrassing voor mij had en dat wij naar Rijen gingen. Aldaar aangekomen werden wij hartelijk ontvangen door de heer des huizes die tegen mij zei: 'Kom jij maar eens mee naar mijn garage, want ik wil je wat laten zien!'



Tot mijn verbazing werd ik toen herenigd met de BMW R50, kenteken SZ-72-92. Je begrijpt dat dit voor mij een super emotioneel moment was: te mogen zitten op de motor waar mijn vader voor mijn geboorte op had gereden.

Na een super gezellige avond met deze mensen zijn wij weer huiswaarts gegaan. Helaas wilde hij de motor niet verkopen.

Wat ik niet wist was dat Johnny met hem de afspraak had gemaakt dat, wanneer de motor ooit verkocht zou worden wij, vanwege

emotionele binding, als eerste in aanmerking zouden komen om deze motor te kopen.

Ik bleef maar hopen dat de motor ooit van mij zou zijn. Wat ik niet wist was dat Johnny nog regelmatig contact had met de eigenaar.

Ergens half december 2019 kwam Johnny met de mededeling dat hij wederom een verrassing voor mij had en dat ik de motor van mijn vader mocht kopen. Ik kon wel huilen van geluk.

Super snel heb ik mijn centjes bij elkaar gesprokkeld en de motor in Rijen opgehaald. Wat was ik blij, toen hij in de garage stond.

De laatste vijf maanden is Johnny bezig geweest met de motor aanpassen zoals mijn vader hem had, dus met sierbeugels, buddyseat, bagagedrager en valbeugels. Daarna begon het technische gedeelte.

De motor had in de afgelopen 20 jaar maar 500 kilometer gelopen en de laatste 10 jaar is er totaal niet mee gereden.

Johnny heeft een groot aantal handelingen uitgevoerd: oliekeerringen, lagers, remmen voor en achter, compleet elektrisch systeem, carburateurs, enz enz vervangen, gereviseerd of in orde gemaakt.

Sinds afgelopen mei 2020, rijd ik met veel plezier rond op de oude motor van mijn pappa.

Dus wanneer jullie mij op deze motor tegenkomen weten jullie het verhaal dat hier achter steekt en waarom ik dan ook een grote glimlach op mijn lippen heb.

Groetjes en veel veilige kilometers

Nihal de Munter-Andac





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

WAT DEDEN JULLIE TIJDENS DE LOCK-DOWN CORONA MAAKT MEER KAPOT DAN JE LIEF IS

Het is woensdag 13 november 2019. De "Dolomiti" (bestaande uit 3 maal neven Volbeda en "ons Tim") komt voor spareribs overleg bij elkaar in Oosterhout om de 10-daagse rit voor 2020 te bespreken.

We verheugen ons. De 10-daagse van 2019 was super geweest. Geen virus vuiltje aan de lucht. Dus hangen we met zijn vieren boven één laptop en bespreken lachend en genietend van de lekkernijen van Gerdy (de baas van Ybo) waar we heen zullen gaan, wie de routes maakt, wie de hotels regelt enz. Besloten wordt door Duitsland naar Slovenië te gaan, daar wat dagen rondtoeren en dan via Sud-Tirol (Italië) over Zwitserland terug.

In juni waren we al in Slovenië geweest en vonden het geweldig sturen. Alleen moest ik beloven in 2020 dan wel mijn paspoort mee te nemen. Dan hoefden we niet via 50 cm brede geitenpaden de grens te nemen.

Afgesproken werd dat Ybo en ik de heen en terugreis zouden maken. En Bert en Tim de routes in Slovenië. Zo gezegd zo gedaan. Alleen maakt die neef van mij altijd weer de fout de routes ff aan zijn broertje te laten zien. Die trekt vervolgens alsof hij in de laatste fase Parkinson zit, die blauwe lijn beetje links, beetje rechts en ben ik al blij als na zo'n by-pass een route van 350 km onder de 500 km is gebleven.

En ja hoor. Was nu ook zo. Ik herkende alleen nog de landen waar we doorheen zouden rijden. Maar ja als de rest alleen maar roept "woww" en "hoe verzin je het weer" dan haak ik af. Wordt wel weer een paar dagen bandenmanagement app ik nog maar whats app ligt er kennelijk uit.

En zo worden door de winter heen alle voorbereidingen getroffen. Ybo en Gerdy (de huisbaas weet je nog) boeken de hotels, Geertje spaart voor een kilo buik-spek dat we altijd meekrijgen en ik zorg dat mijn nieuwe S1000R zijn 1000 beurt heeft gehad.

En toen was er  Precies !!

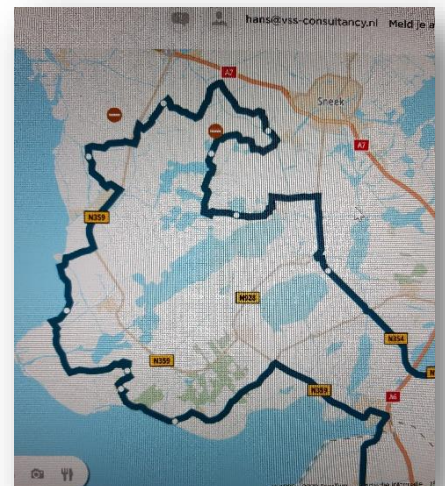
En net als bij iedereen begon het langzaam duidelijk te worden dat we onze tocht konden vergeten. Nog één keer sparerib-overleg via teams en we besluiten het in zijn geheel naar 2021 door te schuiven.

En net als iedereen vinden we het in het begin beetje onzin, overtrokken, werken we van huis, appen elkaar af en toe wat. Totdat duidelijk wordt dat dit echt dikke shit met zich mee kan brengen. En we allemaal dingen zien en horen waar je niet vrolijk van wordt.

Maar ook net als bij iedereen verlangen we naar het einde, naar motorrijden en tochten maken. Alleen rijdend met wat keren de IJsseldijken en paar keer rondje Friesland staat er inmiddels toch al weer 3000 km op de teller. Maar 't is niet hetzelfde als met maatjes of familie.

In de "Dolomiti"-app komt het voorstel om te gaan rijden en elkaar onderweg te "treffen", toertochtje te rijden en dan weer op huis aan. Ik bied aan om een tocht uit te zetten. Omdat het een mooie ronde door Friesland wordt, verzamelen de mannen vanuit Brabant ergens onderweg en maken al een mooie tocht naar Harderwijk.

We hebben prachtig weer, drinken Corona-proof een bakje in de tuin bij neef Hans en gaan via de IJsseldijk omhoog naar kampen, Blokzijl en zo mooi Friesland in. We hebben allemaal tas achterop. Maar in tegenstelling tot het gebruikelijke regenpak zit het nu vol met

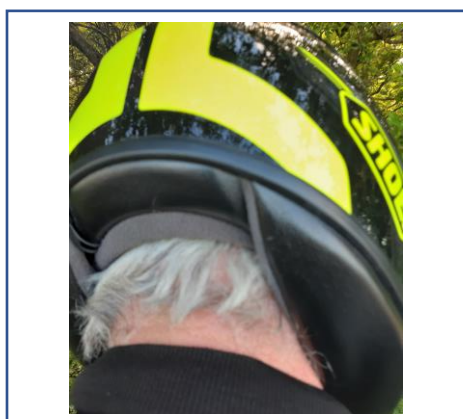


broodjes ei met spek, kaas, koeken en koffie met alles erop en aan. Ok zonder de tuinstoelen. Jij ook een doelpunt 😊.

We stoppen om voldoende vocht en suikers te hebben gehad voordat we aan waanzinnig stuurdijkjes gaan beginnen. Eerst de corona-proof opstelling



Zoals jullie goed kunnen zien valt de haardracht op. Alsof hij met zijn vingers aansluiting in een stopcontact heeft gevonden. Maar niets is minder waar. De verklaring is dat het er wetenschappelijker uit gaat zien naar mate het haar langer wordt. Het Einstein-effect waarbij je vrouwen als vliegen Nou ja jullie begrijpen het idee. Een plezierig neven(huhh....)effect als een soort "bijvangst" van Corona.



Namen noemen is altijd vervelend in zo'n klein groepje maar ik ben het niet en Bert ook niet En tsjaa.. dit is Tim



We proberen balorig een nieuwe sport, het stroopwafel discuswerpen. Wie hem vangt mag hem uiteraard opeten. Nu weet ik dat mijn langste neef veel aan loopsport doet. Maar tsja...wat is dat meer dan de ene maat 46 voor de andere maat 46 zetten. En wat in training blijven met volle bierglazen hoor ik altijd. Maar souplesse..... hij verraste me. En liet de prijs goed smaken



Helaas is één van de mooiste slingerdijkjes opgebroken. Al na 3 kilometer kunnen we niet verder. Het ligt volledig overhoop. Ik had Bert verteld dat dit een wel 30 km lang stuk was dus de teleurstelling is groot op dat moment. We gaan op zoek naar alternatieve routes maar dat blijkt niet eenvoudig. Het makkelijkste is met een pontje maar dat vaart i.v.m. Corona niet. De helmen gaan af en er wordt op de navi een oplossing gezocht.

We ruimen af, tassen er weer op en gaan wat lichter het kleine korte werk in. Alsof je in het buitenland bent met namen als Ysbrechtum, Abbegeasterketting, Folsgare en Doniaga. Maar prachtige omgeving, mooi landelijk met veel water. Prachtig asfalt en niet druk. Wat wil je meer.



Helaas is één van de mooiste slingerdijkjes opgebroken. Al na 3 kilometer kunnen we niet verder. Het ligt volledig overhoop. Ik had Bert verteld dat dit een wel 30 km lang stuk was dus de teleurstelling is groot op dat moment. We gaan op zoek naar alternatieve routes maar dat blijkt niet eenvoudig. Het makkelijkste is met een pontje maar dat vaart i.v.m. Corona niet. De helmen gaan af en er wordt op de navi een oplossing gezocht.

En waar we kort daarvoor bewust de coronaregel van 1,5 meter wisten na te leven, blijkt dat dit (nog) niet echt in ons systeem zit.

Na wat koffie uit de kan en wat discussie besluiten we "off road" te gaan. Rijden terug naar de weg-opbreking en ploegen tussen graafmachines en wegwerkers door naar begaanbaar asfalt.

Hierna is het weer mooi sturen. Blijk alleen dat het geen 30 maar 5 kilometer lang is. Maar ja met dit soort verhalen had ik die mannen wel helemaal naar Friesland gekregen. Even denk ik dat staat een prijs op. Volgende ritje wordt drie landenpunt. Dat kan niet missen.

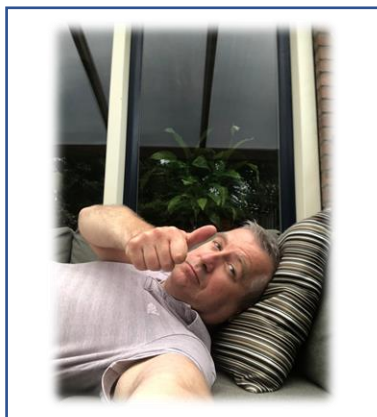
Intussen loopt de tijd door. We rijden langs de "zeekant" van Friesland terug. We doen nog één stop en blazen dan richting het zuiden. Het wordt al wat frisser en de zon staat laag recht in je snufferd. Ik haak af weer richting Harderwijk en de mannen zakken via een prachtige route



door naar beneden. Door het gehannes met die weg-opbreking wordt het wat later dan gedacht. Tim is de laatste die zich veilig thuis meldt. De dagteller staat op 681 kilometer.

In de dagen erna haal ik de filmpjes van mijn GoPro. Ik heb een nieuwe manier gevonden om dat snel te doen en stuur de filmpjes naar mijn collegae dolomiti. Via de app groep bedanken ze voor filmpjes van Jan-Mark en mij uit Süd-Tirol huhhhhh.....

We houden via de app contact en sturen elkaar foto's waarop te zien is op welke manier we in training blijven en gezond eten. De één doet training erotisch dijken rijden, de ander een training uitbuiken en ik beluister lamballen zonder te weten wat het is. Alleen ons Bert stuurt foto's als bewijs mee.



Ondertussen staat er bij mij al weer dik 4.000 km op en hebben Ybo en ik nieuwe bandjes moeten steken. Onze oude vertrouwde Metzeler Sportec M-7-RR uiteraard. De Bridgestones S20 evo is zeker geen verkeerde band maar past wat minder bij het dartelige karakter van ons. Toch, toch.....

Bij het wisselen krijg ik gratis mee dat mijn remblokjes hooguit nog zo'n 3000 km meegaan. De man is een classic racer dus zal er wel verstand van hebben maar ik vind het snel. "Remmen is angst" krijg ik terug van Tim dus waarom moest ik dat nou zondig delen op de app.

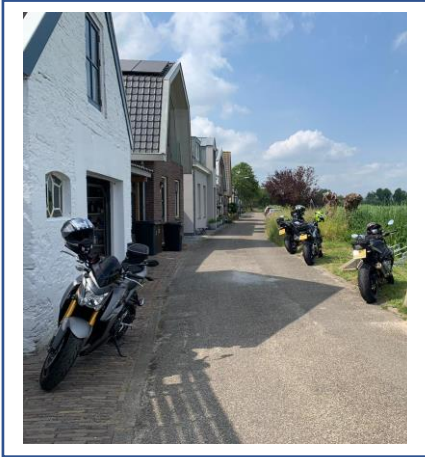
Maar bandjes moeten ingereden worden en dus organiseren we een nieuwe rit. Ybo zorgt voor een oude tanktas route. Starten vanaf De Meern. Niks Drielanden-punt. Kijk hier heb je familie voor !!! Terrassen zijn onder voorwaarden weer open en we kunnen zonder ruzie voorkomen dat Bert de route aanpast naar 600 km. Dus de wereld is van ons. De route staat voor woensdag de 10e juni.

Ook hebben we besloten nog een lang weekend er tussenuit te gaan. Ook deze datum ligt inmiddels vast. Omdat ik wat meer tijd heb dan de rest stel ik voor een route te maken op en neer naar de Vogezes in Frankrijk. Logeren in Colmar en via Cernay weer terug.

Alle opties zijn welkom hoor ik, dus sleep ik 2 dagen lang de blauwe streep in Mydrive over wegen als de D431, D430 en D27. Na het delen van de route gaan we dus naar het Pfalzerwald in Duitsland. Je gaat het pas zien als je het doorhebt zei Johan Cruyff..... Ik heb nog een lange weg te gaan 😊

Maar inmiddels is het woensdag de 10e en verzamelen we bij Starbucks in De Meern. Ik ben er als eerste gelijk gevolgd door Bert. En even later, ruimschoots voor 10.00 uur, blèren ook Ybo en Tim het terrein op. Ik trakteer op cappuccino met een extra shot espresso omdat ik niet naar het Drielandenpunt hoef.

Daarna starten we en rijden een werkelijk prachtige route door mooi Nederland. Ik verbaas me er telkens weer over hoe mooi ons "platteland" eigenlijk is. In een klein pittoresk dorpje hebben we onze eerste koffiestop.



Ik kijk naar de banden van Yb zijn S1000XR en mijn S1000R. Beiden zijn Sportec's M-7-RR en toch lijkt profiel anders. We kijken wat beter en komen erachter dat één van onze achterbanden verkeerd om ligt. Het blijkt de mijne te zijn.

Ik bel snel de motorzaak omdat ik weet dat de monteur af zou reizen naar Oschersleben voor de eerste classic race van dit jaar. Zonder publiek en met één monteur per team zoals de Corona regels voorschrijven. Hij staat al gepakt en gezakt maar blijft om zijn fout goed te maken. Dus ik verlaat de jongens en rijd terug naar Harderwijk.

De jongens maken rit af en sturen foto's rond van waar ze me graag bij hadden gezien. Toch attent hé



Corona is een smerig iets. Maak er geen geintjes over. Dat doe je vanzelf al niet meer als je in familie, vriendenkring of onder collega's gezien hebt wat het met je kan doen.

Ik zie een collega (50-er, gezond en sportief) die het 3 maanden geleden heeft gehad, elke dag worstelen om wat beter te worden. Schuifelt alsof hij terminaal is wat door de gang, praat moeilijk omdat hij de kracht/lucht niet heeft om woorden goed uit te spreken en ziet er niet uit.

Maar laat het ons ook niet afhouden van onze hobby. Maar doe het met verstand Iets wat gelukkig bij ons in ruime mate aanwezig is. Toch, toch Hoe dan ook ik verheug me op ons komende lange weekend in juli. Misschien schrijf ik er wel stukje over.

Laterssssssssssssssssssss.....

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

DE MOTOR(EN) VAN MIKE

Hallo allemaal. Er is door de redactie aan mij gevraagd, om een stukje te schrijven over de brommers die ik heb gehad of nog heb. Ik heb in 2002 mijn motorrijbewijs gehaald. In 2003 heb ik een Yamaha TDM 850 gehuurd en ben ik in een week heel Nederland rondgereden. In 2004 heb ik bij Streetbikes een Yamaha TDM 850 gekocht en ben ik lid van de motorclub geworden.



Mijn eerste rit met de motorclub was het sluitingsweekend naar een voormalige Belgische brandweerkazerne. Daar kreeg ik zeer nuttige informatie van hoe ik de bochten moest nemen van Piet, Hans V. en Rob.

Ik reed toen vrij regelmatig met toertochten mee en ook de weekenden was ik erbij.

Ik heb ook nog met twee collega's een dagje motorwissel gedaan. De ene reed op een Triumph Daytona 675 en de ander reed op een Honda Fireblade. Na die dag wist ik zeker dat ik geen racer wilde. Ik was gewend om af te remmen op de motor. Dat doet een racer bijna niet. Bij de eerste de beste bocht dat ik op de Daytona reed, moest ik flink in de ankers, anders had ik rechtdoor gegaan.

Na een aantal jaren deze motor gereden te hebben, zag ik bij Guus een Suzuki SV650 staan.

Op deze motor heb ik niet echt lekker gereden. Dit was niet mijn soort motor. Zeker niet nadat ik met het sluitingsweekend op de eerste dag onderuit ben gegaan. Ik ben toen goed geholpen door een Duitse motorrijder, die mijn schakelpookje provisorisch heeft gerepareerd. Maar mijn stuur was ook krom en daar kon hij niks aan doen. Probeer maar eens op een motor te rijden met een krom stuur. Het voelt gewoon niet goed en zeker niet lekker.

De dag na de schuiver mocht ik van Guus B. en Johnny de M. niet in het hotel blijven. Ik moest de hele rit rijden. In het begin heb ik ze vervloekt, maar aan het einde van de dag was ik blij dat ik door gegaan ben. Na dit weekend heb ik bijna niet meer op deze motor gereden. Ondertussen was ik bij een nieuwe werkgever begonnen.



Ik mocht naar Nigeria van mijn chef. Toen ik er de tweede keer was, heb ik Guus gebeld om voor mij mijn droommotor te gaan halen. Een **YAMAHA MT-01**. Door de telefoon klonk het van: "Weet je het zeker?????" "Zeker weten" zei ik. En toen ik uit Nigeria kwam, stond daar mijn droommotor.



Op deze motor heb ik met veel plezier gereden. Maar de laatste jaren wat minder, omdat ik veel weg was voor het werk. Het mooiste aan de motor was die heerlijke grom uit de Akrapovic uitlaten.

Ook als tie in stationair stond te draaien, stond tie gewoon op de standaard te dansen. Tijdens het rijden voelde je die twee cilinders ook goed.

Als Sabrina een keertje mee reed, zat ze niet lekker achterop. Ze had haar knieën bij haar oren zitten. Ik kan me voorstellen dat dat niet lekker zit.

Mijn laatste rit met de **MT-01** was het Pinksterweekend vorig jaar. Dus eerst maar een beurtje bij Guus laten doen. Maar na dag drie zag ik ineens olie langs de bellypan komen, omdat we hem op een helling hadden geparkeerd. Met vereende krachten van het clubje waar we mee weg waren en zeker Dreiweiler die bijna z'n hele gereedschapskar bij had, hebben we provisorisch het oliefilter vast gezet. Bij terugkomst heeft de meester himself er ook nog ff naar gekeken.



Dus met pijn in mijn hart heb ik m vorig jaar ingeruild.



Nu rij ik een BMW R1200RS.

Hier kan Sabrina lekker achterop zitten en kunnen we veel kilometers samen maken.

Graag wil ik "de Motor(en) van" doorgeven aan onze voorzitter Piet Moerland.

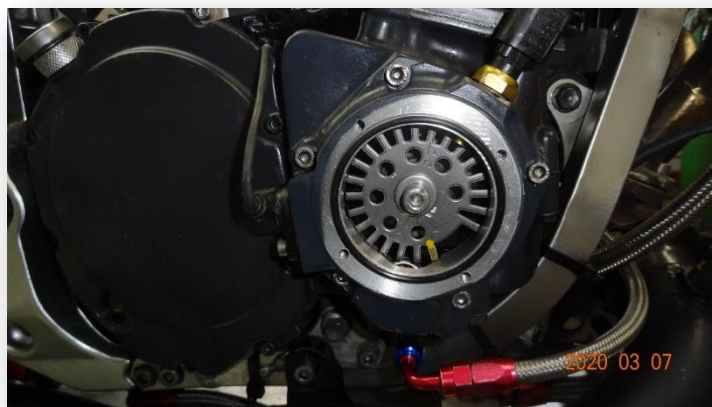
Groetjes Mike Roks.

BOMPA GOES TURBO, DE FINALE

Waar waren we gebleven?

Bij de laatste testbank sessie werd al gesteld dat er een nieuwe ketting op moest, de historie van de oude is niet bekend en zo'n ding zal knappen als je 'm open trekt..... Dus een nieuwe er op, met heel goede specificaties voor de sterkte, tevens het voortandwiel nieuw er op, nu met een tandje meer, moet kunnen toch met die power?

Ook de opnemer van de ontsteking verbeterd, daar heb ik een 'pulsschijfje' van een Kawa ZX10R gemonteerd en een pulslezer (noem ik het maar) van een Audi gemonteerd. Dit schijfje heeft 24 minus één vingertjes die dus langs die pulslezer lopen. Het schijfje zit op de krukas. De pulslezer, ook wel sensor genoemd, is een klein magneetje met een spoeltje er om heen. Die sensor signaleert nu steeds pulsjes omdat als een vingertje langskomt het magnetisch veld beïnvloed wordt.



Maar, er ontbreekt een vingertje en dat merkt de sensor, en zo kan de computer de positie van de krukas vaststellen en kun je in het programma de ontsteking afstellen. Zie de foto waar mijn laptop gekoppeld is aan de ecu computer.

Zie de foto van het schijfje en op het plaatje van het computer programma: de kenvelden. Afhankelijk van het toerental, de gasklepstand en ontsteking kun je zo'n overzicht maken middels een laptop en programma.



Voor het geheel is een nieuw deksel gefreesd zodat het er goed uitziet, op de foto zit links de ontstekingsensor en op 2 uur de voeler voor de olie temperatuur.

Ja, het was nog steeds winter, dus dan maar even mooi maken. Het is min of meer een ode aan Suzuki en Kevin Schwantz. Aardig gelukt, geen stickers erop maar alles netjes spuiten en afwerken met blanke lak. Het starten ging moeilijk met het koude weer. Hup laptop er aan en het mengsel wat rijker maken bij lage toeren en koude olietemperatuur. Zo is het prima nu.

Toch nog maar een keer naar de testbank voor wat fijn afstellingen en dan zijn we er wel klaar voor.....

Er ligt geen pekkel, maar het is nog wel koud. Laten we toch maar eens even zien wat er gaat gebeuren. Nou, dat is toch wel heftig hoor, loopt heel mooi, trekt mooi zonder haperen vanaf stationair in toeren op.

Zo bij de 4500 toeren wordt het serieus en moet je d'r echt voor gaan zitten; ik durf 'm met die kou niet echt open te zetten.



Dat geeft dan wat tijd om de voorvering aan te pakken. Nieuwe seals en olie, een beetje beter afstellen en het voelt al veel beter.

Ondertussen is het weer veel beter en kan ik eens aan het gas lurken. Nou, halleluja, wat gebeurt er?! Hij wil me niet mee hebben, ik wordt bijna uit m'n zitje gerukt.

Even wat beter gaan zitten en nog een keer. Holy Mozes, wat een geweld. De boel loopt in drie zo dik door de 200! En dan heb ik nog twee versnellingen over.....

Sturen gaat niet slecht. Let wel het is een fietsje van bijna 30 (!) jaar oud.

Hoe nu verder?

Eerst maar eens wat kilometers maken en dan kijken we wel of ik doorga naar 250 pk aan het wiel. Vooralsnog is dit nog net een beetje te behappen, het is nu toch wel zo'n 250 pk aan de krukas.

Kortom, project aardig geslaagd!!!

Bompa



EVEN VOORSTELLEN

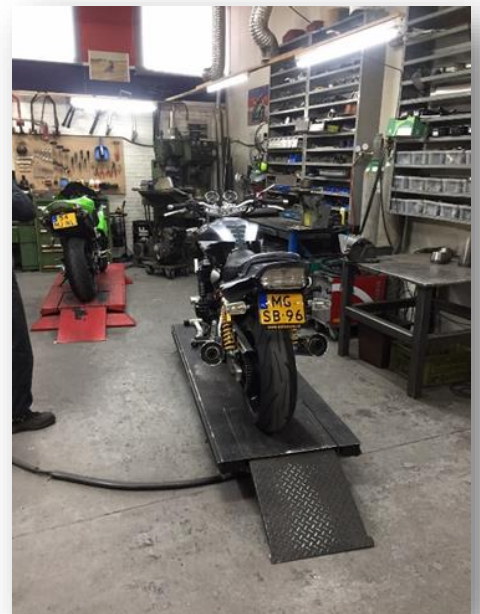
Mijn naam is Robin Jan van Baalen, ik ben 30 jaar oud en ik woon samen met mijn vriendin (Ilse) in Veldhoven. Sommigen van jullie kennen mij al, omdat ik een keer een toerist heb meegereden naar Zeeland. Tijdens deze rit had ik een Yamaha XJR 1300 uit 2002 met 23000 km op de teller bij me, die volledig standaard was. Inmiddels heb ik, na de winter, diep in de buidel getast en heb ik het één en ander laten veranderen.



Foto: Aug. 2019.

Allereerst heb ik in het voorjaar van 2020 de uitlaten laten vervangen bij Pajic in Genderen. Zulke vakmannen maken ze niet meer! Er zijn twee custom made Arrows opgezet die een heerlijk geluid maken! Tevens zijn ze uniek voor deze motor (het kost wat, maar dan heb je ook wat 😊). Het mooiste is dat je er op kunt wachten, terwijl Mile zijn kunsten vertoont.

Foto: Pajic werkplaats



Een week later heb ik bij Ruud Frederiks in Goes een K&N luchtfilter laten plaatsen en heeft hij het luchtfilterhuis aangepast. De motor is afgesteld, iets aan de rijke kant, want ik heb me laten vertellen dat een olie gekoeld blok beter 'iets' te rijk kan staan dan te arm. Dit resulteerde in een mooi eindresultaat: 118PK en 123NM koppel.



Foto: R. frederiks.

Dan de voorvork. Die stond aan de slappe kant afgesteld bij dit model en ik irriteerde me hieraan. Na enig speurwerk in mijn vriendenkring, ben ik bij een veringspecialist uitgekomen in Gilze. Deze monteur gaat al ruim 10 jaar mee met het KTM Dakar team en heeft de wereld van "vering" een nieuwe dimensie gegeven.

Ook het sleutelwerk is bij Boy Olieslagers in goede handen. Boy heeft de vork gedemonteerd en andere "shims" geplaatst zodat de motor beter in balans is, wat meteen te merken was!

Daarnaast heeft Boy standaard onderhoud gepleegd (olie, filter en remolie).

Mijn vriendin Ilse rijdt ook motor en heeft een Yamaha R6 uit 2002 van mijn zwager gekocht. (Wie is sneller 😊?)



Van Wensen tot Wonen!

VOOR EEN GEOLIEDE SAMENWERKING!

Molenberglaan 3 | 4791 AJ Klundert
(0168) 40 14 67 | www.vanwensenmakelaars.nl



funda



Motorbanden?

www.korstbanden.nl

Ik neem haar zeker een keer mee als we met de club weer een rit gaan maken!

Foto: R6 Ilse.

Uiteraard moeten de motoren wel droog staan, dus aan een zelf getimmerd afdak mag het niet ontbreken.



Het eindresultaat!

Tot snel clubleden!

IETS MET AANDRIJVING

In De Nieuwe Uitlaatklep 2019-1 hebben we het wel en wee rond de ketting-eindaandrijving voorbij zien komen. Zo hebben we bijvoorbeeld kunnen lezen welke soorten kettingen er zoal bestaan, hoe deze gesmeerd worden en een paar onderhoudstips gegeven.

Er zijn naast die ketting nog een paar vormen van eindaandrijving mogelijk die ervoor zorgen dat de rotatie van de uitgaande as van je versnellingsbak wordt overgebracht op je achterwiel. Denk aan de R12x0 GS/R/RT/RS mannen onder ons die allemaal een Cardan aandrijving hebben of de riem die voor de aandrijving van de Harley Road King en BMW F800 van Anton verantwoordelijk is.

Bij het kiezen van een nieuwe motor wordt voornamelijk gekeken naar het uiterlijk, het vermogen, de zitpositie, windbescherming, gewicht en bagagemogelijkheden.

Er wordt vaak in mindere mate gekeken naar de eindaandrijving. Al zul je een rijder die de nieuwe motor veel gaat gebruiken voor woon-werk verkeer zeker ook juist naar dit criterium zien kijken.

Laten we de mogelijkheden eens even op een rijtje zetten.

De cardanaandrijving

Een cardan aandrijving bestaat uit een gesloten systeem waarbij de rotatie van de uitgaande as van het motorblok door middel van een lange as wordt overgebracht op het achterwiel. Het systeem is onderhoudsarm (niet onderhoudsvrij!!) omdat het een gesloten systeem is en er zodoende geen vuil in de aandrijving kan komen. Bij onderhoud moet hoogstens de olie worden vervangen die in het systeem aanwezig is en je kunt weer vele duizenden kilometers vooruit. Ideaal voor de woon-werk verkeer rijder of wereldreiziger.

Klinkt goed toch? Waarom zien we dit niet vaker? Nou er zitten ook nadelen aan. Gezien de constructie en benodigde materialen is een cardan relatief duur om te maken.

Het kost ook meer vermogen ten opzichte van ketting of riem aandrijving. Dat komt omdat er minimaal één keer een volledig haakse hoek in het systeem moet worden gemaakt. In ieder geval bij het achterwiel (BMW R serie, Moto Guzzi) en soms ook bij de uitgaande aandrijf-as van het motorblok (Yamaha FJR1300, Triumph Tiger 1200). Motoren die een dwars in het frame geplaatste motorblok hebben zie je dus dat er vaak twee haakse omzettingen in de cardan nodig zijn. Motoren die in lengte richting (de kruk-as draait in lengterichting) geplaatst zijn (BMW R serie, Moto Guzzi) is alleen één haakse omzetting nodig.



De schuif- en kruiskoppeling(en) in het systeem zorgen ervoor dat de as langer en korter kan worden tijdens het in- en uitveren.



Omdat een cardanaandrijving een starre constructie is zitten er ook transmissiedempers in verwerkt. Dit zorgt ervoor dat de motor rijdbaar blijft (anders zou je elke gasreactie meteen voelen in de reactie op je

achterwiel. Niet fijn als je over een hobbelige weg rijdt) en ontlast tegelijk ook de versnellingsbak, want ook die zou met elke oneffenheid op z'n donder krijgen.

Al met al is een cardanaandrijving dus een zeer ingenieuze, solide, maar zware constructie die meer motorvermogen kost dan de andere eindoverbrengingen, maar waar je maar bar weinig naar om hoeft te kijken. Als het stuk gaat dan komt dit meestal door een defecte kruiskoppeling en de aanname dat het een onderhoudsvrije constructie is.

De kettingaandrijving

Dit is de meest bekende vorm van motorfiets aandrijving. Het is een simpele constructie; een tandwiel op de uitgaande as van de versnellingsbak en het tandwiel op het achterwiel worden door middel van een ketting aan elkaar verbonden. En That's it! Veel efficiënter dus dan een cardan constructie. De ketting heeft standaard speling waardoor lastwisselingen in de transmissie op worden gevangen (en in het achterwiel zitten demperblokken waartussen het achter tandwiel wordt geplaatst). Goedkoop dus. En tegelijk geschikt voor zelfs zeer krachtige (sport) of cross motoren omdat de huidige kettingen dit vermogen goed aankunnen en een ketting met tandwielen set niet veel weegt.

Kettingen en tandwielen slijten alleen wel. Dus elke tig duizend kilometer moeten ze vervangen worden en de ketting moet tussendoor zeer regelmatig gesmeerd en schoongemaakt worden. En vergeet niet dat je achterwiel ook vaak een schoonmaakbeurtje nodig heeft door eventueel afgeslingerd kettingvet. Voor de kilometervreter is dit dus niet ideaal. Voor de winter-doorrijder al zeker niet omdat pekkel bijna vrij spel heeft op de blootliggende ketting.



De riemaandrijving

Qua opbouw is de riemaandrijving sterk verwant aan de kettingaandrijving. De tandpoelie op de uitgaande as van de versnellingsbak wordt door een met metaalvezels versterkte kunststof riem verbonden met de tandpoelie aan het achterwiel. De riem hoeft nooit gesmeerd te worden. Hooguit een keertje een wolkje talkpoeder tegen eventueel piepen. Een tandriem gaat in de regel ook langer mee dan een ketting en bij vervanging hoef je als het goed is alleen de riem maar te vervangen. Is een poelie ook aan vervanging toe wordt het ineens wel een dure grap. Een riem is vaak iets duurder dan een volledige tandwiel- en kettingset, maar zoals gezegd doe je er meer kilometers mee.

De riemaandrijving is minder geschikt voor hoogvermogende motoren en is initieel dus duurder dan de kettingaandrijving. Daarom kiezen veel fabrikanten standaard nog steeds voor de kettingaandrijving, al zie je bij BMW dat ze de riemaandrijving vaker toepassen op hun (wat) lichtere motoren zoals de F800/F850 lijn (behalve de R en GS).

Vreemd genoeg zie je dit jaar dat de nieuw geïntroduceerde F900 serie weer volledig wordt geleverd met kettingaandrijving. Maar misschien komt ook hier wel weer een GT of ST variant van met een riem, maar de R en de XR zijn in ieder geval alleen met kettingaandrijving te verkrijgen.

Nou, we hopen dat we een beetje goed hebben kunnen belichten wat de verschillen zijn tussen de verschillende soorten aandrijvingen en dat daardoor ook een beetje duidelijk wordt waarom fabrikanten bepaalde keuzes hebben gemaakt om hun motoren uit te rusten met ketting, riem of cardan.



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

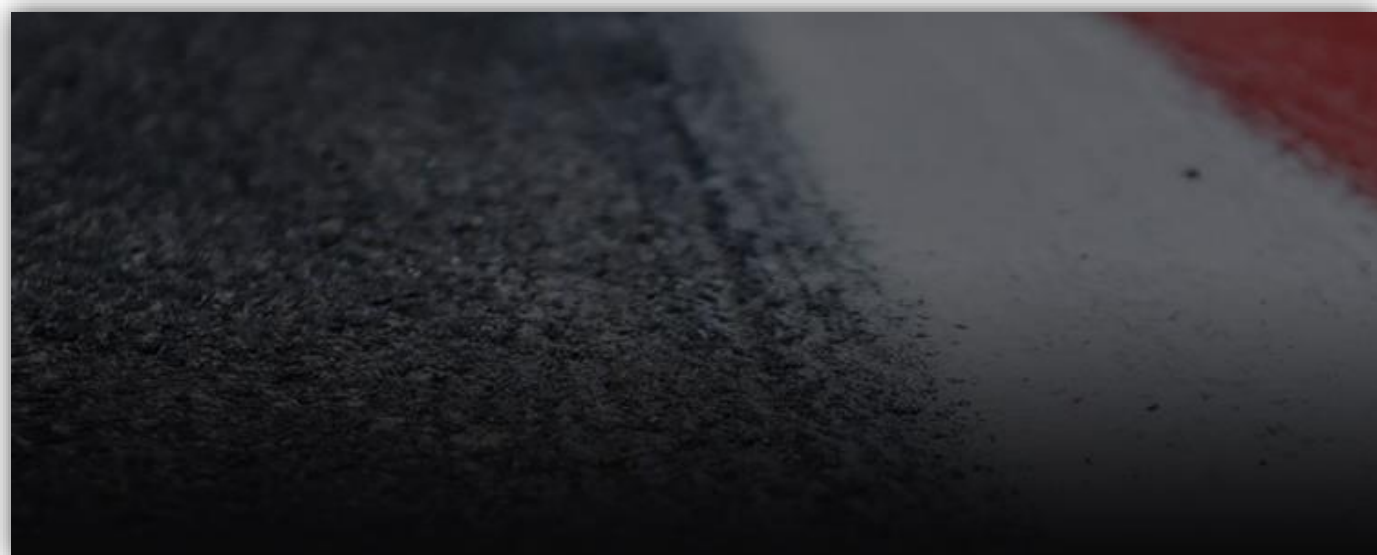
MOTOGP KALENDER 2020

Datum	Land	Circuit
8 maart	Qatar	Losail International Circuit
19 juli	Spanje	Circuito de Jerez-Ángel Nieto
26 juli	Andalusië	Circuito de Jerez-Ángel Nieto
9 augustus	Tsjechië	Automotodrom Brno
16 augustus	Oostenrijk	Red Bull Ring - Spielberg
23 augustus	Styria	Red Bull Ring - Spielberg
13 september	San Marino	Misano Circuit Marco Simoncelli
11 oktober	Frankrijk	Le Mans
18 oktober	Aragon	Ciudad del Motor de Aragon
25 oktober	Teruel	Ciudad del Motor de Aragon
8 november	Europe	Circuit Ricardo Tormo
15 november	Valencia	Circuit Ricardo Tormo
..	Verenigde Staten	Circuit of the Americas
..	Argentinië	Termas de Rio Hondo



WORLD SUPERBIKES KALENDER 2020

Datum	Land	Circuit
28 feb - 1 mrt	Australië	Philip Island
31 jul - 2 aug	Spanje	Cirquito de Jerez – Angel Nieto
7 aug - 9 aug	Portugal	Autodromo Internacional do Algarve
28 aug - 30 aug	Spanje	MotorLand Aragon
4 sep - 6 sep	Teruel	MotorLand Aragon
18 sep - 20 sep	Spanje	Circuit de Barcelona Catalunya
2 okt - 4 okt	Frankrijk	Circuit de Nevers Magny-Cours
9 okt - 11 okt	Argentinië	Circuit San Juan Villicum
6 nov - 8 nov	Italië	Misano Circuit Marco Simoncelli
..	Qatar	Losail International Circuit
..	Engeland	Donington Park
..	Nederland	TT Circuit Assen



ACTIVITEITEN KALENDER 2020



7	maart	Ledenvergadering
29	maart	Dagen Veilig Motorrijden
13	april	Paas-openingstoerit
17	mei	Toerit
29 t/m 2	mei-juni	Pinksterweekend
12	juli	Toerit
9	augustus	Gas erop tegen Kanker
15-16	augustus	Tweedaagse
6	september	Toerit
20	september	MTT voor het goede doel
25 t/m 28	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 toerrit 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 toerrit of de rit wel of niet gereden wordt. Om 09:00 uur op de dag van de toerrit 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 toerrit 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	Toerrit € 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