

Uitlaatklep



IN DEZE EDITIE O.A.:

Openingsrit seizoen 2021
Dé naald in de hooiberg
De jaren vergrijzen...
Cees over motorrijden en de club



Nieuwe veiligheidsnorm voor helmen
Bij gebrek aan de motorbeurs...
Uit de oude doos; Pinksteren 1995

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

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 DE REDACTIE.....	5
VAN HET BESTUUR	7
VAN DE TOERCOMMISSIE	8
NIEUWE VEILIGHEIDSNORM VOOR HELMEN ECE 22.06.....	9
OPENINGSRIT PASEN.....	11
DE JAREN VERGRIJZEN.....	12
CEES OVER MOTOREN EN DE CLUB.....	15
UIT DE OUDE DOOS.....	25
DÉ NAALD IN DE HOOIBERG!	27
GEEN MOTORBEURS.....	32
MOTOGP KALENDER 2021 (OVb).....	43
WORLD SUPERBIKES KALENDER 2021 (OVb)	44
ACTIVITEITEN KALENDER 2021 (OVb).....	45
TOERRIT REGLEMENT	47

WILT U OOK UW EIGEN STROOM OPWEKKEN?

KIES VOOR ZONNE ENERGIE!

Voordelen van zonnepanelen?

- ◆ Voorzie in uw eigen stroom
- ◆ Goed voor het milieu, minder Co2 uitstoot
- ◆ Lange levensduur (25 jaar)
- ◆ Uw woning stijgt in waarde
- ◆ Minder afhankelijk van stijgende energieprijzen


MADRI
TOTAALINSTALLATEUR

VOOR AL UW **DUURZAME** INSTALLATIES
Vraag ons naar de mogelijkheden

Zilverhoek 5, 4651 SP Steenberg, T (0167) 561 720
info@madri.nl | www.madri.nl

VAN DE REDACTIE

Beste leden,

Time , ook when you're not having fun. Al een jaar Corona. Een jaar waarin we toch zeker weer heel nadrukkelijk hebben gemerkt wat de belangrijke dingen in het leven zijn: GEZONDHEID (in hoofdletters, want met stip op 1), lieve mensen om je heen, saamhorigheid, respect en normen en waarden.

Dat we met z'n allen een gezamenlijke hobby/liefde hebben die gelukkig nog wel uitgevoerd kan worden, maakt dat we tijdens een ritje even alles kunnen vergeten. Even alles (letterlijk) achter ons laten. Gelukkig hadden we in februari al een paar mooie dagen die de meesten van ons goed hebben benut.



Geen idee hoe het er bij een ieder van jullie voorstaat (hopelijk in goede gezondheid), maar ik heb toch wel wat meer tijd om handen dan voorheen. Tijd waarin ik (jawel) lekker ben gaan puzzelen en wandelen.

Met dat wandelen kom ik wel op een stukje normen en waarden, want waar ik niet goed tegen kan is de rommel op straat en in de berm en weilanden. Voornamelijk plastic en blikjes, maar je wilt niet weten wat er nog meer allemaal op straat en in sloten zwerft. Ik moest een tijdje terug naar Rijen en daar bij het stoplicht lagen megaveel lege blikjes, daar kon ik gerust een vuilniszak mee vullen. Persoonlijk kan ik me daar heel erg over opwinden: is het zo lastig om een zakje in je auto te hangen waar je je afval in kwijt kan of om het in je auto te laten tot je thuis bent of ergens een prullenbak tegenkomt? Wat als dieren proberen om eten uit de plastic zakjes te krijgen en daarbij plastic binnen krijgen?

Een besluit om te gaan plandelen was al snel gemaakt..... als ik dan toch ga wandelen, kan ik net zo goed gelijk rotzooi opruimen. Daar waar je op de motor nog wel eens boze gezichten krijg als je rustig



voorbij komt rijden, krijg je tijdens het plandelen niks dan lof! Mensen steken hun duimen op of maken complimenten. Mijn reactie: 'bedankt, maar het zou niet nodig moeten zijn.'

Dit brengt mij dus op het idee om een soort van plandelen op de motor te gaan ontwikkelen: als we dan toch bij het stoplicht staan, kunnen we gelijk een vuilniszak zoi opruimen..... Maar dat is zomaar een eerste ingeving. Mochten jullie hier leuke concrete (en vooral uitvoerbare) plannen voor hebben, dan verneem ik dat graag. Samen op weg naar een mooiere planeet en gelijk een mooie kans om het motorrijden in een beter blaadje te krijgen 😊

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 HET BESTUUR

Beste leden

Alweer een jaar geleden dat we de lockdown zijn ingegaan met al zijn perikelen voor het clubleven en natuurlijk ons eigen leven. In de eerste plaats dachten we er wat vooruitstrevend over met de gedachte dat we dit jaar (2021) de zaken als vanouds weer konden oppakken maar het duurt toch langer dan we willen.

Dat we het allemaal beu zijn is zeker, we snakken weer naar ons oude leventje met alle vrijheden van dien.....de een denkt er luchtig over en de ander heeft van dichtbij meegemaakt wat voor ellende en verdriet het kan veroorzaken, dus hou rekening / respect met en voor elkaar.



Ook dit jaar dus een valse start van het nieuwe clubjaar door het annuleren van de altijd leuke algemene ledenvergadering in Maart. We weten gewoonweg nog niet waar we aan toe zijn en wat onze vrijheden worden de komende tijd.

Onze altijd drukbezochte eerste openingsrit op 2de (nu 1ste verreden) paasdag moesten we dus ook op eigen initiatief en met de nodige aanpassingen creatief invullen. Dit was leuk opgepakt door de toercommissie, dank daarvoor!

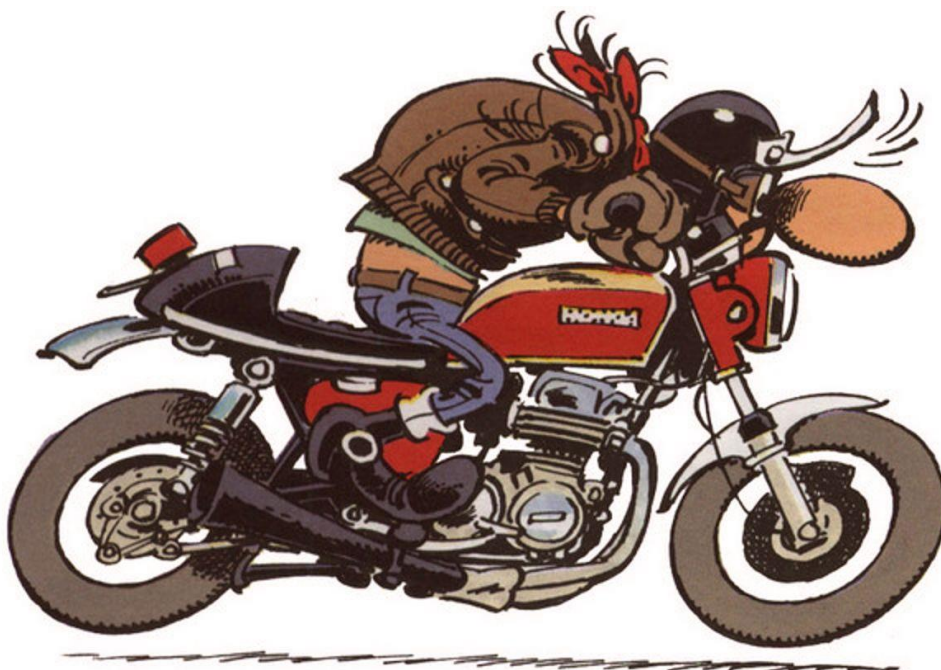
De aankomende tourritten moeten we dus afwachten hoe we dit weer kunnen invullen met de dan geldende maatregelen.

Het populaire Pinksterweekend is helaas ook geannuleerd en wordt nu doorgeschoven naar volgend jaar in Vielsalm.

Om met Pinksteren gezamenlijk toch iets leuks te doen is er wederom door de toercommissie (mits met goed weer en open horeca) een tourrit geopperd met extra BBQ na afloop bij de Fendertse Hoeve!

Zo zie je maar weer, door creatief te blijven komen we er wel doorheen, we maken er het beste van!

Het Bestuur



VAN DE TOERCOMMISSIE

Beste motorvrienden!!! Ondanks de coronabeperkingen laten we er toch proberen een goed motor seizoen van te maken.

De openingsrit met Pasen is goed verlopen ondanks de kou. Helaas hebben we het Pinksterweekend moeten afzeggen. Maar het huisje hebben we kunnen verzetten naar volgend jaar! En zoals we zeggen; wat er in het vat zit, verzuurt niet.

Wel gaan we 1e Pinksterdag een toerrit uitzetten met misschien als het 't toelaat een mooie afsluiter van de dag. Maar daar is het nu nog te vroeg voor om daar iets over te zeggen met de huidige corona beperkingen die er momenteel gelden.

Ook zijn we bezig met het organiseren van de 2 daagse en natuurlijk ons geliefde en druk bezochte Sluitingsweekend!!

Ook zijn we nog op zoek naar mensen die een route willen uitzetten, of als je het leuk lijkt om de toercommissie te ondersteunen; meld het ons!!!

Blijf allemaal gezond en ongevals vrij!!! En we gaan het er het beste van maken!

Sjacco v. Kouteren, Ad v.d. Klundert.



NIEUWE VEILIGHEIDSNORM VOOR HELMEN

De valhelm, de botsmuts, de smakhoed, één van de meest cruciale onderdelen van onze hobby, is niet alleen de beschermer van onze grijze massa's, maar in veel gevallen ook een fashion statement. Flashy helmen, met fleurige prints, of een replica van de valhelm van één van de MotoGP helden, zijn populaire items om mee gezien te worden. Soms zou je denken dat het uiterlijk van een helm belangrijker is dan de functie waarvoor het bedoeld is: het beschermen van het hoofd en met name de inhoud daarvan!

Gelukkig zijn er regels in het leven geroepen, waarmee wij kunnen zien of een helm veilig is of niet. Ik hoor jullie al denken: SAAI!! En eerlijk gezegd is dat ook zo, maar daarom niet minder belangrijk!! In dit stuk kunnen jullie lezen wat die veiligheidsnorm ECE 22.06 is.

Waar komt die ECE 22.06 veiligheidsnorm eigenlijk vandaan? De ECE 22.06 is een veiligheidsnorm, ingesteld door de Economische Commissie van de Verenigde Naties (UNECE). Die voert United Nations Regulation No. 22 uit die door 50 landen in de Europese Unie is ondertekend in 1972. Naast deze normering zijn er nog een aantal andere normeringen, maar die zijn hier niet verplicht. Een vrij bekende is de DOT (Department Of Transport) FMVSS 218. De DOT standaard is verplicht in de USA. Andere normeringen (waarmee ik jullie verder niet mee ga vermoeien) zijn: SHARP, SNELL en FIM. Als je echter de documentatie leest, dan kom je erachter dat met name de SHARP en SNELL testmethodes nóg stringenter zijn dan de ECE 22.06 normering. Als er een ECE 22.06 norm is, dan was er wellicht ook een ECE 22.05 norm? Dat klopt en vele van jullie helmen zullen dit keurmerk hebben. In juni 2020 heeft de ECE 22.06, de ECE 22.05 norm vervangen en zal, na een overgangsperiode, de helmen die voldoen aan de ECE 22.05 norm, niet meer verkocht mogen worden. Echter dit zal vermoedelijk tot 2023 duren. Dus, mocht je tegen die tijd toe zijn aan een nieuwe helm, kijk dan goed of de helm de ECE 22.06 norm draagt!

Hoe wordt de norm vastgesteld en hoe wordt er dan getest? Om aan de oude ECE 22.05 norm te voldoen, werd de helm getest op een aantal punten. Natuurlijk de impact absorptie, maar ook de schuurbestendigheid en de bestandheid tegen inwerking van bepaalde (chemische) stoffen. Het vizier en de kinband worden ook getest op hun sterkte en slijtvastheid. De impact absorptie wordt getest door een helm met daarin een "kunsthoofd" met een snelheid van 7 m/s te laten vallen op een straatoppervlak. Door de verschillende sensoren in de helm en op het "kunsthoofd" kan worden bepaald of een helm voldoet aan de norm. Eigenlijk vrij basic dus.....

Om aan de nieuwe ECE 22.06 norm te voldoen moet de helm veel meer en zwaardere testen kunnen doorstaan. De impact bestendigheid wordt nu vanuit meerdere hoeken getest (de zogenaamde rotatie impact) en er wordt gekeken naar hoe de impact energie door de helm wordt verdeeld en afgevoerd. Ook wordt gekeken naar de invloed van nieuwe zaken die zich in en om een helm manifesteren tegenwoordig. Denk hierbij aan zonnevizieren, GoPro camera's en Bluetooth apparatuur. Systeemhelmen worden getest met de klep open en gesloten, hetgeen in de oude norm nog niet het geval was (!)

Kortom: de nieuwe ECE 22.06 norm is een langverwachte verbetering van het testen van de valhelm. Het zal de veiligheid van motorrijders verder verbeteren, hoewel het grootste veiligheidsrisico van de motorrijder toch de motorrijder zelf en zijn medeweggebruikers zal blijven.





Printen
Canvas
Posters
Stickers
Banners
Drukwerk
Digitaal drukwerk
Textiel bedrukking
Relatie geschenken



WWW.GESKUS.COM

Personal Fitness

Waar levens veranderen **Nederland**

Persoonlijk | Gezondheid | Geluk | Garantie

Waar levens veranderen.... dat klinkt geweldig toch?

Het lijkt zo simpel gezegd, zo makkelijk, zo commercieel. Want levens veranderen? Dat kunnen jullie toch niet?



Nee.. dat kunnen wij ook niet. Maar goed nieuws; dat kan **jij** wel.
Ja jij, de lezer van deze advertentie. Jij, degene die vol kan gaan voor zichzelf.
Jij, de beste en enige persoon die zijn/haar leven helemaal kan omgooien.
Wat zijn je doelen? Wat wil je bereiken?
There is no limit!

En wij dan? Wij Kim & Nathan, gaan je daarbij helpen, begeleiden en sturen.
Zowel qua Beweging, Voeding en Mental Coaching staan wij aan je zij.

**Zodat jij de beste versie van jezelf kan worden..
zodat JOUW leven verandert!**

Personal
Fitness
Nederland
Etten-Leur

OPENINGSRIT PASEN

Dit keer niet de start van onze openingsrit bij een van onze sponsors zoals jullie gewend zijn (dit in verband met de corona) en ook niet op 2e paasdag. Dit laatste was niet gepland maar gezien de weersvoorspellingen de toerit maar een dagje naar voren gehaald!!

Ja beste clubleden, de kop is eraf! De eerste officiële toerit is een feit. Hopelijk dat er nog velen mogen volgen ondanks de corona. Op zondag 4 April om 10.00 uur was het verzamelen bij de Fendertse Hoeve voor een take away koffie, thee en een vers afgebakken worstenbroodje of een appelflap. Deze werden aangeboden namens de club.

Zo'n 12 helden waren bij de start aanwezig, deze opkomst viel ons eigenlijk als toercommissie nog niet eens tegen, omdat de temperatuur maar rond de 6 a 7 graden was en natuurlijk omdat het 1e paasdag was. Wat voor velen een dag is om met de familie door te brengen.

Na het gezellig bijkletsen kozen we unaniem voor de langere route van 190 kilometer en deze werd dan ook verreden. Voor 2 clubleden was het toch te koud en deze haakten ook af voor de 1e koffiestop in Nispen. De overige 10 bikkels scheurden er lekker op los door onze Brabantse binnenwegen en bij Dorst zag Ad v.d. Klundert een mooie pitstop gelegenheid bij een cafetaria. Dat ging er wel in, zo'n lekker warm frietje!!

Wat me ook opviel was Hans Tienhoven, hij is weer terug bij zijn roots en heeft zich dit kalenderjaar ook verwend met een heuse BMW GS. En dat was te zien!! Hij rijdt er lekker op en heeft het reuze naar zijn zin op zijn tietfiets (aan zijn big smile te zien).

Iedereen eindigde weer netjes bij de Fendertse Hoeve, mooi op tijd zodat onze voorzitter nog genoeg netto biertijd over heeft op deze paaszondag.



DE JAREN VERGRIJZEN...

Zoals de kop al doet vermoeden, er is geen weg meer terug lijkt het.....
Maar...daar kan ik mij eigenlijk wel in berusten.

Door het ouder worden wordt de hang naar vroeger soms ook groter merk ik.....met dagelijkse dingen maar ook met motoren. Ondanks de vele verschillende pareltjes/PK pakhuizen die ik heb mogen bezitten betrap ik mezelf erop dat de huidige motoren mij niet meer zoveel kunnen bekoren als dat in het verleden wel het geval was. Het design is al meerdere keren uitgekauwd of gaat soms helemaal de verkeerde kant op (KTM bijvoorbeeld).

Waar de een lyrisch en honderd uit over een foute tiendenfiets kan blijven lullen en zijn plas moet ophouden denk ik..... het zal wel, het is door de jaren heen nog steeds gewoon een frame een blok en twee wielen... Net zoals ik bijvoorbeeld bij Goedhart motoren naar binnen stapt en er een zee aan motoren op mij afkomt.....ik krijg gewoon kortsluiting in mijn hoofd en wil eigenlijk al weer weg.

Nu dit stukje Hans Dorrestijn te hebben geschreven...

Waar ik nog wel ontroering en een twinkeling in mijn ogen van kan krijgen is het oude staal van vroeger !! De eenvoud zonder de plastic opsmuk van tegenwoordig..... je moet ze vergelijken met de vrouwen van boven de 50 met de bijbehorende patina...(h)eerlijk ! Ik had een paar jaar geleden al een Kawasaki Z1 900 uit 1976 aangekocht en weer naar origineel gemaakt, het was uiteindelijk een pracht ding! Wat ik wel een beetje miste ondanks het feit dat het heerlijk stuurde was het karakter van het motorblok.....een vlakke viercilinder!



De motoren die ik nu heb gereden zijn meestal 2 cilinders.....V motoren maar ook staande twin motoren en die laatste kunnen vaak leuk uitpakken. Ik heb in mijn motorleven nog het meeste schik gehad met een Kawasaki Versys 650.....geweldig blokje! De Z1 900 mocht weg en kon ik goed verkopen aan een oude rakker die zijn jeugdroom ook wilde waarmaken. Hij vertelde dat hij door de corona als ZZP'er met zijn klusbedrijf flink had geboerd en zichzelf wel wat kado mocht doen.....goede insteek!

Een vriend van mij had vroeger als eerste motor een Yamaha XS650 gehad en vertelde over de vertrouwde en kindvriendelijke techniek en het leuke karakter van het twinblokje. In Nederland is er ook een heel actieve club en zelfs een gespecialiseerd bedrijf voor deze cult fietsjes. Uiteindelijk heb ik een redelijk origineel exemplaar uit 1977 gevonden die op Marktplaats voorbij kwam. De Jappen kopieerden begin jaren '70

gewoon het Triumph concept maar dan hufferproof en lekvrij. Je kan de blokken ook gemakkelijk voorzien van 750 cc , 880 cc en (uiteindelijk met andere krukas) 1000 cc kit. Zo zwaar zijn ze ontworpen. Vroeger werden deze ook veel gebruikt met Big Bore sets in de zijspancross met Wasp combinaties. Kenny Roberts won er in 1974 met een dirtrack de Ama Championship mee.



Op wat kleine dingen na is hij klaar voor het nieuwe seizoen en ga ik er lekker mee rondtoeren en af en toe Piet mee pesten. Ik hoop dat er nog meer mensen zijn die wat ouds bijkopen, altijd leuk ! Ik heb het al eens eerder met een Harley geprobeerd maar dat pakte verkeerd uit geloof ik..... 😊

Groetjes Anton



VERLAAG UW WOONLASTEN MET KUNSTSTOF 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 kunststof 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

Bohaco Den Bosch
Orthen 24
T 073 644 64 03

U vindt ons ook in:
Meijel - Weert
Geleen

Bohaco[®]
ramen deuren serres zonwering

CEES OVER MOTOREN EN DE CLUB

Madelon Smit van de redactie heeft mij gevraagd om een stukje voor het clubblad te schrijven. Nu ga ik er niet vanuit dat de clubleden zitten te wachten op de verhalen van een oude kerel van 75, maar ik wilde mij ook weer niet aan alles onttrekken en heb dus besloten een poging te wagen. De suggesties van de redactie waren iets over een nieuwe motor, hoe ik tot motorrijden of het lidmaatschap van de club ben gekomen of een leuk motorweekend of andere ervaring. Dat vond ik, omdat ik in 1962 begonnen ben met mijn eerste motor, er sindsdien meer dan 50 gehad heb en eigenlijk mijn hele leven gefascineerd ben geweest door motors en auto's, lastig om hier iets uit te kiezen. Ik heb daarom voorgesteld en daarvoor instemming gekregen om iets te vertellen over het totaal van mijn veeljarige liefde voor motors en daar de mogelijk interessante dingen uit te lichten. Ook al omdat het wat ver gaat en voor de lezer mogelijk niet zo interessant is om alle motors die de revue gepasseerd hebben te noemen en te bespreken is dit overzicht dus zeker niet compleet.

De liefde en fascinatie voor motorvoertuigen zat er bij mij al vroeg in. Het begon natuurlijk met brommers waar ik in 1960 op mijn veertiende met behulp van mijn vader al op leerde rijden. Ofschoon ik op een H.B.S zat en niet op de technische school (toen nog ambachtsschool geheten) leerde ik van kennissen die wedstrijden reden met opgevoerde 50cc fietsjes al snel hoe een motorblokje uit elkaar moest en vooral hoe je met de vijl de cilinder en zuiger moest bewerken om er meer vermogen uit te halen.

Dat zelf sleutelen was in die tijd hard nodig want de welvaart en daarmee de financiële mogelijkheden lagen een stuk lager dan in de jaren daarna, dus laten repareren was al gauw niet op te brengen.

Even een paar dingen ter verduidelijking. Ik ben opgegroeid in Rotterdam-zuid op de Beijerlandse laan. Een laan die samen met de in het verlengde liggende Groene Hilledijk wel een kilometer lang is. Het is nu niet meer voor te stellen, maar je kon gewoon voor de deur parkeren en nog zeer ruim ook. Er stond namelijk maar zo hier en daar een auto, meestal een Volkswagen kever of een Opel, want alleen de rijkere mensen en de winkeliers hadden er één.

's Avonds werden er gewoon op de laan wedstrijden gehouden met de brommers.

Er reed toch bijna niets en de wijkagent was bekend en werd door de maten in de gaten gehouden. Als je niet de snelste was, was dat de motivatie om de boel weer uit elkaar te halen en te proberen of er met de vijl nog wat meer uit te halen was. Dat leidde natuurlijk ook nog wel eens tot complete mislukkingen, want bij te grote poorten in de cilinder is het bij de tweetaktmotor helemaal over.

De volgende logische stap en te verwezenlijken droom was de aanschaf van een motor. De mogelijkheden daarvoor waren beperkt vanwege de al genoemde geringe financiële mogelijkheden. Een nieuwe motor was volledig uitgesloten en op de tweedehands markt waren alleen vele jaren oude éencilinders binnen bereik. Een tweecilinder Triumph of een BMW-boxer waren gewoon niet te betalen. En een Harley al helemaal niet. Voor alle duidelijkheid, ik heb het hier over wat ik maar even het pre-Japanse tijdperk zal noemen want Japanse motors waren er nog niet. De hoofdmoot bestond uit Engelse fietsen, B.M.W.'s, Harley's en tweetakt motors van Duitse en niet te vergeten Tsjechische makelij. Uit Duitsland merken als D.K.W., Adler en N.S.U. en uit Tsjechië de Jawa.

Laat in mijn zestiende jaar had ik een paar honderd gulden bij elkaar met vakantiewerk zoals aardbeien plukken en veegwerk op scheepswerven en ging ik samen met een aantal vrienden die met hetzelfde virus besmet waren op zoek naar een motor. Voor dat geld was er alleen een oud model zoveelstehands éencilinder te koop of een nog veel oudere, maar wel nieuwe legermachine. Van een jongen uit de straat werd mijn eerste motor, een 500cc Norton ES2 overgenomen en samen met de vrienden kochten we ook een B.S.A. legermachine, een 500cc zijklepper. We hadden de keuze tussen een Leger Harley en de B.S.A., maar de B.S.A. kostte 125 gulden en de Harley 175 gulden. Dus werd het de B.S.A.

De B.S.A. kwam in onderdelen in een krat en moest eerst uit het vet gehaald worden en zelf in elkaar gezet worden. Beide motors vroegen veel sleutelwerk. De B.S.A. vanwege de oude techniek en de Norton omdat het gewoon een niet al te beste zoveelstehands was. Gelukkig zaten er in die tijd nog allerlei kleine bedrijfjes

in Rotterdam waar je bijvoorbeeld voor weinig een gescheurde cilinderkop kon laten lassen of een uitlaat kon laten verchromen.



Je moest ook veel weten van pakkingen en pakkingmateriaal, want olie lekken hoorde er wel bij, maar moest wel enigszins binnen de perken gehouden worden om onderweg niet droog te komen staan. Een toen bekende uitdrukking was "Een goede fiets moet lekken". Waarschijnlijk alleen maar een poging om de onvermijdelijke ellende wat positiever te benaderen. Een jaar of vier later, toen ik Frederiek leerde kennen was dat olie lekken de reden voor een niet zo goede relatie met haar vader, omdat mijn motor het tegelpad van zijn keurig onderhouden tuin bevulde.

Goed, weer even terug naar 1962. Natuurlijk mocht je op je zestiende nog geen rijbewijs halen en dus ook niet op de motor rijden. Althans niet op de openbare weg. Het was echter toen wel toegestaan om te oefenen op een parkeerterrein bij het Feijenoord stadion. Moest je de motor er wel lopend naar toe duwen. De motor stond wel in een schuurtje bij vrienden in Rotterdam-zuid, maar het was toch al gauw twee kilometer of zo duwen. Dat verveelde al na één keer en dus maar gewoon gaan rijden.

Ik heb al verteld dat er toen weinig verkeer was en ook weinig politie, waardoor ik erin geslaagd ben om zonder aangehouden te worden en gelukkig ook zonder ongelukken, op de motor te rijden tot het rijexamen.

Ik moest tenminste twee lessen nemen voordat de rijsschool bereid was het examen aan te vragen. De rijinstructeur had veel kritiek, zei dat ik er niets van kon en veel meer lessen moest nemen. Toen ik echter na die twee lessen in één keer slaagde, liet hij iedereen op de parkeerplaats van het C.B.R. weten van mijn succes en voegde daar trots aan toe: "Een leerling van mij!"

Relativerend moet ik hierbij wel opmerken dat ik al ruim een jaar op de motor gereden had en het toen, ook al door het nog weinige verkeer, veel eenvoudiger was om het rijbewijs te halen.

Naast de kosten van noodzakelijke onderdelen was motorrijden toen niet zo duur omdat het begrip motorkleding eigenlijk helemaal niet aan de orde kwam. Er was nog geen helmplicht en als regel werd volstaan met een legerjasje uit de dump met eventueel kranten eronder als het koud was.

Er was wel iets van motorkleding in de vorm van een lange leren jas of een pak dat ik later ook nog wel eens gehad heb en dat bekend stond onder de naam Barbour suit. Het was een zogenaamd waxsuit, een vettig en stijf aanvoelend pak dat gemaakt was van katoen en behandeld met wax op basis van paraffine. Ofschoon niet verplicht kochten we wel een helm, toen nog een soort potje met lederen zijanten. Niet voor de veiligheid maar omdat we het interessant vonden staan. De motor werd overigens in die jaren niet in eerste instantie als een hobbyartikel ervaren, maar was gewoon een vervoermiddel waarvoor je koos als je niet in zo'n bliken doos wilde rijden.

Na het eindexamen van de middelbare school ben ik gaan werken. Verder studeren moest ik zelf maar doen in de avonduren, want zo had mijn vader dat ook gedaan. In ieder geval verdiende je wel wat geld om andere motors te kopen. Nog steeds wel één-cilinders zoals een A.J.S. en een Matchless. Ondanks dat het een deuk in je aanzien opleverde heb ik ook nog even een Jawa gehad. Als je vrienden toen tegenkwam werd je begroet met een grijns van oor tot oor en werd er "ruppetuppetuppetup" geroepen om het zielige geluid van de tweetakt Jawa aan te duiden.

Toen ik een jaar of negentien was kocht ik mijn eerste wat duurdere motorfiets. Natuurlijk wel tweedehands en een Engelse éencilinder maar wel een echte Velocette. Een fiets die bekend stond als de Rolls Royce onder de motorfietsen. Ik vond en vind hem prachtig maar de spreekwoordelijke betrouwbaarheid van een Rolls had hij zeker niet en ik vond het in die tijd ook al niet vreemd als je onderweg even kleppen moest

stellen. De Velocette was ook de reden dat ik voor een korte tijd in mijn leven gestopt ben met motorrijden. Ik moest zo rond mijn twintigste in militaire dienst (laat omdat ik uitstel gekregen had wegens mijn werkkring bij de gemeente Rotterdam) en ging heen en weer naar de verschillende legerplaatsen op de Velocette. Mijn enige vervoermiddel en een autorijbewijs had ik nog niet.

Tijdens een tocht naar huis liep de Velocette zo vast als een huis. Zoals later bleek door een defect in de oliepomp. Zuiger en big-end moesten vervangen worden en de motorzaak waar ik toen kwam wilde daar 850 gulden voor hebben. Dat was wat lastig op te brengen van de soldij die toen dacht ik een gulden per dag was. De motor ging weg en het werd een tijd de militaire trein. Later in de diensttijd kreeg ik veel meer betaald omdat ik onderofficier werd en de laatste 6 maanden kreeg ik ook nog een deel van mijn salaris van de gemeente Rotterdam betaald. Ik had ondertussen ook in dienst mijn rijbewijs gehaald en kon dat militaire rijbewijs omzetten naar het burger rijbewijs. Een oude auto gekocht en daarmee de diensttijd uitgesukkeld. Ik ben daarna begonnen met diverse klassieke sportwagens waar ik ook leuke dingen mee gedaan heb, maar dat is een ander verhaal.

We zitten ondertussen in de zeventiger jaren en de Engelse fietsen zijn zo goed als verdwenen en ruimschoots vervangen door de Japanse fietsen. In het begin alleen wat kleine viertakten van Honda en tweetakten van Suzuki en Yamaha die ook wel als rijdende cirkelzagen aangeduid werden. Op een zonnige dag kwam een vriend van de T.V.R.-club (een T.V.R. is een klassieke Engelse Sportwagen, die ik toen reed) langs op een Yamaha tweecilinder die toen nog duidelijk geïnspireerd was op de oude Engelse Triumph staande twin. Ik mocht daar best even op rijden en heb dat ook gedaan. Ik zal die ervaring nooit meer vergeten, want ondanks dat ik met mijn T.V.R. met getuned drieliter V-6 blok, niet echt ondergemotoriseerd was, kreeg ik tranen in mijn ogen bij de rit op die motor. Weliswaar deels door de rijwind maar vooral door het weer ervaren van de emotie als je het gas van een dikke fiets open draait. Enkele dagen later was ik al op weg naar een motorzaak.

Zoals gezegd zaten we nu in de jaren 70 en er was wel een en ander veranderd. Met name de keuze in en het aanbod van motors was enorm gegroeid. Niet alleen maar een paar Engelse fietsen die op hun laatste benen liepen, BMW boxers een enkele Harley en de paar tweetakten die ik al eerder noemde, maar 4 merken Japanners en ook de in mijn ogen veel mooiere Italiaanse fietsen, zoals Guzzi's, Laverda's, Benelli's en Ducati's. Ook waren Frederiek en ik in 1970 getrouwd, dus waren er ook voorwaarden van haar kant waar een motor tenminste aan moest voldoen. Zo moest je wel behoorlijk achterop kunnen zitten en nog veel belangrijker je moest je goed vast kunnen houden. De voorwaarde die Frederiek tot op de dag van vandaag gehandhaafd heeft is dat er een beugel of handgreep op moet zitten waar je je aan vast kan grijpen. Zo niet, dan ook niet achterop. Ik wilde ook liever samen weg, dus vandaar dat de vele motors die ik bezeten heb wel aan die voorwaarden moesten voldoen.

Waarschijnlijk omdat de motor waar ik weer even op mocht rijden een Yamaha was kocht ik ook een Yamaha. Een XS 750, een driecilinder. Ofschoon dit na alleen maar éencilinders te hebben gereden best een openbaring was, bleek, nadat ik me meer in dit type motor verdiept had, dat dit model ook wel bekend stond als de slagroomklopper. Het smeersysteem had namelijk de neiging om luchtbellen door de olie te slaan waardoor in het oliereservoir een soort schuim ontstond. Dat schuim was niet ideaal voor een goede smering en kon tot motorschade leiden. Gezien mijn ervaring met olieproblemen met de Velocette was ik daar niet blij mee. Toen ik de motorzaak erover aansprak gaven ze toe dat de schuimvorming inderdaad wel eens tot problemen kon leiden. Ik werd netjes behandeld en kreeg het volledige bedrag van de aankoop terug als ik een andere motor bij hun kocht.

Ik kocht toen mijn eerste nieuwe motor. De tientallen daarna waren overigens ook bijna allemaal nieuwe fietsen. Het werd een Guzzi V50. Ik vond (en vind) de Guzzi's mooi en de relatief kleine 500cc V50 was natuurlijk ook de voordeligste. Het bleek echter al gauw geen goede keuze want ik vond het beperkte koppel niet prettig om goed vooruit te komen met twee personen erop. De meeste volgende motors hadden daarom meestal een cilinderinhoud van minimaal 750 cc.



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

Enfin terug naar de motorzaak om te kijken of er wellicht iets stond dat meer aan de eisen voldeed. En daar stond één van de mooiste motors die ik naar mijn mening in mijn leven bezeten heb, een Guzzi Le Mans I. Op die motor had ik het voor mij juiste gevoel en we hebben er dan ook met veel plezier een tijd op gereden. Ik wilde echter zoveel mogelijk uit mijn fascinatie voor motors halen en daarom ook zoveel mogelijk verschillende motors rijden om mijn kennis en ervaring te verrijken. Ik moet hier wel bij opmerken dat het in de periode 1970 tot 2000 aanzienlijk goedkoper was om van motor te wisselen dan daarna. Er zijn jaren geweest dat ik meer dan twee nieuwe kocht en dat het bedrag dat erbij moest 1000 of 1500 gulden per motor was. En dat was je voor een flinke beurt en nieuwe banden, waar ik dan meestal niet aan toe kwam, ook kwijt.



Na de Le Mans volgden er dus nog velen. Natuurlijk Japanse viercilinders zoals de Honda Bol d'Or en later de Blackbird, de Kawasaki Z1000 en later de GPZ en de ZZ-R 1100, de Yamaha FJ1100 en later de FZR 1000 en de Suzuki GS 750 en later de Katana. Maar ook vele andere cilinderconfiguraties zijn voorbij gekomen.

Meer gevoel heb ik echter altijd gehad met Italiaanse motors, maar als ik eerlijk ben, ook meer teleurstellingen. Zo kocht ik ooit een nieuwe Benelli 900 Sei, een wonderschone zescilinder, waarbij echter na de eerste keer tanken een beetje gemorste benzine de lak van de tank er letterlijk af liet lopen. Toen na korte tijd ook de benzinekraan lek ging was de liefde al een eind bekoeld. Echter een schoonheid blijft het.

Met een andere ondertussen legendarische motor ging het ook niet zo best. Ik heb het nu over de Ducati Mike Hailwood Replica wat ongetwijfeld ook één van de mooiste was die ik heb gehad. Helaas toen hij, nadat ik hem samen met de eigenaar van de motorzaak had uitgekrat en opgebouwd, stond te glimmen in de werkplaats, wilde hij slechts op één cilinder lopen. Na onderzoek bleek dat een draad van de ontsteking van de weigerende cilinder al door was omdat een tiwrap kennelijk iets te strak was aangetrokken. Tja, de Italiaanse fietsen stonden in die tijd niet bekend om hun betrouwbare elektrische uitrusting. Het blok van deze machine was de beroemde V-twin met de prachtige koningsas om de nokkenassen aan te drijven. Jammer genoeg had dit mooie blok geen echt betrouwbaar big-end. Dat wist ik wel en had van tevoren al gesproken met de Ducati specialist Jan van den Biggelaar over mogelijk oplossingen. Jan monteerde een ander betrouwbaarder big-end lager en gelijk maar grotere kleppen in de nog nieuwe fiets. Ik dacht dat ik de zwakke punten achter de rug had en onbezorgd kon gaan rijden. Helaas had Ducati in het kader van moderne ontwikkelingen besloten om voor het eerst de kickstarter te laten vervallen en te volstaan met een elektrische starter. Nou ja, die startmotor is er hooguit een keer of twintig in geslaagd om de twee grote potten rond te sleuren voor hij het opgaf. Bij inspectie bleek de collector al behoorlijk ingebrand. Omdat aanduwen over het grindpad van de tuin van ons toenmalige huis geen optie was en de montage van een betere startmotor of een kickstarter niet mogelijk bleek, heb ik de collector maar opgeknapt zodat ik de Duc met een weer startende motor kon inruilen. Het bloed kruipt echter waar het niet gaan kan en de liefde voor de Italiaanse schoonheden bleef.

Op een goede dag stond ik oog in oog met de motor die ik als mijn meest bijzondere ervaring beschouw en waar ik nog dagelijks met liefde aan kan terugdenken. Dat was de Laverda 1000 Jota. Een motor gebouwd door een Italiaanse tractorfabrikant. Niet zo vreemd meer als je bedenkt dat Lamborghini ook tractoren bouwde voor hij zijn beroemde sportwagens produceerde. Deze motor vond ik prachtig van vormgeving, maar ik viel vooral voor het robuuste zandgegoten driebcilinder blok met de schitterende zij- en kleppendecksels. Ook het karakter van het blok met inderdaad een koppel als een tractor sprak mij zeer aan. Dat het aanvankelijk slecht stationair liep, regelmatig afsloeg en hikte en daarnaast nog 1 op 10 liep werd door de liefhebber al gauw als inherent aan een karakterfiets bestempeld, maar was voor mij iets wat beter moest kunnen.



Nu was de Laverda Jota wel een Italiaanse fiets maar de opbouw van het blok met scherpere nokkenassen en niet te vergeten drie Dellorto carburateurs met acceleratiepompen, was een modificatie-idee van de Engelse Laverda importeur Slater Brothers. Hun modificatie werd door Laverda overgenomen voor de Jota, maar blijkbaar wat betreft de afstelling niet erg goed uitgevoerd. Ik heb toen een brief naar Slater Brothers geschreven met de vraag of zij mij wilden helpen. Zij bleken op de hoogte van de problemen en stuurden mij een uitgebreide instructie over de juiste afstelling. Het probleem zat hem voornamelijk in de juiste afstelling van de acceleratiepompen. De opbrengst kon

worden afgesteld en dat moest heel nauwkeurig gebeuren met behulp van een klein en nauwkeurig maatglas. Wel 20 keer pompen per carburateur en dan het gemiddelde nemen om afwijkingen zoveel mogelijk te compenseren. Na een middagje pompen en een klein correctie aan het ontstekingstijdstip had ik een andere motorfiets die fantastisch liep en ook nog een redelijk verbruik had.

De volgende Italiaan die ik nog even wil noemen en tevens de laatste die ik gehad heb is de Aprilia Futura. De oudere clubleden zullen zich deze waarschijnlijk nog wel herinneren. Ofschoon we het nu wel over een modernere motor hebben met injectie en stappenmotoren die kleppen voor de regeling van het brandstofmengsel besturen, liep ook de V-twin ontwikkeld door het Oostenrijkse Rotax niet bepaald geweldig.

Zoals bij elke moderne motor had deze motor een sturing door motormanagement wat er op neer komt dat de software opgeslagen in een soort computertje dat ECU (Electronic Control Unit) wordt genoemd, allerlei zaken zoals ontsteking en brandstof injectie bepaald. De dealers konden daar indertijd niet zo veel aan doen, maar gelukkig voor mij had Aprilia toen nog een kleine vestiging in de Haagse Beemden in Breda. Ik heb contact opgenomen met de technische man aldaar en die was niet alleen bekend met de problemen maar bleek ook nog bereid en in staat om mijn fiets van verbeterde software te voorzien. Daarna ook weer met veel plezier zo'n 25000 km met de Aprilia gereden.



Om even door te gaan op de afstelling van motors wil ik nog opmerken dat een minder goede afstelling niet voorbehouden was aan uitsluitend Italiaanse fietsen. Ook bij de Japanners liet het vaak te wensen over, veelal als gevolg van allerlei milieu maatregelen. Ik ben dan ook praktisch een vaste klant geweest van Ruud Fredriks die indertijd importeur was van de Dynojet testbanken en die ik absoluut als een expert beschouw als het gaat over het verbeteren van met name de brandstofvoorziening en daarmee het rijgedrag van de motor. Motors met carburateurs kregen een dynojetkit dat bestond uit andere doseurs (sproeiers), gasnaalden, membranen e.d., soms aangevuld met een beter luchtfilter of een modificatie van de luchtfilterkast. De motors met injectie kregen een extra stuurunit die apart geprogrammeerd kon worden zoals de Rapid Bike of de Power Commander.

Zonder te willen beweren dat het altijd mankementen aan de motor betrof, heb ik altijd veel aanpassingen gedaan om de motor zoveel mogelijk naar de eigen zin te maken. Veel had te maken met het feit dat ik maar

een klein ventje ben en eigenlijk op de meest motors maar slecht met de benen aan de grond kom. Sturen en zadels zijn dan ook veelvuldig aangepast. Het zadel lager om bij de grond te kunnen en het stuur aanpassen om de zithouding weer goed te krijgen. Eventueel nog uit te breiden met een rem-schakelset met verstelmogelijkheden om de beenhoek weer te corrigeren. Vele specialisten heb ik daarvoor bezocht, zoals LSL in Duitsland, Gilles Tooling in Luxemburg als het ging om sturen, clip-ons of voetsteunen en rem-schakelsets. MV Motorrad Technik uit het Duitse Viersen hoort ook zeker in dit rijtje thuis. De vakman in verspanende technieken Günther Verhoben heeft mij vele malen uit de brand geholpen en heeft verder de meest gekke ideeën. Zoals een propeller om de vliegen van je helm weg te houden en elektrisch verstelbare voetsteunen. Voor de BMW's ben ik vele malen bij de firma Wunderlich geweest. En voor zadels bij Corbin in het Duitse Landstuhl en bij Kahedo en andere Duitse specialisten. Ook Hyperpro in Werkendam heb ik gefrequentieerd om de motor met andere vorkveren en achterdemper(s) lager te maken en tevens de vereigenschappen te verbeteren. Wellicht bij de jongere garde niet zo bekend maar de Jappen uit de 70er en 80er jaren stuurden voor geen meter en werden toen ook al vaak verbeterd met bijvoorbeeld schokdempers en veren van het Hollandse merk Koni uit Oud Beijerland. Op het gebied van wegligging gooiden de Italianen betere ogen.

Ik had en heb ook een absolute voorkeur voor een motor met een kuip. In de jaren 70 en 80 waren er echter nog niet veel motors met een geschikte kuip, dus in die tijd heb ik op vele fietsen een kuip gebouwd, bijvoorbeeld van Vetter of Jos Schurgers. Er waren destijds ook motorzaken die gespecialiseerd waren in after market kuipen zoals René Cortie in Amsterdam en de zijspanspecialist Engbers in Zelhem. Zo kregen bijvoorbeeld mijn Bol d'Or, V-max en Kawa Z1300 een kuip. Vaak lastige klussen maar altijd met plezier en volle inzet gedaan.

Wat ik zeker ook interessant vond en vind is het concept van de motorfiets dan wel het concept van het blok. Of wel gaat het over een sportmachine, een toersporter, een pure toermachine, of een chopper of cruiser. Is het een éencilinder, een staande twin, een V-twin, een boxer-twin, een driecilinder, een viercilinder in lijn, een V-vier een viercilinder-boxer, een zescilinder in lijn of een zescilinder-boxer. Ik heb in ieder geval wel alle soorten geprobeerd, waarvan ik er een aantal zal noemen.

Met de sporters werd het meestal geen succes. Niet fijn voor Frederiek en weinig mogelijkheden om iets mee te nemen voor een motorweekend in de Eifel. Alleen de Honda Fireblade en de Triumph 955i Daytona hebben het wat langer uitgehouden. Ik moet hier wel bij opmerken dat ik altijd met bewondering gekeken heb hoe een aantal van de snelle mannen van de Fendert het toch klaarspeelden om het nodige mee te nemen. Zij het dan dat ze over het algemeen wel solo reden.



De pure toermachines werden ook geen groot succes. Met de Yamaha Ventura had ik het idee dat ik op zee zat en voortdurend twee streken links en twee streken rechts moest sturen. Een zwabberbak dus, maar wel met een mooi V-vier blok. Dat blok was ook de reden dat ik later een V-max kocht. Die had hetzelfde blok, dat echter met een speciaal kit van Yamaha aan 145 pk werd geholpen. De Honda Goldwing (nog met het viercilinder boxerblok) was iets beter, maar had naar mijn smaak ondermaatse motorische prestaties. De Honda Pan European (ST 1100) beviel een stuk beter maar was toch een beetje aan de forse kant voor een klein mannetje.

Met de cruisers en choppers ging het niet veel beter. Ik kocht een Honda flat six om weer eens een 6cilinder te proberen maar het gewicht en daarmee de handelbaarheid van de motor werd al gauw bezwaarlijk. Een aantal andere Japanners in deze categorie waren voor mij van hetzelfde laken een pak en ga ik niet verder benoemen. Ik hou het er op dat dit soort motorfietsen in bepaalde jaren een trend was.

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

Drie Harleys zijn ook de revue gepasseerd. Omdat Willie G. Davidson voor mij een genie is als het om ontwerpen gaat en er voor een Harley boeken van centimeters dik zijn met toebehoren was mijn interesse gewekt. In tegenstelling tot een aantal maten van mij die nog steeds Harley rijden heb ik er nooit goed mee overweg gekund. Na een bezoek aan Hyperpro om de vering op een behoorlijk niveau te krijgen en de montage van een aantal Screamin' Eagle delen gevolgd door een bezoek aan de testbank van bijvoorbeeld West Coast Motors om de motorprestatie wat op te krikken, reed ik toch weer de peperdure Acrapovic uitlaat aan de grond.

De toersporters of sporttoerders bevielen over het algemeen veel beter tot zeer goed. Mijn lievelingen zoals de Guzzi Le Mans, de Laverda Jota, de Aprilia Futura en mijn huidige BMW R1200RS horen naar mijn idee allen tot deze categorie. Goede prestaties zowel motorisch als wat betreft wegligging en naar mijn smaak ook mooie motors met een brede inzetbaarheid. Ook de voor mij goede ergonomie en daarmee enig comfort spelen een rol.



Het motorconcept is bij de keuzes altijd een belangrijk ingrediënt geweest. Op de Japanse viercilinders wil ik qua prestaties en betrouwbaarheid niets negatiefs aanmerken. Per slot van rekening was er al in 1969 de Honda CB 750 die over de 200 km/uur ging en ook nog eens heel bleef. Ik heb er ooit één gezien met 140.000 km op de teller. Naar mijn smaak liggen echter over het algemeen het maximum vermogen en het maximum koppel bij een te hoog toerental, wat flink in de toeren rijden voor de beste prestaties nodig maakt. Mijn voorkeur gaat uit naar veel koppel (en dus trekkracht) onderin en in het middengebiet. Dat maakt het ook wat makkelijker om met twee personen erop wat soepeler te rijden. Met een

twee- of driecilinder met grote potten word ik wat dat betreft op mijn wenken bediend. Ook al omdat het werken van de motor voor mij goed aanvoelt. Een zescilinder loopt natuurlijk prachtig vanwege de goede balans die zo'n blok heeft, maar is daardoor ook wel wat saaier. Daar komt nog bij dat de fietsen die ik gehad heb, zoals de Flat Six en de Kawa Z1300 wel in de klasse mastodonten zitten en dus net als het blok aan de wiel heel forse kant zijn.

Als het gaat om mooie motorritten ben ik blij om in Brabant te wonen. Voor mij één van de beste provincies om rond te toeren. Ook al omdat een uitstapje naar België zo gedaan is. Het rijden in Nederland blijft echter maar behelpen als ik het vergelijk met rijden in de Duitse Eifel, waar we ook met MC De Fendert vele malen geweest zijn. Met 250 tot 300km zit je in een gebied met bergen en bochten met niet al te veel verkeer en weinig verkeersheuvels en stoplichten. Fantastisch rijden en ook nog goed eten en drinken voor een redelijke prijs.

De mooiste ervaringen uit mijn motorleven liggen echter in de Spaanse Pyreneeën. Vanaf 1980 tot en met 2011 is de motor praktisch ieder jaar in een aanhangwagen meegegaan op vakantie. Stukken van meer dan 50 km lang met enkel bochten, waar je op het hele stuk maar een paar auto's tegenkomt. In de eerste jaren waren er in Spanje nog geen motorfietsen van buitenlandse makelij te koop. Je zag alleen wat Spaanse merken zoals Montesa en Bultaco. Hierdoor werden we aan de grens destijds zwaar gecontroleerd op de papieren van de motor. Als je in een dorp even stopte voor eten of drinken, liep de bevolking uit om je motor te bewonderen. Vele mooie tochten gemaakt met bezoeken aan kastelen en andere historische of qua natuurschoon interessante plaatsen. In de jaren 90 heeft Peter van der Giesen, een van de mannen die als ik het goed begrepen heb betrokken was bij de oprichting van MC De Fendert, ons samen met zijn vrouw Francis op de motor bezocht. Samen een aantal leuke ritten gereden.

Tenslotte nog even wat over de kennismaking en een aantal leuke ervaringen met de club.

In 1990 zijn we in Oudemolen gaan wonen. Ik weet het niet precies meer, maar ik dacht dat we in 1994 lid van de motorclub zijn geworden. Hoe dat ging weet ik ook niet meer, maar op een dorp kan je makkelijk wat vragen of krijg je al gauw een opmerking als "moet je geen lid worden van de motorclub."

In ieder geval was lid worden zo geregeld en waren we heel vaak met de toen nog kleine club aan het rijden. Meestal waren we toen met maar 5 of 6 motors, ook tijdens de motorweekenden.

Natuurlijk waren we zeker in het begin wat vreemde eenden in de bijt, maar Brabanders zijn nu eenmaal heel gastvrij en accepteren je heel gemakkelijk dus dat was geen probleem. Leverde af en toe wel wat onverwachte situaties op.

De ritten waren altijd op zondag en eindigden bij voorkeur om een uur of vier. De motors werden dan naar huis gebracht en we zagen elkaar weer voor een nabeschouwing in de Berenboot. Nou lusten wij best een drankje maar kwamen niet veel in een café of kroeg en hadden zeker geen ervaring met de Brabantse wijze van bier drinken. Enfin we kwamen dus voor de eerste keer bij de Berenboot binnen en kregen onmiddellijk de vraag wat we wilden drinken. Ik zei dat ik wel graag een glaasje whiskey wilde en kreeg dat ook. Korte tijd later had ik echter een hele rij glazen met whiskey voor me staan. De mannen dronken namelijk bier dat vlot naar binnen gleed en waarna er weer iemand met zijn vinger zwaaide en de bekwame kastelein Fré onmiddellijk het hele gezelschap van een nieuwe versnapering voorzag.

Moest toen even uitleggen dat ik dat tempo niet kon bijhouden, zeker niet met whiskey. Gelukkig werd het rondjes systeem al gauw vervangen door het maken van een pot. Kon je zelf wat bestellen in je eigen tempo tot hij leeg was.

Ook de keuze van motors was beslist afwijkend. De Japanse viercilinder was het non plus ultra en mijn boxer twin of Ducati V-twin werden duidelijk minder hoog aangeslagen. Als het om snelheid en vermogen ging hadden ze daar natuurlijk ook wel gelijk in. Ik herinner mij nog goed dat toen ik de eerste keer met mijn nieuwe Ducati 900SS verscheen enkele mannen met ernstige gezichten naar mij toe kwamen en mij mededeelde dat ik niet achteraan mocht rijden. Op mijn vraag waarom dan wel niet, werd mij met een brede grijns medegedeeld dat er dan niemand was om de eraf gevallen onderdelen weer op te rapen.

We gingen ook al weekenden weg, meestal binnen Nederland. De club had toen een soort aanhangwagen, ik dacht een omgebouwde Alpenkreuzer, waarmee wat te eten en natuurlijk de nodige trays bier werden meegevoerd, achter een bijvoorbeeld door Frederiek bestuurde auto. We sliepen in kleine tentjes, maakten tochtjes en hadden gegarandeerd elke avond feest. Later werd de club natuurlijk groter en werden er motorweekenden in België en Duitsland georganiseerd en werd er in bungalows op vakantieparken of in grote gasthuizen geloged en ook wel een enkele keer in een hotel.

Waar we ook goede herinneringen aan hebben zijn de vele en goed georganiseerde feesten. De toenmalige stamkroeg was café De Oude Molen waar we vele gezellige avonden hebben gehad ook met een barbecue erbij. In latere jaren zijn we ook vaak in het achterzaaltje van de Graanbeurs geweest met de mogelijkheid om op het achterterrein te barbecuen of een buffet van de chinees (toen nog Shirley) te nuttigen. En natuurlijk heeft de keuken van de Graanbeurs ook een aantal malen voor het eten gezorgd.

Meer bijzonder nog waren de "buiten de deur" georganiseerde feesten. Zo zijn we een keer in de Banaan geweest waar slager Otto een heel speenvarken voor ons geroosterd heeft. En ook in Achtmaal om te steengrillen in een zaak die over een heuse schietbaan beschikte. Het meest bijzondere vond ik echter dat de organisatie er altijd in slaagde dat je, meestal met een bus, gehaald en weer thuis gebracht werd.

Goed, ik denk dat ik nu wel een aantal dingen die ik even wilde noemen bij elkaar heb. We kunnen bij gelegenheid, indien gewenst, altijd nog even bijpraten.

Allemaal een goed motorjaar gewenst!

Cees van Heiningen

UIT DE OUDE DOOS

HET PINKSTER-WEEKEND



Het kampeer-weekend dat elk jaar wordt georganiseerd werd nu kamperen in een huis. Je moet dat ruim zien. Het is eigenlijk het zelfde alleen er komen geen tenten aan de pas.

Het weekend begon op vrijdag 2 juni. Die donderdag ervoor konden de spullen die op de motor niet meer mee pasten ingeleverd worden bij Guus en Jeanet. Een uur voor de motoren vertrokken gingen de auto's weg richting België. Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet meer weet hoe het plaatsje heette waar we naar toe gingen. Alles verliep netjes op ritme onderweg nog even iets drinken met iets lekkers erbij. Zo

kwamen we tegen 4 uur op de plek van bestemming. De huisbaas sprak alleen maar Frans, gelukkig was Frederiek erbij die bekend was met de Franse taal. Eerst maar eens een rondleiding door het huis. Nou eerlijk gezegd wisten wij niet wat we zagen. Groot, netjes, van alles voorzien gewoon een luxe. Het huis bestond uit drie verdiepingen; een grote woonkamer een keuken met alle voorzieningen van gasfornuis, oven, afwasmachine en wasmachine een eetkamer, 6 slaapkamers met douche en toilet.

Kort na de rondleiding hoorden we buiten het geronk van de motors en zij waren ook zonder strubbels aangekomen. Degenen die het huis al hadden gezien wilden zo snel mogelijk alles laten zien toen leek het wel zo'n volks-verhuizing iedereen zocht een slaapkamer uit om de spullen uit te pakken. Het vreemde was wel het; waren voornamelijk 3 persoons slaapkamers. Toen dit alles met "Oo en kijk hier is" gebeurd was werd het zo langzamerhand toch wel tijd om aan iets te eten te beginnen.

Van te voren hadden er een aantal al boodschappen gedaan bij de Spar zo dat er niet zoveel meer daar gekocht hoefde te worden. Het menu bestond uit champion/tomaten bij de soep broodjes en pannenkoeken gebakken door Marion en Janneke. Harstikke gezellig met z'n allen aan een lange tafel eten. Omdat er de afwasmachine was werd het geen probleem wie er moest afwassen. Die avond zijn we er niet op uit gegaan maar het werd een avond waarbij de meiden gierend van de lach een potje deden kaarten dat de mannen dachten van die zijn niet goed geworden, terwijl die in de eetkamer een potje zevenen of broere spelen onder het toeziend oog van een potje bier. Hoe de spelregels van deze spelletjes gaan zal ik niet uitleggen want dan wordt het verhaal misschien een beetje vervelend. Zo werd het toch tijd dat ieder slaap begon te krijgen zo was het dat iedereen om de beurt weltrusten wenste en naar z'n slaapkamer toe ging.

Bron: De Uitlaatklep 1995, nummer 2

CHROMEBURNER MOTORGEAR



ONZE WINKEL IS 7 DAGEN PER WEEK GEOPEND

MAAK SNEL JE AFSpraak!

Iedere dag van de week kun je bij ons terecht voor je nieuwe helm, motorkleding en accessoires. Met persoonlijk advies zorgen we er samen voor dat je de zomer veilig en in stijl tegemoet kunt rijden! Vergeet natuurlijk niet om van te voren een afspraak te maken op chromeburner.nl/showroom.



[CHROMEBURNER.NL](https://chromeburner.nl)

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

CHROMEBURNER
MOTORGEAR

DÉ NAALD IN DE 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.

Ik heb inmiddels proef kunnen rijden op een Ducati Multistrada 1200 Enduro en een rappe KTM Super Duke GT. De Multistrada Enduro bleek toch wel een maatje te groot en motorisch kon ie me niet helemaal bekoren. De KTM Super Duke GT was echt een rappe jongen, een stuk kleiner, maar weer net effe te sportief voor wat ik zoek.

Het KTM 1290 blok had me wel op een positieve manier nieuwsgierig gemaakt en dat zorgde er voor dat ik wel eens op de all-road (meer voor de weg) van KTM wilde proefrijden; de KTM Super Adventure S. Die heeft de 'normale' niet gespaakte wielen en rijdt op normalere bandenmaten rond. Alleen ook hier geldt wel weer dat je wel van oranje moet houden...

Na enig zoekwerk vond ik bij Goedhart Motoren in Bodegraven zowaar een Super Adventure S met een alleszins redelijke kilometerstand en in een kleur waarin het oranje is teruggebracht tot een accent-kleur. Geen volledig oranje frame, tank of ander plasticwerk, maar slechts de tekst 1290 in het oranje. De rest is stemmig zwart en antraciet.

Stoer gebakje kan ik wel zeggen! Dus even bellen met Goedhart en een afspraak voor de eerstvolgende zaterdag was snel gemaakt.

De betreffende zaterdag is het nog een knap weertje ook! Dat wordt dus vet genieten vandaag.



Ik parkeer mijn GranTurismo bij Goedhart voor de deur. Drukke boel vandaag in deze Corona tijd voelt dat toch wel onwennig en heb ik al vrij snel dat ik vind dat er veel te veel mensen bij me in de buurt staan. Blijkt dat vandaag de Ducati roadshow bij Goedhart aanwezig is. Dat verklaart wel een hoop. Die gasten zullen ook wel raar opkijken dat ik met mijn Duc aankom om vervolgens op een glanzende, indrukwekkende KTM te stappen.

Anyway, de Super Adventure S wordt buiten de deur gezet en ik krijg wat tekst en uitleg over de functies die verborgen zitten achter dat fraaie TFT kleuren dashboard. Man man, wat een luxe is dit. Zelfs een verwarmd zadel zit erop. Voor én achter! Die hebben we vandaag gelukkig niet nodig.

Tussen alle Ducati klappen om me heen wordt de Oostenrijkse twin tot leven gebracht en hij ploft een aardig deuntje mee met de rest. Helm op, handschoenen aan en off we go!

Eerste dat meteen opvalt: Het blok is veeeeel soepeler nog dan de uitvoering die in de Super Duke GT is geschroefd. Ook soepeler dan mijn 1200 GranTurismo. Het is bijna niet te geloven dat je met een hele dikke tweepitter onderweg bent. Daar staan onder je gewoon twee zuigers op en neer te stampen in cilinders van elk 650 CC en je voelt er niks van in de aandrijving. Indrukwekkend!

De zit is prima, het comfort zadel zit goed en het stuur valt lekker breed in de handen wat je veel controle geeft over de motor. Ik sla de weggetjes in die we een tijd geleden ook al eens hebben gereden toen we de Yamaha Tracer 900 GT en Honda Africa Twin aan de tand gingen voelen. De smallere weggetjes zijn uitnodigend en er zitten ook een paar mooie bochtjes in.



Dan gaan er toch drie dingen echt opvallen; KTM heeft in de rijmodus "Road" de gashendel elektronisch gevoelsmatig een wel erg lange loze slag gegeven. Té lang, voor ondergetekende. Ik kan er gedurende de proefrit niet aan wennen en nou heb ik toch al heel wat motors gereden de afgelopen tig jaar. Ik krijg acuut de neiging om de gaskabels af te gaan stellen, maar ja; "Ride by Wire". De motor in de Sport stand zetten lost dit probleem op, dus het is echt een elektronische aangelegenheid. Maar in de Sport stand krijg je weer een beetje hetzelfde gedrag terug als op de Super Duke GT; een kleine millimeter verdraaien van het gas is meteen gaaaaaaaaaaaaaan!! Toch is dit voor mij de te prefereren stand, want die loze slag is echt "not done".

Tweede punt dat op begint te vallen; de voorremmen. Misschien dat er onder dit exemplaar andere remblokken zijn gebruikt of zo, maar de remmerij is echt zwaar onder de maat. En dat is voor een KTM eigenlijk ongebruikelijk. "Ready to Race" is het toch? Daar horen ook gewoon goede stoppers bij en dat heeft deze jongen niet.

Dat, in combinatie met puntje drie, is een ongelukkig combinatie. Punt drie is het ontbreken van het gevoel aan de voorkant. De Super Adventure S heeft de naam een vlotte jongen te zijn, maar een You Tuber (Motovibes) die er zelf eentje heeft, gaf zelf al eens aan dat je vertrouwen in de motor met zijn systemen moet hebben en dat het allemaal wel goed komt als je er mee gaat sporten. Met andere woorden, het ontbreekt wat aan communicatie met deze grote jongen. En dat merk ik. Een paar keer zelfs tijdens deze proefrit. Waarna ik snel besluit om een tandje terug te doen.

Drie keer wil ik wat sportiever de bochten aanremmen en insturen en ik kom geen enkele keer goed uit. De verwachte vertraging blijft uit en het insturen geeft me geen feedback van de voorband. Ik begin nu toch wel duidelijk een patroon te zien. Motoren met 19" voorwielen (of groter) zijn het gewoon niet voor mij. Nou, toch weer wat geleerd vandaag. Zo leer je weer wat over jezelf.

Ik breng de motor terug en bedank Goedhart voor de gelegenheid en ga, iets gedesillusioneerd, weer afzakken naar het zuiden.

Tijd voor een mooi ritje richting Fijnaart voor een lekker bakkie koffie. Waarom niet want het is nog steeds prachtig weer. En terwijl ik naar Guus rij denk ik even terug aan dat Guus me ooit heeft gezegd dat ik rustig een keer op zijn BMW S1000 XR mag rijden om te kijken of dat iets voor me is.

Die BMW S1000 XR heb ik (bewust of onbewust) eigenlijk altijd als allerlaatste optie gehouden. Ik heb zelf niet zoveel met het merk en het is een viercilinder in lijn. Een motorconcept dat ik al sinds 2006 niet meer heb aangeraakt. In die periode heb ik alleen maar twee- of driecilinders gereden. Het karakter dat daarin zit deed met gewoon veel meer dan al die vier-cilinders die ik daarvoor heb gereden bij elkaar.

Maar het is wel een motorfiets die qua fysieke opbouw erg sterk op de eerste twee generaties Multistrada 1200 lijkt. Een ietwat terug getuned motorblok dat komt uit de superbike van het merk en een rijwielgedeelte dat sportief is afgeveerd, maar langere veerwegen heeft én (niet onbelangrijk) op twee 17 inch wielen door het leven rolt.

Eenmaal aangekomen bij Streetbikes vertel ik onder het genot van een bakje koffie mijn belevenissen van vandaag. En, wat blijkt; het aanbod van Guus staat nog steeds! Zijn eigen S1000 XR in HP kleuren wordt binnen al even gestart en ik krijg tekst en uitleg over deze uitvoering en zijn toeters en bellen. Ja, ik kijk ineens weer naar een 'traditioneel' LCD dashboard met analoge toerenteller, er zitten 'normale' koplampen in, dus geen LED schijnwerpers met bochtenverlichting en de vormgeving is in vergelijking met de Multistrada Enduro, Super Duke GT en Super Adventure S zelfs 'ingetogen' te noemen.



De motor wordt buiten gezet en gestart. Nou, ook buiten klinkt het behoorlijk stevig voor de standaard uitlaat die erop zit. Mooi is anders, die uitlaat, maar hij klinkt geweldig goed. Nou, helm weer op en de handschoenen aan! Gaan met die banana.

Bij het uitrijden van de Patrijsstraat voel ik meteen een paar dingen; "smeuig" komt bij me op en de up- en down quickshifter is echt fantastisch. De beste die ik tot nu toe gevoeld heb. De zit wijkt niet eens zoveel af van die op mijn Duc. Dit is een bijzonder gevoel om op een motor te stappen en je er meteen op thuis te voelen.

Ik ga Fijnaart uit en duik de weggetjes op tussen Heijningen, Willemstad en Dinteloord. Bekend terrein! Ik zit echt heerlijk en ik voel echt (eindelijk) weer wat er onder het voorwiel gebeurt. Dat nodigt uit om de beamer wat meer de sporen te geven. Inremmen, insturen en weer uit-accelereren. Het gevoel in de rem is prima en de voorkant geeft me heel veel vertrouwen. En ik ben nog maar net weg!? Ik stuur nog een paar weggetjes in en ben echt onder de indruk.

OK, ik mis de punch van onderuit de toerenkelder wel. Dat verschil met de tweepitters poets je niet weg, ook al zit er 165 PK in dat blok verstopt. De viercilinder is duidelijk meer op hogere toeren gericht. De gearing ook. Zelfs in de zesde versnelling maak je al vrij snel veel toeren. Maar, als je de Dynamic of Dynamic Pro rijdmodus gebruikt is het koppel in de lagere toerentallen eigenlijk gewoon prima. Niet mind-blowing, maar prima. Laat je hem echter doorlopen in de toeren, dan gebeurt er echt ook wat. Hij is echt serieus snel maar brengt dat gewoon heel anders aan de man/vrouw dan waar ik aan gewend ben geraakt.

In combinatie met die voortreffelijke quickshifter is het al snel een feestje aan boord. Ik betrap mezelf erop dat ik nu al lekker aan het doortrappen ben en de hellingshoeken alweer met veel vertrouwen aan het opzoeken ben. OK, even bezinnen. Motor op de standaard, wat foto's maken en dan goed op mezelf in laten werken wat ik na al die proefritten heb geleerd.



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

Een BMW... Who would've thought. En een viercilinder nog wel... Geen bling dingetjes als LED- en bochten verlichting, geen kleuren schermpjes, maar een onovertroffen pure rij-ervaring. Bizar veel vertrouwen krijg je er voor terug.



Ik ga terug naar Streetbikes en evalueer mijn ervaringen met Guus. Hij vertelt me dat hij nog al eens S1000 XR's aangeboden krijgt voor de verkoop. Dat prikkelt mijn nieuwgierigheid. We nemen afscheid nadat ik met hem afspreek dat hij voor mij in de gaten gaat houden of er een XR wordt aangeboden welke voor mij interessant zou kunnen zijn. Prijs, uitvoering, kleur, kilometerstand én inruil van mijn Granturismo natuurlijk.

We kijken buiten nog even naar de XR en Multi die broederlijk naast elkaar staan. Zo op het oog zijn er qua bouw meer overeenkomsten dan je in eerste instantie zou denken. Dat verklaart misschien wel het één en ander.

Nog geen twee weken later stuurt Guus me foto's op van, wat snel zou blijken, mijn S1000 XR. We komen een prijs overeen en de rest is geschiedenis. Guus weet het zo voor elkaar te krijgen dat terwijl ik met Marjam in de geboorte regio van mijn BMW op vakantie ben, de motor bij hem wordt klaargemaakt en op kenteken wordt gezet.

Woensdag 16 september haal ik hem op, samen met Anton die zijn back-breaking Harley heeft ingeruild op een KTM Super Duke GT, donderdag mag de XR mee naar mijn werk want ik moet er toch even een paar 'bekende' kilometers mee maken en vrijdag kan ie mee op de kar naar Oostenrijk voor ons afsluitingsweekje.

Conclusie na dit weekje; Missie geslaagd!! 😊

Groeten, Patrick.



BIJ GEBREK AAN DE MOTORBEURS...

Tja, 2021 is toch heel anders begonnen als we hadden gehoopt. En als motorrijder merk je daar als eerste van dat de Motorbeurs in Utrecht dit jaar is geannuleerd. Dat, wat normaal gesproken de aftrap is voor het nieuwe motorseizoen, is ons dit jaar niet gegund (for obvious reasons).

Dat weerhoudt motorfabrikanten er gelukkig niet van om ook voor 2021 weer een blik met nieuwe motoren open te trekken. Voor een groot deel moeten ze natuurlijk wel omdat alle nieuwe motoren dit jaar aan de Euro5 eisen moeten voldoen, maar gezien de modellen die we nu voorgeschoteld krijgen zat er sowieso al het nodige in het vat. Het is bij een aantal duidelijk meer dan een 'gewone' model update.

In dit blad gaan we in op een paar modellen die bij de redactie de aandacht hebben getrokken.

Aprilia RS 660

En daar was dan ineens uitgerekend Aprilia die de 600cc klasse weer tot leven wekte. Die eens o zo populaire klasse was de afgelopen jaren zo goed als dood. Door de jaren heen is die alom geliefde klasse steeds meer opgeschoven naar de 800 en nu zelfs 900cc klasse. Waar Kawasaki nog dapper doorgaat met diens 650cc twin in de Z650 werd de spoeling steeds dunner. Daar komt in 2021 weer verandering in, waar Aprilia de kop afbijt met de RS 660 en naar zou blijken, ook met de nieuwe Tuono 660. Wat je ervoor krijgt is een zeer sportief gelijnde motorfiets die blijkbaar niet zo sportief zit als je op het uiterlijk uitgaande zou verwachten. De zit zou vergelijkbaar zijn met de Ducati Supersport 950.



Snelle feitjes :

- Euro5
- Motorblok dat precies de helft is van de ultra sportieve V4 van hetzelfde merk. De voorste helft om precies te zijn.
- Door de 270 graden krukas klinkt deze parallel twin als een V2.
- Aprilia claimt dat minimaal 80% van het koppel beschikbaar is tussen de 4.000 en 11.500 toeren
- Het volledige electronica pakket dat zo overgenomen lijkt uit de RSV4. Tel even mee; ATC (Aprilia Traction Control), AWC (Aprilia Wheelie Control), ACC (Aprilia Cruise Control), AQS (Aprilia Quickshifter, up en down), AEB (Aprilia Engine Brake), AEM (Aprilia Engine Map).
- Cornering ABS
- 100 PK bij 10.500 RPM (er is ook een 94PK versie leverbaar voor A2 rijders)
- 67 Nm Koppel bij 8.500 RPM
- 5 rij modi (3 voor straatgebruik, 2 voor circuit)
- 183 KG rijklaar gewicht

- LED verlichting met DRL + bochtenverlichting
- Kleuren TFT scherm met smartphone connectiviteit

Aprilia Tuono 660

Tja, en wie Aprilia zegt, zegt ook Tuono. De volgens velen best sturende Naked Bike die er bestaat. En dat roept men al jaren! Niet lang na de aankondiging en eerste reviews van de RS660 stond daar dan ook de Tuono 660. Volgens goed Aprilia traditie is ook nu weer de Tuono een rechtstreekse afgeleide van de gekuipde broer, de RS 660. Zoals de Tuono 1000 een afgeleide was van de RSV Mille en de RSV1000R en de Tuono V4 een afgeleide was van de RSV V4. De Tuono 660 onderscheidt zich van de RS 660 door het hogere stuur, andere chassisaafmetingen en eindoverbrenging die meer gericht zijn op wendbaarheid en een feller karakter. De motor is ook iets anders getuned met 95PK en hiermee standaard ook geschikt voor A2. Ook hier vinden we een zeer uitgebreide electronica APRC electronica pakket terug dat voor deze klasse echt ongekend uitgebreid is. De Tuono moet t.o.v. de RS660 de IMU missen (dus geen hellingshoek afhankelijke Traction Control en idem ABS) en voor de Quickshifter met Blipper zul je bij moeten betalen. Het verhaal gaat dat je ook die IMU met alle bijbehorende extra's kunt bestellen maar dat kunnen we hier nog niet bevestigen.



Snelle feitjes :

- Zie eigenlijk alles van de RS 660 behalve:
- 95PK
- Koppel is nog niet bekend
- Normale ABS
- Standaard geen Quickshifter
- Standaard geen IMU dus geen bochten ABS en geen hellingshoek afhankelijke Traction Control

BMW S1000 R

Het is stiekem al weer een hele tijd geleden dat BMW op de proppen kwam met de naked uitvoering van hun S1000 RR superbike. Met een R-etje minder werd de S1000 R in 2014 als eerste familielid van die RR op wielen gezet, welke een jaar later zouden worden gevolgd door zijn hoogpotige broer, de S1000 XR.



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

We zitten inmiddels in 2021 en het werd dus wel een beetje tijd voor een update. Waar de XR afgelopen jaar al werd afgelost door het volledig vernieuwde 2020 model is dan nu de R aan de beurt.



Snelle feitjes :

- Euro5
- Aantal PK's op papier is gelijk gebleven aan het uitgaande S1000 R model, namelijk 165.
- Meer koppel dan voorheen (114Nm tegen 112Nm) maar er is vooral bij lagere toeren meer koppel beschikbaar dan bij de voorganger
- Geen shift-cam technologie zoals in de R1250-GS en S1000-RR.
Shift-cam technologie betekent eigenlijk 'gewoon' variabele klep timing.
- De 5^e en 6^e versnelling zijn langer uitgevoerd
- Een volledig nieuw Flex Frame, waarbij het motorblok meer een onderdeel is van de constructie. Dit zou een betere bochtenstabiliteit bij grote hellingshoeken als gevolg hebben.
- Het frame is ook smaller bij de berijder zodat deze diens benen smaller om de motor kan houden.
- Langere wielbasis (o.a. door langere achterbrug)
- Dikkere vorkpoot diameter van 46mm t.o.v. 45mm voorheen.
- Het prachtige 6,5 inch kleuren TFT display met smartphone connectiviteit dat we inmiddels kennen van o.a. de RR en XR.
- Drie standaard rij-modi; Rain, Road en Dynamic. Dynamic Pro is een optie en hierin krijg je instelbare Wheelie-control, instelbare motor-rem en instelbare motor-rem-tractioncontrol.
- ABS is nu standaard een hellingshoek afhankelijk ABS.
- LED koplamp met DRL en optionele bochtenverlichting.

Ducati Monster

Eh, geen getal erachter? Zoals 821, 950, 1200? Nope, gewoon Monster. Deze Monster gaat alle Monsters tot de Monster 1200 vervangen. En dit is er wel eentje die je bevalt, of juist helemaal niet. Waar de Monster al vanaf de eerste Monster uit 1993 (de M900 die gebaseerd was op de 888 superbike) een aantal zeer herkenbare design elementen heeft, zijn die nu voor dit nieuwe model volledig overboord gegooid. En eerlijk is eerlijk, de Ducati liefhebber in mij huilt een beetje. Het is gedaan met het herkenbare Trellis frame. Het is gedaan met de karakteristieke afgeronde en toch krachtige vormen. Nogmaals, je houdt ervan of niet, maar ik zie nu een motor die qua stijl lijkt op een kruising tussen een Suzuki GSX-S750, een KTM Duke 890, gegarneerd met een MV Agusta koplamp en dat is in dit geval geen compliment.



Snelle feitjes :

- Euro5
- Het motorblok is nu net zoals bij de Panigales het dragende deel waaraan het kleine voorframe met balhoofd is gemonteerd, het subframe én de swingarm.
- 937cc vloeistof gekoelde L-Twin
- 111 PK bij 9.250 RPM
- 93 Nm koppel bij 6.500 RPM
- 188 KG rijklaar gewicht, 166 KG droog
- DTC (Ducati Traction Control) met 8 niveaus, Launch Control, Wheelie Control, DQS (Ducati Quick Shifter up- en down)
- 3 Rij modi; Urban, Touring, Sport
- 4.3 inch kleuren TFT dashboard met optioneel Ducati Media Systeem (DMS) waarmee te koppelen is aan een app op je smartphone
- LED koplamp met Daylight Running Light
- Zelf uitschakelende richtingaanwijzers

Ducati Multistrada V4

Met veel bombarie en teasers werden steeds meer stukjes van de sluier opgelicht. De verwachtingen lagen bij de Multistradisiti stiekem al een jaartje of twee heel hoog, want de geruchten gingen al langer; Ducati gaat ook voor z'n allroad breken met de traditie, er komt een V4 motorblok in! En inderdaad. Op een paar vroege spy-shots was een zwarte Multistrada te zien en aan het geluid te horen was het inderdaad het typische geluid van een Ducati V4, welke een andere ontstekingsvolgorde heeft dan een 'traditionele' V4 en daarmee een heel eigen geluid heeft.

Op de Ducati Multistrada Benelux groep op Facebook waren er al meteen voor- en tegenstanders. Opvallend genoeg waren het in het begin vooral tegenstanders. 'Ducati hoort een L2 motorblok te hebben!'. 'Het brute karakter gaat verloren!'. En toen de spy-shots ook nog eens een 19" voorwiel lieten zien, was het hek helemaal van de spreekwoordelijke dam. Dat alles relatief is blijkt ook nu weer, want de eerste groepsleden hebben hun V4 inmiddels al in ontvangst genomen. Feit is wel dat de V4 wéér wat verder af staat van de eerste 1200 uit 2010. Het is steeds meer een toermotor geworden dan een sportfiets op hoge poten.

Maar misschien komt daar volgens jaar al verandering in, want de eerste spy-shots van een V4 met 17" wielen en sportbanden zijn inmiddels ook al gekiekt.



Snelle feitjes :

- Euro5
- 1158cc vloeistof gekoelde V4, ZONDER desmodronische klepbediening
- 170 PK bij 10.500 RPM
- 125 Nm koppel bij 8.750 RPM
- +/- 240 KG rijklaar gewicht
- 5" kleuren TFT dashboard
- 6.5" op de V4 S en V4 S Sport met Full Map navigatie en Ducati Connect
- Aluminium monocoque frame, blok is dragend geheel, trellis subframe
- Actieve 'Skyhook' vering met automatische nivellering op de S en S Sport
- 19" gegoten aluminium voorwiel, 17" aluminium achterwiel. Spaakwielen zijn optie
- 2x 320mm remschijven voor met Brembo 4 zuiger radiale remklauwen of 2x 330 mm (S en S Sport) met Brembo Stylema M50 radiale remklauwen
- Rijmodi, Engine mappings, Bochten ABC, Ducati Traction Control, Ducati Wheelie Control, LED dagrijverlichting, Ducati Brake Light
- Extra op de S en S Sport: Bochtenverlichting, Vehicle Hold Control, Actieve Skyhook vering, Ducati QuickShift up- en down, Hands Free, Radar voor (voor Adaptive Cruise Control) en achter (voor blinde hoek detectie)
- Verlichte armaturen op het stuur (S en S Sport)

Harley-Davidson Pan America 1250

En daar was ie dan toch echt. Hij en de inmiddels gecancelde Bronx werden al een paar jaar geteased aan het publiek. Vorig jaar konden we op de motorbeurs nog snuffelen aan de prototypes van beide modellen en nu is die ene (de lelijke van de twee) dan toch echt gelanceerd en virtueel aan het grote publiek gepresenteerd.

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

Qua specificaties kun je alleen maar zeggen dat Harley een moedige zet heeft gedaan, want werkelijk niets is uit de doos met bestaande onderdelen getrokken. Sterker nog, het blok is zelfs hypermodern en niet vies van een beetje toeren draaien (grote boring, korte slag). Het motorblok is ook een dragend deel geworden van de frameconstructie. Met de elektronische hulpmiddelen is er ook niets mis, tot aan actieve vering aan toe. Ongekend voor het merk uit Milwaukee.

Moeders mooiste is het nog steeds niet (ook niet de op één na mooiste. En ook niet op twee na mooiste en ook niet de op drie na mooiste. En ook niet.... Je voelt wel waar dit naartoe gaat), maar we zijn zeker benieuwd of Harley hiermee met de weg naar de toekomst heeft ingeslagen waarmee ze misschien nog wel meer uit de hoge hoed weten te toveren en mee kunnen strijden op een terrein waar ze nog nooit hebben meegestreden. Qua prijs zetten ze in ieder geval al zeer concurrerend in! Maar die voorkant...



Snelle feitjes :

- Euro5
- 1252cc vloeistof gekoelde V-Twin
- 152 PK bij 8.750 RPM
- 128 Nm koppel bij 6.750 RPM
- 245 KG rijklaar gewicht
- 47mm diameter vorkpoten (de Special heeft semi-actieve elektronische regeling)
- Monoshock achterveer (de Special heeft semi-actieve elektronische regeling)
- Radiaal gemonteerde Brembo monoblock 4 zuiger remklauw 2x 320mm schijven (voorkant)
- Brembo enkele zuiger remklauw met 280mm schijf (achterkant)
- 5 rijmodi (Sport, Road, Rain, Off-Road, en Off-Road Plus, maar er kan ook een eigen rijmodus gekozen worden)
- LED richtingaanwijzers
- Bochten verlichting
- Bochten ABS, Tractioncontrol, Hill-Hold Control
- 6,8 inch TFT kleuren touchscreen dashboard met navigatie (via bluetooth met de HD app)

KTM 1290 Super Adventure S

De grote 1290 moest ook aan de Euro5 update geloven en KTM heeft hem meteen wat meer aangepakt dan je op het oog zou zeggen. Om hem wendbaarder te maken heeft KTM het balhoofd 15mm naar achteren geplaatst en het motorblok juist meer naar voren geplaatst in het frame. Tegelijkertijd hebben ze de achterbrug verlengd om bij acceleratie de stabiliteit in het geheel te houden. Ook bij deze allroad zien we nu dat wat ontsierende vierkante vak aan de voorkant, wat de plaatsing van een radar verraad. Ook hier voor de adaptieve cruise control. Het lijkt wel de trend te worden voor 2021.

Het subframe is iets lager waardoor de rijder wat lager zit. En, hoe zal ik het netjes zegge, ook deze KTM heeft nu de balzak gekregen als tank. Op de foto's optisch gelukkig minder aanwezig dan op de 790 Adventure, maar soms moet vorm gewoon voor functie gaan en niet andersom (in mijn bescheiden mening). Waar is dit dan goed voor? Voor een grotere tank en het omlaag brengen van het gewicht, wat weer een



beter wendbare motor oplevert.

Snelle feitjes :

- Euro5
- 1301cc vloeistofgekoelde V-Twin
- 160 PK
- 138 Nm koppel
- Nieuwe versnellingsbak welke de (optionele) Quickshift ervaring moet verbeteren
- Updated WP Semi-actieve vering
+ Optioneel Suspension Pro pakket (automatische veervoorspanning, anti-dive werking)
- Nieuw 7" kleuren TFT scherm met connectiviteit voor de smartphone
- Hellingshoek afhankelijke Traction Control en ABS
- Optionele instelbare Motor Slip Control, Hill-Hold Control, Adaptieve remlicht
- 4 rij-modi; Rain, Street, Sport, Offroad (Rally = optioneel)

Triumph Trident 660

Enigszins verrassend werd daar ineens een 'instap' Triumph getoond aan de wereld. Waar ze in 2007 een schot in de roos schoten met de introductie van de Street Triple, welke met een zeer concurrerende prijs van iets meer dan 8.000 euro in de markt werd gezet en waar de klant een motorblok en rijeigenschappen voor

kreeg waar menig ander motorfabrikant nachtenlang nachtmerries van heeft gehad, zou het maar zo kunnen dat Triumph opnieuw een knaller in huis heeft. De eerder genoemde Street Triple is inmiddels wel heel erg het premium segment ingegroeid, want met een prijs van rond de 13.000 euro, weliswaar voor het juweeltje dat de RS naam mag dragen) is deze niet echt meer in de middenklasse te plaatsen.

De Trident 660 is qua looks een mix van retro-classic en modern en ligt prettig op het netvlies. Twee kanten van de munt waar Triumph inmiddels zijn sporen wel heeft verdiend. De pers is in ieder geval behoorlijk positief, waarbij wel opgemerkt moet worden dat bij de introductie op grote hoogte op de Canarische eilanden links en rechts toch wat opmerkingen werden gemaakt over een wat kortademig blok. De eerste resultaten op zeehoogte lijken echter toch behoorlijk wat positiever uit te pakken. Chris Northover van Bike World is er in ieder geval behoorlijk op aan het rond boenderen op YouTube.



Snelle feitjes :

- Euro5
- 660cc vloeistofgekoelde 3 cilinder in lijn
- 81 PK bij 10.250 RPM
- 64 Nm koppel bij 6.250 RPM
- 189 KG rijklaar gewicht
- 41mm diameter UPSD vorkpoten
- Monoshock achterveer met instelbare veervoorspanning
- Nissin remklauw met 2 zuigers op 310mm schijven (voorkant)
- Enkelzuiger remklauw op 250mm schijf (achterkant)
- ABS
- Traction Control
- 2 rijmodi, Rain en Road
- TFT kleuren dashboard met optioneel My Triumph connectivity
- Rondom LED verlichting
- De goedkoopste motor in het Triumph programma
- Minimaal 90% van het koppel is al beschikbaar vanaf 3.000 RPM

Triumph Speed Triple 1200 RS

En daar is ie dan eindelijk. Gooi (bijna) alles maar opzij over wat je kent van de uitgaande Speed Triple 1050 RS, want alles aan deze nieuwe generatie is nieuw. Was het huidige model al geen katje om zonder handschoenen aan te pakken, deze nieuwe incarnatie is echt een flinke stap opwaarts. Met een gewichtsverlies van 17% en een vermogenstoename tot maar liefst 180PK (en Triumph overdrijft eigenlijk nooit bij hun vermogensopgave) knalt deze Brit in één klap het gebied in van de hyper-nakeds.



Snelle feitjes :

- Euro5
- 1160cc vloeistofgekoelde 3 cilinder in lijn
- 180 PK bij 10.750 RPM
- 125 Nm koppel bij 9.000 RPM
- 198 KG rijklaar gewicht
- De vering is weer om door een ringetje te halen; met de hand instelbaar Öhlins goud
- De remmerij is weer van Brembo met Stylema monoblock ankers aan de voorkant
- De voorrem hendel is ook nu weer qua hevelwerking in te stellen, geheel naar je eigen wens
- Ook hier een 6-assige IMU met alle geneugten van dien. Hellingshoek afhankelijke traction control, ABS, Wheelie control
- 5 rij modi
- 5 inch kleuren TFT dashboard met connectiviteit mogelijkheden voor o.a. navigatie
- LED verlichting rondom
- Up- en down quickshifter
- Verlichte schakelaars op het stuur
- Keyless start

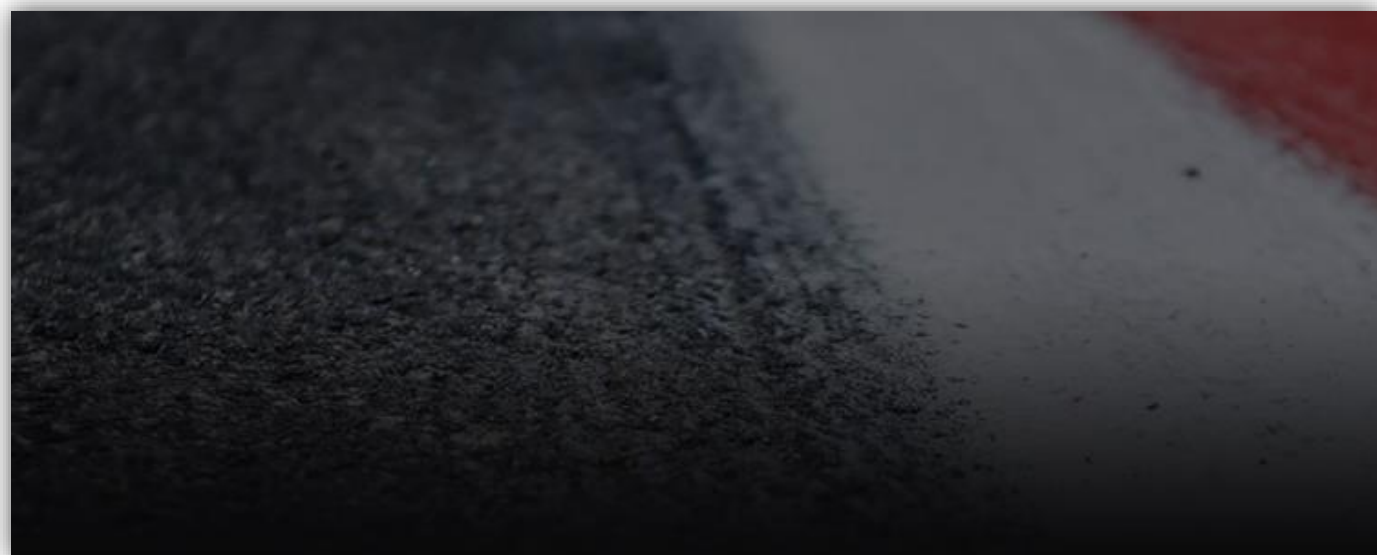
MOTOGP KALENDER 2021 (OVB)

Datum	Land	Circuit
28 maart	Qatar	Losail International Circuit
11 april	Qatar / Doha	Losail International Circuit
18 april	Portugal	Algarve International Circuit
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

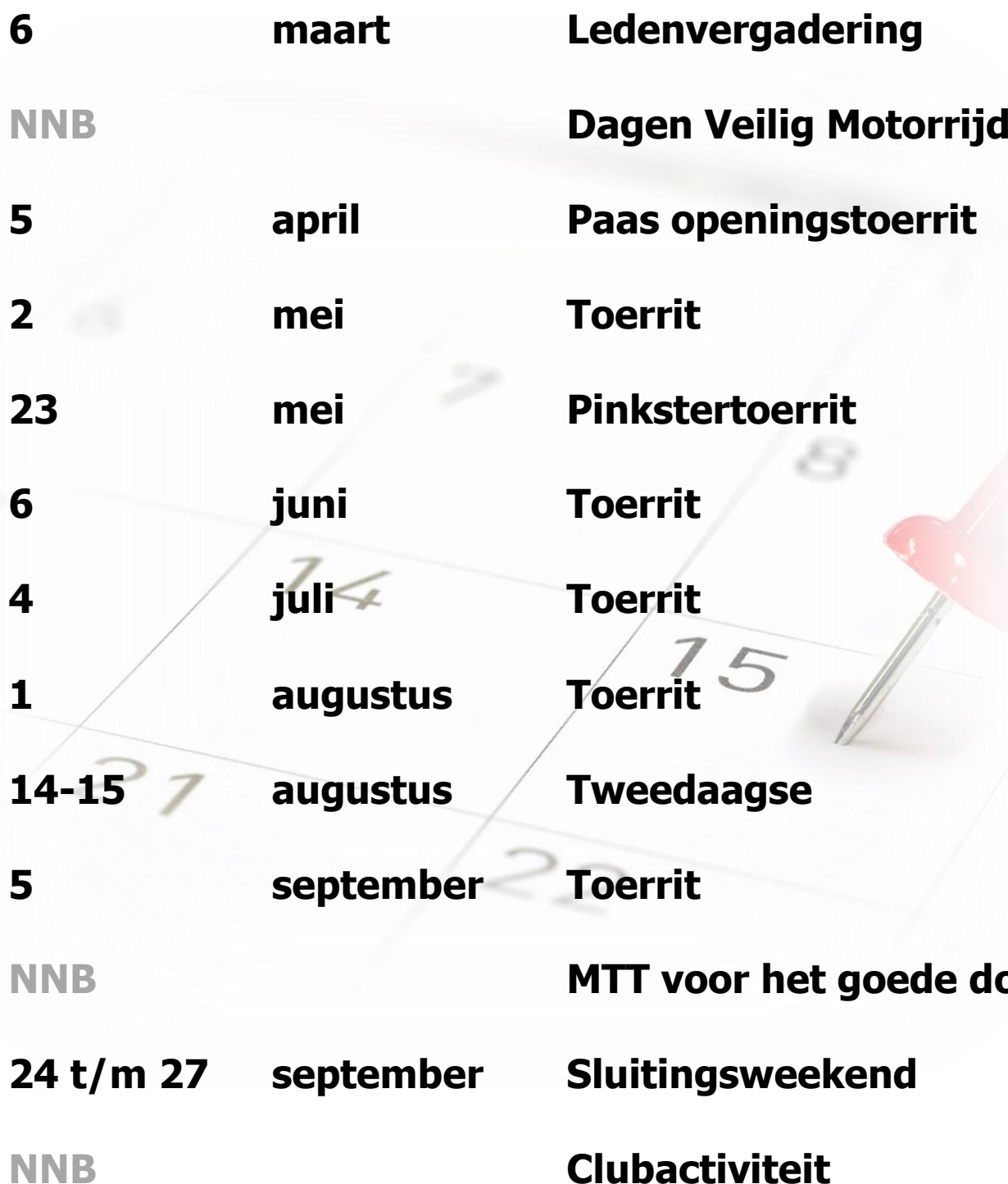


WORLD SUPERBIKES KALENDER 2021 (OVV)

Datum	Land	Circuit
21 mei - 23 mei	Spanje	MotorLand Aragon
28 mei - 30 mei	Portugal	Circuito Estoril
11 juni - 13 juni	Italië	Misano Circuit Marco Simoncelli
02 juli - 04 juli	Engeland	Donington Park
23 juli - 25 juli	Nederland	TT Circuit Assen
20 aug - 22 aug	Spanje	Circuito de Navarra
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	Mandalike international street circuit
NNB	Australië	Philip Island Grand Prix Circuit



ACTIVITEITEN KALENDER 2021 (OVB)



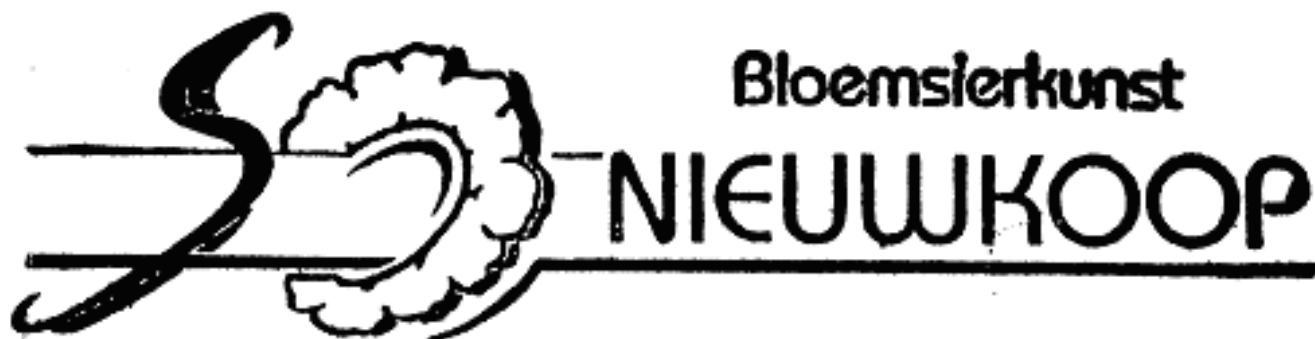
6	maart	Ledenvergadering
NNB		Dagen Veilig Motorrijden
5	april	Paas openingstoerit
2	mei	Toerit
23	mei	Pinkstertoerit
6	juni	Toerit
4	juli	Toerit
1	augustus	Toerit
14-15	augustus	Tweedaagse
5	september	Toerit
NNB		MTT voor het goede doel
24 t/m 27	september	Sluitingsweekend
NNB		Clubactiviteit

van der **Weerd**

▶ administratie & advies

Uw partner voor administratie & advies.

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



Molenstraat 27 Fijnaart Tel. 0168-462403

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