

De nieuwe

Uitlaatklep



IN DEZE EDITIE O.A.:



Bompa goes Turbo, the sequel
Een verslag over de TOMS cursus
Twee keer mee met de Tweedaagse

Het hete Sluitingsweekend van Aart
De Motoren van Ruud
Asjemenou rit, mooi in Noord Holland

MOTORCLUB MC DE FENDERT

BESTUUR:

Voorzitter:

Piet Moerland

Secretaris:

Madelon Smit

Penningmeester:

Sjacco van Kouteren

Algemeen bestuursleden:

Ad van de Klundert

Jan de Jong

Jolanda Ettema

Volcmar Vreugdenhil

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:

Opzeggen lidmaatschap:

Aanmelden als vrijwilliger?

2

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

vóór 1 december bij de secretaris.

Neem contact op met een van de bestuursleden.

INHOUDSOPGAVE

MOTORCLUB MC DE FENDERT	1
INHOUDSOPGAVE	3
VAN HET BESTUUR	5
BESTUUR VAN MC DE FENDERT	5
VAN DE REDACTIE.....	7
VAN DE TOERCOMMISSIE	9
BOMPA GOES TURBO.....	12
ASJEMENOU RIT.....	15
TWEEDAAGSE MET CARLA EN JAN.....	19
TOMS CURSUS.....	31
DE MOTOR(EN) VAN RUUD	37
DE TWEEDAAGSE MET DREIWIELER.....	41
VERSLAG SLUITINGSWEEKEND 2019.....	46
MOTOGP KALENDER 2019	57
ACTIVITEITEN KALENDER 2020	58
TOERRIT REGLEMENT	59



Eetcafé en feestzaal met een zonnig terras

*De
Fendertse
Hoeve*



Gastvrijheid ten voeten uit

www.fendertsehoeve.nl



Beste leden,

Het motorseizoen 2019 zit er voor de meesten onder ons weer op.

Het pinksterweekend, de tweedaagse en sluitingsweekend zijn afgelopen seizoen goed bezocht. Ook de tourritten hadden een grote opkomst. Hierbij dank aan de tourcommissie en de uitzetters van de ritten voor hun inzet.

Afgelopen seizoen was een van de tourritten ingevuld door de stichting Gas er op tegen kanker, deze was drukbezocht. Het is de bedoeling dit volgend jaar nog eens te doen.



De Club activiteit dit jaar was bij de Kapitein in Breda en was erg gezellig.

In oktober hebben we het droevige bericht ontvangen dat Herman Flinkenflögel is overleden. We kennen Herman als een rustige man, levensgenieter en iemand die heerlijke pindasaus kon maken voor bij de barbecue.

Een aantal bestuursleden heeft aangegeven volgend seizoen te stoppen als bestuurslid, om de continuïteit van de club te waarborgen zijn we dringend op zoek naar nieuwe bestuursleden. Denk er eens over na. Bij animo kan je dit doorgeven aan een van de bestuursleden of via een berichtje naar info@mcdefendert.nl

Ter afsluiting van het jaar is er op zaterdag 28 december 2019 net als vorig jaar een oudjaarsborrel bij Streetbikes in Fijnaart

Tenslotte wensen wij als bestuur, alle leden, hun familie en kennissen een fijne Kerst en Jaarwisseling toe.

Wij hopen velen van jullie te mogen begroeten op de algemene leden vergadering op 7 maart 2020 om 20.00 uur bij De Fendertse Hoeve

P.S.
Vergeet niet je contributie voor 2020 op tijd te betalen.

BESTUUR VAN 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,

Voor jullie ligt weer een nieuwe, en alweer de laatste uitgave van ons clubblad in 2019. De redactie was zeer plezierig verrast door alle spontaan ingestuurde artikelen. Dank jullie wel daarvoor!! We kregen zelfs dusdanig veel binnen dat we maar wat in de koelkast hebben gezet voor 2020.

Er zijn weer veel schitterende ritten gemaakt en meerdaagse uitjes. Een dik compliment is wel op zijn plaats voor alle uitzetters en de toercommissie. En daarbij zijn we zijn allemaal ook nog eens dik verwend met het mooie weer, zowel in binnen- als buitenland.

Ook is er een clublid uit het verre oosten die nogal eens z'n handjes vies maakt bij zijn zelfbouw projecten. Eerder hebben jullie al kunnen lezen hoe Menno aan zijn Turbo Gixxer project was begonnen, nu kunnen jullie lezen wat hij tot nu toe allemaal al bereikt heeft.

Voor mij persoonlijk was dit laatste kwartaal ook wel een moment van bezinning; een motorclub bestaat uit en door clubleden en die leden maken, zoals iedereen in de maatschappij, leuke dingen mee maar soms ook niet zulke leuke dingen. Je staat er vaak niet zo bij stil en we hebben vaak en veel lol met elkaar. Maar dit jaar werd ik door een aantal voorvallen weer eens met beide benen op het asfalt gezet en gingen mijn gedachten vaak ook even naar dat ene clubmaatje of -vriendinnetje.

Afgelopen seizoen is onze Herman ons ontvallen na een bij hem snel toeslaande ziekte waar we eerder dit jaar nog allemaal voor op de motor zijn gestapt met de stichting Gas erop tegen Kanker. We zullen hem waarschijnlijk allemaal het beste herinneren als de guitige man met z'n beeldbuis op zijn stuur dat voor een navigatiesysteem moest doorgaan, z'n houten bouwwerk voor de zijkoffers-montage, z'n relaxte houding (soms iets te relaxed, een broek eroverheen aan mag best) en z'n meesterlijke BBQ saus waar we op vele Pinksterweekend-uitjes van hebben kunnen genieten. Waarschijnlijk rijgt hij in het hiernamaals nog de mooiste kilometers aan elkaar. Hopelijk wel met een fatsoenlijk navigatiesysteem want alle routes moeten daar natuurlijk nog verkend worden.

Zoals al gezegd, zet dat je als mens toch aan het denken en gaan je gedachten uit naar alle anderen die niet goed in hun vel zitten, door ziekte, drukte of zelfs een ongevalletje. Ik ga nu geen medische zaken roepen want dat mag tegenwoordig niet meer, maar jullie hebben nu waarschijnlijk allemaal wel iemand in het hoofd. En dat is vast iemand die best wel eens een belletje of een berichtje kan waarderen of waar je in ieder geval op z'n tijd wel eens voor mag duimen. Je clubmaatje of -vriendinnetje; samen uit samen thuis toch?...

Heel veel leesplezier allemaal en geweldige feestdagen gewenst!



De Graanbeurs

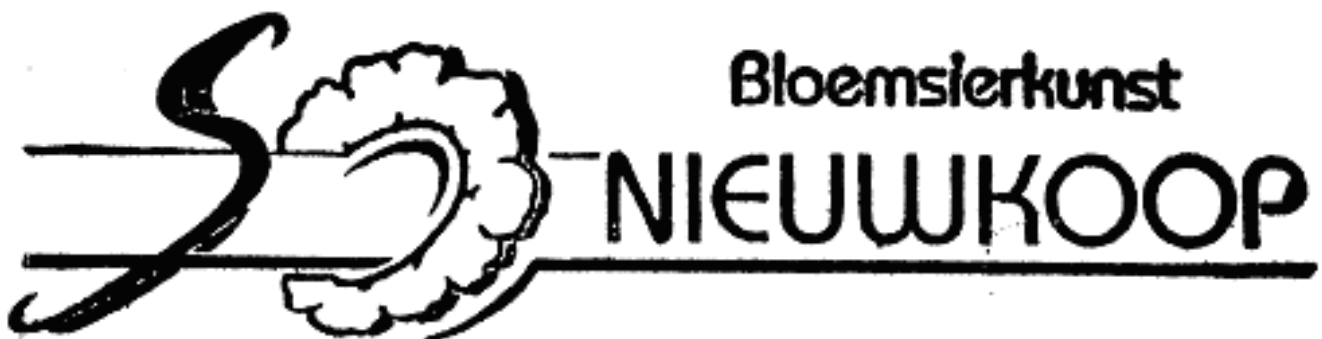


eten - drinken - feesten

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,

2019 zit er weer bijna op.

We hebben een mooi toerjaar achter de rug met mooie toerritten, meerdaagse ritten en andere activiteiten. We zijn als TC blij met de invulling van de ritten door leden.

Ook hebben we weer wat nieuwe leden mogen verwelkomen waarvan ook enkele al hebben aangehaakt op een meerdaags evenement.

Het pinksterweekend was op een nieuwe locatie, mooi huis met alles wat de MC nodig heeft bij de hand. Mooie omgeving om te rijden met afwisselend terrein. Wel hebben diverse mensen een naheffing mogen ontvangen van de politie. Bleek dat ze in dit deel van Duitsland erg goed in het spotten van MC leden zijn. Volgend jaar dus maar even oppassen want ook dan zullen we met Pinksteren deze locatie bezoeken.

Tweedaagse weekend was ook weer goed bezocht en is een mooi weekend geworden met prima weer en gezelschap. Voor enkele van ons was de rijontzegging in Duitsland weer voorbij en konden we dus een klein stukje mee pikken dit weekend.

Vanaf hier door naar het sluitingsweekend wat ook dit jaar goed is bezocht. Ook hier zijn we naar een nieuw gebied geweest. Tevens dus ook een nieuw hotel, waar ze eerst nog even aan ons MC'ers moesten wennen. Maar toen we eenmaal begrepen werden is het toch goed gekomen en hebben we te horen gekregen zeker voor volgend jaar weer welkom te zijn. Maar weer eens met de collega TC'ers kijken wat het moet gaan worden.

Samengevat een mooi motor jaar, nagenoeg geen omgevallen en veel blij gezichten tijdens en na de ritten. Daar doen we het voor tenslotte.

Iedereen die heeft bijgedragen aan de ritten of zijn interesse heeft getoond, bedankt hiervoor.

Rest ons als TC iedereen fijne feestdagen en een goed en veilig 2020 te wensen.

Groet, Jan van H, Sjacco en Ad van de K.





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**

HERMAN FLINKENFLÖGEL

Geboren 11-08-1952 Overleden 06-10-2019



Helaas is Herman door een ongeneeslijke ziekte voortijdig uit ons motorclubje weggehaald.

Wie was Herman? Als je het in de club vraagt zeggen de meesten: een beetje raar of apart manneke.

Apart ja. Maar je moest hem kennen. Voor mij was het mijn maatje.

Samen hebben wij menig rit uitgezet en hele gezellige dagen gehad. Tijdens de avonduren van de meerdaagse ritten konden wij dan ook, uren filosoferend over het leven, ettelijke flessen heerlijke Ierse whisky laten verdwijnen. Iedereen kende hem dan ook als mijn whisky maat.

Tijdens de pinksterweekenden was hij befaamd voor de door hem zelf bereidde en op de motor meegebrachte sauzen. Als Herman er een keer niet was, mistte iedereen zijn sausjes. Koken was ook een hobby van hem en dat wilde hij graag tijdens de pinksterweekenden tonen.

Hij vertelde altijd graag over zijn jeugd in Brabant, waar hij samen met zijn broertje Peter hele fijne tijden heeft beleefd.

De gesprekken gingen bijna altijd over motorfietsen. Daar sleutelde hij met zijn broertje aan. Datzelfde broertje reed ze dan uiteindelijk weer in de prak.

Hij vertelde ook graag over zijn twee kinderen waar hij bijzonder trots op was. Hij verlangde ook naar kleinkinderen. Deze tijd mag hij helaas niet meer mee maken. Ik weet dat hij de laatste jaren plannen maakte voor zijn aankomend pensioen. Helaas heeft hij maar heel kort van zijn pensioen mogen genieten en heeft hij zijn plannen niet kunnen uitvoeren.

Voor mij was Herman een super makkelijk en relaxt persoon, waar je heerlijk mee kon praten, een lekker flesje whisky mee kon drinken en heerlijk een dagje mee kon toeren op de motor.

Wat mij altijd bij zal blijven van Herman is dat, na mijn ongeval bij Koblenz een aantal jaren geleden, alle mederijders met allerlei dingen bezig waren en Herman op mij afkwam met een zelf gedraaid zwaar shagje en zei: "Hier Johnny steek maar gauw op voordat je in het ziekenhuis niet meer mag roken". Dat was nou typisch Herman.

Helaas had ik tijdens zijn crematie toch wel wat meer belangstelling vanuit de club verwacht dan vier personen. Bij deze wens ik zijn familie, in het bijzonder Peter, heel veel sterkte met het verlies van Herman.

Rest mij nog te zeggen: Ik ga je heel erg missen, maatje van me.

Johnny de Munter

BOMPA GOES TURBO

Het is al weer een tijdje geleden dat ik schreef over mijn turbo-project, het heeft wat stilgelegen maar tussendoor ben ik er toch verder mee gegaan en het begint er nu toch op te lijken.

Eerst maar eens de brandstof voorziening, oorspronkelijk had de 1992 Suzuki GSXR-1100 carburatoren, nou, die zijn er af, het is dus brandstof injectie geworden.

Dat betekent, een pomp, filter, injectoren en een brandstofdrukregelaar. Laat ik nou nog een pomp hebben liggen van een of andere oud type Mercedes, ooit nieuw gekocht ter vervanging van een defecte Honda SP-1 pomp. Levert zo'n 5 bar druk, dus die gaat erin.

Dan een brandstoffilter. In de 'turbo-wereld' is veel te koop, maar bij Ali in China kun je ook slagen voor een mooi prijsje en een mooi gemaakt filter, dus die kreeg ook een plekkie. Dan gaat de brandstof naar de commonrail waar de vier injectoren, uit een Audi, zitten. Die commonrail krijgt dus brandstof onder druk (5 bar) binnen, maar heeft ook een uitgang naar de brandstofdrukregelaar. Weer een mooi ding uit China. Die regelt de druk af op zo'n 4 bar, teveel geleverde brandstof gaat terug de tank in.

Tja, dat moeten er ook leidingen zijn voor die brandstof, en heeft Ali een grote keuze uit mooie zelf op te bouwen leidingen, verschillende diktes met mooi RVS manteltje eromheen. Ook alle nippels voor de leidingen komen uit China.

Zo, nu krijgen we lucht en brandstof in de cilinderkoppen, nu nog even ontsteken en klaar! Hiervoor is een ECU (Electronic Control Unit) aangeschaft, een gebruikte wel te verstaan, een KMS 25.

Dit kastje, ECU dus, kun je middels een laptop programmeren. Zo kun je de ontsteking afstellen, de hoeveelheid brandstof en nog veel meer. Zo kun je een toerenbegrenzer instellen, het mengsel verrijken bij koude start, afstellen met in acht nemend hoeveel lucht er in de motor gepompt wordt door de turbo.

Ook is er een lambdasonde in de uitlaat geplaatst met nog een klein kastje, een UEGO controller (Universal Exhaust Gas Oxygen). Samen geven die twee zaken een precies beeld van CO2 van de uitlaatgassen aan de ECU.



Nu moet alles nog middels draadjes aangesloten worden. ECU, ontsteking-gever, olietemperatuurmeter, gaskleppositiesensor, brandstofpomp, inlaatdruksensor, lambdasonde en UEGO en niet te vergeten het originele Suzuki laadcircuit, bobines, verlichting etc. Nou, daar zat toch wel even werk in, maar het is weer gelukt.

E.e.a. moet wel op een testbank gebeuren en zo kwam ik in contact met Jeroen. Hij runt een tuningbedrijf (www.vdbworks.nl) en heeft veel verstand van afstellen. Een afspraak gemaakt en met het hele spul naar hem toe. Op de testbank en een 'basis'-programma in de ECU gezet en draaien maar.....

Op wat lekkages na ging dat best wel goed maar het moest toch anders. Had ik een (1) gasklep van een Audi, blijkt het toch beter hier gewoon per cilinder een gasklep te hebben en de diameter aanzuigbuis links naast het blok mocht ook best wat dunner.

Nou, aan het werk maar weer, Gaskleppen van een 4-cilinder pasgemaakt, spuitstukken nieuw gemaakt, commonrail aangepast, inlaat buis dunner en lekkages verholpen.



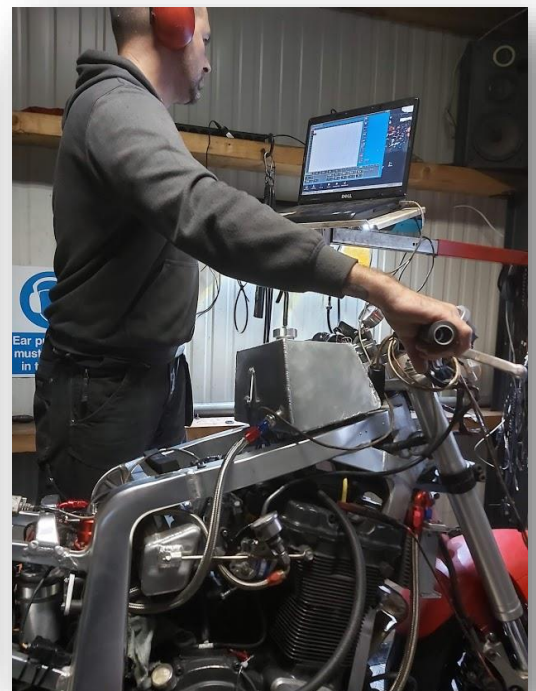
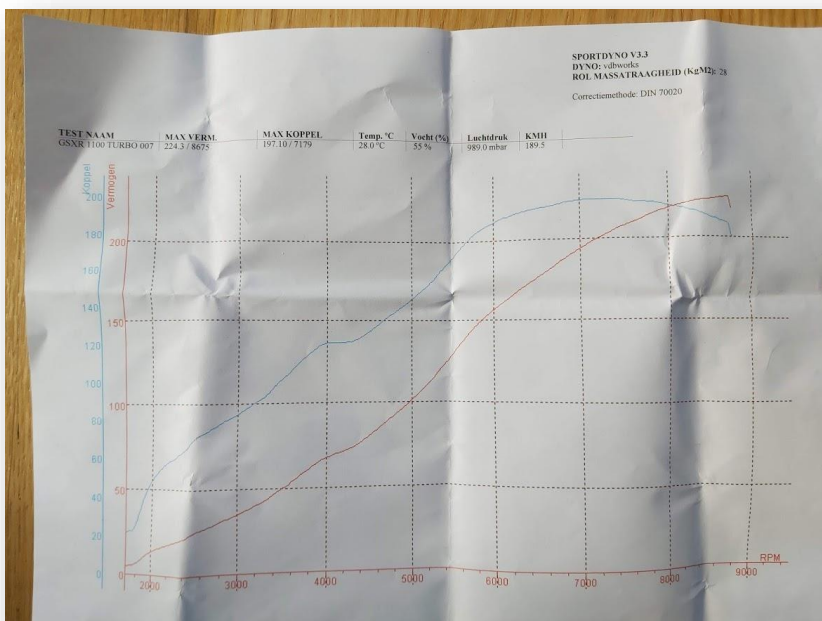
Weer op de bank. Het gaat veel beter nu maar de vier gaskleppen moesten beter gesynchroniseerd worden en dat lukte even niet. Thuis ook dat geregeld en weer terug op de bank.

Tja, toen werd het een ander verhaal. Programma, ontsteking en inspuiting bijstellen en zie daar kwamen de paardjes aan!! Via 175 en 190 PK door naar 225 pk en 200 Nmtr aan het achterwiel!! Zo, dat gaat goed, niks kapot gedraaid (nog niet!!) en ik vraag 'ga maar door, wat zit er in?' Er zit veel meer in, 250 tot 300PK is makkelijk haalbaar maar 'hoe oud is die ketting eigenlijk?' vraagt Jeroen. 'Mijn linker been is me liever dan die ketting' 'Ga nu eerst maar eens rijden en dan lees ik 'm weer uit en zien we verder'.

Nou, dat was me wat, doelstelling van 250 pk aan het wiel is dus aardig in het zicht.

Helaas duiken we nu de winter in en komt er van rijden niets terecht, mooi de tijd om het geheel van een likkie verf te voorzien. Dan zijn we in het voorjaar mooi klaar voor een paar spannende testritjes.

Volgende keer: De Finale!!



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



klanten
vertellen

Bohaco Den Bosch
Orthen 24-26
T 073 644 64 03

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

Bohaco[®]
ramen deuren serres zonwering

ASJEMENOU RIT

Op 8 september ging de wekker iets vroeger dan anders voor een toerit van MC De Fendert. Maar het vooruitzicht was zeer positief, want Ronald had erg zijn best gedaan om een leuke toerit voor ons in elkaar te zetten in het (voor mij) hoge Noorden.

We hadden al een kleine preview gekregen, welke in blad 1 van dit jaar al te zien was.

Asjemenou was als toerit naam gekozen omdat Ronald ons eens wilde verrassen en kennis wilde laten maken met een ander stukje van Nederland.

Afijn, de wekker ging dus op 8 september iets vroeger dan anders en er werd voor de zekerheid toch een regenpakje achterop de motor vast gesespt. De voorspellingen waren eigenlijk best OK, maar er werd toch ook wel een regenbui afgegeven in de voorspellingen.

Een aantal clubbers hadden afgesproken te vertrekken naar de start van de toerit vanaf de Total tegen industrieterrein Moerdijk bij Klundert. Ik was een bietje aan de late kant en ben zelf maar meteen vertrokken richting de Mc Donalds in Breukelen. Onderweg werd ik nog gepasseerd door Ybo op zijn bloedmooie (voor mij) nieuwe S1000 XR Triple Black. Maar precies op dat moment had ik wel weer genoeg gehad van de snelweg en besloot het laatste stuk secundair te gaan rijden.

Bij Breukelen aangekomen stonden daar al een hoop mensen lekker te kletsen in het zonnetje. Ook de jarige Louise was erbij en was deze keer achterop geklommen bij Volcmar.



Toen iedereen zijn koffie-ontbijtje daar genuttigd had, klommen we op de zadels en gingen we van start. Ronald voorop, deze keer als Zweiwielers i.p.v. Driewielers. Iets met de CB die door bleef lopen als je hem van contact had afgehaald. Niet super praktisch, dus vandaar dat de FJ vandaag mee mocht.

We begonnen met een leuk stukje vanuit Breukelen langs het (volgens mij) Amsterdam-Rijn kanaal om vervolgens het water tijdelijk achter ons te laten om af te draaien naar Abcoude. Van daaruit kregen we een paar mooie slingers waarna we op de Waver stuitten en deze volgden naar de Holendrecht, welke weer overging in de Gein en Gaasp. Jep, Nederland is een mooi landje.

Zonder dat je het eigenlijk in de gaten hebt, ben je zo al een tijdje onderweg in een stukje Nederland waar je normaal als motorrijder uit het Zuiden niet zo snel aan denkt voor een mooi rondje. Want stiekem zitten we al bij de voorsteden van Amsterdam en hebben het prima naar onze zin.

Na een heeeeel klein stukje snelweg slaat Ronald af om ons eens naar het Steiger-Eiland te brengen. Hij vertelde hierover dat een paar dagen voor de toerit een documentaire op televisie was geweest. We

hebben hier een aantal foto's gemaakt en gekeken hoe inderdaad al die panden gewoon drijven op het water aan steigers. Overigens was een paar daagjes later de herhaling van die documentaire op TV en ik herkende meteen de plek waar wij hadden staan kijken. Het was in die documentaire wel imposant om te zien hoe een compleet bedrijfspand over het water naar die steiger werd vervoerd.

Op het moment dat we hier staan te kijken begint het wat te betrekken. En alsof daar rekening mee is gehouden zitten we binnen een paar minuten lekker warm binnen bij Haddock bij de Zeeburgertunnel in de buurt te genieten van een lekker bakje Cappuccino en een heerlijke Brownie of Cheesecake taart, welke werden getrakteerd door onze jarige Jacoba van vandaag. Thanks Loes!!!



Buiten drupt het iets, maar daar hebben wij dus totaal geen last van. Het mag overigens geen naam hebben, want als we weer buiten komen zijn de motoren niet eens nat.

We blijven lekker bij het water in de buurt en rijden langs het Markermeer omhoog om uiteindelijk richting onze lunchstop te draaien in IJpendam. Het weer is flink opgeknapt en daarom besluiten we om lekker buiten op het terras te lunchen.

Gezellig tentje hier, het Wapen van IJpendam.



Vrij snel komt er ook een groep wielrenners waarvan de gemiddelde leeftijd toch echt boven de 70 ligt en deze zijn (respect!) ook vertrokken uit Breukelen vanmorgen. Ik doe het ze niet na (wil ik ook niet hoor).

Na de prima lunch gingen we weer op pad, nu meer richting het westen van ons landje. We passeren Purmerend en gaan langs, jawel weer een kanaal; het Noord-Hollands kanaal, vlak onder De Rijk langs naar West-Knollendam en Krommenie om via heel mooie kronkeldijkjes richting het Noordzeekanaal te rijden.



Hier aangekomen bij het pontje zouden we staan bij een natuurgebied. Eerlijk gezegd was dit niet wat ik versta onder natuurgebied als er elke 3 minuten of zo een vliegtuig over komt blazen.

Maar goed, niet getreurd, we zijn ook zo weer weg en als we door het natuurpark Kennemerland rijden worden we ook hier weer verwend met een prachtig zonnetje en mooie weggetjes.

We komen aan bij Bloemendaal aan Zee en nemen daar een ijsje of een snackje met het zonnetje boven ons hoofd. Dit is echt een schitterende dag geworden hoor.

Enmaal bij Bloemendaal kijk ik nog eens op mijn telefoon en zie dat het voor mij tijd wordt om een eigen route te kiezen richting Numansdorp omdat ik nog een verjaardag etentje heb die avond/middag. Wel jammer, want ik had nog wel willen meegaan naar de favoriete vliegtuigspotters plaats.

Nou Ronald. Je hebt niets teveel gezegd jongen! Het is ook in het Noorden prima motorrijden en je hebt mij in ieder geval erg verrast met deze rit. Asjemenou zeg!

Deze rit ga ik nog eens een keer opnieuw rijden. Kwestie van een beetje op tijd opstaan en onderweg lekker eten.

Bedankt voor de mooie route en iedereen die er was; super bedankt voor de gezelligheid!!

Bij de start van deze rit kregen we trouwens te horen dat drie dagen eerder onze Hans Volbeda een flinke klapper had gemaakt toen hij met Jan-Mark vakantie aan het vieren was in Duitsland. Hij heeft al met al nog geluk gehad dat het zo is afgelopen. Het gaat gelukkig op het moment van schrijven van dit artikel best goed met hem.





Motor-id.nl

MOTOR-ID.NL GAAT VERHUIZEN

Januari 2020 openen wij
op onze nieuwe locatie.
De Lind 17 Prinsenbeek

TWEEDAAGSE MET CARLA EN JAN

Winterswijk is dit jaar de bestemming van de 2daagse. Wederom een Fletcher hotel (de vierde van de 100. Ad wil ze allen gedaan hebben maar in het tempo van één hotel per jaar gaan we dat voorlopig niet halen) ditmaal aan de oostgrens gelegen. De vaste routemaker is door een drukke verbouwing niet in gelegenheid om een route samen te stellen, dus heeft ondergetekende dat gedaan .



Zaterdagmorgen is het mooi weer dus: doorwaaijas aan en koelvest mee voor later, want het wordt warm dit weekend. Er is een hitteplan en dat schrijft voor om koel te blijven en veel te drinken!!

Bij de Total in Klundert staat iedereen al te wachten als wij (Jan en Carla) aan komen rijden samen met Maurice met Jetty achterop (om de 1600GT in te rijden en Winterswijk ligt vlak bij hun huis). Dat is mooi want dan kunnen we gelijk weg en ruim voor de afgesproken tijd rijden we dan ook weg (zo kan het dus ook!!) met Ad voorop. Het plan is om in 1 groep te rijden met 12 motoren (3 motoren missen we: Hans rijdt vanuit Harderwijk direct naar de lunchplek (bandenmanagement i.v.m. Italiëreis??). Bas en Ronald moeten eerst nieuwe accu plaatsen, want de motors starten niet. Zij rijden ook meteen naar de lunchplek)

Nou, dat gaat best goed tot aan Waalwijk waar Ad van de route gaat, omdat hij een verkeerde heeft gestart. Als we bij de pont staan ga ik eens vragen hoe het zit en heeft hij zelf ook door dat het mis is, waarna ik de route weer opzoek en voorrij tot de koffiestop bij moeke.

De cafeïne en de appeltaart gaan er goed in en al snel kunnen we weer door (met een route van 350 km kun je niet te lang blijven zitten, vooral ook omdat Ad aangaf zo rond 17 uur aan het bier te willen).



Het is lekker rustig verder op het pad, dus er kan goed worden doorgereden, hoewel bij Nijmegen en Arnhem wat stoplichten zorgen voor een oplopende warmte van mens en machine. Dan de Posbank en oude IJsseldijk waar je zo lekker kunt rijden en niks te vroeg (veel te laat blijkt, want de anderen zijn al doorgereden, ze waren het wachten beu) gaan we aan een stevige lunch met veel drinken erbij. Het kwik komt al bijna de meter uit zeg.



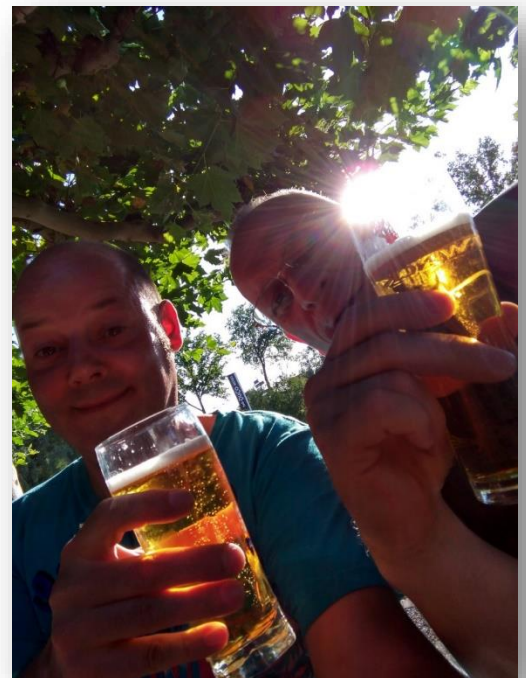
Na de lunch mikken we het zo uit dat we gelijk op de pont kunnen en rijden we al snel richting Holterberg. Er is weinig verkeer en mooie bochtige paden zorgen ervoor dat een ieder het naar de zin heeft.

De groep blijft vrijwel intact. Voor het hotel is een pomp dus kunnen we gelijk aftanken voor morgen.

Bij het hotel aangekomen zitten de anderen al in korte broek met bier in de hand om ons te begroeten. Eerst toch maar de kleren van het lijf zien te pellen, alles is drijf van het zweet dus douchen en dan pas een biertje.. Man, man, wat is ie dan lekker zeg.

Wat indrinken en dan aan het diner. Er is keuze tussen vis en vlees. Ik had zelf vlees maar toen het kwam kreeg ik vis. Ook goed want het zag er goed uit. Helaas bleek het te gaar (Ian is een kenner!), dus het was erg veel werk om van de graat te krijgen. Gelukkig smaakte het wel.

Toen gevraagd werd of het gesmaakt had, heb ik toch wel gezegd dat hij niet goed was. De dame van de bediening ging ermee naar de keuken en we graptten al dat de kok ofwel harakiri zou plegen, dan wel met een scherp mes verhaal zou komen halen. Geen van beide gebeurde jammer genoeg en het bleef bij een: 'We geven het onze aandacht'.



Na het eten was het nog tot laat lekker op het terras. Toen het buiten minder lekker werd, ging het aan de bar verder tot in de kleine uurtjes door toch wel een grote groep.

Het ontbijt was zondag om 8 uur. Hierbij stapten veel kreukelige koppen de zaal binnen, maar na wat mokken koffie en spek met eieren hebben de meesten wel kleur op de kaken gekregen en kon er weer gereden worden. Het doel om om 9 uur te gaan rijden, hebben we niet gered doordat een aantal niet

nader te noemen rijders op dit tijdstip nog bij de motor stonden te kijken in korte broek (Ybo heeft een nieuwe XR en Hans die weer op huis aan rijdt wil hem nog goed bekijken nu die nog blinkt).

Maar streng als we zijn wordt er gewoon gestart; ze hebben GPS dus halen ze ons wel weer in. Sjacco rijdt voor met Monica achterop en zet er gelijk goed het gas erop. Dit rekt de groep behoorlijk uit. Dan rijden we Duitsland in en onze Sjacco mindert vaart (hij is net vandaag uit zijn 1 maand ontzegging dus hij wil er niet gelijk weer 1 oplopen).

Tijd voor een nieuwe voorrijder dus en na wat omleidingen zo hier en daar komen we bij Bikerstop Rheinfahre waar het al druk is met motoren. Het is al 28 graden, dus er wordt goed gedronken en snel trekken we de koelvesten aan na koffie en taart te hebben genuttigd.

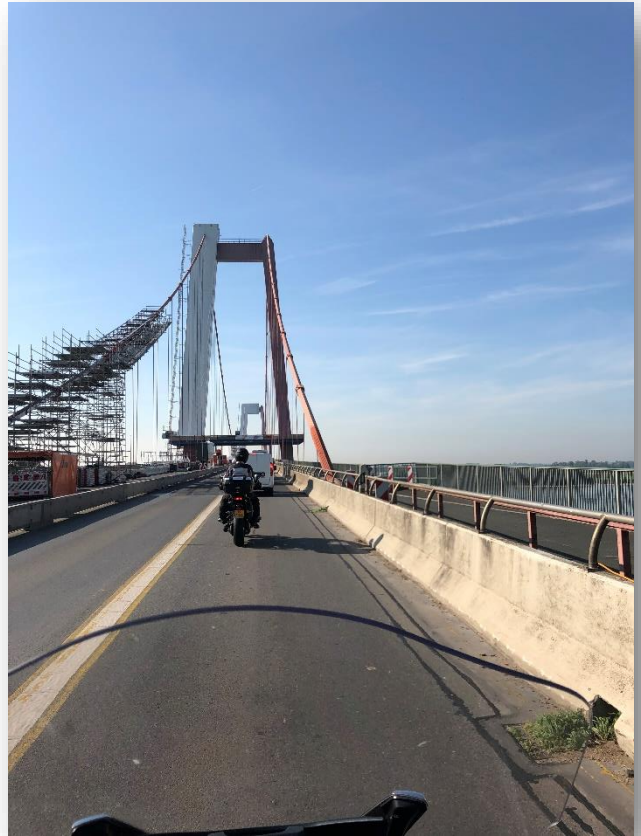
De route van vandaag heeft meer bredere wegen, dus er wordt anders gereden dan gister en we houden de groep dan ook niet bij elkaar.

De lunchplek is een Schnitzelhaus maar blijkt dicht te zijn. Eerrrrg jammerrr. Dan maar eerst tanken en doorrijden.

Al snel vinden we op route een mooie plek en niet lang erna zijn we weer compleet. Een deel van de groep gaat op het terras zitten zweten, terwijl de meesten toch kiezen voor de koelte binnen.

Deze stop is vrij lang, want de soep van Bregje laat nogal op zich wachten. Martijn en Sjacco gaan hierna op huis aan (Monica is nog herstellende van een operatie en Martijn heeft een afspraak later) en wij rijden de rit verder.

Het is nog 140 km waarbij we onder andere rijden door de Peel via mooie dorpjes en wegen. Er is nog een laatste stop op het marktplein in Oirschot, maar hier raken we de helft kwijt. De markt is namelijk afgesloten i.v.m. het Dweilfestival. De brutale helft rijdt door de bandjes heen en zet de motoren op de markt. De rest heeft dat niet door gehad.



We eten lekker een ijsje (wel snel want het smelt harder dan je kan likken) en rijden daarna met 5 personen weer door. Ongeveer 40 km voor het einde komen we de groep Driewieler / Ian weer tegen bij een tankstation.

Wij stoppen ook om gelijk afscheid te nemen; de rit eindigt immers op de snelweg. Ik heb zover alleen maar positieve reacties gehoord over het hotel, (oké, het bier raakte op en was niet meer koud op het laatst) organisatie, routes en vanzelf ook over het weer viel niet te klagen, dus het was super!!

Jan en Carla van Holsteijn

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

MAROKKO MET MOTORMAATJE

Via motormaatje kom ik in contact met Peerke Rissenbeek die als hobby's motorrijden en motorreizen organiseren heeft en hij wil dit jaar in Marokko een allroadreis rijden. Er kunnen 23 motoren mee in de vrachtwagen. Ik geef me als laatste op, de vrachtwagen is vol, vliegtuig geboekt en enige weken voor de reis, rond half oktober, volgen roadbook en tracks welke we gaan rijden. In de tussentijd krijgt de Suzuki VStrom een servicebeurt, nieuwe bandjes. Heidenau Scout deze keer. Een wat grovere band die wellicht beter rijdt in zand en bagger. Maar ook handvatverwarming! Je kunt niet weten, het kan in Marokko ook koud zijn heb ik al geleerd van eerdere bezoeken.



Een aantal dagen voor vertrek de motor ingeleverd in Weert, vanwaar deze naar Malaga wordt gebracht en deze op ons wacht als we vrijdagavond arriveren. Na een stukje lopen zien we in schemering de motoren weer terug. Snel omkleden, de kleren in de koffer en dan rijden want ons hotel is nog 120 km rijden voor we kunnen eten en slapen. Voordeel is wel dat we de volgende morgen na 35 km al bij de boot zijn die ons naar Tanger vaart. De boot is een catamaran type, dus snel maar er is ook veel deining, rustig blijven zitten dus anders val je om! Als we aanmeren rijden we nog 260 km naar ons eerste hotel in Marokko. We rijden eerst dicht langs de kust en later wordt het heuveliger en al snel zien we de bergen van de hoge Atlas liggen.

Om nu niet elke dag te vertellen hoe ver het was, wat we eten, drinken, het landschap, de weg etc. etc., hou ik het in dit verslag bij over hoe het zo algemeen ging, wellicht dat dit samen met wat foto's een beeld schetst van de samenstelling van de groep motoren en het werkelijk fantastische land met zijn bevolking en natuurschoon. Met zo'n grote groep heb je veel verschillende verhalen zodat er elke dag zat te bepraten valt 's avonds. Want in Marokko zijn de nachten lang er is niet veel te doen of te drinken!! (hiermee bedoel ik alcohol, hoewel in grote steden dit wel te krijgen is) Dus, óf je slentert 's avonds wat in de stad, óf onder genot van een thee klets je wat over wat er die dag allemaal op je netvlies kwam. Iedere dag was er keuze van routes. Zelf rij ik de offroadritten, maar er zijn ook routes voor asfalt (dat vaak erg goed is en niet

onderdoet voor de snelste stuurwegen van Spanje) Er zijn nog 10 rijders die offroadritten doen. De ene dag rij je met de ene groep, dan weer de andere. Het landschap is hier zo divers dat je je nooit verveelt. Dan weer bergen, kaal woest, dan groen, oases, landbouw, woestijn, bochten en kaarsrechte wegen door Monument Valleyachtig landschap. Niet iedereen die offroad rijdt heeft ervaring, maar van tevoren werden enkele tips gegeven en als men die zou gebruiken, zou het goed moeten komen... Tips als ga staan, benen op de stepjes, gewicht naar achter en hou tractie, dus gas geven en hou afstand!! Klinkt goed, maar werden veelal vergeten als men eenmaal in offroad modus kwam.



Veelal rijden we op zware allroads, wat niet de makkelijkste motoren zijn voor offroad. Zeker niet op steile hellingen, doorwadingen en diep zand, maar met vallen en opstaan kom je er ook! Dat vallen levert soms wat blauwe plekken en verstuipte enkels op, maar erger werd het niet deze reis. Wel op een dag veel regen wat resulteerde in overgelopen wegen met bagger en zand. In de woestijn zelf, een wild stromende rivier die maakte dat we 70 km(!) terug moesten om een andere weg te vinden. Toen we weer op asfalt stonden waren de meeste offroadrijders er wel klaar mee en kozen hierna voor de asfaltroutes.

Het zou deze reis nog tweemaal voorkomen dat de regen de weg heeft weggeslagen. Verder rijden kan dan niet en als eromheen niet lukt, moet je terug om een andere weg te vinden. Da's best lastig, want er zijn niet veel wegen in de bergen, dus rij je al snel ver om. Dan heb je kans dat je laat in het hotel aankomt. Ik heb 2 maal in het donker een heel stuk gereden, wat kan maar wel lastig is. Er is geen straatverlichting dus aardedonker, kuilen, stof, vee op de weg en mensen zonder licht of fluorescerende materialen.

Aan het einde van de reis nog een dag regen. Je zou denken in een land als Marokko regent het niet veel, maar dat valt mee (of tegen). Gelukkig hadden we vaker zon en het ging van warm tot erg warm. Goed te doen trouwens als je een koelvest en camelback bij je hebt. En dan koelt het weer flink af als je boven de 2000m rijdt dan is de handvatverwarming best een fijne optie.



Figuur 1 drama queen brokkenpiloot



CHROME BURNER

MOTORGEAR



NU
VERKRIJGBAAR

DE NIEUWE COLLECTIE VAN
NOLAN & **X-lite**

WWW.CHROMEBURNER.NL

073 200 80 20 TOUWSLAGER 10 5253RK NIEUWKUIJK



Verder heb je spullen bij je om banden en andere reparaties te doen. Lekke banden komen nog al eens voor (scherpe stenen), maar zijn met een plug vaak te dichtten, of zelfs met finilec. Een rijder pochtte dat met RideOn in je banden je nooit lek gaat, maar kreeg toch lekke band en ook na prop zetten lekte ie! In een dorp een plakker aan binnenzijde geplaatst, maar de band bleef lekken. Of er nu geen hechting meer was door dat spul, of wat ook, maar hij moest naar Marrakesh om een nieuw band te kopen, RideOn komt er bij mij niet in dus!! Verder werden regelmatig de spiegels weer vastgezet na een val, werd er hier en daar de koffers gedeukt doordat men te weinig afstand hield. In offroad maar ook op asfalt is dit nodig, vooral in de dorpen en stad is asfalt erg glad en bij het remmen komt dan gelijk de ABS erop.

Zelfs in zandduinen de VStrom ingegraven want, al snel is je motor te zwaar voor dit werk, maar je probeert zo ver mogelijk te komen. De jiffy kreeg ik door de bagger niet meer ingeklapt, waarna ik mijn evenwicht verloor toen ik dit met de hand probeerde te doen. Resultaat: de spiegel kapot en stuk van de remhendel. Eerst maar wat kettingvet op de jiffy gedaan en verder er geen last meer mee gehad.

Eten overdag regel je zelf bij tentjes langs de weg. De stoofpotten(tajine) of kip en vlees van de grill zijn vaak erg lekker. Je moet wel goed opletten dat e.e.a. goed gebakken is. Dat is toch wel een ding in Marokko: de hygiëne laat te wensen over voor ons westerlingen. Zelf at ik geen rauwkost (dat wordt vaak gespoeld in vuil water) en drinken alleen uit een fles die nog afgesloten wordt gebracht. Eten moet goed gebakken of gekookt zijn. Ik heb vaak de vraag om Norit gehoord om de diarree te stoppen en dat de kont schraal is van het vegen, maar ik had alleen in het laatste hotel wat last. Maar hier hadden ze dan ook een buffet nogmaals opgewarmd, wat vragen om problemen is.

Op 1 hotel na waren ze allen voorzien van een zwembad, dus er kon aan het einde van de dag worden gezwommen en wat aan de rand gerelaxt worden. Peerke zoekt deze hotels echt daarop uit. Ik betaal liever wat extra, zodat je mooie hotels hebt en goed eten krijgt. Over de gehele reis van 11 dagen, kost dat niet meer dan 200 euro extra. Het is zeker de prijs waard dat je in fijn bed ligt met goede voorzieningen. De mensen zijn erg gastvrij hier en bij een stop word je al snel uitgenodigd thee te drinken en binnen te komen. Kinderen rennen naar de weg en zwaaien en willen handje klappen. Ik heb alleen maar blijge gezichten gezien en ik heb me nooit bedreigd of ongemakkelijk gevoeld. De mensen hebben vaak erg weinig en rijden nog op hun ezel naar de dorpen om naar school of de markt te gaan.



Hoe een ander beeld heb je van de Marokkanen in Nederland! Daar denk je al snel aan criminelen, maar hier is het erg goed volk. Erg verrassend en verfrissend om te zien hoe ze met weinig tevreden zijn. Niet dat ze niets weten, want GSM hebben ze overal en ook tv en schotel, dus men weet wat er in de wereld aan de hand is. De Ezel of Muilnier is ook het best om bij je huis te komen. Soms wonen ze op een berg of onder in het dal. Met een motor of auto zou je er niet kunnen komen, maar deze dieren lopen zo tegen de steilste hellingen op. Dat geldt ook voor de brommertjes waar ze op rijden. Gladde bandjes maar rijden overal doorheen waar jij staat te tobben met je zware allroad met dikke noppenband.

Wat we gezien hebben zijn de grote toeristische dingen zoals Kasbah's, de Dadesvallei, wat passen in de hoogste bergen en de woestijn bij Merzouga. Verder een zoutmijn, een kopermijn en de koningssteden Fes en Marrakesh met hun oude Medina's (overdekte markt). Hier hebben we een excursie met gids gedaan die ons rondleidde door de nauwe labyrinten (en hebben ons ook wat souvenirs laten aansmeren...). Zonder gids zou je zeker verdwaald zijn! Ja, er zat van alles in: fijn rijden, wat cultuur, goede hotels, zodat je vakantiegevoel had en bovenal een leuke groep rijders, waar veel mee gelachen is.



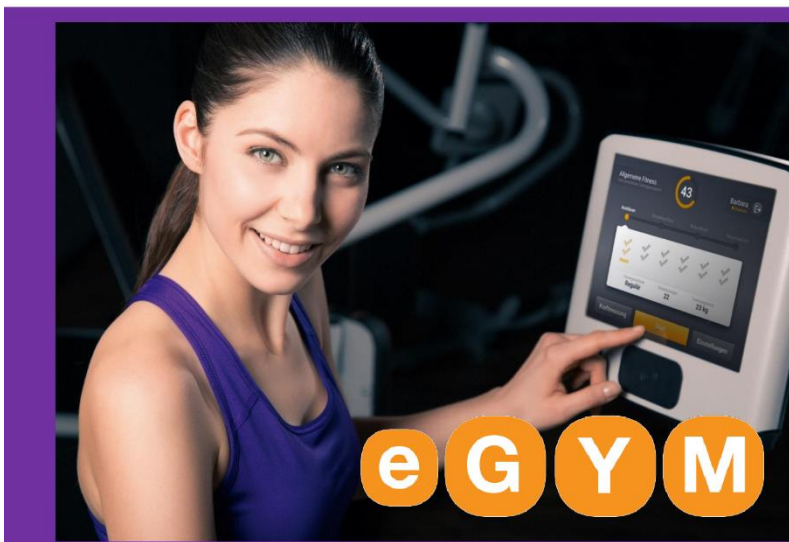
's Avonds komen de verhalen wat er die dag gebeurd is en hoe problemen werden opgelost. De motoren moesten vaak met meerdere groepsleden weer overeind geholpen worden en dat schept echt wel het groepsgevoel! Je weet dat je elkaar nodig hebt en dat je op elkaar let tijdens de reis.

Toetje van de reis was van ons hotel in Spanje, terug naar Malaga. Hier hadden we een hele dag, waar we een rit door Andalusië konden rijden via Ronda. Hier konden onze asfaltheelden laten zien waar ze echt goed in zijn. En ondanks dat het met 15 graden fris was, werd er flink gezwet en werden ego's weer een beetje opgekrikt.

Peerke, het was een topreis en ik hoop dat als je volgend jaar weer een Marokkoreis doet, ik weer mee mag! Marokko word je nooit zat; het land is zó mooi met zijn mensen en ontelbare landschappen.

Jan van Holsteijn

Een goed gevoel krijg je bij



Slank en Fit in 40 minuten

De oplossing voor iedereen die fit wil zijn, ook als je niet graag sport of weinig tijd hebt!

Ontdek het unieke concept en bel vandaag nog voor een gratis proeftraining!

Leerlooierij 15 – Steenberg
Telefoon 0167 566090
www.dinamisteenbergen.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

TOMS CURSUS

Datum: maandag 22 april 2019 (2e paasdag)

Deelnemers: Marco Jacobs, Jan van Zundert en ik (John Vermunt).

Zoals velen van de MC wel weten zijn wij 3en een beetje fanatieke hobby circuit rijders. Ergens eind februari borrelde bij mij het idee op (nadat er verders nog niet zoveel circuitdagen geboekt waren en er ook niet echt veel, voor ons geschikte data, waren om te rijden) om bij RSZ motorsport de TOMS cursus te volgen. Dit met het idee dat we er wel flink wat van zouden opsteken qua rijtechniek en hoe je bijvoorbeeld sneller/beter/gemakkelijker/veilig andere rijders in kan halen, meer rem techniek enz. enz.

Marco en Jan waren gelijk ook enthousiast hierover. Jan wilde daarna graag ook wel eens een "wedstrijd" bij de ZAC rijden (die dus georganiseerd worden door RSZ). Marco en ik zagen daar nou niet echt iets in. Ons ging het er echt om, om wat bij te leren en daarna (nog) beter over de diverse circuits te kunnen razen.

Afijn 1e paasdag op ons gemakje naar Assen vertrokken om lekker op tijd onszelf te installeren en te relaxen (lees het bier op tijd aan te breken). Bij aankomst op de paddock van de Cathedral of Speed was er nog een andere organisatie met een (motor) circuitdag bezig, dus het was al gezellig druk.

Nadat we dus het nodige gedaan hadden om onszelf te installeren, was het tijd voor een lekker biertje (ja wij zijn goed bezig om lekker fit te blijven). Nadat we wat nodige versnaperingen hadden genuttigd was het tijd om het eten te gaan regelen. We hebben lekker buiten gegeten, want het was heerlijk weer op beide paasdagen.

Om niet te veel af te wijken van de oorspronkelijke opzet van dit verhaal hou ik het kort, we waren deze keer wel wat slimmer (of zenuwachtiger voor wat er de volgende dag komen zou?) en zijn niet te laat naar bed gegaan. Het programma voor de volgende dag was namelijk goed gevuld (theorielessen/praktijklessen volgen elkaar op. Niet zoals op een circuitdag dat je na een sessie ongeveer 1u hebt of meer voor je voor de volgende sessie op moet komen draven).

DE DAG:

Het programma hadden we al op internet gezien en was zoals ik al schreef vrij vol, dus we waren op tijd uit de veren.

07:15 – Inschrijven en keuren

08:10 – Theorieles 1

09:00 – Praktijk sessie 1 (Ideale lijnen)

09:40 – Theorieles 2

10:30 – Praktijk sessie 2 (Rem- & in stuurpunt)

11:10 – Theorieles 3

11:50 – Praktijk sessie 3 (Start- & remtraining)

13:25 – Theorieles 4

14:10 – Praktijk sessie 4 (Techniek inhalen)

15:00 – Theorieles 5

15:40 – Praktijk sessie 5 (Vrij rijden & beoordeling)

17:00 – Praktijk sessie 6 (Sprintjes & Oefenrace)

Het begon dus al bijtijds met inschrijven vanaf 0715u. Daarna terug naar de campert om de motor op te halen voor de keuring. Alle 3 onze motoren kwamen probleemloos door de keuring, alleen was er ook nog een helmkeuring (oeps). Nou dat begon al goed, helm mag niet ouder zijn dan (als ik me niet vergis) 4 seizoenen. Ze kijken naar de productie datum (dus NIET naar wanneer je die helm hebt gekocht en bent gaan gebruiken). Dat gaf bij Jan al een beetje een probleem, want die was bijna over datum. Marco had pas een nieuwe helm gekocht, maar die bleek dus in 2017 geproduceerd te zijn (das ook niet echt leuk dus als je hem in 2019 koopt en hij blijkt al 2jaar oud te zijn). Maar ja, ik moest ook nog naar de helmkeuring. Ik wist allang dat die van mij te oud zou zijn. Die keurmeester was echter wel zo fideel om hem met speciale sticker goed te keuren voor alleen de TOMS cursus. Ik mocht in ieder geval niet aan de wedstrijd meedoen die de volgende dag plaats zou vinden (maar dat waren wij sowieso al niet van plan haha). Na de keuring hadden we nog even tijd om nog een bakje koffie te drinken en toen hop naar de 1e theorieles.

1e theorieles:

Daar kan ik kort over zijn: ideale lijnen, die wisten we natuurlijk nog niet en ik geloof dat wij geen van drieën vroeger al erg geïnteresseerd waren in les krijgen, dus van deze theorieles heb ik ook niet zoveel meegekregen (geeuw).

1e praktijkles:

Daar hadden we natuurlijk op zitten wachten; met een groepje van 4 man achter de instructeur aan en na elke ronde van plaats wisselen achter de instructeur. Maar voor we de baan opgingen had hij ons nog iets te melden, namelijk iets van dat zijn motor een storing aangaf en hij zou even kijken tijdens het rijden of die storing hem parten zou spelen. Wanneer dat het geval zou zijn, zouden we met zijn allen naar binnen gaan zodat hij snel een andere motor zou kunnen pakken.

Pff dat begint al goed, denk je 20 min te mogen knallen, is er kans dat je dus een aantal ronden verliest omdat hij een andere motor moet pakken. Maar zover kwam het niet!! Al in de 1e ronde (Jan zat als 1e achter de instructeur, ik als 2e, Marco als 3e en een vreemdeling (nee niet Sinterklaas) als 4e) zagen we dat de motor van de instructeur wel heel erg rookte op bepaalde momenten. Jan had er als 1e last van, ik in iets mindere mate omdat ik weer stukje achter Jan zat. Maar ik zag de druppeltjes al op mijn vizier neerslaan.

Jan zat al te gebaren dat hij het ook had en het niet vertrouwde. Dus Jan ging gelijk aan het einde van de 1e ronde al naar binnen, ik bleef nog even met de rest op de baan, maar aan het einde van de 2e ronde (nu zat ik dus vlak achter de instructeur) hield ik het ook voor gezien, had geen zin in een valpartij veroorzaakt door die lekkende olieboot voor mij.

Bij aankomst in de pitlane stond Jan nog bij de theorieleraar van RSZ en ik stopte bij hun met hetzelfde relaas als Jan al had doorgegeven. Wat denk je wat die beste man zei? JULIE 2 zijn bij voorbaat al geslaagd door deze actie. Altijd eerst aan je eigen veiligheid denken en dat hebben jullie perfect gedaan door gelijk naar binnen te komen (en te proberen die instructeur en andere rijders in ons groepje te waarschuwen).

Die instructeur was echter met oogkappen op aan het rijden, denk ik, want hij bleef maar doorrijden tot Marco en de 4e rijder de volgende ronde ook binnenkwamen. In de tussentijd had de instructeur al paar keer omgekeken en boos met zijn armen gezwaaid omdat hij niet begreep waarom wij er niet meer waren of waarom wij naar binnen waren gegaan.

Nou dat was dus in ieder geval een sessie die van zeer korte duur was verdorie. Goed begin van een dure dag, niet dus :-(

Theorieles 2:

Nadat voor de andere groepen de 1e praktijk sessie ook voorbij was en we na het drinken van het nodige water (het was een warme dag) weer naar het leslokaal waren gegaan, ging onze theorieleraar nog even uit de doeken doen tegen alle deelnemers dat er in het lokaal 2 rijders zaten die nu al geslaagd waren (hahaha).

Over tot de orde van de dag: het volgende theorieblok. Rem- en instuurpunt, hier zat wel interessantere stof bij dan in de 1e theorieles. De meeste rem- en instuurpunten kwamen wel overeen met hoe wij het tijdens de circuitdagen al deden, echter 1 interessant punt vond ik wel over hoe de Strubben te nemen. Lichtjes blijven remmen als je instuurt dan valt/rijd hij wat gemakkelijker in/door deze bocht. Opschieten meester, want ik rij liever dan in warm leslokaal te zitten.



Praktijkles 2:

Omdat we bijna de hele 1e praktijkles door die olieboot gemist hadden moesten we in de 2e praktijkles ook maar gewoon "vrij" rijden, deze keer echter wel deels voor de instructeur zodat hij je rijtechniek beter kon beoordelen. Erg veel staat me van deze sessie niet meer bij, want ik dacht gewoon ik wil rieve en nie brommers kiekeen, dus gaan met de banaan.

Theorieles 3:

Dit ging dan over starttraining en remtraining. Remtraining staat me niet veel van bij, begin er aan te twifelen of hier überhaupt wel iets over verteld is. Het starten werd echter wel behandeld. Je staat op je start positie. Beide voeten aan de grond (en niet zoals je wel eens ziet in wedstrijden 1 voet op je pedaal en 1 voet op de grond, heeft schijnbaar van alles te maken met balans en beter weg komen. Voor rem inknippen, in 1e versnelling, toeren maken (wij met onze 600tjes moeten tussen de 6000 en 8000 toeren maken, koppeling deels op laten komen tot je voelt dat hij aangrijpt en wachten tot het rode licht uitgaat, dan gassssss er op, rem los en koppeling voorzichtig maar niet te langzaam op laten komen. (dat is nog eens een bult met theorie voor mij, ik ben geen vrouw eej, kan niet meerdere dingen tegelijk).

Praktijkles 3:

Hiervoor moesten we allemaal naar de oude Veenslang (gewoon het deels onverharde gedeelte van de paddock voor diegenen die dit niet weten). Aan de remtraining hebben we volgens mij helemaal niets gedaan, alleen maar starttraining. Dat was voor mij wel nodig, want ik ben er dus al snel achter gekomen dat starten niet mijn sterkste punt is. Marco en Jan waren hier dus duidelijk stukken beter in. Het was wel een leuke ervaring overigens. Maar goed, het was ook bijzonder warm geworden ondertussen en ik was blij dat het daarna middagpauze zou zijn.

Middagpauze:

Hèhè, eindelijk tijd om weer te drinken en de nodige calorieën in te nemen. Omdat het zo warm was en de motor met die starttraining nogal lange tijd stationair liep tijdens het wachten tot het je beurt weer was, was ik blij dat ik een handbediende ventilator op mijn motor had gebouwd (deze was eerst verwijderd omdat dat in de racerij alleen maar extra gewicht is en omdat er een YEC kabelboom in zit waar geen

aansluiting voor ventilator aanwezig is). Dus ik tijdens de pauze de ventilator lekker aangezet dat mijn r6je ook lekker kon afkoelen.

Theorieles 4:

Techniek inhalen. Ehhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh weet niet echt meer wat er verteld werd, denk dat de ingenomen calorieën perse wilden dat ik ff slaperig werd. Hoe dan ook aan het einde van de les naar de motor om sessie te rijden en het geleerde in praktijk te brengen en te laten zien of je het begrepen had (wat had ik moeten begrijpen??? geeuw).

Praktijkles 4:

Pak dichtritsen, oordoppen in, helm op handschoenen aan en hoppa naar de pitlane rijden (dacht ik) .Niet dus alle schakelaars geprobeerd, je weet maar nooit met mijn nog maar pas aangeschafte motor wat ik voor verkeerd knopje had aangeraakt, maar starten wilde hij in ieder geval niet!!! Jawel hoor, ik had t weer voor elkaar, platte batterie om zo maar te zeggen. Ik was natuurlijk vergeten de ventilator uit te zetten toen we naar de theorieles gingen, koekwous dat ik er rondloop. Dat werd dus niks nie inhalen nie. Gelukkig had ik wel de druppellader bij me en dus heb ik die maar snel aangesloten. Toen heb ik maar op mijn gemak met een sjaggie en fles water afgewacht tot die andere 2 (Jan en Marco) terugkwamen van de sessie. Wel benzine uitgespaard :-). Dat dan weer wel haha.

Theorieles 5:

Daar kan ik nog veel korter over zijn. Ik weet echt niet meer waar die over ging. Ik geloof een beetje samenvatting van alle andere theorielessen die we daarvoor gehad hadden.

Praktijkles 5:

Starttraining en miniwedstrijd (tot aan de Strubben). Bij deze training ging het er om hoe je onder druk handelt. Adrenaline voor de startlichten en niet onbelangrijk ook oog hebben voor wat er naast de baan gebeurt. Dan heb ik het over de Marshalls. Afijn, met 3 man naast elkaar en wachten tot het rode licht aan gaat. Toeren maken, koppeling zover op laten komen dat hij aangrijpt (en de rem er op houden dat je niet vooruit rolt hierdoor) lichten uit en gasssssss.

Nou ja dat ging nog niet van een leien dakje. Ik ging geloof ik als 3e de Haarbocht in. Pfff dat was niet goed dus. Gas erop tot aan de Strubben en dan is het alweer voorbij. Net na de paddock (dus voor de Ruskenhoek) rechtsaf het binnendoor weggetje in en weer aansluiten voor de volgende proefstart. Waar ik in het begin tegenop zag was dus het starten met een hoop tegelijk, maar het adrenaline niveau was dusdanig dat ik alweer z.s.m. een nieuwe start wilde maken :-)

Weer opstellen, nu met 6 man spanneeeeeennndddd!!! En hop weer vol er tegen aan, deze keer ging het iets beter maar zeker nog niet optimaal. Maar goed daar is het oefenen voor hè. Ik weet het niet precies meer maar ik geloof dat ik op de 2e rij startte en als 3e door de Haarbocht ging.

3e keer opstellen, nu met 9!!!! Man oeffffff 3e rij en weer van kiet bij het doven van de rode lichten, weer niet de goede start die je hoopt maar toch zeker ook niet als laatste door de bocht.

Laatste keer opstellen. Nu met 12 man op de grid. Dat is dus echt kicken. Ik weet niet meer welke rij ik stond, 2e of 3e in ieder geval. Bats lichten uit en gas erop. Het ging goed, gelijk naar de rechterkant van de baan (stond 2e van links opgesteld) en als 4e geloof ik de Haarbocht in. Marco Jacobs zat voor mij (1e zelfs of 2e).

Jan van Zundert weet ik niet meer waar die zat, maar die zag ik even later wel hahahaha. Want wat was het geval? Bij het uitgaan van de lichten werden er gelijk gele vlaggen gezwaaid (bij de Haarbocht dacht ik), maar die hebben Marco en ik nooit opgemerkt. Wij waren natuurlijk te druk met weggemen om als een van de eersten de Haarbocht in te gaan. Nou dat ging dus goed zoals hiervoor beschreven, alleen na de

Strubben komt Jan dus voorbij gereden en zit te springen en te dansen op zijn motor alsof zijn kont in de fik stond. Wat was dus het geval?? Wij moesten gediskwalificeerd worden en zouden geen diploma moeten krijgen want wij hadden alle vlaggen genegeerd!!!! 'Welke vlaggen??', zeiden wij: 'we hebben geen vlaggen gezien hoor, Jan'.

Nou en toen was het helaas afgelopen met het proefstarten. Ik had er net zoveel plezier in gekregen, maar de tijd was op. We moesten allemaal van de motor afstappen voor een groepsfoto (waarbij Jan nog van de gelegenheid gebruik maakte om bij een instructeur zijn beklag te gaan doen dat wij alle vlaggen genegeerd hadden en dat wij dus GEEN diploma verdienden. Maar ik denk dat de instructeur Jan ook al een beetje kende, want wij kregen later gewoon ons diploma :-)

Lekker puh, Jan.

Nou dat was het verhaal van een dagje TOM's cursus (zullen best wel kleine dingen zijn die ik vergeten ben of die niet helemaal juist zijn, maar heb het zo goed mogelijk beschreven naar wat ik me er nog van kan herinneren) Nu wachten (vol spanning klopt ons hart) tot 3 augustus als we onze eerste "echte" wedstrijd gaan rijden (ZAC rookies)

Groetjes van mij (John) en ook van de rest van de bende van ellende (Jan, Marco, Anja, Marian)



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 RUUD

Dit keer de motor(en) van Ruud. Ik heb het spreekwoordelijke stokje over genomen van Martijn om iets te vertellen over mijn motoren (gemotoriseerde 2 wielers in mijn geval) uit het verleden. Mijn verleden begon met het rijden van scooters. Het idee van motor rijden was nog niet eerder in mij op gekomen, maar een 2 wieler met een motor erop vond ik wel gaaf!



Mijn eerste brommer/scooter was een krijgertje van iemand die de schuur op wilde ruimen en ervan af moest. Een blauwe Honda Scoopy. De motor draaide niet meer maar dit had ik zo opgelost in de schuur. Zo jong en dom als ik was scheurde ik hier vrolijk mee rond zonder verzekering of certificaat. Volgens mij was ik niet eens 16 jaar.

Toen ik 16 was heb ik toch snel mijn bromfietscertificaat gehaald en nadat ik het laatste sprankje energie uit de Scoopy had geperst werd het tijd voor 'Een ECHTE' scooter.

Dat is na veel werken en een klein stukje restschuld bij mijn vader een splinternieuwe Aprilia SR50 geworden. Deze nieuwe motor was totaal niet nodig want ik woonde en werkte in Zevenbergen en de school waar ik 1 dag in de week naartoe moest lag in Breda, waar ik al 4 jaar lang met een prima busverbinding naartoe ging. Maar goed, nodig of niet.. Hij 'moest', zou, en is dan ook gekomen.

Eerste paar honderd kilometer netjes en braaf trutten tot de motor ingelopen was, en toen mocht het wat vlotter. Hierna werden al snel de originele begrenzers eruit gehaald zodat de snelheid van 45 naar 65/70 ging. Nog een stukje verder met 'snelle' onderdelen ging de top richting de 85 km/h. Na vele kilometers met erg veel plezier kwam ook hier toch een einde aan.



Ik verhuisde van Zevenbergen naar Bosschenhoofd en kort hierna vierde ik mijn 18e verjaardag. De lesauto stond al te wachten en 6 weken later stond de scooter in de hoek geparkeerd en waande ik me 'King of the Road' in mijn autootje. Het rijden op die 2 wieler ging toch wel kriebelen dus ik was voornemens om de scooter goed op te gaan voeren. Betrouwbaar hoefde hij niet meer te zijn maar hij moest vooral hard kunnen gaan.

Deze leuke ideeën werden erg ontmoedigd door de veranderende regelgeving omtrent opgevoerde scooters. Als je gepakt zou worden zou de scooter omgebouwd worden tot een stukje schroot.. Hier wou ik mijn zuurverdiende centjes niet aan uit gaan geven. Op dit zelfde moment kwam ik erachter dat mijn salaris al meer dan 1,5 jaar niet klopte met als gevolg dat er een aardige verrekening kwam. Toen besloot

ik met deze financiële meevaller te gaan starten met rijlessen voor de motor. Ik heb me aangemeld bij Stef Peek in Fijnaart voor een proefles en na 5 minuten rijden in de straat zetten we de koers naar het RBC stadion waar de eerste bijzondere verrichtingen geoefend werden. Kort na het behalen van het rijbewijs volgde ook al snel mijn eerste motor. Dit keer, geen scooter, maar een ECHTE MOTORFIETS.



Een Yamaha Thunder Cat, 600 CC 74 KW.

Ik had het geluk dat ik gelijk kon lessen en afrijden op een 'zware' motor dus ik kon gelijk iets kiezen wat ik leuk vond zonder dat ik naar vermogens hoefde te gaan kijken. Een sportief gelijnde motorfiets met power genoeg om mee te starten na het lessen.

In het begin kwam ik niet veel verder dan een rondje om de kerk en echt een mooi motorweggetje had ik nooit gevonden of gereden. Toen ik mijn vrouw leerde kennen volgde al snel de kennismaking met motormuis Jan van Sprundel. Deze kennismaking resulteerde dan ook snel in een rondje Renesse op de avond meerijden of als gastrijder bij een tourrit van de club.

Meerdere kilometers volgden, na de bruiloft is de motor meegegaan op vakantie waar ik, samen met mijn kersverse vrouw Marly, leuke ritten heb kunnen maken in de Vogezen en de omgeving van Annecy.

Na 6,5 jaar veel plezier gehad te kunnen hebben van deze fijne motor ging, net als waarschijnlijk bij vele jonge kersverse vaders, de motor de hoek in van de garage en vervolgens helemaal weg. Tussentijds nog wel eens keer een motor gehuurd voor een weekend om heerlijk mee te touren, maar dit was niet voldoende. Ik wilde weer een motor voor mezelf. Voor de fun en ontspanning.

Deze verlangens om weer te kunnen gaan rijden resulteerde in een bezoek bij Streetbikes circa 1 jaar geleden. Hier had ik voor 2 motorfietsen een proefrit gepland staan. De eerste motor was niet



echt mijn ding... Zat voor mij niet lekker, voelde me er niet echt gemakkelijk op.. Op naar nummer 2. De 2e was een wereld van verschil.



Het leek alsof je op de fiets stapte en het voelde gelijk goed, vertrouwd en vol vertrouwen en enthousiasme trok ik erop uit met de Yamaha Fazer 600. Sturen, remmen, acceleratie, het voelde allemaal gelijk goed en vertrouwd aan alsof ik de jaren hiervoor alleen maar was blijven rijden. Voor de 2e keer meldde ik me toen ook weer direct aan bij MC de Fendert. Dit om weer met de gezellige club leuke routes of weekendjes te kunnen gaan beleven. Sluitingsweekend werd het 1e weekend met de Fazer waar ik met veel plezier weer heb mogen sturen langs de kronkelige wegen.

Aangezien vele rijders, al vele motoren gehad hebben en dit pas mijn 2e motor is had ik de redactie gevraagd of er een soort vast vragenlijstje was. Ik heb het uiteindelijk toch een beetje op eigen wijze gedaan maar toch wil ik kort afsluiten met het volgende.

Zolang je rijdt wanneer je wilt en hoe je wilt, is het een puur genot. En of Yamaha mijn lievelingsmerk is? Niet persé. Het kwam zo op mijn pad en de betreffende modellen zijn ook gewoon makkelijk in omgang. Motorfietsen van het type labrador denk ik ;-). Een allemansvriend.

Of de heerlijke ronkende, benzine drinkende motoren onze toekomst overleven of niet, er zal altijd wel een manier zijn om een stuk van het plezier te blijven beleven. Of het nu op batterijen of waterstof is. Laten we nu maar hopen dat winter snel passeert en we een ieder snel weer kunnen treffen op ons stalen ros.

Vriendelijke motorgroet, Ruud.





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

DE TWEEDAAGSE MET DREIWIELER



Wij hebben ons opgegeven om deel te nemen aan de tweedaagse van 2019.
En dat wij zijn dus mijn persoon, Driewieler (Ronal), mijn zoon Aart en mijn zoon Bas.
Het nu volgende verslag gaat geschreven worden volgens plan A,B,C,D,E etc.

Om het verhaal te begrijpen is enige info nodig.
Mijn kinderen wonen zelfstandig, de één in Gelderland en de andere in de provincie Utrecht.

Om bij het begin te beginnen:

Zaterdag 24 augustus

Plan A : We hadden bedacht om s 'morgensvroeg te vertrekken vanuit Noord-Holland (Aart en ikke) en dan mijn zoon Bas (inwoner van Hilversum) op te pikken bij tankstation Haarrijn langs de A2.

Zoon Aart was dus niet in Gelderland maar bij ons in het ouderlijk huis.

05:00 uur liep de wekker af, best wel vroeg maar het vooruitzicht op een gezellig weekend toeren met de club was toch wel een drijfveer om het bed uit te komen.

Douchen en een vlug ontbijtje met koffie / thee en de krant doorgenomen.

Motoren naar buiten geduwd, afscheid genomen van moeders en starten van de motoren.

Dat starten gaf al een probleem, mijn zijspan had totaal geen zin, accu dood.

Startkabels erop en hoppa Starten en lopen.

Mijn idee was; uurtje rijden naar tankstation Haarrijn dan zou de accu wel genoeg power hebben.
Laatste zwaai naar het thuisfront, ff tanken en knallen op de snelweg richting Utrecht.

Bij Amsterdam gelijk al in de file om 06:30 uur op Zaterdagmorgen.....pfffff.

Bleek dat ze dat weekend hadden uitgekozen om delen van de ring opnieuw te voorzien van asfalt.

Tevens was de Coentunnel afgesloten, al met al VERTRAGING !!!!

Aangekomen bij tankstation Haarrijn (tikje te laat) geen Bas die stond te wachten.

Ff de telefoon checken, en ja hoor berichtje van hem, ook zijn accu overleden van zijn motor.

Hoe was het mogelijk! Geen puf en liet dit weekend maar aan zich voorbij gaan.

Plan B : Wij rijden verder richting startpunt van de tweedaagse, jammer voor Bas maar ja. Jas aan helm op en starten..... Je voelt um al aankomen, zijspan wilde niet starten, geen power geen stroom. Enig beraad tussen Aart en mij wat te doen, tijd voor plan C.

Plan C : Ik zocht hulp en vond 6-tal Medelanders in een busje met startkabels, kabels aangesloten, starten en lopen. Ik zou terug gaan naar Noord-Holland om het zijspan thuis neer te zetten en dan op een andere motor van me weer opnieuw aan de tweedaagse te beginnen. Aart zou doorrijden naar het startpunt om daarvandaan de tweedaagse te starten.

Thuis aangekomen, koffie gezet, aan de vrouw uitgelegd dat het weer niet volgens plan ging en dat ik op mijn andere bike de toer alsnog zou aanvagen. Vervolgens achter de pc een route gemaakt die me halverwege op de heenroute van de tweedaagse zou brengen.

Route geladen, bagage overgeladen, en jas aan..... ping zei de telefoon. Berichtje van Bas, die had een nieuwe accu gescoord en was klaar om toch mee te gaan met de tweedaagse.

Plan D : Mijn route kon de prullenbak in, ik zou nu eerst over Hilversum rijden om dan samen ergens de route op te pikken. Ik kreeg via de App een tip om naar de lunchstop te rijden om daar samen te voegen met de club. Ff gegoocheld en dat was een perfect punt, volgens de routemiep zouden we daar om 12:50 uur zijn. Top! Lunch stond voor de club gepland om 13:00 uur. En ook Hans V. uit Harderwijk zou daar beginnen met deelnemen aan de tweedaagse.

Mijn trouwe klassieke Yamaha FJ 1200 gestart.

Die had al een tijdje stil gestaan, dus dat starten lukte wel maar liep maar op 2 of 3 cilinders. Choken (Jawel) gas open en gas dicht, kleine streling en klopje.... Met een onhoorbaar vloekje. Nu echt de laatste zwaai naar het thuisfront en hop richting Hilversum waar Bas al met een dikke smile stond te wachten. Zijn motor was helemaal in orde. Wat een nieuwe accu al niet kan doen.

Hop richting Weilsum, naar "Eet Tapperij Bijsterbosch" en echt geen minuut te laat. Gaaf ding zo'n TOM TOM navigatie, doet wat ie belooft, 12:50 uur aanwezig.

Hans V. zat al mooi an, die had het minst warme plekje gevonden en daar schoven wij graag bij aan. Scheelde wel 2 graden met mensen die wel in zon zaten. Voor alle duidelijkheid, dit weekend was er (weer) een hittegolf met temperaturen boven de 30 graden.

Tosti besteld, broodje bal, koffie en fris en nog meer frisdrank en frisdrank. Want de club liet op zich wachten. Het was al dik 13:30 uur en nog niemand gearriveerd van de club. Appje dat het nog wel 45 minuten kon duren. We keken elkaar aan en dachten hetzelfde; daar gaan we niet op wachten.

Plan E : Wij rijden alvast met ons drieën verder voordat we echt gesmolten waren op het terras. Om met de woorden van Hans V. te spreken: We hadden rijwind nodig!

Vanochtend waren we nog groep B met achterstand en nu met ons drieën vormden we de A groep. Strak op tijd en op schema, het kan verkeren.....

Schitterende route richting Winterswijk, helemaal niks mis mee, genieten en genieten. Klein dingetje, mijn koffersetbeugel aan ene kant had een moer verloren. Volgens Hans V. die achter me reed, had mijn koffer nu een eigen leven gekregen. Tja, wie heeft er dan een M12 moertje bij zich, dus maar opgelost met een spanband.

Lekker getoerd en zowaar om 16:30 uur de motoren geparkeerd op het terrein van het Hotel. Tikje moe, heel veel vocht (zweet) verloren, maar vooral een stukje voldoening dat we er toch waren. Bij het inchecken kregen we allen een stapeltje papieren in onze handen gedrukt. Chipkaart om de deur van je kamer open te maken, formulier waarop je kon aangeven wat je die avond wilde eten en een soort drankenkaart om bij te houden wat je genuttigd had, plattegrondje van het Hotel en een overzicht van alle toeristische dingen die er in de buurt aanwezig waren.

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

Plan D : Nu was het zaak om op tijd klaar te staan als we nog met de hele groep wilden meerijden. En dat stonden we dan ook in de brandende zon. En dat staan duurde nog even langer dan gedacht, de Ducati van Martijn H. wilde niet aanslaan.

10 mede clubleden eromheen met goed bedoelde adviezen, zelfs de ANWB werd genoemd. Er was iemand die zei dat het misschien wel de startonderbreker kon zijn, dus sleutel eruit, even wachten en resetten, opnieuw starten en er kwam een plofje uit de demper..... Maar niet genoeg. Weer een paar minuten gewacht en proberen maar. Jawel hij sloeg dit keer aan!



Of het nou echt aan de startonderbreker lag of dat de motor wellicht verzopen was, daar bleven de meningen over verdeeld. In ieder geval kon Martijn H. zijn reis vervolgen.

En ik had die 800 CC Ice Tea inmiddels al weer uit gezweet.

Nu eindelijk als één hele groep lekker aan het sturen, met Jan van H. op kop als toermaster. Die ging al snel de fout in en mocht achteraan aansluiten. Nu reed Ad van de K. op kop met daarachter mijn 2 zonen en dan mijn persoontje.

Ook vandaag weer een schitterende route, echt genieten van elke kilometer die onder de wielen voorbij schoot. Met zo'n grote groep viel het niet mee om bij elkaar te blijven en op een rotonde ging het dan ook mis, wij raakten de groep kwijt, ook door toedoen van een dorpsfeest waar wij omheen moesten zien te geraken. Beetje zoeken, straatje in en straatje uit en we zaten weer op de route.

Plan E : Dan maar verder met ons tweetjes, het was te warm om stil te blijven staan. We reden Noord-Brabant binnen en dat kon je merken ook. Van af en toe een verkeersdrempel tegen te komen op de route ging de frequentie al snel omhoog naar om de 500 meter een drempel.

40 km voor het einde van de rit moesten Bas en ik nog een keer tanken. En wat schetst onze verbazing, de hele meute waarvan wij dachten dat ze al ver voor ons reden, kwamen bij ons achterop. Ook die besloten om nog een tankstop te maken.

Ik had de gedachte om vanaf hier de tweedaagse, de tweedaagse te laten en naar Noord-Holland te rijden, die laatste 40 km kon deze 2 geweldige dagen niet beter maken dan ze al waren.

Mijn gedachte werden bijna gelijktijdig vertolkt doordat Ad van de K. voorstelde om hier maar afscheid van elkaar te nemen zodat ieder zijn eigen ding kon doen. Denk ook dat iedereen het wel gehad had, mede omdat het zo warm was.

Plan F : Plan F bleef gewoon plan F, eindelijk iets wat wel ging zoals gedacht. We reden richting het Noorden en zoon Bas nam in de buurt van Hilversum afscheid van ons. Wij zetten nog ff aan en waren 45 minuten later moe en bezweet maar voldaan terug in Wieringerwerf.

Ookal ging dit weekend niet zoals ik had gedacht, hebben we het best naar onze zin gehad door het geweldige gezelschap, een puik Hotel en top routes.

Dreiwielers.

VERSLAG SLUITINGSWEEKEND 2019



Het seizoen van MC de Fendert begon dit jaar met de algemene leden vergadering en verderop in de maand met 'De dag van de Motorrijder'. Na een paar keer gas te hebben gegeven en een paar bochten te hebben ingestuurd, was het alweer tijd voor de afsluiter van het seizoen 'Het Sluitingsweekend'.

Op bijna vrijwillige basis heb ik de eervolle taak op mij genomen om het verslag te schrijven over dit weekend. Een kleine disclaimer, ik heb beloofd om na 22:00 geen aantekeningen meer te maken. Wat logischerwijs niet wil zeggen dat ik de ochtend erop niets meer heb genoteerd van wat ik mij nog meende te herinneren.

>De Aanwezigen<

De voorzitter, twee leden van de familie Volbeda (een derde lid kon uiteindelijk niet door remproblemen), drie Ad's, twee Edwin's, één Jan, één John, één Joris, één Martijn, één Ruud, één Sjacco en vier leden van de familie van Marle.

>De Aanloop<

Door de toercommissie was besloten om het sluitingsweekend langer en verder te laten gaan dan voorgaande jaren. Een nieuw gebied dit jaar 'Vögelsberg' met als uitvalbasis Landhotel Gärtner in Mücke-Flensungen, waar we drie nachten zouden verblijven.

Op vrijdag 20 september vertrok men uit verschillende regionen van het land om ergens de 480 kilometer lange route op te pakken. De eerste paar honderd kilometer ging over de snelwegen/Autobahn. Een kleine opoffering om uiteindelijk op mooie wegen te komen.

Bij de eerste koffiestop genoten, onafhankelijk van elkaar, de diverse groepen van al het lekkers dat Duitsland te bieden heeft. Toevalligerwijs konden de twee jongste leden van de familie van Marle na hun koffiestop aansluiten bij de grootste groep die onderweg was.





Bij de Rhein moest er even gewacht worden op de pont. Een ideaal moment om de oude- en nieuwe bekenden ook fysiek te begroeten. De oudste leden van de familie van Marle kwamen net aanrijden, maar moesten met lede ogen toezien hoe de pont wegdreef met de rest van het genootschap. Vervolgens moesten zij 17 minuten wachten voordat ze ook de Rhein over konden.

>Small is XL, Wat is XL dan?<

Eenmaal de Rhein over richting het hotel werd de natuur mooier, het asfalt strakker, de bochten scherper, de banden warmer, de deelnemers gemotiveerder en de trek groter. Tijd dus om de eerste Schnitzels en Würsten te scoren. Ergens aan de L269 werd door de voorrijders een etablissement gevonden. De zon scheen, de stoelen stonden klaar, de tafels waren schoon en de kok sliep nog... Door één van de personeelsleden, die al wel wakker was, werd medegedeeld dat het nog ongeveer een half uur kon duren. Na enig overleg werd besloten om toch te blijven.

De schnitzels konden besteld worden in drie verschillende maten (Small, Medium en XL). Om het weekend rustig te beginnen werd unaniem voor de maat 'small' gekozen. Echter bij het aanzien van de "kleine" schnitzels werd al snel de vraag gesteld hoe groot de XL schnitzels er wel niet uit zouden moeten zien. Bij een reguliere bestelling krijg je ze nog niet eens in dit formaat, zoals later ook zou blijken bij het diner. Sommige deelnemers waren op de gezonde toer en bestelden alleen een salade. Dit werd geserveerd met een hoeveelheid waar een gemiddelde vegetariër een paar dagen mee vooruit kan.

>Niet Samen Uit, Wel Samen Thuis<

Eenmaal klaar met de lunch, werd de rit hervat met een iets te gevulde maag. Deze verliep voorspoedig zonder problemen. Bij de tankstop sloten ook de laatste leden van de familie van Marle zich aan, zodat de groep compleet was. Deze leden vertrokken ook weer snel, iets met 'zware rit gehad', 'gas gegeven' en 'tijd voor bier'.

Al met al gingen we niet samen uit maar kwamen we wel samen thuis in het hotel. Eén iemand had trouwens niet door dat we zouden overnachten in een hotel. Deze had een heel kampement met toebehoren meegenomen op zijn Kawasaki.



>Ouderen & WIFI<

Na het genieten van het (Weiß)bier, het napraten over de route en het overhandigen van de kamersleutels, was het tijd om op te frissen om vervolgens fris en fruitig aan te schuiven voor het diner. Normaliter zou de 'dikke banden praat' verder gaan aan tafel onder het genot van een kleine alcoholische versnapering. Er zou dan worden bediscussieerd over rijstijlen, de diverse bandensoorten zouden de revue passeren, bochtentechnieken zouden worden bekritiseerd en ga zo maar door. Echter was nu de grote vraag 'Hoe werkt de WIFI?'. Dit is een vraagstuk die de 'oudere jeugd' nog tot in de laatste uurtjes bezig hield.

Volgens een ingewijde die wel verbinding wist te maken met WIFI "De WIFI is k*!".

>Geen Humor, Wel Tempo<

De meiden van de bediening hielden tijdens het dineren een hoog tempo aan. Voordat er antwoord op hun vraag kon worden gegeven of we klaar waren voor de volgende gang, werd het al geserveerd. De bediening moest nog wel wennen aan de Nederlandse 'cultuur'. Service met een glimlach was nog een nieuw concept voor hun. Het drinken werd daarom ook geserveerd met een stoïcijnse blik. Daarbij als er bier werd besteld, betekende dat nog niet automatisch dat er ook bier geserveerd werd. De één had het gelukt wel dat hij/zij werd gehoord, de ander had dit geluk niet.

>Het wordt al laat<

Na het terugblikken op de dag, moest er ook vooruit worden gekeken. De algemene afspraak die werd gemaakt was '8 uur ontbijten en 9 uur vertrekken'. De volgende algemene afspraak die werd gemaakt was 'kwart voor 9 ontbijten en 10 uur vertrekken'. Sommigen waren namelijk bang dat het voor tien te koud zou zijn om te gaan rijden...

Het klokje begon steeds bozer te kijken. De eerste ging dan al voor tien uur naar bed. Na twaalf uur werd er (al) geen bier meer getapt, met als gevolg dat de laatsten ook naar bed gingen.

>Ochtendritueel<

- Verkenning rondje te voet door het dorp.
- Vijf voor acht geen kip te bekennen in de ontbijtzaal.
- Tien over acht volle bak.
- Weerberichten werden bekeken en vergeleken.
- Routes werden bekeken en vergeleken.
- Seksuele voorlichting werd gegeven.
- De eersten hesen zich in het harnas.
- De laatsten gingen ontbijten.



Het ontbijt zelf was prima voor elkaar. De keuze was reuze. Van zachte broodjes, tot aan harde Pruisische bollen. Van zoetheid, tot zuur. Van koude salades, tot eieren in diverse vormen (gekookt, gebakken, geroerbakt). Van ijsthee, tot hete thee.

Een geruststellende, maar opmerkelijke uitspraak van de eigenaar "Ik heb een rondje gelopen en alle motoren staan er nog, er zijn geen Polen langsgekomen vannacht".

Na het ontbijt moest er (uiteraard) nog klein onderhoud worden uitgevoerd op een Ducati. Daarna vertrokken we vervolgens in twee groepen. De 'Snelle groep' en de 'Nog snellere groep' begonnen beiden (op eigen tijdstippen) aan de 308 km lange route. De kwaliteit van het wegdek liet in het begin nog wel wat te wensen over. Maar tussen de Straßenschäden en de pas aangelegde grindpaden door, was het leuk rijden.



De eerste koffiestop van de snelle groep vond plaats bij een bakkerijtje. Hier werden we direct geholpen door een uiterst charmante serveerster welke bij het neerzetten van koffie en gebak menig mond deed openvallen. Hier zou dan nog lang over worden nagepraat.

Waar ook nog lang over zou worden nagepraat, was de route dat zou volgen. Tientallen kilometers lang alleen maar bochten, bochten en nog eens bochten, lange doorlopers, krappe haarspelden, strak asfalt, overzichtelijk en rustig op de weg. Puur Genieten met hoofdletter 'G'!

>Tanken of niet tanken<

"Houdt altijd degene in de gaten die als eerste moet tanken." "Een MT10 verbruikt als 10."



>MC De Fendert opent deuren<

In tegenstelling tot de eerste koffiestop, ging de lunchstop een stuk minder soepel. Net zoals de eerste dag moest het personeel wakker worden gemaakt. Vanuit elke windrichting kwamen vervolgens auto's aangevlogen met (mogelijk) personeel om ons te kunnen bedienen. De plaatselijke gerechten werden besteld en geserveerd. Onder het genot van een soepje/salade/schnitzel, werden diverse bijzondere uitspraken gedaan en gezegdes benoemd die ik jullie niet wil onthouden:



*"Een weerstand van een fruitvlieg hebben"
"Hersencellen van een kroket hebben"*

>Scherp blijven<

De weg werd vervolgd. Alhoewel het mooie stuk van voor de lunch niet meer zou worden geëvenaard was de route toch een genot. Scherp blijven was van groot belang. Na een mooie lange (blinde) bocht, kon het zomaar zijn dat er direct een afslag lag. Het wilde wel eens voorkomen dat de eersten al klaar stonden om af te slaan en dat er één iemand was die dezen al remmend voorbij kwam zetten.

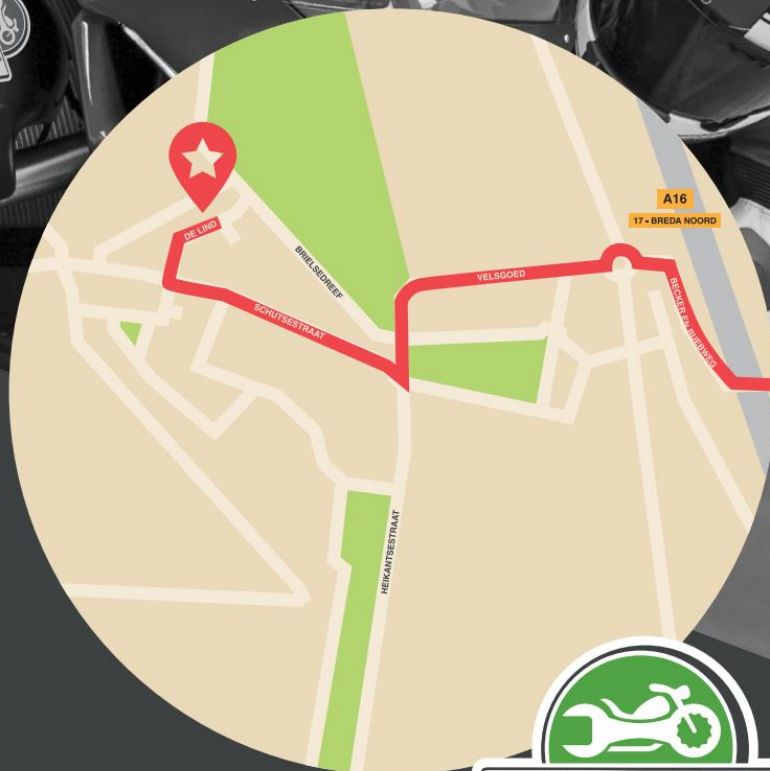
Al met al waren er voor de rest geen rare dingen gebeurd. Wel was er nog een rijder die onderweg een wesp in de helm had zitten, na een uren lange strijd vol prikken & steken is de wesp een pijnlijke dood gestorven.

>We komen om motor te rijden, maar onze liefde voor bier is ook groot<

Eenmaal terug gekomen bij het hotel werd al vrij snel de vraag gesteld *"Als we zoveel van motorrijden houden, waarom proberen we dan zo snel mogelijk weer terug te rijden?"*. Antwoord hierop was vrij eenvoudig *"Onze liefde voor bier is ook groot"*.

MOTOR-ID.NL GAAT VERHUIZEN

Van oud naar
nieuw adres



Vanaf de A16
Afrit 17 richting
Prinsenbeek,
Breda-Noord





Terwijl de hoteleigenaren de BBQ prepareerden voor het avondeten, volgden de sterke verhalen. De dikke banden praat ging van 'Banden' tot aan 'Bretels'. Nog een paar opmerkelijke uitspraken:

"Een dynamische rijstijl hebben"

"Een bocht neem je niet, een bocht val je aan als motorrijder"

"Roep Schwein en je krijgt altijd iets"

"Ze hingen mooi in het netje"

>Ook al is het Worstje nog zo klein, Eén ieder vindt hem toch zo fijn<

Na de welverdiende douches, stond de BBQ mooi te roken en het vlees keurig te garen. Een breed assortiment aan vlees werd ons aangeboden. Van hamburgers tot kippen en van kleine worsten, tot grote worsten. Daarnaast was de saladebar ook open. Met andere woorden 'voor ieder wat wils'.

Tijdens het eten merkte iemand op dat Ad (van de toercommissie) soms net een uil is. Het lukt hem namelijk om tijdens het rijden het hoofd 180 graden te draaien voor al het moois onderweg. Er viel inderdaad onderweg ook een hoop moois te bewonderen. Mooie natuur, open velden, prachtige bossen, schaars geklede dames aan de kant van de weg en pittoreske dorpjes.



>Een Voorzitter in goed gesprek stoor je niet<

Van bepaalde mensen kun je veel leren. Niet alleen over motorrijden maar ook over vele andere (belangrijke) aspecten van het leven. Zo'n kennisoverdracht stoor je niet!

>Seks met die kale, wordt niet door iedereen gewaardeerd<

Later op de avond werd buiten het Bose geluidssysteem ontdekt. Daar waar men de grootste moeite had om verbinding te krijgen met het plaatselijke WIFI netwerk, wist men wel de mobiel te koppelen aan het systeem. Het gevolg; diverse muziekstijlen werden ten gehore gebracht. Van Marianne Rosenberg tot Snollebollekes en van Charly Lownoise, tot Lawineboys. Dit gebeurde ten onvrede van de serveerster. Deze kon de diverse nummers (i.c.m. het volume?) niet waarderen. Er werd meerdere malen verzocht om het volume te verminderen (waar natuurlijk keurig gehoor aan werd gegeven, elke keer weer). Toen uiteindelijk definitief gehoor werd gegeven aan de serveerster, kwam de hotel eigenaar zelf vrolijk langs. Hij zette zijn muziek op en het volume op standje hard.....

Tot in de laatste uurtjes werd er nog volop nagepraat. De diverse rijtechnieken werden besproken ("*Dien je nou wel naast je motor te hangen of juist niet, moet je nou een motorcrossstijl aanhouden of niet*"). De verschillende banden werden besproken ("*Wat is goed voor op het circuit en wat in de regen*") en met de serveerster werd nog even gesproken over gastvrijheid. Dit gebeurde uiteraard op een zeer keurige wijze.

Het was weer een mooie dag geweest. De laatsten sloten af rond één uur.

>Vast Ochtendritueel!<

- Verkenning rondje te voet door het dorp.
- Vijf voor acht geen kip te bekennen in de ontbijtzaal.
- Tien over acht volle bak.
- Weerberichten werden bekeken en vergeleken.
- Routes werden bekeken en vergeleken.
- Seksuele voorlichting werd gegeven.
- De eersten hesen zich in het harnas.
- De laatsten gingen ontbijten.

Over het ontbijt wederom niets dan goeds. Het was wel opvallend dat sommigen navigatie nodig hebben bij het ontbijt. Mogelijk speelde de drank van de vorige avond een rol, mogelijk de leeftijd?

Een paar opmerkelijke uitspraken tijdens het eten "*Platkoppen*", "*Kraaienneuzen*", "*Ik weet nog een goede titel voor dit verslag (...)*".

>Pi(t)sstop<

Even na negenen vertrok de snelle groep. Het weer was perfect. Het was droog, niet te koud, niet te warm, de zon scheen en het was nagenoeg windstil. De ideale omstandigheden voor de 316 kilometer lange route. Na ongeveer 40 kilometer werden er al drie wielen gemist. Na navraag te hebben gedaan bleek dat het al weer tijd was voor de eerste pi(t)sstop. Ware het niet dat nog geen tien kilometer later een ideale plek was uitgekozen voor een koffie stop. Deze Italiaanse ijssalon had heerlijke koffie en bood keurig de mogelijkheid aan voor diverse boodschappen.

>Wat te doen bij een wegafsluiting?<

Met enige regelmaat kwamen we een wegafsluiting tegen. Wat doe je dan?

- A) Omleiding volgen
- B) Borden negeren en doorrijden
- C) Eigen route verzinnen

Alle bovenstaande opties zijn meerdere malen gekozen tijdens het weekend. Elke keer weer met verrassende resultaten. Soms leidde het tot prachtige wegen, soms dat men kon oefenen voor T.E.T. en soms dat eerst één, dan twee en uiteindelijk tien man tegelijkertijd een alternatief proberen te zoeken op hun navigatiesystemen. Linksom of rechtsom, het is elke keer toch weer gelukt om op de route uit te komen.



>Alles Komt<

Na vele omwegen en knap te hebben gestuurd werd het tijd om voor de inwendige motor te zorgen. Nadat de motoren waren voorzien van een volle buik (lees: tank), werd het tijd om de rijders ook te voorzien van een goed gevulde maag. Een Turkse Pizzeria (of Italiaanse shoarma tent?) had voor de snelle groep de deuren geopend. In tegenstelling tot de voorgaande dagen, leek de kok dit keer niet te slapen. Zou alles nu dan in één keer goed gaan?



Nou.. Nee.

Hoewel de bestelling keurig en snel werd opgenomen door een Italiaanse man, duurde het toch even voordat

iedereen zijn eten kreeg. Elke keer wanneer een gedeelte van de bestelling werd gebracht, werd aan de overige mensen gevraagd of en wat zij hadden besteld. Met als gevolg dat de eerste zijn bord spaghetti al op had terwijl de dürüm nog geserveerd moest worden.

Daarnaast liep er een Turkse bediende rond. Deze was Oost-Indisch doof of was de Duitse taal zeer snel machtig. Daar waar ze bij de eerste tafel niet begreep wat 'Wasser' en 'Cola' betekende kon ze bij de volgende tafel deze bestelling moeiteloos opnemen.

>4G wordt vergezocht<

4G wordt soms vergezocht, van laag op de grond tot hoog in de lucht. Van op het pleintje, tot vier straten verder op. Alleen maar om net die ene foto te kunnen versturen en ontvangen.

>Eén op hol geslagen PK<

Na de lunch bevatte de route (buiten een paar afzettingen om) buitengewone mooie stukken. Met eindeloze bochten, knap asfalt en weinig weggebruikers. Om de vingers bij af te likken Het was wederom weer volop genieten, voor bijna iedereen.

Bij wat open velden reden we een tijdje achter een Duitse motorrijder, die weinig gaf om wat er om zich heen gebeurde. Een ruiter te paard kwamen we tegemoet. Als logische reactie houdt je je eigen PK's beheerst en rustig, zodat de ruiter haar PK onder controle kan houden. Deze Duitser in kwestie had hier 'een broertje dood' aan en knalde zo het paard voorbij. Met als gevolg dat het paard schrok en op hol sloeg. Petje af voor de ruiter die het paard veilig en wel het weiland nog in kon sturen.

>Duitse foto's<

Net zoals in de Eifel en in het Sauerland, biedt de Duitse overheid in 'Vögelsberg' ook de mogelijkheid om een foto van jezelf op de motor te maken. Hier worden 'State of the Art' palen voor gebruikt. Deze palen maken van zowel de voor- als van de achterkant een foto. Vooral nog staan deze palen alleen maar in dorpen en steden, waardoor de achtergrond van de foto wel iets minder interessant wordt. Het is nog niet duidelijk wanneer de Duitse overheid deze palen meer in het landelijk gebied gaat plaatsen.

Ten tijde van het schrijven van dit verslag was nog niet duidelijk hoeveel leden gebruik hebben gemaakt van deze optie.

>Als de dame erom vraagt, Slikken!<

Eenmaal aangekomen bij het hotel werd het (Weiß)bier met volle dienbladen tegelijkertijd, inclusief glimlach, geserveerd. De mooie dag had voor grote dorst gezorgd. Met als logisch gevolg een tempo die de dames van de bediening maar moeilijk bij konden houden. Hieruit vloeide voort dat de glazen al snel op waren. Diegenen die nog een bodempje in hun glas hadden zitten, werd dan ook vriendelijk verzocht om dit zo snel mogelijk tot zich te nemen.

(Een uitspraakje tussendoor: *"Ik heb de zoutranden in mijn boxer staan"*.)

Ondanks het nagenieten van route met z'n allen, in combinatie met het drinken wat (te) goed smaakte, werd het toch tijd om onszelf op te maken voor het diner. Voor sommige mensen was het zelf nodig dat de toercommissie hen meer dan drie keer moest waarschuwen.

Het diner was weer prima voor elkaar. Tijdens het eten werden verschillende wijsheden geserveerd. Zoals *"Bij het verbranden van je vingers, moet je deze tegen je oorlel aanhouden. Dit komt uit de wereld van het solderen"*.



>Stikstof<

Een veel besproken onderwerp tijdens dit weekend, was de stikstof uitstoot. Als gevolg hiervan zou de veestapel moeten worden gehalveerd. Sommige leden hebben dusdanig veel vlees gegeten dat er in Duitsland al bijna sprake is van een halvering van de veestapel.

>Het Hotel<

Het hotel was met één woord te noemen 'Goed'. De kamers waren prima. Er waren fijne bedden en goede douches (weliswaar met twee standen, standje bevroren en standje verbranden.). Niet alleen binnen, maar ook buiten was het goed voor elkaar. Er waren mogelijkheden om 's nachts de motoren overdekt te stallen. Daarbij was er voor de gasten een mogelijkheid om 's avonds ook tot in de late uren overdekt buiten zitten.

>Kringgesprekken<

Ook op de laatste avond, werd na het eten gebruik gemaakt van de 'serre'. Al zittend in een grote kring, was er een momentje van bezinning. Elkaars rijstijlen werden met opbouwende kritiek bekritiseerd en de dag geëvalueerd. Het was weer een goede dag geweest, met een leuke route. Men had weer genoten van al het moois wat 'Vögelsberg' te bieden had.

In tegenstelling tot het vorige sluitingsweekend hadden we dit keer, tot nu toe, enorm geluk gehad met het weer. Elke dag rond de 20°C en droog. Perfect motorrijweer.

>WC Ervaringen<

'Oonzen Ad', voor sommigen een volkslied, voor sommigen totaal onbekend.

>Nog ientje toe<

Het zou een zware dag worden de volgende dag, dus nog één schnaps en op naar bed.

>Vast ochtendritueel?<

- Verkenning rondje te voet door het dorp.
- Vijf voor acht volle bak in de ontbijtzaal.
- Weerberichten werden bekeken en vergeleken.
- Routes werden bekeken en vergeleken.
- Seksuele voorlichting werd gegeven.
- De eersten hesen zich in het harnas.
- De laatsten waren al aan het ontbijten.

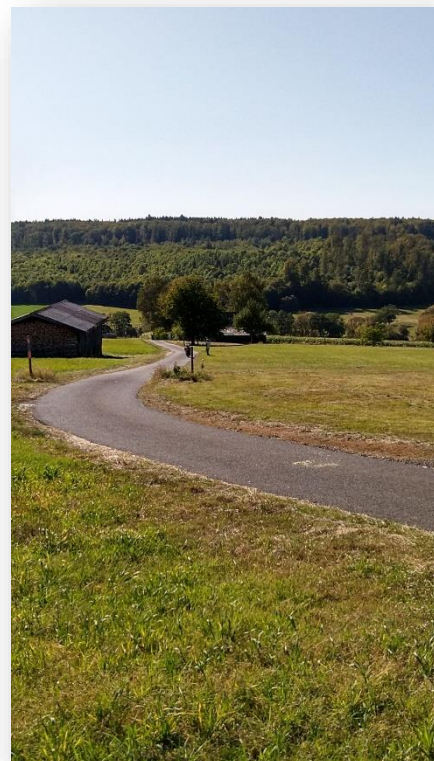
Het weer was slecht. Ongeacht welke site er werd geraadpleegd, het zou niet beter worden. Regen, regen en nog meer regen. Met tegenzin werden de regenpakken aangetrokken. Al was er hier en daar ook een glimlachje te bekennen, blij omdat dit pas de eerste dag was dat het regende. Want wat hebben we het getroffen met het weer.

>Nagenieten<

Het was een mooi weekend. Iedereen heeft genoten. Sterker nog, men probeerde op de terugweg het euforische gevoel van het weekend nogmaals te bereiken. Hiervoor reden ze honderden kilometers om, werd de Eifel nog een keer bezocht en werd getracht de regen te ontwijken. Of het daadwerkelijk gelukt is om het gevoel echt te behalen, is nog maar de vraag.

De toercommissie, nogmaals bedankt. Het was een fantastisch weekend met knappe wegen en goed gezelschap!

Aart





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



MOTOGP KALENDER 2019

Datum	Land	Circuit
10 maart	Qatar	Losail International Circuit
31 maart	Argentinië	Termas de Rio Hondo
14 april	Verenigde Staten	Circuit of the Americas
5 mei	Spanje	Circuito de Jerez-Ángel Nieto
19 mei	Frankrijk	Le Mans
2 juni	Italië	Autodromo di Mugello
16 juni	Catalonië	Circuit de Catalunya
30 juni	Nederland	TT Circuit Assen
7 juli	Duitsland	Sachsenring
4 augustus	Tsjechië	Automotodrom Brno
11 augustus	Oostenrijk	Red Bull Ring - Spielberg
25 augustus	Groot-Brittannië	Silverstone Circuit
15 september	San Marino	Misano Circuit Marco Simoncelli
22 september	Aragon	Ciudad del Motor de Aragon
6 oktober	Thailand	Chang International Circuit
20 oktober	Japan	Twin Ring Motegi
27 oktober	Australië	Phillip Island
3 november	Maleisië	Sepang International Circuit
17 november	Valencia	Circuit Ricardo Tormo



ACTIVITEITEN KALENDER 2020



7	maart	Ledenvergadering
NNB	maart	Dagen Veilig Motorrijden
13	april	Paas openingstoerit
17	mei	Toerit
29 t/m 2	mei-juni	Pinksterweekend
12	juli	Toerit
9	augustus	Toerit
15-16	augustus	Tweedaagse
6	september	Toerit
NNB	september	MTT voor het goede doel
25 t/m 28	september	Sluitingsweekend
NNB		Clubactiviteit

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