

De nieuwe

Uitlaatklep



Openingsrit seizoen 2024

Zwaantjesdag 2024

De trillende techneut

Motorbeurs 2024

Airbagkleding bij MKC R'Dam

De Nieuwjaarsborrel

even voorstellen.

MOTORCLUB MC DE FENDERT

BESTUUR:

Voorzitter:

Jan de Jong

Secretaris:

Jolanda Ettema

Penningmeester:

Sjacco van Kouteren

Contact: Info@mcdefendert.nl

Algemeen bestuursleden:

Eric van den Berg
Anton van Sint-Truyen
Bram Huisman

TOERCOMMISSIE:

Piet Moerland

Sjacco van Kouteren

Contact: ToercommissieMcDeFendert@gmail.com

REDACTIE:

Hans Tienhoven

Roel Alkhoven

Madelon Smit

Contact: RedactieMcDeFendert@gmail.com

WEBSITE:

Ad van de Klundert

Tabitha Levering

Algemeen E-mail adres: Info@mcdefendert.nl

Jaarcontributie bedraagt € 35,= elk volgend lid op hetzelfde adres € 30,=.

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?

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	2
INHOUDSOPGAVE	3
VAN DE REDACTIE	4
VAN HET BESTUUR	5
VAN DE TOERCOMMISSIE	6
AIRBAGS (ON)ZIN?	7
NIEUWJAARS RECEPTIE 2024	9
MOTORBEURS 2024	10
NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING	13
DAG VAN DE MOTORRIJDER 2024	15
PAASOPENING TOURRIT 01-04-2024	19
DUCATI & WOLKENKRABBERS	20
EVEN VOORSTELLEN	23
MOTOGP KALENDER 2024	26
SUPER BIKES KALENDER 2024	27
TOERRIT REGLEMENT	29

VAN DE REDACTIE

2024 is alweer een paar maanden onderweg en dus wordt het tijd voor het clubblad van onze mooie club! Zoals inmiddels bekend is dit de eerste editie die volledig digitaal wordt uitgegeven. De reden is hopelijk ook bekend. Voor degenen die het wellicht gemist hebben: het is voor de redactie namelijk ontzettend veel werk om het gedrukte clubblad in elkaar te sleutelen. Met name het werk dat de adverteerders met zich meebrengen. Bijvoorbeeld, het werven, behouden, factureren, het geld ook daadwerkelijk binnenkrijgen, dan de advertenties proberen te krijgen, etc. Vervolgens moet het volgens een bepaald stramien in het clubblad gezet worden, zodat de drukker er ook iets mee kan. Het moet bijvoorbeeld altijd een veelvoud van 4 pagina's zijn.

De bovengenoemde "problemen" hebben we niet als het clubblad digitaal wordt uitgegeven. Natuurlijk hadden wij het graag anders gezien. Maar net als bij een hoop andere werkzaamheden die MC de Fendert draaiende houden, is de redactie van het clubblad het werk van goedwillende vrijwilligers, met een beperkte hoeveelheid tijd.

Desalniettemin ligt het weer voor jullie, de nieuwste editie van het clubblad! En ook deze keer valt er weer het nodige te genieten, ondanks dat we natuurlijk net de winterperiode achter ons hebben. Wat te denken van de motorbeurs, onze trillende techneut, de openingsrit en de dag van de motorrijder! Aan allen die een stukje hebben aangeleverd voor deze editie, onze hartelijke dank. Uiteraard blijft nieuwe copy van harte welkom, dus als je mee hebt gedaan aan een activiteit van de club en je vindt daarin inspiratie, schrijf er een stukje over en stuur het naar: redactiemcdefendert@gmail.com

Wij hopen dat jullie veel leesplezier beleven aan dit clubblad!

Groet,

De redactie



VAN HET BESTUUR

Beste Leden,

Afgelopen 2 maart hebben we weer een ledenvergadering gehad en tijdens deze vergadering hebben er wat veranderingen in het bestuur plaatsgevonden.

Jan de Jong is voorzitter van de club geworden en Eric van de Berg en Bram Huisman zijn toe getreden als bestuurslid. Piet Moerland is TC lid geworden.

Dit jaar was het wederom door het slechte weer dat de openingsrit verplaatst moest worden naar de 1^e paasdag. Niet iedereen was hier blij mee, maar het was dat de weersvoorspellingen deze wijziging noodzakelijk maakten. Al met al was het toch een geslaagde rit die ons door Zeeland leidde.

De rit van 28 april, welke is uitgezet door Jan Holsteijn en Ton de Bruin was een prachtige rit, welke ons via de Brabantse Wal naar onze zuiderburen bracht. Deze rit leverde mij wel een lekke band op, maar tijdens de lunch stop is de band geplugd en Jan de Jong heeft het bandje weer opgepompt.

Het pinksterweekend in Kastellaun was ondanks de regen toch een geweldig weekend en er waren dit jaar veel deelnemers. Door het hoge water in de Moezel moesten de routes die we wilden gaan rijden op diverse plaatsen worden aangepast wat door de voorrijders prima werd opgelost. Dat het deze keer een andere opzet was door nu voor een hotel te kiezen is voor iedereen als een welkome verandering ervaren.

Namens het bestuur,

Bram Huisman



VAN DE TOERCOMMISSIE

Beste leden,

Het seizoen 2024 is van start. De eerste 2 toerritten zitten er alweer op.

De openingsrit was een dag naar voren gehaald vanwege de weersvoorspellingen, maar dat was achteraf niet echt nodig geweest. Het blijft moeilijk anticiperen op weersvoorspelling blijkt maar weer.

Bij de tweede rit was het weer een stuk beter en ook de opkomst was geweldig. Jan van Holsteijn en Ton de Bruin bedankt voor het uitzetten en regelen van de stops voor deze rit.



Voor het Pinksterweekend hebben we 32 inschrijvingen en staan we op het moment van dit schrijven bijna op het punt van vertrek.

Het sluitingsweekend is ook al geregeld, hiervoor hebben we 23 inschrijvingen.

Voor de tweedaagse is de inschrijving nog open en hebben we tot nu toe 13 inschrijvingen.

Met vriendelijke groeten, jullie TC

AIRBAGS (ON)ZIN?

Als je het goed bekijkt, zijn wij motorrijders toch wel een raar volkje. Aan de ene kant geven we bakken met geld uit om onze machines waar we zoveel plezier aan beleven in topconditie te houden en ook nog eens te verwennen met allerlei (nodige??) accessoires, maar als het op het topic veiligheid voor de persoon zelf aankomt, we wat terughoudender worden met de portemonnee. Uiteraard wordt er geld uitgegeven aan helmen en pakken, maar voor zoiets frivools en exotisch als een airbagvest voor de motorrijder, tja.... "moeten we nog even over denken..." En dit terwijl (zoals een clublid treffend omschreef) we niet meer zo graag in een auto stappen die niet is voorzien van airbags!

Dit moeten Hans V. en Guus B. ook gedacht hebben toen ze de koppen bij elkaar staken. Na wat heen en weer gemail en gebel met MKC Moto in Rotterdam, was een informatieavond over airbag systemen voor MC de Fendert georganiseerd. Een mail met een uitnodiging voor 29 november werd verstuurd naar de leden en de interesse onder de leden voor dit onderwerp bleek groot! Maar liefst 15 clubleden vertrokken op deze avond naar MKC Moto. Daar werden we ontvangen door 3 medewerkers van MKC Moto die de koffiemachine al hadden aangeslingerd voor ons. Door Hans V. was, met goedkeuring van de penningmeester, een assortiment gebak verzorgd waardoor de avond toen al niet meer kapot kon!



De clubleden druppelden binnen en natuurlijk werd er eerst even flink bijgepraat, want we hadden elkaar alweer een tijdje niet gezien. Het weer van de afgelopen tijd nodigde nu niet bepaald uit om eens een lekker stukje te gaan rijden met elkaar... Het ene na het andere lachsalvo weerklonk in de mooie winkel van MKC Moto en dat bevestigde maar weer eens wat voor een leuke club we zijn! De 3 medewerkers van MKC Moto keken vermaakt naar dit tafereel en zagen dat het goed was.

Maar we kwamen naast de gezelligheid natuurlijk ook voor iets anders: de airbags! Wat is er op dit vlak ontwikkeld de laatste tijd, hoe werkt het nou eigenlijk en wat is er zoal te koop. We werden naar de bovenverdieping van de winkel geleid, waar een aantal producten uitgesteld stonden. Henrian de storemanager van MKC Moto Rotterdam, ontpopte zich tot een begenadigd spreker en wist verdomd veel van de airbag systemen. Het principe van de airbag is gelijk aan de airbags die je in jouw auto aantreft. Simpel gezegd, bij een aanrijding registreert een kudde sensoren dat er iets niet in de haak is en activeert het airbag systeem. Dit is bij een motorairbag dus niet anders. Het grote verschil is dat je dit systeem dus "op de persoon" draagt. Er zijn een aantal varianten in de handel. Bijvoorbeeld airbag vesten die je over je pak kunt dragen, vesten die je eronder draagt en een soort overall die ook de heupen beschermt.

Ondergetekende heeft ooit een airbag vest gekocht dat nog werkt met een koord dat je aan de motor verbindt. Kom je te vallen dan wordt door de ruk aan het koord de airbag geactiveerd. Tegenwoordig zijn de airbags uitgevoerd met zeer nauwkeurige sensoren die honderden keren per seconde meten wat er op dat moment gebeurt. Wordt er een signaal geregistreerd dat buiten bepaalde parameters valt, dan wordt binnen een aantal milliseconden het vest geactiveerd. In de motorracery is het dragen van een airbag al jaren een verplichting en hier wordt dus ook een gigantische hoeveelheid data verzameld dat weer ten goede komt aan nauwkeurigheid van de software en dus de veiligheid. Ja, je moet/kunt het vest dus regelmatig updaten...!

Je kon merken aan de groep dat dit een zeer interessant onderwerp was, want er werd aandachtig geluisterd. Iets dat voor MC de Fendert een bijzonderheid is... 😊 Er werden ook de nodige vragen gesteld, die allemaal vakkundig werden beantwoord.



Maar de avond was nog niet ten einde! MKC Moto biedt de mogelijkheid om eens te ervaren hoe het voelt als een airbag zich opgeblazen heeft. Daarvoor konden een aantal leden een airbagvest aantrekken en daar overheen de motorjas. Via een luchtdruk systeem werd dan het vest opgepompt waardoor de persoon in no time veranderde in een Michelin mannetje. Hilariteit alom uiteraard omdat het allemaal wat koddig uitzag. De mensen die het hebben ervaren vonden het goed om eens aan den lijve te ondervinden wat het is.

De bewegingsvrijheid wordt behoorlijk beperkt als het is opgeblazen, maar de veiligheid staat voorop en het vest loopt na de impact ook weer snel leeg, net zoals het in een auto gebeurt.



Nadat we nog een bakkie hadden gepakt en uitgebreid de winkel hadden doorzocht naar mooie spullen (en ze hebben nogal wat daar) gingen we weer naar de bovenverdieping voor een afsluitend praatje. Uiteraard werd gevraagd wie een dergelijk systeem (nu) zou willen kopen en er waren toch al 4 leden die ter plaatse een vest wilden aanschaffen. Voor de twijfelaars hadden de mannen van MKC Moto nog goed nieuws: er is voor onze club een korting van 10% (deze gold uiteraard ook voor de hiervoor beschreven snelle beslissers) en bij meer animo kan de korting zelfs naar 15% oplopen....

Ik weet zeker dat ik namens alle aanwezigen spreek als ik zeg dat dit een zeer nuttige, informatieve en leuke avond was. Namens iedereen bedankt ik Hans V. en Guus B. voor het organiseren van deze avond, alsmede Henrian Verhage, Damian Witte en Pim de Bats van MKC Moto voor de gastvrijheid, de koffie en natuurlijk de bekwaamheid op het gebied van motorairbags.

Hans T.

NIEUWJAARS RECEPTIE 2024

En dan is het zomaar 2024!! Na een bijzonder nat, grauw en kil najaar, is de winter ook aangebroken en bracht ook niet veel goeds... Gelukkig kunnen we terugkijken op een prima 2023 met de nodige leuke activiteiten! En als we het activiteitenoverzicht voor 2024 bekijken, wordt het ook weer een goed jaar!

Uiteraard moeten we het nieuwe jaar vieren en daarom trappen we traditioneel af met een nieuwjaarsreceptie. Het is altijd leuk en goed om ook in de maanden waarin meestal niet erg veel motor wordt gereden, contact met elkaar te houden! De receptie vond plaats op zaterdag 20 januari in de Graanbeurs in "hometown" Fijnaart. De begane grond was verhuurd/gereserveerd voor de plaatselijke carnaval feestgangers, dus moest MC de Fendert afdalen naar het souterrain. Geen straf, want die ruimte is precies goed voor ons cluppie!



Vanaf 20 uur druppelde het volk binnen en op enig moment waren er +/- 20 leden aanwezig. Zoals te doen gebruikelijk steeg het decibelniveau weer naar ongekende hoogten naarmate de mensen binnen druppelden en de drank begon te vloeien. Het 1^e drankje was op rekening van de club, zodat Piet later met de pet (of in dit geval een grote bierpul) rondging om bijdragen te incasseren voor de overige consumpties.

Aan alle kanten werd er gezellig met elkaar gebabbeld over van alles en nog wat, want we hadden elkaar alweer een tijdje niet gezien natuurlijk! Uiteraard was het meest

besproken onderwerp: de motor. Sommige leden hadden een nieuw stalen ros aangeschaft en dat moet natuurlijk uitgebreid worden besproken en/of bekritiseerd... 😊 Maar ook andere onderwerpen kwamen uitgebreid aan bod. Dat maakt de club zo leuk: de brede interesse in elkaars leven.

Kortom, het was weer een prima start van een (hopelijk) geweldig motorjaar! Dank aan het organiserend comité en wij van de redactie wensen iedereen een gezond, veilig en zonnig motorjaar toe!



MOTORBEURS 2024

Man wat duurt die winter elke keer weer lang!! Hetgeen waar je dan naar uitkijkt is de motorbeurs.... Dat was dit jaar zeker niet anders omdat, na de toch wel tegenvallende motorbeurs van 2023, de website van de motorbeurs nu beloofde dat de grote merken ook weer terug waren met een stand. Dat klonk als muziek in de oren.

In de MC de Fendert groepsapp werd een poll geplaatst waar je kon aangeven of je mee wilde met de delegatie van de club die de beurs ieder jaar voor de kiezen krijgt. Zo'n 13 clubleden reageerden positief! Dat wordt dus bij voorbaat al een gezellige dag. Traditiegetrouw werd de zondag uitgekomen om te gaan. Naarmate de dag naderde werd de activiteit in de specifieke Motorbeurs appgroep opgevoerd, hetgeen aangaf dat men erg uitkeek naar de beursdag!



Eindelijk was het zover: zondag 25 februari was dan daar. De meesten hadden bij de NS een combikaart bemachtigd. Treinreis en toegang tot de beurs in één klap geregeld.

We verzamelden of in Roosendaal of verderop in Etten-Leur. Ik stapte op in Bergen op Zoom en was in een mum van tijd in Roosendaal. Daar moest toch even een drafje worden ingezet om de aansluiting te halen. Maar omdat ik over een ijzeren conditie beschik, was dat geen probleem! 😊

In de andere trein was de rest van de groep snel gevonden en de coupé waarin we zaten was absoluut geen stiltecoupé! De grappen en opmerkingen waren weer niet van de lucht. Dit was voor mij een indicatie dat het een topdag ging worden!

In Etten-Leur kwamen nog een paar clubleden aan boord en daarmee werd ook het aantal decibels nog een weinig verder opgeschroefd. Na een tijdje, zwaaide de deur van de coupé open en in onvervalst Rotterdams hoorden we: "plaatsbewijzen alstublieft"! Een ultra vrolijke conductrice scande onze kaartjes en was er al snel achter dat we naar de motorbeurs gingen. Ze bood nog het alternatief van de Huishoudbeurs aan, maar daar bleek weinig animo voor. De verdere reis verliep zonder noemenswaardige incidenten en rond 11 uur kwamen we op de motorbeurs aan. Het was weer een mierenhoop als vanouds. Kort maar koortsachtig overleg bepaalde dat we eerst naar de hal met de "grote merken" zouden gaan en daarna zouden we wel weer zien waar het lot ons zou brengen. Het was opvallend dat de "grote merken" allemaal eenzelfde type stand hadden. Dit is waarschijnlijk zo bepaald door de Jaarbeurs. Alleen de oppervlakten verschilden in afmeting.



We waren collectief benieuwd naar de nieuwe Suzuki GSX-S1000GX (wie verzint die typenummers daar?!?). Een nieuwe hoogpoter van Suzuki die er op papier meer dan interessant uitzag. In z'n eegje zag ie er ook erg fraai uit, toch waren de meningen een beetje verdeeld. Ondergetekende bv vond de zit en met name de hoek van de benen niet heel lekker, wat voor anderen met een geringere lengte weer geen probleem was. Desalniettemin zal deze nieuwe Soes hoog op menig verlanglijstje terechtkomen.

Ook bij andere merken als BMW werd enige tijd doorgebracht. De nieuwe R1300GS zorgde ook voor verdeelde meningen. Iedereen was wel overtuigd dat dit weer een stapje verder was, maar de looks en het (voor een GS) gedrongen postuur van de motor kon niet op veel sympathie rekenen. En dan uiteraard de prijs! Nee, ik denk toch dat ik voorlopig bij mijn "good old" R1200GS blijf..... Ook Triumph (daar blijft ondergetekende toch ook altijd een zwak voor houden) liet mooie modellen zien.

De tegenvaller was dit jaar de stand van Ducati. Een miezerig aantal van 4 motoren kon men bewonderen. De Multistrada die pontificaal vooraan stond had het luttel prijskaartje van ruim € 44.000,- en dan is de handvatverwarming nog een optie zelfs! Bij Yamaha trok de nieuwe Tracer GT de aandacht. Deze driepitter had voor een schappelijke prijs alles aan boord wat je hartje begeert! Zelfs adaptieve cruise control ontbreekt niet op deze Japanner!

Na de hal met de grote merken struinden we verder in de andere hallen waar ook het nodige aan moois weer te bewonderen was. Al dat kijken en struinen maakt dorstig dus werden de eerste bieren al vroeg in de middag genuttigd. Je komt per slot van rekening niet alleen maar voor de motoren....! Over moois gesproken, de Motorbeurs heeft het behaagd om ook een aantal paaldanseressen te boeken die elke zoveel tijd hun show afdraiden (letterlijk). Het directe verband met de motorbeurs ontgaat mij enigszins, maar het was geen straf om te aanschouwen (laten we het daar maar op houden dan.... 😊)

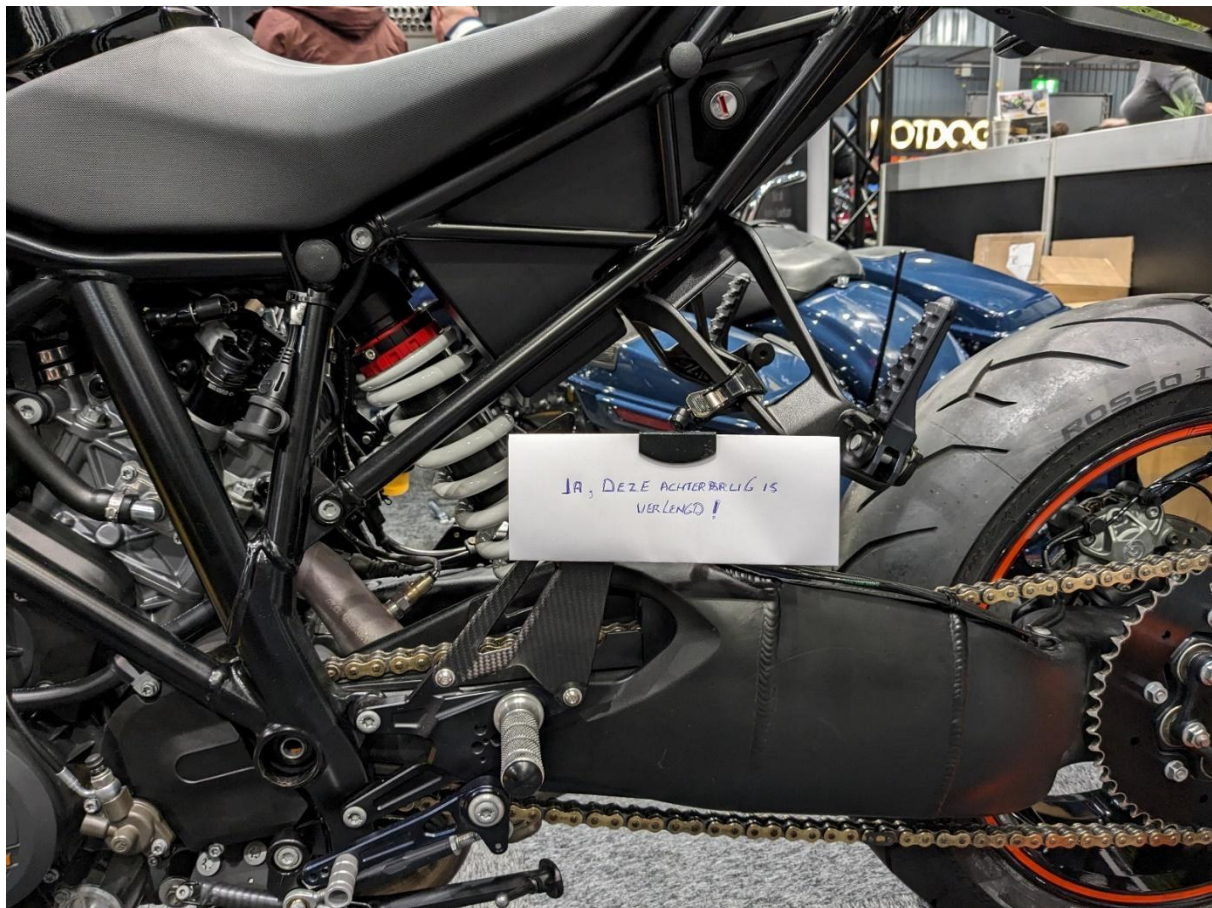
Er waren enorm veel stands die alle mogelijke kleding en andere zaken aanboden en zo te zien aan de vele tassen die voorbij kwamen, deden zij goede zaken! Ons clubje heeft volgens mij niet veel gekocht, behalve wat kleine snuisterijen zoals kettingspray en schoonmaakmiddelen. Dit is wel eens anders geweest. Een aantal jaren geleden werden er ook helmen door een aantal van ons aangeschaft.



Een groep van zo'n 13 man hou je maar lastig bij elkaar en dus moesten we regelmatig even bellen om te kijken waar de mensen allemaal uithingen. Gelukkig vond iedereen elkaar toch weer snel en werd er verslag gedaan van wat er allemaal op het pad was gekomen. Nadat we alle hallen gehad hadden was het toch alweer het eind van de middag. De meesten besloten om in de stad nog even wat te gaan eten. Ik ging



echter naar huis vanwege andere verplichtingen. Gezien de foto's was het etentje ook weer een gezellige boel! Al met al kunnen we terugkijken op een zeer geslaagde editie van de Motorbeurs. Het is het officieuze begin van het motorseizoen, dus laten we hopen dat het weer binnenkort opknapt zodat we weer op ons geliefde ros kunnen klimmen. Ten tijde van het schrijven van dit stukje, was het weer nog behoorlijk beroerd en was van motorrijden nog niet echt sprake. De echte fanatiekelingen daargelaten natuurlijk!!



NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING

2 maart 2024

1. Opening door de voorzitter

Opening door voorzitter en een dankwoord voor aftredend voorzitter Piet Moerland

2. (Her)verkiezingen

Voorzitter Jan de Jong 23 ja / 1 nee

Eric van den Berg 24 ja

Bram Huisman 24 ja

3. Goedkeuring notulen vorige ledenvergadering

Notulen goedgekeurd.

Vraag van Bram Huisman m.b.t. het punt T-shirts van ALV 2023. Wat is de stand van zaken? Sjacco gaat opnieuw een prijsopgave opvragen. Zodra er meer bekend is worden de leden op de hoogte gesteld.

4. Mededelingen

Marga de Reus geeft aan dat het voorzitterschap van Jan de Jong overgenomen kan worden mocht er iemand interesse in hebben.

5. Financieel jaarverslag 2021 (penningmeester Sjacco van Kouteren)

Ronald en Anja van Marle hebben de kascontrole uitgevoerd en is goed bevonden.

Sjacco geeft toelichting: Voor 2023 hebben we 800 euro winst gemaakt. Veel leden hebben het Pinksterweekend voor 2024 al betaald.

Voor 2023 was het het laatste jaar dat we inkomsten ontvingen van clubblad adverteerders. Het sluitingsweekend is iets duurder uitgevallen dit komt doordat er door de hoteleigenaar vergeten was toeristenbelasting te heffen. Dit kwam pas achteraf.

De kascontrole voor 2024 zal worden uitgevoerd door Jan van Holsteijn.

6. Redactie (toelichting door Roel Alkoven)

In overleg met het bestuur komt het clubblad vanaf 2024 alleen nog digitaal uit. Het uitbrengen van enkel een digitaal clubblad is minder bewerkelijk en milieubewuster. De adverteerders zijn afgemeld. Vanuit enkele leden komt de vraag naar voren waarom er niet voor gekozen is om de adverteerders die wel betaalden aan te houden zodat dit ten gunste van de club zou komen. Dit zou gekund hebben.

Enkele leden geven aan dit soort punten/beslissingen voortaan op de ledenvergadering te bespreken. Het bestuur neemt dit mee.

Een aantal leden geven aan niets te hebben met een digitaal clubblad. Er is herhaaldelijk gevraagd om de redactie te komen versterken. Hier is geen gehoor aangegeven, vandaar deze beslissing.

Michiel Janssen vraagt zich af of het nog zin heeft om een digitaal clubblad te houden. De meeste leden geven aan van wel.

Sabrina Roks heeft als voorstel om 2 keer per jaar een nieuwsbrief uit te geven zodat het minder werk is voor de redactie.

Jan van Holsteijn vraagt zich af hoe het zit met de adverteerder Chrome Burner, aangezien we daar altijd met de openingsrit naar toe gingen. Chrome Burner was al geen sponsor meer.

7. Toercommissie (Sjacco van Kouteren)

Dankwoord voor Ad van de Klundert voor zijn inzet in de TC.

Het jaar 2023 was een goed jaar op het Pinksterweekend na door een dubbele boeking. (de organisatie van het Pinksterweekend is opgepakt door leden en was geslaagd)
Zowel de tweedaagse als het sluitingsweekend zijn goed bevallen. De toerritten zijn ook goed bezocht. Voor een aantal toerritten hebben we nog mensen nodig. Kijk op de website bij de kalender welke data er nog openstaan voor een toerrit. Wil je een toerrit uitzetten, geef dit door aan de TC.
De tweedaagse is nog niet geregeld, heb je een idee benader dan de TC. Ronald van Marle geeft aan te kijken voor een hotel in Friesland.
De TC kan versterking gebruiken! Heb je interesse, geef het door!

8. Activiteiten kalender 2024

De openstaande toerritten zijn door de TC besproken. Jan bedankt Ingrid Kocken en Sabrina Roks voor het regelen van de najaarsactiviteit. Heeft er iemand een idee voor dit jaar? Ingrid oppert of het mogelijk is dat dit jaar de activiteit door twee andere leden georganiseerd kan worden. Roel gaat zich oriënteren. Jan van Holsteijn vraagt zich af of we het budget van tevoren kunnen vaststellen. Dit is lastig in te schatten. Over het algemeen gaan we uit van 40 à 50 euro per persoon. De club legt tussen de 10 en 20 euro per persoon bij.

9. Rondvraag

Geen rondvraag

10. Sluiting door de voorzitter

Jan bedankt iedereen voor zijn/haar aandacht en het meedenken.



DAG VAN DE MOTORRIJDER 2024

De Belgische dag van de motorrijder

Jaja het was al weer zo ver. De dag van de motorrijder. Het startsignaal voor Belgische motorrijders van het motorseizoen. We, Jan en Roel, waren dit jaar de enigen die gingen en volgens ons in Antwerpen ook de enige (H)Ollanders dit jaar. Wel waren volgens mij alle West-Vlaamse motor politie- en ambulance diensten aanwezig, want er stonden een partij dienstmotoren dat het er geel / blauw van zag.



Jan en ik hadden afgesproken bij de benzinepomp bij Standaardbuiten en vanaf daar zijn we via Wouw, binnendoor naar Antwerpen gereden. We hadden toen al beter weer dan vorig jaar. Dus dat was een goede begin. Jan had van te voren ook afgesproken met enkele oud collega's van BASF. We zijn begonnen met een bakkie koffie en even kennismaken en toen hebben we ons aan de start gewaagd. Uiteraard moesten we de blaastest ondergaan. Beiden negatief. Dat is net als bij corona dus positief. Daarna mochten we eindelijk starten met het parcours.

In totaal moesten er 12 onderdelen worden afgewerkt.

1. de trage doorgang: 10 meter rijden en daar moet je minimaal 12 seconden over doen. Het record stond op 35 seconden, succes met oefenen!
2. de smalle doorgang.
3. de smalle plank (dit keer niet nat en glad)
4. het houtenblokje verplaatsen van paaltje naar paaltje (vorig jaar nog pionnetjes verplaatsen maar nu even wat lastiger dan vorig jaar)
5. de U-turn in de garage: sturen tot de max in een "besloten" ruimte
6. opstelling met ringen: ringetjes overpakken van het ene paaltje naar het anderen en dan dat in een cirkel doen zodat je kan blijven doorrijden
7. de ster rijden via een bepaalde route
8. slalom (need I to say more)
9. 8-tjes opstelling: steeds kleinere 8-tjes draaien



- 10. dambord rijden: in totaal 100 pionnen in een raster/vierkant geplaatst. Je mag alleen maar haakse linkse bochten maken en de bedoeling is om je mede(s)rijder met de voeten aan de vloer te krijgen. Botsen mag niet en je start diagonaal tegenover elkaar
- 11. gymkhana
- 12. stopproef / noodstop.

Ja, klinkt makkelijk, maar sommige onderdelen vallen echt tegen, ook voor sommige agenten (gelukkig). Want die heb ik ook zien liggen met motor en al. Het gaat vooral om de beheersing en uiteindelijk ook om de lol. Binnen ons groepje wast er een Belg Dirk en hij beheerste zijn motor echt heel goed. Alles leek hem eenvoudig af te gaan. Hij bleek later ook veruit de meeste cursussen te hebben gevolgd en dat was ook te zien. Zeker weten.

Het was relatief rustig, waardoor we sommige oefeningen meerdere malen konden doen. Aan het einde



van het evenement kregen we een keuze en hebben we met zijn allen gekozen voor een mooie mok. Het was een leuke dag waarin je gratis advies krijgt over je motorrijstijl, waarbij het vooral gaat om het opfrissen van motorbeheersing voor het komende seizoen. Maar vooral ook over veel lol hebben met je motor op een veilig terrein. Volgend jaar is de VSV dag:

Dag van de Motorrijder
30.03.2025
TOT VOLGEND JAAR!

Noteer hem in je agenda. Je kunt niet zeggen dat je het niet op tijd wist 😊

Bij mij staat hij al in de agenda. Voor meer info:
www.dagvandemotorrijder.be

In Nederland hebben ze ook een dergelijk evenement en wel op 7 april. Echter lijkt dat een schim te zijn van hoe ze het in België doen. Dus in dat opzicht kunnen we zeker wat leren van onzer zuiderburen. (<https://knmv.nl/dagvandemotorrijder/>)

Speciaal voor de fanatieke thuisoefenaar hieronder alle oefeningen. Successssssssssssssssssss en we geloven het pas als we het zien 😊



- 1. Trage doorgang**
- 2. Smalle doorgang**
- 3. Smalle balk**
- 4. Houten blokje**
- 5. U-turn**
- 6. Opstelling met ringen**
- 7. De ster**
- 8. Slalom**
- 9. Opstelling achten**
- 10. Dambord**
- 11. Gymkhana**
- 12. Stop-proef**



PAASOPENING TOURRIT 01-04-2024

De openingsrit van 2024 is dit jaar i.v.m. de slechte weersvoorspelling 1 dag naar voren geschoven. Na het verzamelen bij de Fendertse Hoeve en daar koffie gedronken te hebben zijn we met 9 man vertrokken.



's Morgens speelde het weer niet mee maar naarmate het later in de ochtend werd, knapte het weer op. Piet voorop en wij erachteraan...
Mooie rit door Tholen en nabij Stavenisse een bakkie bij de pomp gedaan.
Onderweg hebben we een klein beetje regen gehad, maar dat mocht de pret niet drukken.
Voor de meesten van ons was het de eerste rit van het jaar op de motorfiets.
In Heerle hebben we nog een keertje koffie gedronken en een taartje gegeten. Waar ook Michiel en Corné gezellig een bakkie mee hebben gedaan.



Daarvandaan was het niet zo ver meer en zijn we teruggereden naar Fijnaart. Daar hebben we afscheid genomen en zijn in de regen op huis aan gegaan. Al met al was het een leuke rit en een gezellige dag.



DUCATI & WOLKENKRABBERS

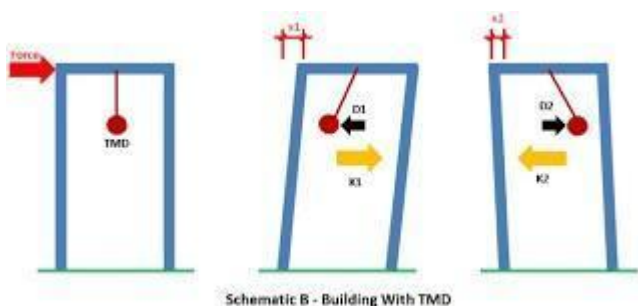
Wat gaan we nu weer krijgen? Ducati en wolkenkrabbers?? Ik ga het uitleggen.... Als we de Moto GP een beetje volgen zal het je opgevallen zijn dat bij de Ducati's achter in het kontje lijkt of daar wat zit.



Nou dat klopt , maar eerst iets vooraf.



Bij de bouw van heel hoge gebouwen, wolkenkrabbers, liep men tegen een probleem aan. Vooral in de ruimtes op de hoge verdiepingen werd men, vooral bij winderig weer, redelijk onpasselijk, misselijk, van het heen en weer zwaaien van het hoge gebouw. De wind oefende dermate krachten uit op het gebouw dat het hele zootje ging slingeren. Zo'n gebouw is natuurlijk niet een geheel stijve constructie maar het heeft een zekere elasticiteit. Dat is maar goed ook want anders zou de zaak wel eens kunnen breken. Al snel kwam er een idee van "als je nou eens een gewicht de andere kant op laat slingeren". Een en ander werd in windtunnels uitgetest en het werkt(e).



De grootte van het gewicht en de mate van slingingering moet wel berekend worden en zijn dan van vele factoren afhankelijk, te weten: hoogte, windrichting en -sterkte, windwervelingen opgewekt door andere gebouwen, massa en stijfheid van het gebouw. In het plaatje kun je zien wat er gebeurt als het gebouw uitslingert, het gewicht blijft achter, je ziet dat er een zijdelingse kracht gaat ontstaan precies tegen de kracht die het gebouw opzij zet. Deze kracht wordt nu gedempt en het is rustiger in het gebouw. We noemen

dit een 'Tuned Mass Damper', een afgestelde massademper, precies gemaakt voor dat ene doel.

Maar wat heeft dat nou met Ducati te maken? Bij motoren spelen trillingen een grote rol in wegligging, zo is daar de vering voor en achter, vering die is afgesteld afhankelijk van gewicht, snelheid en nog veel meer zaken. Maar vering alleen gaat niet, dat wordt een jojo, dus dempen die vering voor en achter. Dat is weer afhankelijk van de veerkracht en hoe snel je wilt dempen.

Met steeds hogere vermogens, betere banden en betere vering kwam er nu een nieuw probleem om de hoek: chatter. Chatter is de naam die wordt gegeven aan bepaalde ongewilde bewegingen van de motor die de controle en wegligging negatief beïnvloeden. Stel je voor: een motor die rechtop rijdt, de onregelmatigheden van de weg worden door de vering verholpen, zowel voor als achter, maar wel alles in de richting van de voorvork, dus in en uit in lijn met de voorvork en idem achter natuurlijk. Wat te denken als de motor heel schuin gaat: de vering kan alleen veren en dempen in één richting , dus recht naar beneden, in het verlengde van de voorvork. De wielen gaan nu dus onder een hoek van soms wel 60 graden over het wegdek, maar de hobbels in de weg zorgen nog steeds voor krachten die de vering kan opvangen maar er komen nu ook zijdelingse krachten op de wielen waar de vering geen raad mee weet.



Die krachten doen de 'op één oor liggende' motor in een golfbeweging komen, eerst een hobbel bij het voorwiel en dan bij het achterwiel. Er kan een slingerbeweging ontstaan door de verticale as van de motor, zoals een bootje dat over golven gaat, iets overdreven maar toch.....

De flexibiliteit van het frame kan e.e.a. wat opvangen, maar flexibiliteit in het frame kan in andere frameposities, bijvoorbeeld rechtop, weer andere problemen geven. De motor kan door deze nieuwe krachten in een trilling of resonantie geraken welke desastreus kan uitpakken, we praten nu over 'chatter'. Chatter wordt in deze [link](#) uitgelegd .



We gaat weer even terug in de tijd, daar verschijnt Robin Tuluie, een Engelse student in bewegingsleer. De man heeft goede ideeën. Hij is de bouwer van de Tularis in 1990, een extreem minimalistische tweecilinder tweetakt, gebaseerd op een Sneeuwscooter blok, 800 ccm, 175 pk. Enfin, met deze creatie komt hij in de picture bij Formule 1 teams. Voor seizoen 2004 ontwikkelde hij voor Mercedes een hydraulisch rijhoogte systeem waardoor de auto continu de vereiste rijhoogte had. Niet te veel en niet te weinig, e.e.a. gaf weer enkele tienden van seconden ronde winst. Mede

met dit systeem werd Hamilton kampioen in 2004 en Alonso in 2005. Overigens werd het systeem vanaf toen verboden in de F1.

Robin zijn creaties en denkwereld vallen op bij Ducati, zou hij niet een oplossing weten voor het chatterprobleem? Hij treedt in dienst bij Ducati en ontwerpt een 'tuned mass damper' voor de Ducati min of meer afgekeken van de dempers in wolkenkrabbers. Het is niet precies duidelijk hoe het uitgevoerd is, je moet je geheimen niet met je rivalen delen, maar in principe is het een gewicht wat als demper werkt om trillingen te dempen. Het geheel zal ongetwijfeld elektronisch aangestuurd worden. Zo'n demper zie je overigens nu al in meer MotoGP motoren, tja, niemand wil achterblijven.

Dat chatter is een beetje te vergelijken met '[porpoising](#)' in de F1, ook een ongewenste trilling die moeilijk te dempen is. Mercedes en Ferrari hadden hier in 2022 erg last van, Red Bull had het wel onder controle.

Robin stond ook aan de wieg van het hydraulisch holeshot apparaat bij Ducati. Wat is dat nou weer? Bij de start heeft het zin de vering van de motor te verlagen om wheelie neiging tegen te gaan, een lager zwaartepunt resulteert in een snellere start. Middels hydrauliek, verwerkt in de vering, kan de rijder dit middels knoppen op het stuur aansturen. Allemaal interessante ontwikkelingen, in moderne auto's wordt ook alles gedaan om trillingen tegen te gaan, maar hier speelt comfort de rol.

Uw ttrriillende ttechneut.

Krachten spel in de bocht



In een bocht komt er volgens de tekening een extra kracht bij: de centrifugaalkracht. De motor wil naar buiten. Zou de motor niet schuin gelegd worden, dan valt hij om naar buiten. Dus schuinleggen, de banden zorgen dat de motor niet wegglijdt, de vering wordt ingedrukt om de centrifugaalkracht op te vangen. Oneffenheden op de weg werken nu heel anders in op de motor: niet meer in lijn met de vering, maar verticaal. Het frame wordt nu eerst vooraan 'getordeerd' en vervolgens bij het achterwiel. Er kan nu een 'golf'-beweging in het frame ontstaan.

EVEN VOORSTELLEN

Beste motormannen en vrouwen,



Er is gevraagd om, in het "kort", mijzelf even voor te stellen. Mijn naam is Minus de Reijer geboren en getogen in de Fendert. Getrouwd met Rian en vader van Mark en Tim, die inmiddels niet meer thuis wonen.

Mijn eerste motor ervaring begon op mijn 14de jaar, met het kopen van een Jawa-CZ 350 in Oosterhout. Het was een hele reis en een groot avontuur om deze motor in de Fendert zien te krijgen.

Mijn ouders kregen te horen dat ik, onderweg naar de Fendert, ermee onderuit gegaan was op de natte kinderkoppen in de Appelaarseweg. Ze waren behoorlijk ontdaan met dit voorval temeer omdat ik "vergeten" was om te vertellen

dat ik een motor had gekocht. Ze zagen al snel in dat ik deze streken niet van een vreemde had en na de nodige waarschuwingen, lieten ze ze mijn gang maar gaan.

Overtollig blik eraf en de eerste motorcross ervaringen waren een feit. De opvolger was een Ossa Phantom 250cc. De crossbaan in de Fendert, de Banaan, Klundert en Dordrecht werden regelmatig bezocht. In 1980 begon het "serieuze" werk bij de MON. Eerst op een Suzuki RM 250 en daarna een Yamaha 250.

Deze Yamaha 250 cc van 1984, "geïmporteerd" via België, nieuw uit de doos gehaald. Voordat we hiermee de grens overstaken, hebben we eerst nog even een modderig cross baantje opgezocht.

In de tachtiger jaren waren we met zo'n 22 motorcrossers uit de Fendert. Motor op de aanhangwagen en gaan naar die crossbaan. Mijn crosstijd duurde t/m ongeveer 1986, wat een hele leuke en gezellig tijd was!!

Mijn eerste wegmotor was een Yamaha RD 350. Natuurlijk ben ik lid geworden van MC de Fendert. Een Yamaha XT 600 beviel me ook goed, maar voor het bezoeken van de Europese GP's was deze XT wat minder geschikt. Een Kawasaki GPX 600, een Honda CBR 600 en een Yamaha YZF 750 bevielen mij beter voor de langere afstanden.

Rond 1998 veranderde de tijd voor mij. Inmiddels getrouwd, een huis, kinderen en door mijn werk in het buitenland, geen tijd meer voor motorrijden, dus heb ik toen alles aan de kant geschoven.

Toch had ik sinds 1987 nog steeds een NSU Lux 200cc uit 1953 gedemonteerd op zolder liggen was. Door gebrek aan tijd duurde het allemaal wat langer om deze te restaureren maar uiteindelijk in 2008 heb ik hem op kenteken kunnen zetten. Het blijft leuk toeren met zo'n oldtimer. Met deze motor rijd ik nog steeds, zo nu en dan, een rondje door de Westhoek.



Intussen is er in 2009 een andere hobby ontstaan namelijk Engelse oldtimer auto's waar ik me nog steeds mee bezig houd. De geschiedenis, het sleutelen en opknappen, toeren, kaart lees rally's en racen zijn de mooie bezigheden met deze auto's.

Ook heb ik verschillende Harley Davidsons (1929 en 1941) gehad. Prachtige klassiekers, maar dat was toch niet mijn ding. Het aantrappen van een Harley was voor mij een drama. Deze heb ik dan ook maar 1 jaar gehad.

Mede door een hele goeie kennis, heb ik een Aermacchi Ala d'oro 350cc uit 1968 uit Engeland kunnen bemachtigen. Met deze motor, gebouwd met onderdelen en onder toezicht van Syd Lawton, rij ik sinds enkele jaren classic demo races op Nederlandse straten circuits georganiseerd door de HMV (Historische Motor Vereniging). Fantastisch leuk en gezellig om te doen. De saamhorigheid en met zijn alle genieten van prachtige motoren van pré 50 t/m de jaren 1972, 50cc t/m 500cc en de zijspan klasse.



Onverwachts kwam ik eind vorig jaar een bijzondere klassieke motor op het spoor. Namelijk een 1968 originele Ducati 250cc van de Italiaanse racelegende Giovanni Burlando. Een klassieker met zo'n een bijzondere geschiedenis die ik niet kon laten staan!



Een bijzonder eerbetoon aan Giovanni Burlando is te zien in de volgende film:

https://www.youtube.com/watch?v=4nbSOivduLQ&ab_channel=Lorisansiro

In de volgende film is de Ducati 250, van de Italiaanse racelegende Giovanni Burlando met startnummer 2 te zien, die nu in mijn schuurtje staat!!

https://www.youtube.com/watch?v=bTyqcag6znI&ab_channel=TMFFMotorcycleFilmFestival

In de volgende film is in het kort de race historie te zien van Giovanni Burlando

https://www.youtube.com/watch?v=Yg6s2wZbuzs&ab_channel=400KAWA1

Dat ik weer lid ben bij MC de Fendert is natuurlijk logisch. Verschillende leden ken ik nog van vroegere tijden. Veel leden ken ik nog niet, maar dat komt nog wel.

Door mijn bezigheden met mijn oldtimers en classic demo races kan ik niet met alle toertochten meegaan.

Toch hoop ik nog vele leuke motortochten met mijn Ducati 937 Supersport S en gezelligheid met MC de Fendert te mogen beleven.

Motorgroet, Minus



MOTOGP KALENDER 2024

2024 MotoGP™ CALENDAR PROVISIONAL

1 QATAR GP 8 th MAR - 10 th MAR LUSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT	7 CATALAN GP 24 th MAY - 26 th MAY CIRCUIT DE BARCELONA - CATALUNYA	13 AUSTRIAN GP 16 th AUG - 18 th AUG RED BULL RING - SPIELBERG	19 AUSTRALIAN GP 18 th OCT - 20 th OCT PHILLIP ISLAND
2 PORTUGUESE GP 22 nd MAR - 24 th MAR AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE	8 ITALIAN GP 31 st MAY - 2 nd JUN AUTODROMO INTERNAZIONALE DEL MUGELLO	14 ARAGON GP 30 th AUG - 1 st SEP MOTORLAND ARAGÓN	20 THAI GP 25 th OCT - 27 th OCT CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT
3 ARGENTINA GP 5 th APR - 7 th APR TERMAS DE RÍO HONDO	9 KAZAKHSTAN GP 14 th JUN - 16 th JUN SOKOL INTERNATIONAL RACETRACK	15 SAN MARINO GP 6 th SEP - 8 th SEP MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI	21 MALAYSIAN GP 1 st NOV - 3 rd NOV SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT
4 AMERICAS GP 12 th APR - 14 th APR CIRCUIT OF THE AMERICAS	10 DUTCH GP 28 th JUN - 30 th JUN TT CIRCUIT ASSEN	16 INDIAN GP 20 th SEP - 22 nd SEP BUDDH INTERNATIONAL CIRCUIT	22 VALENCIA GP 15 th NOV - 17 th NOV CIRCUIT RICARDO TORMO
5 SPANISH GP 26 th APR - 28 th APR CIRCUITO DE JEREZ - ÁNGEL NIETO	11 GERMAN GP 5 th JUL - 7 th JUL SACHSSENRING	17 INDONESIAN GP 27 th SEP - 29 th SEP PERTAMINA MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT	Reserve Event: Hungary - Balaton Park Circuit
6 FRENCH GP 10 th MAY - 12 th MAY LE MANS	12 BRITISH GP 2 nd AUG - 4 th AUG SILVERSTONE CIRCUIT	18 JAPANESE GP 4 th OCT - 6 th OCT MOBILITY RESORT MOTEGI	

SUPER BIKES KALENDER 2024



CALENDAR 2024



AUSTRALIAN ROUND

Phillip Island Grand Prix Circuit

23-25 February



CATALUNYA ROUND

Circuit de Barcelona-Catalunya

22-24 March



DUTCH ROUND

TT Circuit Assen

19-21 April



EMILIA-ROMAGNA ROUND

Misano World Circuit "Marco Simoncelli"

14-16 June



UK ROUND

Donington Park

12-14 July



CZECH ROUND

Autodrom Most

19-21 July



PORTUGUESE ROUND

Autodromo Internacional do Algarve

9-11 August



HUNGARIAN ROUND

Balaton Park Circuit

23-25 August



FRENCH ROUND

Circuit de Nevers Magny-Cours

6-8 September



ITALIAN ROUND

Cremona Circuit

20-22 September



ARAGON ROUND

MotorLand Aragon

27-29 September



SPANISH ROUND

Circuito de Jerez - Angel Nieto

11-13 October



MC De Fendert

ACTIVITEITEN KALENDER 2024

20	januari	Nieuwjaarsbijeenkomst
2	maart	Ledenvergadering
24	maart	Dagen Veilig Motorrijden
1	april	Paas openingstoerit
28	april	Toerit
17 t/m 21	mei	Pinksterweekend
23	juni	Toerit
21	juli	Toerit
17 t/m 18	augustus	Tweedaagse
8	september	Toerit
15	september	Motortocht goede doel
27 t/m 30	september	Sluitingsweekend
??	??	Club activiteit

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