

De nieuwe

Uitlaatklep



IN DEZE EDITIE O.A.:



Bella's kijken bij de Italdag 2019
Dakar in de polder? Tet tet
De Gibraltar Express
Oudejaarsborrel

Een verslag van de Motorbeurs
Materiaal uit de oude doos
De Motor van Bert
De notulen van de ALV

MOTORCLUB MC DE FENDERT

BESTUUR:

Voorzitter:

Piet Moerland

Secretaris:

Jolanda Ettema

Penningmeester:

Sjacco van Kouteren

Algemeen bestuursleden:

Jan de Jong

Anton van Sint-Truyen

Contact: Info@mcdefendert.nl

TOERCOMMISSIE:

Ad van de Klundert

Jan van Holsteijn

Sjacco van Kouteren

REDACTIE:

Hans Tienhoven

Madelon Smit

Patrick Roessel

Contact: Redactie@mcdefendert.nl



WEBSITE:

Ad van de Klundert

Tabitha Levering

Algemeen E-mail adres: Info@mcdefendert.nl

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

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

Nieuwe leden:

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

Opzeggen lidmaatschap:

vóór 1 december bij de secretaris.

Aanmelden als vrijwilliger?

Neem contact op met een van de bestuursleden.

INHOUDSOPGAVE

MOTORCLUB MC DE FENDERT	1
INHOUDSOPGAVE	3
VAN HET BESTUUR	5
VAN DE REDACTIE.....	7
VAN DE TOERCOMMISSIE	9
DE MOTOR VAN BERT	11
ITALDAG 2019.....	13
OUDEJAARSBORREL BIJ STREETBIKES	17
NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING.....	19
MC DE FENDERT 7 MAART 2020	19
MOTORBEURS 23 FEBRUARI 2020	28
UIT DE OUDE DOOS.....	44
MOTOGP KALENDER 2020	47
WORLD SUPERBIKES KALENDER 2020.....	48
ACTIVITEITEN KALENDER 2020	49
TOERRIT REGLEMENT	51



Eetcafé en feestzaal met een zonnig terras

De Fendertse Hoeve



Gastvrijheid ten voeten uit

www.fendertsehoeve.nl



Beste leden,

We hebben 2019 afgesloten met een oudejaarsborrel bij Street Bikes met dank aan Guus en Ingrid.

Ook dank aan de adverteerders die het clubblad mogelijk hebben gemaakt.

Het nieuwe motorseizoen gaat binnenkort weer van start, er zijn verschillende leden die hun motor al van stal hebben gehaald en de eerste km hebben gemaakt.

Zaterdag 7-03-2020 hebben we een ledenvergadering gehad met een goede opkomst, ondanks het veel in het nieuws zijnde coronavirus.

Er zijn 3 aftredende bestuursleden Volcmar Vreugdenhil, Ad van de Klundert en Madelon Smit, het bestuur dankt hen met een klein geschenk voor hun geweldige inzet. Ad en Madelon blijven respectievelijk actief in de toercommissie en de redactie.

Er is een nieuw bestuurslid aangeschoven Anton Sint-Truyen en Jolanda Ettema neemt de taak van het secretariaat over van Madelon.

Piet Moerland was aftredend en weer verkozen als voorzitter. Ook Anton Sint-Truyen die wegens omstandigheden niet aanwezig was is verkozen als bestuurslid.

Ook werd er stilgestaan bij het overlijden van Herman Flinkenflögel waarbij er een korte stilte werd gevraagd.

De redactie meldde dat er nieuwe adverteerders bij zijn gekomen en dankte iedereen voor het schrijven van stukjes voor het clubblad. Ga zo door!

De toercommissie heeft weer een mooie agenda samengesteld en vraagt of er mensen zijn die dit jaar een toerrit willen uitzetten.

De avond werd afgesloten onder het genot van wat drankjes.

Wij wensen iedereen veel motor plezier en laten we er met z'n allen weer een leuk seizoen van maken.

Met een vriendelijke groet,

Het Bestuur



BARBERSHOP



Langenoordstraat 112
Zevenbergen
T 0168-324444

WWW.BARBERSHOPZEVENBERGEN.NL



FIJNAART (NAAST ALDI)

OUDEMOLENSEDIJK 9

ROOSENDAAL (NAAST JUMBO)

VAN BEETHOVENLAAN 9

WWW.SLIJTERIJVANDERMAAS.NL



VAN DE REDACTIE

Beste leden,

Vers van de (spreekwoordelijke) pers..... de eerste editie van dit jaar. Dit betekent natuurlijk dat het hoog tijd wordt om weer lekker te gaan rijden.

Wellicht hebben jullie gedurende de wintermaanden nog wat ritjes gemaakt, want echt winters weer hebben we nog niet mee mogen maken.

Wat kunnen jullie deze keer van ons blad verwachten? Een delegatie van de redactie is naar de motorbeurs geweest en heeft een verslag gemaakt van het wel en wee aldaar.

Onze Maurice heeft deelgenomen aan de TET en de GE en wilde ons zijn avonturen niet onthouden. Nou hoor ik je denken.....TET? GE? Wil je weten wat dit inhoudt, lees dan vooral verder ;-).

Verder hebben we een terugblik van de Italdag van vorig jaar, vertelt Bert Volbeda ons dit keer welke motoren hij in het bezit heeft gehad, nemen we een borreltje op het oude jaar en ontbreken uiteraard de notulen van de ALV niet.

Het is nu 21 maart 2020. De wereld om ons heen verandert per minuut, wordt in de greep gehouden van het nieuwe Covid-19 virus. Er worden bijna dagelijks nieuwe maatregelen afgekondigd en we hebben al een toespraak van de minister president en de koning achter de rug.

De kalenders in dit blad zijn volgens de gegevens zoals deze op dit moment bekend zijn. De eerste races zijn helaas al afgelast of voor onbepaalde tijd verplaatst. Ook de traditionele eerste opwarmronde bij de Antwerpse politie, de Dag van de Motorrijder, is afgelast.

We wensen jullie uiteraard heel veel leesplezier toe en hopen dat we gezamenlijk toch veel leuke, gezellige en vooral veilige en bekeuringsvrije kilometers mogen afleggen dit seizoen.

Blijf alert, gezond en positief en help elkaar een handje in deze rare tijd.



Weird Spring is in die air!!

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,

Op het moment dat ik dit schrijf, ligt het georganiseerde motorleven op zijn reet. Er mag niets meer georganiseerd worden i.v.m. het coronavirus. De grens naar Duitsland en België mag je alleen over als er noodzaak is en dat is een motorritje natuurlijk niet. Je kan dus ook niet even naar België om goedkoop te tanken, dat is natuurlijk erg jammer nu de benzine onder de euro is gekomen door de plotselinge daling van de olieprijs.

Wat mag dan nog wel: Je mag op dit moment nog wel individueel motorrijden of met enkelen iets afspreken. Een georganiseerde rit via de club mag niet!

De openingsrit die, zoals andere jaren met Pasen bij Chromeburner zou starten, is dan ook afgelast.

Het Pinksterweekend in Sauerland (waar nu zo'n 20 man/vrouw voor hebben ingeschreven, er is dus nog plek!) is nog wel 2 maanden weg, maar we zullen zien of tegen juni de grenzen alweer open zijn en het coronavirus is verslagen. Indien dit niet het geval is, zal het PW 2020 geen doorgang vinden.

Voor de Tweedaagse zijn we van plan een hotel in Valkenburg te nemen. We hebben echter nog niets geboekt, aangezien alles nu nog erg onzeker is dit jaar. We blijven hoopvol en wellicht komen we hier snel met een voorstel om met de Tweedaagse mee te gaan.

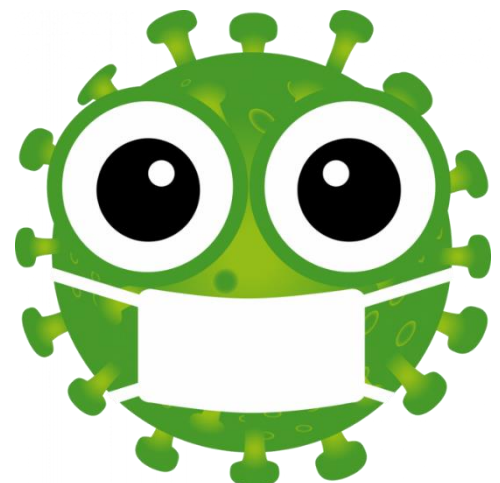
Het Sluitingsweekend gaat eind september naar Herbitzheim (een voor mij bekend hotel). Het ligt in een mooie omgeving: het Zwarte Woud en de Vogezes zijn dan ook de gebieden waar we ritten doorheen plannen.

Voor wat betreft de toerritten op de geplande data, daarvan houden we jullie op de hoogte of die doorgang gaan vinden. Helaas kunnen we het niet leuker maken.

Je kunt dus nog wel afspreken met wat vrienden om een ritje te rijden zolang dat ook niet verboden wordt, maar de club zelf mag ze niet plannen. Indien je gaat rijden, hou er rekening mee dat je niet zomaar ergens wat kan eten of drinken en dat je mogelijk niet zomaar ergens naar het toilet kan (voor de dames vervelender dan voor de mannen).

Het lijkt dat 2020 een jaar wordt waarin menig motorreisje zal worden geannuleerd, maar ook het jaar is nog niet om en wellicht houdt het virus het snel voor gezien zonder al teveel slachtoffers te maken, en kunnen we weer mooie toeren maken.

Namens de toercommissie Jan van Holsteijn





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**

DE MOTOR VAN BERT

Ik zal me eerst even voorstellen, ben één van de 3, de jongste, volgens zeggen de knapste en slimste en diegene die NIET overgestapt is naar een BMW. Wijsheid komt met de jaren... ??? Zonder gekheid, ik snap de overstap van een racer naar een naked bike wel.

Na 31 jaar alleen maar op race bikes gereden te hebben ben ook ik overgestapt naar een naked.

Als je wil weten wat ik hiervoor allemaal had en hoe ik dat beleefd heb moet je maar even in het archief duiken van de uitlaatklep. Ik ben het verhaal toen geëindigd met mijn vorige motor, een YAMAHA R1. Waarschijnlijk met de woorden, wat een geweldige stuurmotor bla,bla,bla of soortgelijke dikke banden praat.



Nou moet ik toegeven dat het ook een geweldige bike was. Vooral het vermogen gaf toch altijd wel een kick 😊. Maar helaas komt aan al dat gekker een end, Bertus die het vermogen van zijn motor maar al te goed kent...en last kreeg van 2 frozen shoulders. Moet zeggen, dat rijdt best lastig. Vooral op een racer. Mede hierdoor heb ik toen maar besloten om een nakedbike stuur op mijn R1 te zetten. Je moet wat hé. Die andere eikels (ik noem geen namen) waren al overgestapt op naked BMW's met quickshifters en alle denkbare elektronica, met een houding van NO MERCY zie je straks wel.

Nou, er ging een wereld voor me open met zo'n rechtop stuur. Ideale combinatie, R1 vermogen, rechtop houding en sturen maar. De lol was weer volop terug 😊.

Toen het tijd werd voor weer eens wat nieuws vond ik de combinatie naked met R1 blok nog steeds goed klinken en was de overstap naar een YAMAHA MT10 SP een logische keuze. Met name de SP versie trok mijn aandacht i.v.m. de retestrakke stureigenschappen door de Öhlins vering.



Out with the old

Ondertussen zijn we alweer een jaartje verder en met een 10 daagse trip en het sluitingsweekend achter de rug kan ik wel mijn bevindingen over een MT10 SP met jullie delen.

Een MT10 SP vreet banden alsof ze van marsepein zijn, zuipt of het zijn laatste dag is, maar oh wat een plezier heb je op zo'n ding. Je stapt er elke keer weer met een glimlach van af. De winter heeft nog nooit zo lang geduurd.



In with the new!

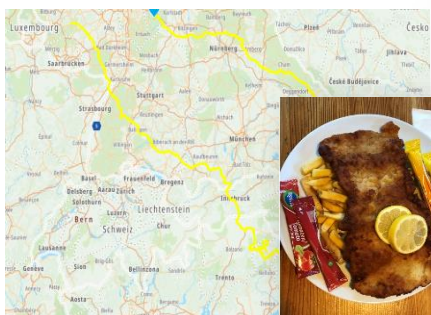
Natuurlijk is een MT zoals de meeste huidige motoren voorzien van de nodige elektronica zoals, Traction Control Systeem (TCS) met 3 interventie niveaus, Quick Shifter Systeem (QSS), Assist en Slipper Clutch (A&S), Anti Blokkeer Systeem (ABS), Öhlins volledig instelbare elektronisch veersysteem (ERS), Yamaha Chip Controlled Throttle (YCC-T) met 3 rijmodi → Rustig, Normaal en Sportief. En dat alles is afzonderlijk in te stellen en op te slaan onder 4 programma's, waarbij de vering in 2 voor-ingestelde waardes (hard-zacht) en nog 4 vrije keuzes zelf te bepalen.... Man, wat een keuze stress!!! Verlang bijna naar mijn R1, opstappen en gas geven.

Heb nu alles maar op sportief en de vering op standje "plank" gezet en daarmee komt de MT toch echt wel het best tot zijn recht. Het enige waar ik nog wel eens mee speel is de vermogensafgifte in de bergen, met name bij een hairpin. Dan stuurt een "tammere" MT net iets relaxter. Wat het verbruik betreft, tja wat moet ik zeggen. 1:12 is niet echt meer van deze tijd. Tegen de tijd dat niemand meer oplet wanneer ze moeten tanken, met in het achterhoofd... "Die MT valt toch 40 km eerder stil", weet je dat je iets speciaals in handen hebt. Echter de wegligging en het gemak waarmee je de motor instuurt in combinatie met het altijd aanwezige Crossplane motorblok uit de R1 maakt van deze motor voor mij toch wel de motor, tot nu toe, met de hoogste FUNFACTOR ooit.

Ik ben benieuwd wat het motorjaar 2020 allemaal weer in petto heeft en kan niet wachten op de gezellige tourritten die gaan komen. Ook dit jaar staat er weer een reisje van 10 dagen op de planning door o.a. Duitsland-Oostenrijk-Slovenië en Italië en is het Sluitingsweekend alvast geboekt. (bij die laatste denk ik 's avonds altijd; zo'n Crossplane maakt helemaal niet zo veel herrie en 1:12 is blijikbaar ook niet zo veel).

Tot slot, om niet te veel af te wijken van de huidige rubriek DE MOTOR VAN... toch nog een paar antwoorden op de standaard vragen:
 1987-MT10-WAAROM NIET-JA-ZIE BOVEN-NEE-HOEZO?-JA-KAWA,YAMAHA-HUIDIG-POLITIEMOTOR-TELKENS WEER-VALLEN-GOED-HAVE FUN-NEE.

MOTOR RIJDEN
 =



Het beste allemaal en ik hoop jullie weer snel te zien op één van de tourritjes.

Groetjes Bert Volbeda

ITALDAG 2019

Dit jaar zag ik eindelijk eens op tijd op internet dat de Italdag in Beusichem zou plaatsvinden op 1 september. Elke keer ben ik te laat, maar dit keer dreigde het toch goed te komen. Ik wilde dit nou toch eindelijk wel eens een keertje meemaken.

Nu wist ik dat Anton er al een paar keer is geweest, dus de kans was best aanwezig dat hij er ook dit jaar naartoe zou gaan. Dus een WhatsAppje verder was afgesproken dat ik samen met Anton en zijn vrienden naar Beusichem zou rijden vanaf de carpoolplaats aan het einde van de N3.



We verzamelden daar rond een uur op 11 en dat was wel weer erg grappig hoor. Op drie moderne Ducati's na (waaronder ikzelf op m'n Multi, een 848 en een StreetFighter 848) kwamen er ook een paar echt oudere motors opdraven zoals een Moto Guzzi Le Mans, een Ducati Koningsasser en een Ducati 900 SS. En laten we vooral Anton niet vergeten met z'n Harley. Een beetje vloeken in de kerk vindt hij altijd wel leuk hè.

Jammer voor Anton bleek alleen dat 1: de Harley nog steeds een hekel had aan zijn rug en 2: hij dit Amerikaanse product niet op het festival terrein mocht parkeren.

Wat wel erg fijn was, was dat Anton op zijn TomTom de kronkelroutes aan had gezet en we daardoor een mooi stukje Nederland hebben gezien op weg naar Beusichem. Het was links en rechts wel aan de smalle kant en minder overzichtelijk waardoor de snelheid niet hoog lag, maar dat vond ik zelf in ieder geval geen punt. Want het was wel een erg mooi stukje sturen. Sommigen hadden wel wat meer door willen rijden en Anton zelf had denk ik wel wat minder drempels gewild voor z'n rug, hahaha. Lessons learned : Next time, leave the Harley.



Eenmaal aangekomen in Beusichem werden we (bijna allemaal) doorgestuurd naar het festival terrein waar we onze Italiaanse rossen mochten parkeren. Er werden meteen ook allerlei foto's gemaakt en we konden over het klappen van de motors heen de band al een beetje horen spelen.

Het was prachtig weer, op het hete af zelfs en de sfeer zat er goed in.

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

De diverse motorclubs waren allemaal aanwezig met zeer uiteenlopende motoren bij zich waar je soms echt de ogen uitkijkt naar hoe bizar mooi ze zijn gerestaureerd of geconserveerd.



Sommigen hadden ook iets erg 'bijzonders' gemaakt van hun motor, zoals van deze blauw /gouden Ducati Monster.



Ook was er ook hier opnieuw een mogelijkheid om een proefrit te maken met een motor die door de diverse importeurs en dealers waren meegenomen. Maar ook hier was het alweer volgeboekt. Jammer maar helaas. Ik had best even een rondje op de nieuwe Multistrada 950 S willen maken.

Voor de liefhebber was ook de lokale spuiter aanwezig met een paar kant en klare Special Paint jobs voor een Ducati Monster. En er werd ter plekke nieuw materiaal geproduceerd. Indrukwekkend hoor wat die vent zo uit zijn mouw schudt.



Anyway, we zijn inmiddels een paar uur aanwezig, we hebben de nodige rondjes gemaakt over de velden en het plein en de honger begint toe te slaan. Gelukkig is ook hier ruim aan gedacht en buiten een restaurant welke op het terrein aanwezig is, zijn er ook genoeg eettentjes. Dus bestellen maar en genieten van het prima weer met een lekker broodje hamburger.

Terwijl we nog een laatste rondje over het terrein lopen, worden de Awards uitgereikt op het podium. Mensen hebben een glimlach van oor naar oor, dus iedereen heeft het goed naar zijn of haar zin.



Ondertussen zie ik een manier waarmee Sjacco mooi met Joy op stap zou kunnen. Dus Sjacco, deze laatste foto is ter inspiratie. Doe er je voordeel mee zou ik zo zeggen. 😊



Wij vinden het zo langzamerhand wel weer welletjes geweest en hebben besloten om er vandoor te gaan. Een paar gaan over de snelste route naar huis maar Anton, Erik en ik gaan nog lekker binnendoor weer richting Dordt.

Erik kent de streek als zijn broekzak, dus we zien weer mooie plekjes en stukjes waar je nog een beetje gas mag en kan geven met flitspalen die blijkbaar nooit flitsen.

Nadat Anton en ik afscheid nemen van Erik gaan we weer richting 7bergen en drinken er nog eentje op.

Het was een leuk dagje. Misschien volgend jaar weer?



OUDEJAARSBORREL

Als afsluiting van het jaar 2019 waren de leden van MC de Fendert uitgenodigd bij Streetbikes voor een oudjaarsborrel. Het was een gezellige drukte met zowel klanten als clubleden.

Voor de inwendige mens werd goed gezorgd met hapjes en drankjes voor elk wat wils. Guus en Ingrid hadden erg hun best gedaan.



Het was leuk om iedereen weer te zien. En al gauw werden er herinneringen opgehaald van het afgelopen jaar. Bijvoorbeeld dat je in Duitsland ook met de motor moet oppassen voor snelheidscontroles. En dat Jan de Jong een serieus probleem heeft met een klep maar dat hij er (nog) geen last van heeft.

Heb ook begrepen dat handvatverwarming, ook al is het geen standaard accessoire, gemakkelijk te monteren is en best wel comfortabel kan zijn.

Ook werden er alweer plannen gemaakt voor het komende jaar. Voor sommigen wordt het opletten met de snelheid met de nieuwe 100 Km/u regel.

Ad van Hooijdonk gaat binnenkort een nieuwe BMW bestellen die dan net na het pinksterweekend afgeleverd moet gaan worden.

Voor sommige van onze leden wordt het een bijzonder jaar, zo wordt Petra binnenkort mama en Ad Hofman binnenkort weer papa (niet samen).

Iedereen kijkt weer uit naar het komende motor seizoen.



Het was nog lang gezellig.

Onze dank aan gastheer Guus en gastvrouw Ingrid van Streetbikes.

Piet Moerland



Motor-id.nl



De motorzaak
in Prinsensbeek!



Voor reparatie en onderhoud van alle merken motoren!
Motor-id | De Lind 17 | 4841 KC Prinsensbeek
www.motor-id.nl | wim@motor-id.nl | 076 54 11 888

NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING MC DE FENDERT 7 MAART 2020

1. Opening door de voorzitter

2. (Her)verkiezingen

Piet Moerland : 24 ja, 3 nee, 1 blanco
Anton van Sint-Truyen : 28 ja

3. Goedkeuring notulen vorige ledenvergadering

Notulen goedgekeurd.

4. Mededelingen

Op 6 oktober hebben wij het droevige bericht ontvangen dat Herman Flinkenflögel is overleden. Herman heeft de strijd tegen kanker helaas niet kunnen overwinnen. Om Herman te herdenken houden we een minuut stilte.

T.a.v. het overlijden van Herman zijn wij als bestuur tot de conclusie gekomen dat wij ons medeleven niet voldoende hebben getoond. Dit is nooit onze intentie geweest en wij betreuren dit ten zeerste.

Om er voor te zorgen dat wij in de toekomst niet meer de zelfde fout maken, hebben wij een protocol opgesteld. In dit protocol staat beschreven hoe te handelen bij overlijden, ziekte maar ook bij feestelijke aangelegenheden zoals b.v een geboorte. Een bestuurslid heeft hiervoor de taak op zich genomen om acties uit te zetten.

Het bestuur heeft een ingezonden stuk ontvangen, waarin ongenoegen wordt geuit over de handelswijze van het bestuur t.a.v. het overlijden van Herman. Zoals eerder gezegd kwamen wij tot dezelfde conclusie. Met het betreffende clublid is tussentijds contact opgenomen en het protocol wat is opgesteld besproken.

Vanuit één van de leden komt het aandachtspunt om op Facebook te kijken naar foto op de startpagina. i.v.m. het overlijden van Herman. Het bestuur neemt dit mee naar de eerst volgende bestuursvergadering.

Er zijn drie aftredende bestuursleden: Volcmar Vreugdenhil, Ad van de Klundert en Madelon Smit. De voorzitter bedankt hen met een presentje en complimenten voor hun inzet. Anton van Sint-Truyen is toegetreden als bestuurslid.

Jolanda Ettema neemt de secretarisfunctie over van Madelon.

5. Financieel jaarverslag 2019 (penningmeester Sjacco van Kouteren)

Johnny de Munter en Petra Noteboom hebben de kascontrole uitgevoerd. Het clubblad heeft een positief saldo opgeleverd.

Tijdens het sluitingsweekend zijn er op aanvraag een aantal 1 persoonskamers geboekt. Dit bracht 125 euro aan extra kosten met zich mee. Dit is uit de clubkas betaald. Voor dit jaar zijn de extra kosten voor eigen rekening.

De clubkas heeft een positief saldo. Dit is noodzakelijk om vooruitbetalingen te kunnen doen voor het huren van een huis voor o.a. het Pinksterweekend.

De kas controle voor 2020 zal worden uitgevoerd door Ruud Dictus en.....(nog nader in te vullen).

6. Jaarverslag van de redactie (Patrick van Roessel)

De redactie is positief. Het afgelopen jaar heeft de redactie veel leuke stukjes mogen ontvangen. Ga vooral zo door!

Er zijn 2 nieuwe adverteerders bijgekomen. Complimenten voor de leden die hiervoor hebben gezorgd. Nieuwe adverteerders zijn altijd welkom! Ken je iemand die wil adverteren geef dit door!

7. Mededelingen toercommissie (Ad van de Klundert)

Vorig jaar is een mooi jaar geweest. Voor zowel het Pinksterweekend en sluitingsweekend zijn we naar nieuwe locaties geweest. Dit jaar gaan we met Pinksterweekend wederom naar Kückelheim. Op dit moment hebben we 20 aanmeldingen. Om uit de kostendekkend te zijn, hebben we 22 aanmeldingen nodig.

Op 29 maart staat de DVM (Dagen Veilig Motorrijden) op de agenda. Vijf a zes mensen hebben zich hiervoor ingeschreven.

De eerste toerrit (tweede Paasdag) zal starten vanaf Chromeburner.

Het Tolhuys is één van onze nieuwe adverteerders. Door de TC zal worden gekeken of het Tolhuys meegenomen kan worden in een toerrit.

De tweedaagse wordt nog nader uitgewerkt.

De toerrit van 9 augustus wordt verzorgd door Gas erop tegen kanker.

Het sluitingsweekend is vastgelegd. Er gaan nu 18 mensen mee. Vermoedelijk kan er nog wel worden bijgeboekt.

Er is een mail verzonden vanuit de TC naar alle leden. Daarin staan o.a. de toerritten die nog niet zijn ingevuld. Wil je een rit uitzetten, neem dan contact op met de TC.

De toerrit voor het goede doel die gepland staat op 20 september, wordt niet uitgezet door de TC. De rit start in Gilze-Rijen. Je rijdt hier zelf naar toe en schrijft je daar in.

De accommodatie voor het Pinksterweekend van 2021 is ook vastgelegd. De TC houdt dit nog even geheim.

8. Activiteiten kalender 2019 (Piet Moerland)

Voor de clubactiviteit is nog geen datum vastgelegd. Heb je ideeën? Mail ze naar info@mcdefendert.nl.

9. Rondvraag

Geen vragen.

10. Sluiting door de voorzitter



Dakar in de Polder



GRONINGEN

-

DUNKERQUE

Na een aantal ééndaagse off-road avonturen in Nederland en de Nederlands/Belgische grensstreek (met dank aan Herr Von Holsteijn voor de routes) heeft de idee postgevat om met de Off-Road Schuimpjes, te weten Henk Allon, Bas Speksnijder, Peter Boelen, Wilgert Bouman, Ronald van Marle en ik eens een meerdaagse off-road rit te rijden, hetgeen niet alleen qua motorfietsen met een KTM, een Yamaha, een Triumph, nog een KTM, een Kawa en een GS een mooi gezelschap is.

Om niet gelijk ver van huis zware off-road pistes te moeten rijden, is de keuze op de Trans Europe Trail (verder: TET) secties van Nederland en België gevallen. Voor 5 rijdagen staan ons in totaal 1.559 km route te wachten, exclusief de verbindingsstukken en de retourtrip.

Zaterdag 14 september starten we bij mij thuis in Diepenveen. Onze eerste rit is **319 km** lang. Vanaf het eindpunt is het dan nog ca. 25 km over asfalt naar het Martini hotel in hartje Groningen. We rijden een stukje "eigen" route, dan vanaf Rijssen tot Steenberg en de derde sectie van de MidSummer 1000.



Deze MS1000 is een, je raad het al, 1.000 km lange all-road route door Nederland, welke zo ongeveer in De Fendert start en die je onder Eindhoven langs via Oost-Nederland naar Steenberg nabij Groningen voert. Omdat de Nederlandse TET in Groningen start, en we daar wel een beetje in stijl naartoe willen rijden, gebruiken we het Noordelijke deel van de MS1000 dus als verbindingsroute.

Het is deze dag gelijk prachtig weer, met blauwe luchten en een strak zonnetje. Omdat het al in geen tijden heeft geregend, liggen de off-road stukken er mooi droog bij. Het stoft wel een beetje, maar daar heb ik als voorrijder geen last van. We passeren o.a. Orvelte, een dorpje in middeleeuwse stijl, een hunebed

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



(jawel!) en rijden langs het TT-circuit (o.a. langs de TT-camping van Jan & Bertha). De rit verloopt voorspoedig, en het stof wordt in Groningen snel de kelen uit gespoeld met de nodige kloeke pinten.

Op zondag 15 september rijden we eerst naar het startpunt van de TET in Groningen, een asfalt route over ca. 45 km. Dan rijden we **337 km** TET-route, van Oude Pekela naar Doetinchem. De koffiestop is een klein uitstapje vanaf de route naar vesting Bourtange, daarna rijden we door Ter Apel, dan ten noorden van Emmen en Hoogeveen naar Ommen, vervolgens door de Achterhoek tot de volgende stop in Villa Ruimzicht.

off-roaden, die Ronald daarna nog eens dunnetjes over doet. Vol gas bochtje uit accelereren met een mooie zandfontein vanaf je achterband, helemaal top! De mulle stukken geven hier en daar wel wat problemen, maar tot de middag blijft iedereen er netjes op zitten. Als ik na een flink mul stuk met Peter en Wilgert in mijn kielzog stop bij een restaurantje, ben ik de helft van de club echter kwijt. Als ik er al mijn aandacht bij nodig heb, dan schiet het spiegelen er nog wel eens bij in (sorry, Bas!). Er zal wel iemand af gegaan zijn.

Peter besluit even terug te rijden. Even later komen Henk, Bas en Ronald eraan. Bas was er inderdaad even naast gaan liggen, geen probleem in dat mulle zand, het valt "zacht". Maar nu zit Peter kennelijk in de problemen... Afijn, na enige tijd komt ook Peter weer terug. Blijkt dat keren in dit zand met die zware Triumph toch heel wat makkelijker gezegd dan gedaan is.

Na de lunch besluiten Bas en Henk om verder over het asfalt naar Villa Ruimzicht te rijden. Ronald, Peter, Wilgert en ik vervolgen de route. Die kost toch meer



tijd dan ik had ingeschat: tegen zessen moeten we nog ca. 50 km route rijden, ca. vijf kwartier tot anderhalf uur rijtijd. Omdat ik nog een nieuwere achterband wil steken, rijd ik ff naar huus: de rest besluit over het asfalt naar het hotel te rijden. Het is voor mij maar een klein stukje om, en om acht uur ben ik inclusief meer profiel ook in het hotel. Bas en Henk hebben dan nog een mooi verhaal: Villa Ruimzicht ging hun verwachtingen dusdanig te boven, dat even moest indalen dat dat toch echt ons hotel was!

Maandag 16 september miezert het. We vertrekken voor een wat kortere rit van **246 km**. Eerst ff wat olie scoren voor de Kawa van Ronald: een behulpzame Mercedes-Benz monteur (waar kennen we die nog meer van?)

heeft dat snel geregeld. We komen langs Kasteel Huis Bergh, passeren de grens met Duitsland, waarna we de Rijn oversteken in Emmerich. De TET slingerert daarna langs de Duits-Nederlandse grens naar het zuiden tot Blitterswijck.

Onderweg loopt de TET nog door een stukje bos. Na een klein klimmetje gepasseerd te zijn ligt het pad vol dikke boomtakken: ze zijn hier duidelijk niet blij met TET-rijders. GS op de jiffy gezet, en takken aan de kant gooien. Er komt echter niemand achter me aan... Na een tijdje besluit ik maar eens te gaan kijken waar ze blijven. Omdat ik op deze single track geen zin heb om twee keer te moeten keren, klos ik te voet terug. Blijkt dat Peter (letterlijk!) dwars ligt op dat klimmetje. Die blokkeert daar de zaak compleet. Als de mighty Triumph dan eindelijk weer op zijn pootjes staat en dat klimmetje geslecht heeft, kan ik in looppas voor de troepen uit terug naar de GS.

Een klein stukje verder passeren we de "Dutch Mountain", een zandrug van 5 tot 10 meter hoog. Iedere TET-ter staat hier te filmen of te poseren, FB staat er vol mee. Het gaat geleidelijk omhoog door heel mul zand, dan steil naar beneden door nog steeds heel mul zand. Omdat Peter de Triumph niet duidelijk genoeg heeft verteld dat ie aan het off-roaden is, komt de Triumph maar zeer moeizaam boven. Het is altijd weer een hele procedure om de settings van ABS, traction control, DCBS, ACS en wat er al niet meer op die Engelse fiets zit zo in te stellen dat ie een beetje vooruit wil in het terrein. En in tegenstelling tot mijn Duitser is die Engelsman ook nog zo dement als een deur, want steeds als het contact er af geweest is, moet je 'm alles weer helemaal opnieuw uitleggen.... pffffff.

Na de lunch doorkruisen we de Peel, waar het echte werk begint: het lijkt wel of ze al het zand wat er in Nederland te vinden is hier op één hoop gegooid hebben. Vanwege de droogte is de mulle bende hier toch zeker 20 tot hier en daar 30 cm dik. Door de regen van vandaag is de toplaag van 1 à 2 centimeter nat, wat het meeste stof tegenhoudt. Maar daar worden de paden niet bepaald beter rijdbaar door. Eerst gaat Peter eraf, nabij de Doodendraad. Hij ligt letterlijk naast het bord dat tekst en uitleg geeft over de "grens" die hier tijdens de Eerste Wereldoorlog werd neergezet, en die bestond uit een onder hoogspanning staand hekwerk.

Nadat we de Triumph weer overend hebben gezet, doet Wilgert even voor hoe je hier vanuit stilstand weer wegrijdt: het lukt, maar eenvoudig is het zeker niet! Zandfontein alom als de KTM langzaam slingerend op gang komt, zo mul is het hier. Ik ben niet zo'n held, en volg vanaf hier maar even het schelpenpad dat parallel loopt, net als o.a. Ronald. Na een paar km moet iedereen er echter toch aan geloven, want er is geen schelpenpad meer. Gang houden is alles, dan gaat de motor zeg maar "aquaplaneren" over het zand. Ik rijdt achter Peter en Wilgert. Omdat mijn comfort speed wat hoger ligt dan die van hun, loop ik langzaam in. Uiteindelijk moet ik toch vaart minderen, en (grote fout!) ik neem een klein beetje gas terug. Gelijk meer gewicht op het voorwiel, slinger de slinger en er af! Van Wilgert leer ik dat ik voortaan het gas erop moet blijven houden, en gewoon moet bijremmen met de achterrem. Weer wat geleerd. Ook Peter heeft het op dit stuk behoorlijk zwaar. Nabij Soerendonck staat dan een heuse "Ford"¹ op het programma, waarna we ten zuiden van Eindhoven arriveren bij Eddies in Bergeijk.



Dinsdag 17 september gaat het dan over **364 km** door het Belgenland. Helaas is ook Ronald gisteren gevallen in de zandbak, waarbij hij met zijn schouder een paaltje heeft aangetikt. Dat is vandaag, ondanks voldoende medicijninname in de vorm van gerstenat de voorgaande avond, nog niet bijgetrokken.

Ook de Kawa heeft het in het zand erg zwaar gehad: starten doet ie niet meer. Dan maar aanduwen. Ongelooflijk, maar met Jan (van Holsteijn), die vandaag aansluit, en Peter aan het duwen geeft ie geen krimp! Bas kan dat uiteindelijk niet langer

¹ Ik laat het aan jullie fantasie over om te bedenken wat dit is

aanzien, en nadat hij zijn gewicht in de strijd gooit capituleert de Kawa en geeft zijn verzet op. The Beast loopt weer, zij het niet van harte.

We nemen afscheid van Ronald, en van Bas en Henk, die sowieso maar tot Eddies zouden meerijden. Met Peter, Wilgert, Jan en ik starten we aan de Belgische TET. Nabij Reusel passeren we de laatste keer de Nederlands-Belgische grens. Bij Bierbeek passeren we dan zo'n beetje de taalgrens, en komen we in Wallonië. We stoppen om het Waterloo Memorial te bezichtigen, en rijden langs de noordkant van Nivelles (Nijvel, de plaats van de beruchte "bende van") waarna de route noordwaarts richting Halle gaat. Wederom in Vlaanderen overnachten we dan in het



Alspout Hotel. Blijkt dat we in "Payottenland" zitten. Navraag bij de naastgelegen tafel vol locals levert niet bijzonder veel zinvolle informatie over het hoe en wat van Payotten op, waarna Jan, of Wilgert, daar wil ik vanaf zijn, concludeert dat het een soort van kabouters moeten zijn. Deze conclusie wordt door de locals met algehele instemming verwelkomd. Probleem opgelost.

Het lijkt een beetje het verhaal van de tien kleine negertjes, maar voor de laatste rit haakt ook Wilgert helaas af, want griepig. Met z'n drieën rijden we zo'n beetje langs de taalgrens,

afwisselend in Wallonië en Vlaanderen, westwaarts over **293 km** richting Duinkerken. Vanaf Oudenaarde staan dan de "kuitenbijters" op het programma: achtereenvolgend de Varentberg, de Boigneberg, Ladeuse, de Koppenberg, de Patersberg, Oude Kwaremont, de Knokteberg en de Kluisberg. Legendarische namen voor de wielervlucht, hoewel ik denk dat wij er niet meer dan een lichte kramp in de rechterpols aan over hebben gehouden.



Genoemde knippen zijn bestraat met kasseien: de vullingen ratelen zowat uit je tanden, menig off-road pad rijdt smeugiger. Respect hoe die wielrenners dat doen op hun tubes, en dat bij die snelheden! Off-road is de ondergrond hier veranderd in zware klei. Door de droogte is die keihard geworden. Dat is prima, behalve daar waar onze "voorgangers" diepe sporen hebben getrokken toen die klei nog nat was. Als je met je fiets een keer de tramrails in gereden bent begrijp je wat ik bedoel. Vooral daar waar het gras flink is doorgewoerd en je de sporen nauwelijks meer ziet maar des te beter voelt, wordt het een uitdaging om overeind te blijven.

CHROMEburner MOTORGEAR

MÉÉR DAN EEN WEBSHOP.

Fun starts here.

Voor een goede start van het motorseizoen van 2020 bieden wij 10% extra korting aan voor alle leden van MC de Fendert. Deze korting is bovenop onze al scherpe prijzen dus mocht je nog een nieuwe helm, jas, broek of iets anders nodig hebben: sla je slag! Gebruik de kortingscode hiernaast tijdens het afrekenen op onze website, of neem deze advertentie mee naar onze winkel in Nieuwkuijk.

WWW.CHROMEBURNER.NL

 Touwslager 10
5253 RK Nieuwkuijk

10%
EXTRA
KORTING

FENDERT20

Na Wevelgem zien we de nodige "WW I" begraafplaatsen, o.a. Kezelberg, Polygon Wood, Tynecot en Langemark (Duits). Het contrast is fascinerend: daar waar de geallieerden recht hadden op hun eigen smetteloos witte kruis, liggen de Duitsers met meerdere onder een zwart stuk ruw gehakt graniet. Over symboliek gesproken.

Bij Merkem wordt het spannend: hier ligt een 3 km lange sectie langs de Steenbeek, gemarkeerd "Not for big bikes!". Omdat we geen idee hebben waarom, rijden Peter en ik even om. Jan gaat op avontuur uit. Blijkt deze sectie vooral uit flinke knippen te bestaan. Met de droogte van nu geen probleem, maar na wat regen toch andere koek. Anyway, Peter en ik laten het voor wat het is. Voorbij Houtem passeren we dan de Belgisch-Franse grens. Het is dan nog een klein stukje naar het Ibis hotel in hartje Dunkerque, zoals de Fransen het spellen.



Op donderdag 19 september gaat het dan weer huiswaarts over het asfalt. Eerst nog even Peter's achterband oplappen, waar daar zit een flinke spijker in. Prop erin, klaar. Dan naar het strand, want we willen wel nog ff de zee zien. Jan doet nog even voor hoe je door het zand moet rijden, want hij crosst een flink stuk het strand op. Daarna koersen we op de highway aan, en roffelen we op ons dooie akkertje aan 130 per uur op huis aan. Tijd om na te denken over een volgend avontuur, want dit smaakt overduidelijk naar meer!

Maurice Lahoye



MOTORBEURS 23 FEBRUARI 2020

Net als alle andere jaren, mocht de Motorbeurs in Utrecht zich ook dit jaar weer verheugen op een bezoek van een delegatie van MC de Fendert. In alle vroegte, althans voor diegenen die zich de avond ervoor in het carnavalsgedruis hadden gestort, werd afgesproken op het NS station Zevenbergen Centraal. De beurs "Die-Hards" waren overigens niet met heel velen dit jaar. De delegatie bestond uit: Ad van de Klundert, Ad van Hoodonk, Patrick Roessel, Edwin Bartels, Rob de Jong, Piet Moerland, Anton Sint Truyen en dit bonte gezelschap werd bij de Jaarbeurs gecomplementeerd door Hans Tienhoven, die sinds de avond ervoor al in de buurt was.

Het is de laatste dag van de beurs en dat was best te merken. Het was een behoorlijke drukte, maar ondanks de vele mensen kon je toch overal redelijk bij in de buurt komen en proefzitten daar waar je wilde. Wij stoomden eigenlijk direct door naar de hal waar de fabrikanten hun nieuwste waar hadden uitgesteld. Zoals jullie wellicht nog weten, was vorig jaar een beetje een deceptie, aangezien een hoop fabrikanten het toen lieten afweten. Tijdens de aanloop naar de beurs van dit jaar werd duidelijk dat die fabrikanten er tóch weer bij zouden zijn, hetgeen het elan van de beurs zeker ten goede komt! We waren dus blij weer een hal te zien met nagenoeg alle grote merken!

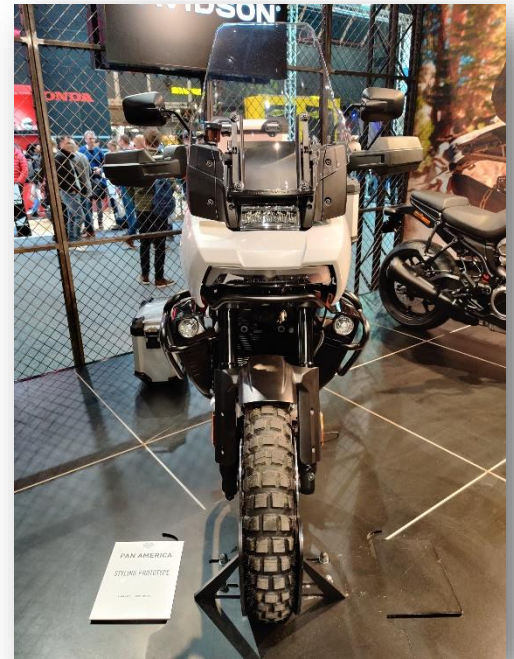
Al dweilend door de hal kwamen we ook uit bij de stand van Energica, een fabrikant van elektrische motoren. Een paar jaar geleden zagen die motoren er nog niet echt mooi uit maar, het moet gezegd, de modellen die er nu stonden waren zeker het aankijken waard. De nieuwsgierigheid was dus gewekt! Zou het dan toch zo zijn, dat we binnenkort de eerste elektrische motorfiets in de club mogen verwelkomen? Een geruststelling voor de puristen onder ons: het antwoord hierop is hoogstwaarschijnlijk: NEE. Wanneer je de specificaties namelijk bekijkt, dan zie je dat de maximale range van nagenoeg alle modellen tussen de 100 en 175 kilometer ligt. Een fatsoenlijke toerit met MC de Fendert zit er dus (nog) niet in, zonder dat je je motor tussendoor 2 uur aan het infuus moet hangen.



normaal gesproken niet zo snel naar zou kijken. Al worden bij de Harley-Davidson stand uiteraard toch de nodige sneren uitgedeeld aan het merk. Maar ook daar moet worden gezegd dat er wat nieuwere modellen zijn, die er toch wat anders (sommigen zullen zeggen: beter) uitzien. Op één duidelijke uitzondering na :



het prototype van de nieuwe Allroad, de Pan America, kan niet op veel bijval rekenen en wordt zelfs door de Harley purist van het gezelschap zeer afkeurend bekeken. En daar weer tegenover is zelfs de grootste criticus juist weer opvallend mild, zelfs positief, over het prototype van de Bronx met zijn sportieve streetfighter invloeden.



Van al dat gekijk en gepraat wordt men toch wel dorstig, dus toen de bar in zicht kwam (het was per slot van rekening alweer 12u30), was het pleit snel beslecht en streken we neer aan een zwaar bevochten (ja, twee bezoekers waren niet blij met ons) lange tafel. Hier konden we ons laven aan de geweldige service van de Jaarbeurs (NOT!!). Ten eerste werd onze bestelling vergeten op het moment dat we betaald hadden en toen we de chagrijnige kassa dame daarop attendeerden, bleek het vat leeg te zijn. De studenten die de bar bemanden hadden echter weinig kaas gegeten van biervaten vervangen, dus moesten we nóg langer wachten op ons bier. Maar goed, uiteindelijk kregen we het en na vier (of 5 dat weet ik niet meer) volgende rondes bier (het waren 6 Hans), gingen we verder. Maar uiteraard niet zonder dat de ervaringen en indrukken eerst aan de lange tafel waren besproken.



Nadat we de hal met motormerken achter ons hadden gelaten, struinden we verder door de hallen met reizen, 2e hands spul en vooral kleding. Het gaat te ver om alles hier te beschrijven, dus ga er maar vanuit, dat er veel was! Patrick had bijna een doorwaaijas gekocht, maar hield zich op het laatste moment toch in. Anton daarentegen had wat minder weerstand en showde ons vol trots zijn nieuwe leren jas. Deze vintage uitvoering deed Ad van Hooijdonk denken aan een jas die een ander gerenommeerd lid van de club vaak aan heeft: Johnny de Munter! Anton werd dan ook ter plaatse omgedoopt tot Johnny!

Uiteindelijk bleek het richting 17.30 uur te lopen en begon de Jaarbeurs de bezoekers alvast naar de uitgang te drijven door wat vriendelijke oproepen. Na wat overleg hebben we besloten om gemakkelijk iets van een frietje ofzo op het station te eten en niet de stad in te gaan. Neergestreken bij de Döner Company waar een keur aan Döner, Dürüm, kapsalon's etc. werd ingenomen. Dit bleek voor een paar mensen toch niet voldoende en werd bij de aanpalende frietboer nog een frietje besteld. Of, in het geval van Ad van Hooijdonk:



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

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

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

Beschik jij over:

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

Dan bieden wij:

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

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

SERVICE OP ELK FINANCIËEL VLAK!

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



DE ADVIESWINKEL

henk reedijk b.v.

Wilhelminastraat 6
Fijnaart

RegioBank
Zelfstandig Adviseur

www.deadvieswinkel.nl

HENK REEDIJK
WFT-PENSIOENADVISEUR

MARLENE VISSER
FFP GECERTIFICEERD FINANCIËEL PLANNER

een FRIET! Een enorme bak friet, doordrenkt met mayonaise. Ad vroeg ons om maar te helpen het op te krijgen....

Na deze culinaire ervaring werd er naar de trein gewaggeld en een gezellige rit naar huis volgde. Na wat momentjes waar een aantal leden net als Bassie destijds even een kijkje namen aan de binnenkant van hun ogen, kwamen we allemaal weer enigszins terug in het normale ritme. Dat werd maar al te duidelijk onderstreept toen Ad van H compleet vanuit het niets en met een uitgestreken gezicht aan Anton vroeg of YouPorn nou echt de beste site was voor een beetje knappe porno filmpjes.

Kortom, de beurs was ook dit jaar weer een succes met veel gezelligheid.

Iedereen bedankt en MC de Fendert zal volgend jaar zeker weer van de partij zijn!! Laat het seizoen nu maar komen!

Wij verlaten jullie met nog een paar foto-impresies van de beurs.

Groet,

Hans Tienhoven



1 - Echt alles wordt getest



2 - De wonderschone Husqvarna Norden 901



3 - Strak kontje toch?



4 - Maar het koppie mag er ook zijn



5 - Twee variaties op een boxer



6 - Het is overall kleuren TFT dat de klok slaat

GIBRALTAR EXPRESS

Mijn zeer geslaagde all-road reis naar Noorwegen smaakt naar meer, waarbij ik op zoek ben naar wat langere etappes en wat meer uitdaging. Na lang wikken en wegen besluit ik de gok te wagen en deel te nemen aan de Gibraltar Express. Dit is zeg maar een halve Gibraltar Rallye. De hele Rallye voert je dit jaar over 7.000 km van Gdansk in Noord-Polen naar Cap Finisterre in Portugal. Gemiddeld rijd je dan zo'n 500 km per dag. De hele Rallye rijden is me wat veel van het goede. Vandaar dat ik me inschrijf voor het 2^e deel, de Express versie, waarbij je start in de 8^e etappe, van Arles nabij Marseille naar Carcassonne. De overige etappes voeren je dan achtereenvolgens naar Prullans, Barbastro, Miranda de Ebro, Zamorra, en Ourense, om te eindigen bij de vuurtoren van Cap Finisterre te Portugal.



De GS gaat op 21 juni reeds op transport richting Polen in de truck van Memo Tours. Op de 29^e juni pak ik het vliegtuig van Amsterdam naar Marseille. Van daar gaat het met een taxi naar Arles, het bivak van de rustdag. 's Middags bij aankomst in het bivak is het tegen de 40°. De GS staat al naast de truck. Nog even alles nalopen, en de motor gereed maken voor stage 8, mijn 1^e rit. Dan eens met de overige deelnemers bijpraten hoe dat navigeren in zijn werk gaat, want dat lijkt me toch nog wel een dingetje.



Mooi kut is echter dat mijn GS het transport niet ongeschonden doorstaan heeft. Zo is het gashandel naar de knoppen, de draden van de handvatverwarming steken uit het handvat omhoog. Niet dat een kapotte handvatverwarming bij 40° nu direct een groot probleem is, maar ik denk dat er maar weinig van jullie gaan rijden met een handvat dat er uitziet en aanvoelt als een staalborstel... Tevens is de kofferdrager beschadigd, maar ook hier, wat erger is, is dat de rits van de zgn. base-plate waar mijn bagage op moet eveneens kapot is. Tenslotte hangt mijn kentekenplaat er op half zeven bij...

Hmmm, wat nu? Na het nodige "gezeur" bij Berrt, waarbij ie me eerst met een stuk ducttape af wil schepen, krijg ik dan toch een reserve gashandel losgepeuterd. Monteren die handel, kentekenplaat vastzetten door een paar boutjes door-en-door te schroeven, en kijken of ik die rits weer een beetje in het gareel krijg. Dat lukt zowaar, dus ik ben er - eindelijk- klaar voor.

Het loopt al tegen etenstijd, dus snel handen wassen en aan tafel. Dan naar de verplichte rijdersbriefing, alwaar ons verteld wordt wat er ons tijdens stage 8 te wachten staat. Belangrijk is dat Special Stage 1 enige "narrow passages" kent, en hier en daar een beetje "rocky" is. Wat dat te betekenen heeft, daar kom ik morgen achter... Nu verkeer ik nog in zalige onwetendheid, dus ik neem nog een paar biertjes, en ga dan naar mijn kamer. Wederom kut: vanwege alle gedoe om mijn GS gereed te krijgen, rijdersbriefing, biertjes... etc. heb ik nog geen tijd gehad om hier even langs te lopen. Dan had ik nl. gezien dat er een airco hangt, en die alvast aan kunnen zetten. Nu stap ik een oven in waar het tegen de 50° is. Slaap lekker, Maurice... Dus die airco alsnog aangezet, en nog maar een uurtje buiten blijven zitten, alwaar het nu met zo'n 35° heerlijk koel is.



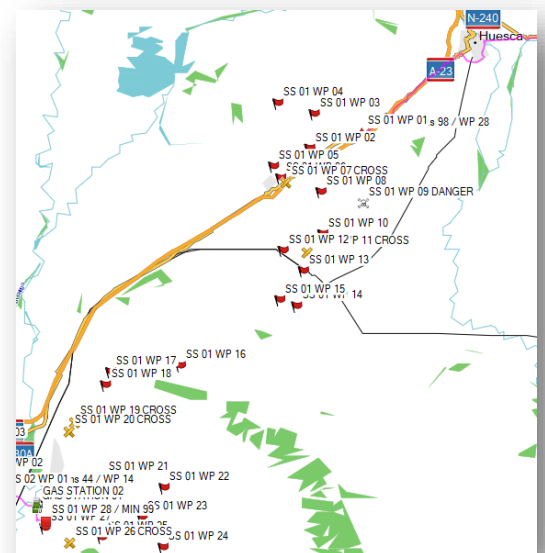
verzinnen hoe te navigeren in de Special Stages. Daarvoor krijg je nl. geen track, maar enkel een zootje waypoints. Aan jou de uitdaging om deze – op volgorde! – allemaal af te rijden, binnen een vooraf gestelde tijd.

Dat ziet er als volgt uit:

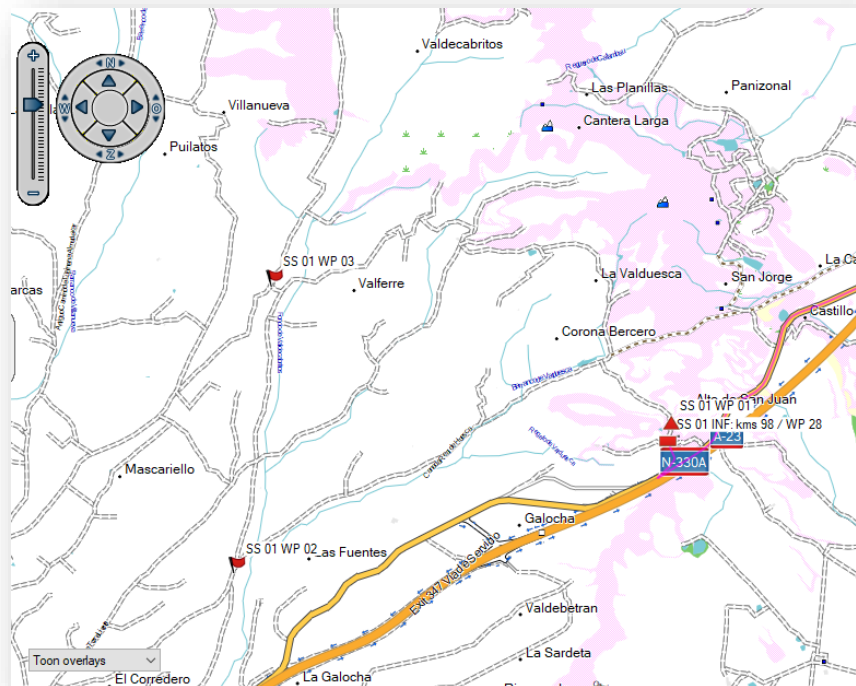
Komende vanaf de verbindingstrack over Huesca geeft het 1^e waypoint je info over de lengte van de Special Stage en het aantal waypoints. In dit geval 98 km off-road over 28 waypoints. Het laatste waypoint geeft aan hoeveel tijdje tot je beschikking hebt. Omdat het een puntenrallye is, en geen race, moet je over deze Special Stage minimaal 99 minuten doen. Dat betekent dat

Na een enerverende nachtrust, ontbijt in het bivak. Dan mijn starttijd even controleren bij de organisatie. Gestart wordt op volgorde van aankomst tijdens de voorgaande etappe. Met exact 1 minuut tussentijd worden de deelnemers vervolgens "los" gelaten.

Omdat ik nog niet heb gereden, start ik ver achteraan. De 1^e rijder start elke dag klokslag 07:30. Om 08:36 mag ik gaan rijden. Ca. 5 minuten voor vertrek krijg je je Garmin terug, die je de dag ervoor aan de organisatie hebt overhandigd. Zo kan niemand alvast de route bekijken, en



je gemiddeld ca. 59 km/uur moet rijden. Een maximum tijd is er niet, of toch wel: je moet nl. uiterlijk op een bepaalde tijd weer starten met de volgende Special Stage! Strafpunten krijg je voor van alles: elke meter verkeerd rijden is 1 strafpunt, elke seconde sneller aan het eind van een Special Stage, 1 strafpunt, elke seconde te laat aan de start van een Special Stage, 1 strafpunt, elk waypoint gemist een zootje strafpunten. Maar ook, harder dan 60 km/uur binnen de bebouwde kom: een strafpunt voor elke meter afgelegd aan te hoge snelheid. Gezien het gemiddelde zal het jullie duidelijk zijn, dat ik geen enkel strafpunt heb gescoord voor het te snel afleggen van een Special Stage. Voor het te laat beginnen aan de volgende echter, oei oei...



Afijn, ik begin etappe 8 rustig, met ca. 110 km track langs de kustweg vanaf Arles naar het zuidwesten. Aangekomen bij waypoint 1 van Special Stage 1 staat een redelijke club te wachten. Die zijn te vroeg voor de start, net als ik. Dat geeft me tijd om die waypoints eens te bekijken en te bedenken hoe ik ga rijden. Wel in de schaduw blijven staan, want de zon brandt nu al ongenadig. Een tip van Werner, de compagnon van Bert, is om het 1^e en het laatste waypoint met elkaar te verbinden en de Garmin daar een route van te laten maken. "De waypoints liggen meestal op een logische route". Proberen dan maar. Dat is echter makkelijker gezegd dan gedaan, die Garmin wil steeds terug naar de geasfalteerde weg, tenzij ik alle routeringscriteria uitschakel. Dat is tricky, want zo kan ie ook een wandelpad o.i.d. kiezen... Afijn, maar eens zien hoe het gaat lopen. Dan komt Bert, van Bert, aangereden. Bert heeft een fancy tablet op zijn motor geschroefd, maar krijgt de waypoints niet in beeld. Hij vraagt of ie achter mij aan mag rijden. Wat mij betreft OK.

Een paar minuten later opent mijn startwindow, en ik rij de stage in, met Bert achter me aan. Het is gelijk pittig off-road rijden, over een pad bezaaid met stenen, formaat tennisbal en groter. Die grotere probeer je uiteraard een beetje te vermijden. Waypoint 1, 2 en 3 zijn redelijk eenvoudig (qua navigeren) te verschalken. Dat gaat goed! Op naar waypoint 4. Daar wreekt zich echter het concept van verbinden van eerste en laatste waypoint, zonder enige routeringsinstelling. Eerst heb ik het nog niet zo door, het pad wordt smaller, en ik rij door een nauwe doorgang tussen de struiken ("narrow passage?"), waarna het pad weer verbreedt. Dan echter wordt het een single track en gaat het steeds steiler omhoog! Na ca. 200 meter hou ik het voor gezien: ik sta op een single track, in een helling van zeker 15% en het pad voor me wordt enkel smaller en nóg steiler... Bert staat achter me, met zijn voorband zowat op mijn achterband. OK, terug, maar hoe doen we dat op deze helling, in een U-vormige goot van 30 cm diep vol losse stenen, zonder mogelijkheid om te keren? Achteruit eraf. Eerst Bert helpen. Dat lukt redelijk. Dan mijn GS terug, gaat ook. Echter, al met al hebben die 200 meter ons allebei ongeveer een half uur gekost en het is volgens de boordcomputer van mijn GS inmiddels alweer 39°! Maar we zijn er nog niet. Mijn idee is om op het punt waar we nu staan het oorspronkelijke pad te volgen richting openbare weg. Die ligt minder dan 500 meter bij ons vandaan.

Zo gezegd zo gedaan, ware het niet dat dit pad na een paar honderd meter steil naar beneden duikt, en ik moet stoppen voor een afstap die te hoog is voor de GS. Er domweg afrijden zou betekenen dat het blok op de rand valt, met het voorwiel nog in de lucht. Dat wordt 'm niet. Bovendien is het pad voorbij die afstap voor driekwart uitgespoeld. De geul is zeker een meter diep, en bezaaid met voetbalgrote keien. Aangezien ik geen Herlings heet, is gas erop en eraf springen niet echt een optie. Dus motor aan de kant,

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

en die afstap minder hoog maken, door wat keien erachter te leggen. Bert gaat er als eerste af, maar de hitte begint zijn tol te eisen. Bert valt (gelukkig) naar rechts, want niet in genoemde geul. Zijn voorwiel hangt echter over de rand! Als die GS in die geul flikkert, is het klaar. Die krijg je er met zijn tweeën, in deze hitte, niet meer uit. Met veel moeite krijgen we dat voorwiel weer op een padje van een voet breed en Bert's GS weer overeind. Bert is nu echter echt oververhit geraakt, en begint te tolleren op zijn benen. Eerst maar eens de schaduw opzoeken. Dan giet ik wat water over zijn onderarmen, in de hoop dat de verdamping zoveel warmte onttrekt, dat ie niet van zijn stokje gaat.

Ik loop vast even vooruit om te zien hoe ik Bert's GS beneden krijg. Dat moet lukken, het smalle stuk is maar ca. 50 meter lang, daarna weer goed rijdbaar. Genoemde 50 meter is wel over een 30 cm breed strookje, met links die diepe geul, en rechts een flinke opstaande rand en struiken. Houd ik teveel rechts en de rechtercilinder knalt tegen een steen, of blijft haken aan een tak, dan heb ik grote kans in die geul te tiefen, waarbij ik die GS dan waarschijnlijk ook nog op mijn dak krijg... Afijn, we moeten hier toch weg en nog langer dralen betekent dat ik het ook te heet ga krijgen, want ik ben niet immuun voor die zon. Intussen arriveert er nog een deelnemer: eerst hoor ik een crash en wat hardgrondige vloeken, even later komt een Italiaan op een licht off-roadje aanzetten. Bert's GS staat echter in de weg, dus ik stap op om dat ding weg te rijden. Bert mompelt nog iets van dat als ik schade rij, hij het niet op me zal verhalen, waarbij ik denk dat dat wel aan de warmte zal liggen... Alles gaat echter goed, en ik parkeer Bert's motor beneden.

Ik klos weer terug waarbij ik het nu toch écht wel warm krijg. Nu de mijne eerst die afstap af, en in één keer langs die geul. Ook dat lukt zonder ongelukken. Als ook Bert beneden bij zijn motor arriveert, begin ik knap duizelig te worden. Ik zeg tegen Bert dat ik moet afkoelen, ik giet wat water over mijn armen en ga rijden. Na 200 meter rijd ik het asfalt op. Wat een weergaloze uitvinding is dat toch! Bert volgt gelukkig, en de rijwind doet me goed. Toch voelt het alsof ik dronken op de motor zit. Ik besluit veel te drinken en door te blijven rijden tot de duizeligheid afneemt en eventuele Special Stages tot die tijd maar over te slaan. Met een gangetje van 80 tot 100 km/uur duurt het ruim een half uur voor ik me weer happy voel. Ik heb dan één Special Stage over geslagen, en sta nu bij stage 3. Het recept van Werner laat ik maar voor wat het is, ik heb mijn lesje geleerd. Ook schiet me te binnen dat die 4x4 ambulances van de organisatie in principe de gehele stage moeten kunnen rijden. Een single track is niet toegankelijk voor die dingen, dus voortaan overslaan die smalle padjes!

De organisatie heeft in de briefing trouwens niet overdreven. Wat liggen hier een keien zeg. Het is hier en daar amper te doen om die GS er overheen te krijgen. Dan volgt ook hier een klim, die zó steil is dat je het gas heel secuur moet doseren. Teveel gas laat het voorwiel klimmen, niet echt bevorderlijk om nog een beetje de kant op te kunnen rijden die je wil. Maar dat de motor afslaat, of stilvalt wil je hier ook niet, want het grind en de stenen die hier op de rotsbodem liggen zijn zó los, dat je vanuit stilstand nooit meer wegkomt. Het achterwiel slaat continu door, om met een schok weer grip te krijgen als de achterband het grind heeft

weggemalen en hapt in de rotsbodem. Zo klauwt de GS zich omhoog. 's Avonds in het bivak is te zien wat dit met je achterband doet: de noppen zijn er hier en daar zowat voor een kwart vanaf gescheurd... ook zitten er meerdere sneeën in mijn band, vele centimeters lang, of iemand een Stanley mes door je band getrokken heeft. De verhalen van de andere deelnemers aanhorend over banden waar drie tot vier proppen in moesten en nog steeds lek, is het een wonder dat ik zelf niet ook lek gereden heb.



1 - Net op weg in Stage 8



Ik rij vervolgens redelijk relaxed (in vergelijking tot het voorgaande) de rest van de stage uit. Onderweg help ik een andere deelnemer uit de puree, die in een haarspeld naar beneden de bocht heeft gemist. Zijn motor balanceert op zijn blok, letterlijk op de rand van de afgrond. Het lukt dat ding overeind en weer op het pad te krijgen. Ik heb vandaag een slordige 5 liter water genuttigd. Dat zal zo blijven met deze hitte. En stoppen om te pissen is niet nodig, je zweet alles er uit. Om ca. 18:30 arriveer ik in het bivak in Carcassonne. 's Avonds ga ik nog even op pad met Eric Blaauboer, sommigen wellicht bekend van de Opkiktoer. Eric en zijn vrouw runnen in Carcassonne een B&B. Na een gezellige avond gaat het morgen hopelijk wat beter.

Aangezien ik een astronomische hoeveelheid strafpunten heb opgelopen, mag ik stage 9 weer lekker laat starten. Tot mijn verbazing staat er echter nog een hele vloot achter me. Ik zit in de (late) middenmoot. Stage 9 loopt aanvankelijk best lekker. 's Ochtends passeer ik een deelnemer uit team Bertt die een dikke boomwortel te laat heeft gezien. Daardoor is ie uit balans geraakt, op een rotskam gereden en eraf gegaan. Hele voorwiel aan gort, 10 of meer spaken eruit en een forse deuk in de voorvelg van zijn 1250GS. Enfin, hij heeft zelf al de ambulance gebeld, diagnose achteraf: enkele gebroken ribben. Einde rally... Ik rijd verder, en behoudens wat gedoe met takken en spiegels gaat alles goed. Het is zo dat je hier en daar moeilijk in het midden van een pad kan rijden, want dat is één en al stenen. Door de bandensporen van de sporadische 4x4 die hier voorbij komt rijden gaat veel beter, maar soms komen de takken van struiken e.d. zo ver het pad op dat ze je rechterspiegel los tikken.



2 - Zo moet het dus

Zonder spiegels mag je niet starten, dus steeds maar even opnieuw vastzetten. Ik rijd 70 à 80 per uur over een gravelpad, als ik opeens een motor achter me hoor. Maar een beetje rechts houden dan, als ze er langs willen. En dat doet Alessio Corradini, de fotograaf van de organisatie. In een T-shirtje, met twee camera's om zijn nek, word ik voorbij gestoken alsof ik stilsta. Wat doe ik hier?? Een eindje verderop staat ie langs de kant, fotootjes te maken.

Het gaat nu echt omhoog, de Pyreneeën in. Omhoog is redelijk te doen, afgezien van de "regenwatergeleiders" waar je overheen moet. Dat zijn stenen walletjes van 30 tot 50 cm hoog, die schuin over het pad lopen, en tot taak hebben om regenwater van het pad af te dirigeren om te voorkomen dat dat uitspoelt. Ik kom er achter dat die fijne Hyperpro's van me véél te hard zijn voor dit terrein, want ik krijg steeds flinke kontwippers van die motor. Is omhoog rijden al een uitdaging over al die stenen, steil naar beneden, met zo'n walletje in het vooruitzicht en 50 meter verder een haarspeld die je alleen met fors afschuinen van de motor kan ronden, wordt het echt spannend. Wie denkt dat ie door enkel de achterrem te gebruiken de snelheid eruit kan houden, heeft het mis! Met blokkerend achterwiel loopt je snelheid in dit terrein alleen maar op. Met de voorrem erbij maakt de ABS overuren, maar blijft de snelheid onder controle.

Ik rij in Enduro-modus, dus dan is de ABS in principe afgeregeld op gebruik van zware noppenbanden. Desondanks hebben die op deze helling met al dat grind en die stenen bijna geen grip. En er af is hier ook echt er af: het pad is een 4x4 breed, en dan gaat het gewoon lekker steil naar beneden. Vangrails, wat bedoelt u? Zonder al te veel navigatieproblemen rij ik heel wat stages af. Tot het noodlot toeslaat.... Over een, in principe, makkelijk en overzichtelijk pad gaat het flauw naar beneden. Ik moet een 45° knik ronden: daarvoor ligt echter weer zo'n fijn walletje, die we eerder al zijn tegen gekomen. Voor mijn gevoel rij ik er rustig overheen, maar terwijl ik dat doe, loopt mijn GS gelijk flink naar buiten. Ik rij pardoes de greppel in. Die ligt vol rotsblokken. Omdat de motor onder me bokt als een wilde stier, trek ik per ongeluk het gas los. Braaaaaapppp, daar ga ik als een vlag achter die GS aan, nog enige tientallen meters door die greppel en ik denk: "dit was het dan, einde rally", tot mijn rechter cilinder tegen een steen knalt en ik overdwars lig, met het achterwiel op het pad en het voorwiel aan de andere kant van die greppel.

Oef, wonder boven wonder voel ik niks, ik heb niet eens een blauwe plek. Thanks, beschermengel! Ik krijg mijn GS zowaar overend en uit die greppel, waarna ik de schade opneem. En dat is eigenlijk, op wat krasjes na dan, niks, behalve dat mijn rempedaal óver mijn stepje heen gevouwen is. Oef, als mijn voet hier tussen gezeten had, had ik vast anders gepiept. Goed, gereedschap erbij en dat rempedaal eerst maar eens zo terug buigen dat mijn achterrem weer een beetje bruikbaar is. Dat lukt en ik rij de stage verder uit. 's Avonds in het bivak te Prullans, monteer ik het reserve rempedaal dat ik mee heb, en buig ik ook mijn stepje recht. Ik begin me inmiddels wel af te vragen wat ik hier nou precies leuk aan vind. Je rijdt zowat non-stop van 's ochtends acht tot 's avonds zes à zeven uur, onderweg enkel wat energierepen knagen en líters isostar drinken door de gruwelijke hitte, terwijl het parcours voor mijn rijkunsten zó technisch is (wat naar achteraf blijkt voor een belangrijk deel ook aan mijn veel te harde vering lag, overigens) dat er van de omgeving, die fantastisch mooi is, nauwelijks te genieten valt.

Stage 10, van Prullans naar Barbastro, ga ik weer van start. Ondanks mijn crash van gisteren ben ik wederom een (weliswaar slechte) middenmoter. We zitten nog steeds in de Pyreneeën, maar ik krijg het kunstje inmiddels een beetje door. We rijden op een gegeven moment door de bergen, zo'n beetje parallel aan de hoogtelijnen. Voor me rijdt een andere deelnemer uit het team van Berrt. Het pad buigt linksaf, en ik hoor een crash en gevloek. De rijder voor me is onderuit gegaan. We reden echter hooguit 30, dus veel kan er niet aan de hand zijn. Hij staat alweer op zijn benen, en ik zet zijn motor overeind. Terwijl hij weer op stapt, zie ik echter een straal bloed uit de linkermouw van zijn motorjack gutsen. Ik vraag hem af te stappen en te gaan zitten. Hij heeft echter helemaal nog niet door dat er wat aan de hand is. Als hij aan de kant zit, houdt hij op mijn aanwijzen zijn bovenarm met zijn rechterhand dichtgeknepen, waarna ik de ambulance oproep. Ondertussen is Werner er ook en omdat het enige tijd gaat duren voor de ambulance er is, leggen we een drukverband aan. Er blijkt een gapende snee in zijn onderarm te zitten: een scherpe steen heeft dwars door pak en alles heen gesneden!



3 - Ambulance personeel houdt ook wel van een dolletje



Nadat de ambulance is vertrokken rij ik zonder verdere problemen tot laat in de middag op de laatste Special Stage. Wellicht te wijten aan mijn onervarenheid met dit soort rally's, heb ik echter te lang achtereen doorgereden. Dat maakt je minder scherp. Op een lastig pad, laverend tussen één en al dikke stenen, rij ik stapvoets naar beneden. Ik ben bijna van die Special Stage af, wat kan er nou gebeuren met deze snelheid?



Nou, dat je dus de verkeerde kant van het pad kiest en plots (wat heet plots, die geul lag er natuurlijk al eeuwen) een diepe uitspoeling voor je ziet opdoemen. Normaal gesproken zou je met deze snelheid op het asfalt binnen een meter stil staan. Geen probleem dus. Dit is, tussen de dikke stenen echter grind en gravel op een rotsplaat. Ik rem, maar mijn voorband heeft geen enkele grip. In slow-motion schuif ik op dat gat af, het voorwiel valt over de rand, ik duikel over mijn stuur heen in dat gat en val op mijn rug op een bos takken. Gelukkig was de snelheid zó laag, dat mijn GS me niet helemaal achterna wenst te komen, wat ik op zich best fijn vind.

Enfin, hij ligt nu wel met zijn voorwiel steil naar beneden en half op de kop. Omdat me dat niet heel bevorderlijk lijkt voor z'n mechanische welbevinden, heb ik hem eerst overend gehesen. Dat voorwiel wijst echter nog steeds eigenwijs naar beneden, dat lukt me in mijn eentje nooit om 'm hier uit te krijgen. Gelukkig zitten er nog wat deelnemers achter me en met zijn vieren, twee man aan spanbanden trekken en twee man tillen aan de voorkant, krijgen we mijn GS los. Ik bedank iedereen, maar voordat ik verder rij, ga ik eerst een paar honderd meter terug, want als je zomaar in gaten begint te rijden, ga je toch een beetje aan jezelf twijfelen, nietwaar? Blijkt dat het terrein een klein beetje bol loopt, waardoor je dat gat pas laat ziet. Maar goed, feit blijft dat één moment van onoplettendheid, want dat is het toch echt geweest, direct genadeloos wordt afgestraft.

Omdat ik mijn beschermengel niet met een burnout de WAO in wil jagen, stel ik vast dat het beter is dat ik hier maar eens mee ophoud. Gegeven het feit dat ik eigenlijk weinig plezier heb beleefd aan het rijden, want voor mijn off-road capaciteiten gewoon te hoog gegrepen en dat ik nu tot drie keer toe zonder lichamelijke schade bij mijn escapades weg kan lopen, besluit ik om me de volgende dag af te melden bij de organisatie en niet meer te starten aan stage 11.



4 - Bivak Barbastro



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

Zo gezegd, zo gedaan. Klein drama is dat Jens Behling, overall 2^e in 2018 en winnaar van Class 2 (méér dan 1.000 Cc motoren), nu met een overall classering 1^e plaats pech heeft met zijn R100GS HPN: aan de rechter achterzijde is een ophangpunt van het blok gescheurd, waardoor de motor olie lekt als een dolle. Na een nacht sleutelen gaat ie toch van start in stage 11, enkel om reeds na een kwartier weer terug het bivak in te rijden....

Opgelucht rij ik de volgende dag over prachtige wegen van Barbastro terug naar het noorden, daarbij zowel in Spanje als in Frankrijk alle nationale parken die ik kan vinden aan elkaar rijgend. Eindelijk weer eens genieten van de omgeving en het motorrijden.

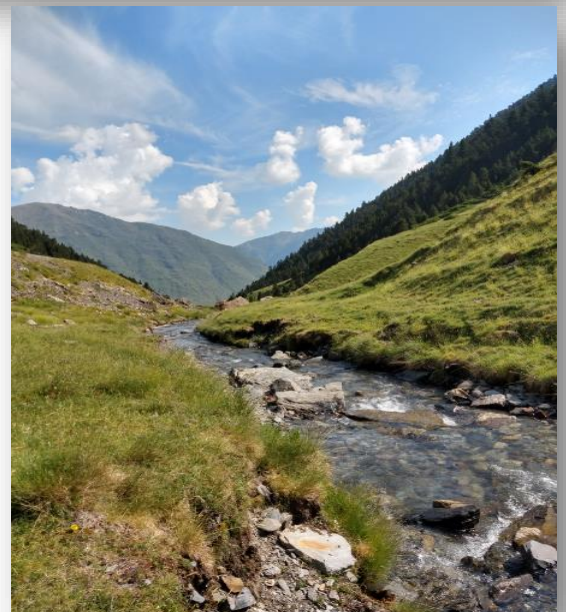
Samengevat was het een heel avontuur, waar eigenlijk weinig je écht op kan voorbereiden. Maar dit niveau van off-road rijden zal ik niet nogmaals opzoeken, althans niet in combinatie met Opkiktoer waardige dagafstanden of langer!



5 - Jens Behling on track!



6 - Weer op weg naar huis, Col d'Aubisque

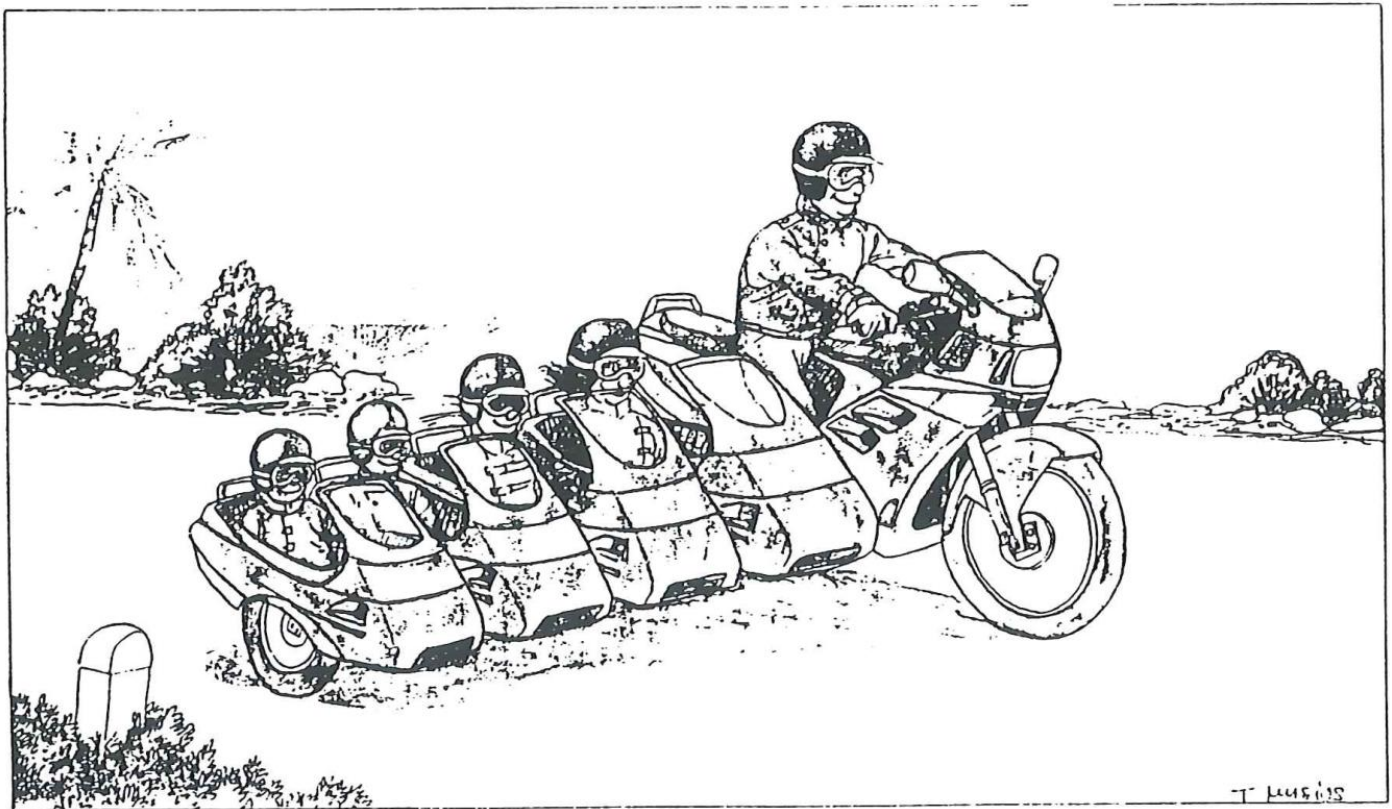


UIT DE OUDE DOOS

MOTORSEIZOEN 1995 !!

Eindelijk is het dan zover. De "oude" motoren zijn uit het vet gehaald en de meeste nieuwe zijn al ingereden. Het nieuwe seizoen van onze club is zondag 23 april geopend met de rit van Speedy Gonzales. Opnieuw was het een hele mooie dag, op een of andere manier Is het bij Speedy altijd mooi weer. Het aantal deelnemers van onze club was niet zo groot als we gewend zijn omdat een groot aantal mensen naar Hengelo gingen. Toch reden we nog met ongeveer 10 motoren. Het totale aantal deelnemers aan Speedy's Tour was dit jaar 690.

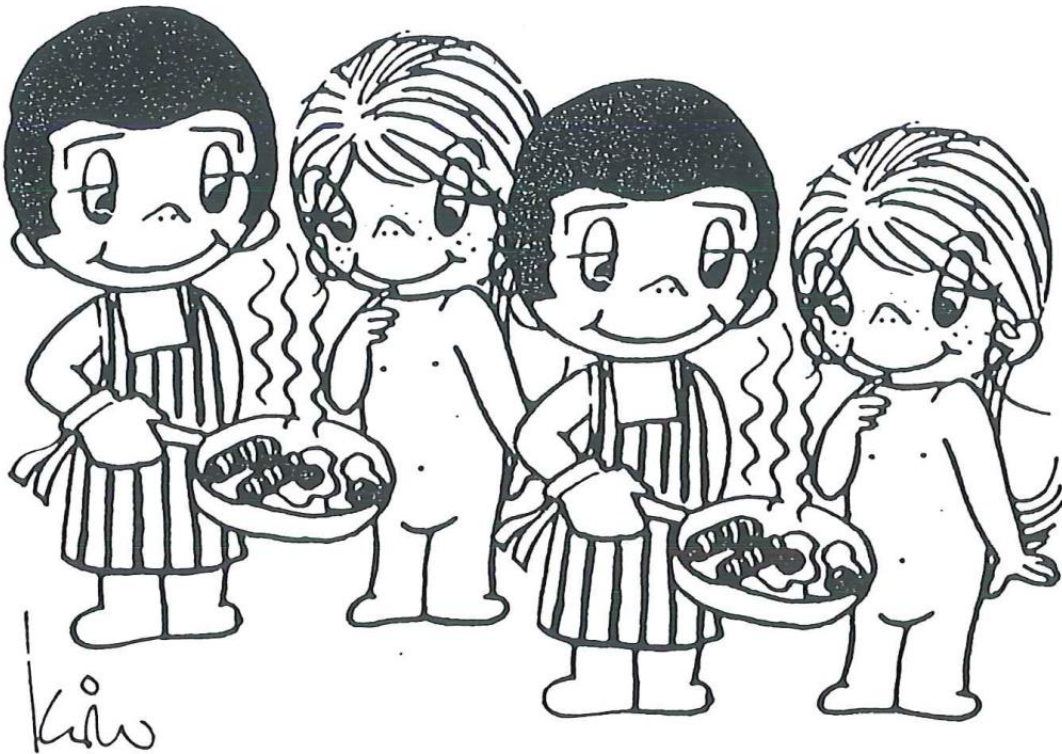
De route ging dit keer door Brabant en was zeker de moeite waard. Rustige binnenweggetjes werden afgewisseld door mooie snelle stukken zodat iedereen aan zijn trekken kon komen. Dit jaar was trouwens voor onze club een unicum. Het was de eerste keer dat we zonder nat pak thuis kwamen..



Verder zijn de voorbereidingen voor het kampeerweekend al In volle gang. Donderdagavond 4 Mei komt de hele "kampeerploeg" bij elkaar In Café Oudemolen. Dit Jaar gaan we weer naar de Ardennen waar we een groot huis gehuurd hebben. We vertrekken op vrijdag voor Pinksteren en komen 's maandags weer terug. Deze keer zijn er 20 deelnemers, er Is nog plaats voor 2 personen, en het wordt ongetwijfeld weer een super gezellig weekend. Zeker omdat normaal gesproken het weer nu misschien ook beter is vanwege de "late" Pinksteren dit jaar.

Overdag rijden we met de motor door de mooiste stukken van de Belgische Ardennen en ook de avonden zullen zeker niet slaapverwekkend zijn. Overigens is iedereen natuurlijk vrij om te gaan en

te staan waar hij of zij wil. Maar dat hat een geslaagd weekend wordt staat nu al vast. Dus wil je nog mee? Aarzel niet en bel ondergetekende.



Een andere festiviteit die je als lid van MC de Fendert zeker niet mag missen is de toer puzzelrit met aansluitend een barbecue op zaterdag 20 mei. Deze valt mooi tussen de toerit van 7 mei en het kampeerweekend In. In dit Clubblad staat alle informatie op het bijgesloten losse inlegvel.

Ook dit belooft een hele leuke avond te worden en voor de kosten hoef je het zeker niet te laten. Ook als je als lid van onze club nog niet zoveel aan de diverse activiteiten hebt deelgenomen is dit zeker de kans om eens kennis ta maken met alle andere mensen. We hebben tenslotte allemaal dezelfde hobby en wat Is er leuker dan een avondje lekker over je hobby of over aanverwante zaken ouwehoeren onder het genot van een lekker stuk vlees en een stevig glas bier of ander nat. We rekenen op een grote opkomst.... dus vul in dat

formulier. In dit clubblad vind je ook de nieuwe toerkalender voor dit laar. AI met al

kunnen we denk Ik zeggen dat 1995 er voor onze club veelbelovend uit ziet. Verder wil Ik iedereen een leuk, goed, veilig en droog motorjaar toewensen.

De groeten van,

Peter van der Giesen.

Bron: De uitlaatklep jaargang 1995, nummer 1

Dit blad wordt mede mogelijk gemaakt door

Garagebedrijf Goverde



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

Komt u kennis maken met onze kwaliteit??



Jongmans, *keurslager*

Echt, je proeft het verschil!
Zevenbergsepoort 16, klundert
Tel. (0168) 40 24 39
www.jongmans.keurslager.nl

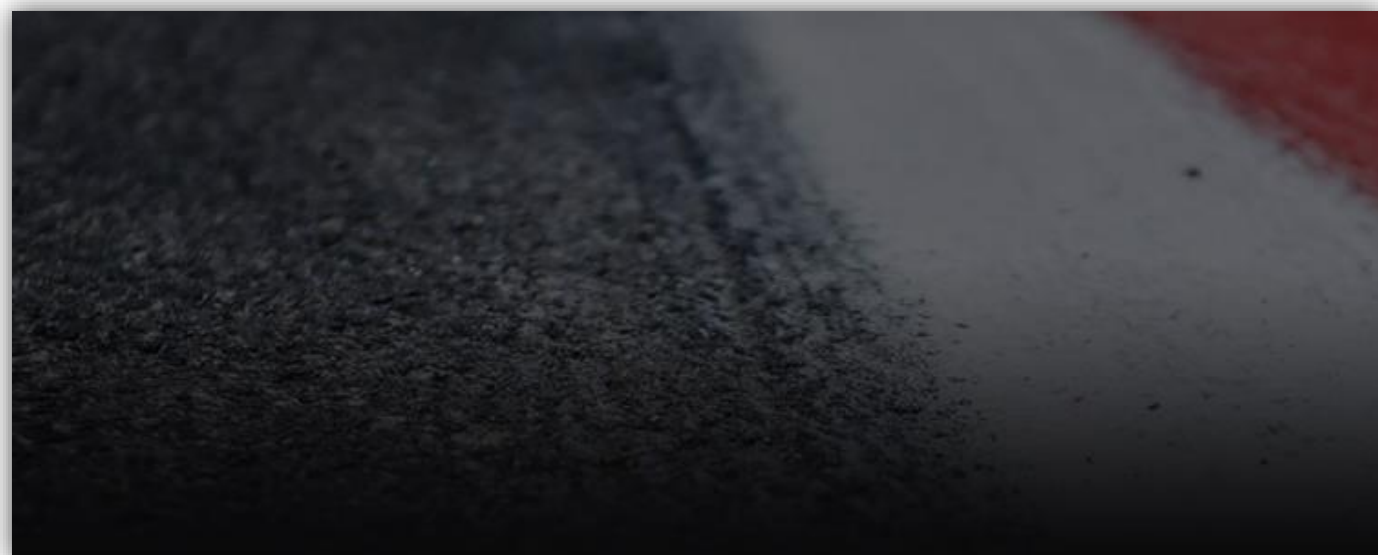
MOTOGP KALENDER 2020

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



WORLD SUPERBIKES KALENDER 2020

Datum	Land	Circuit
28 feb - 1 mrt	Australië	Philip Island
Uitgesteld	Qatar	Losail International Circuit
17 apr - 19 apr	Nederland	TT Circuit Assen
8 mei - 10 mei	Italië	Autodromo Internazionale di Imola
22 mei - 24 mei	Spanje	MotorLand Aragon
12 jun - 14 jun	Italië	Misano Circuit Marco Simoncelli
3 jul - 5 jul	Engeland	Donington Park
31 jul - 2 aug	Duitsland	Motorsport Arena Oschterleben
4 sep - 6 sep	Portugal	Autodromo Internacional do Algarve
18 sep - 20 sep	Spanje	Circuit de Barcelona Catalunya
2 okt - 4 okt	Frankrijk	Circuit de Nevers Magny-Cours
9 okt - 11 okt	Argentinië	Circuit San Juan Villicum
23 okt - 25 okt	Spanje	Cirquito de Jerez – Angel Nieto



ACTIVITEITEN KALENDER 2020

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



Printen

Canvas

Posters

Stickers

Banners

Drukwerk

Digitaal drukwerk

Textiel bedrukking

Relatie geschenken



WWW.GESKUS.COM

STALA

TUBE

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



TOERRIT REGLEMENT

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

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

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

Bestuur en Toercommissie



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



Aangesloten bij Bovag

Openingstijden

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



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

www.streetbikes.nl