

L.O.O.T. INFOWIJZER



OKTOBER 2014

INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFON
- 3. IN MEMORIAM
- 4. L.O.O.T. NIEUWS
- 7. VAN DE CLUBS
- 8. RIJDEN IN BOCHTEN
- 10. MOTORNIEUWS
- 14. UIT DE CLUBBLADEN
- 15. VAKANTIEVERSLAG...
- 23. L.O.O.T. TOERSTANDEN
- 28. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt november 2014.
Uw kopij gaarne voor 26 oktober naar infowijzer@loot.nl

LANDELIJK OVERLEG ORGAAN TOERCLUBS L.O.O.T.

Opgericht 28-11-1989
Statutaire vestiging te Zwolle
Kamer van Koophandel V 40062177
Postbank -rekening ING: NL 38
INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur bestuur@loot.nl

Voorzitter	Harry Apperloo	0297-569802	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Wil Huijbrechtse	036-8489331	secretaris@loot.nl
Penningmeester	Dirk de Zeeuw	06-20381110	penningmeester@loot.nl
Bestuursleden	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl
	Petra Vermeer	023-5353146	petravermeer@loot.nl
	Frank van Dijk	078-6102204	frankvandijk@loot.nl
	Henk Bijkerk	078 -6101174	infowijzer@loot.nl

De Coördinatoren

Beurzen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Dirk de Zeeuw		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	078 -6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	078 -6101174	infowijzer@loot.nl

Toercompetitie/Toerkalender/ Inschrijfformulieren

Cor Huijbrechtse 036-5334402 toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen;

Secretariaat J. D. van Exterlaan 2 1336 LJ Almere 036-8489331 secretariaat@loot.nl

Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Jerseystraat 1 1339 TP Almere 036-5334402 toerkalender@loot.nl

Copy infowijzer

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningmeester P de Jongstelaan 10 3291 TS Strijen 06-20381110 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieftst digitaal)

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl

IN MEMORIAM

KOOS BEIJER

67 jaar.

Was met zijn motor vrienden een midweek naar Duitsland geweest, toen het op de terugweg mis ging. Met verslagenheid, verbijstering en ongeloof, hoorden wij dat Koos na een noodlottig ongeval op 13 september 2014 is overleden.

Toen de motorclub in 1973 werd opgericht, was Koos er in de eerste uren al gauw bij en kwam als 7e op de ledenlijst te staan. In de beginjaren van de club is hij ook nog voorzitter

geweest. In 1984 stelde hij voor een clubcompetitie te beginnen en sinds die tijd bestaat de "wedstrijd" nog steeds. Het woord "Trouw" kenmerkte Koos. Hij was er altijd.

Motor rijden was zijn passie, van zelf racen tot naar race circuits gaan. Zowel binnen- als buitenland en dat allemaal met de eigen motor.

Na het stoppen met racen, bleef hij toch motor rijden. Door zijn reislust heeft hij vele landen bezocht. Engeland, Duitsland en Italië, dat waren zijn favoriete landen. Vele hotel eigenaren zullen Koos ook missen.

Wij wensen zijn familie, vrienden en kennissen heel veel sterkte met dit zware verlies.

Bestuur MC Contact Dordrecht.

L.O.O.T. NIEUWS



UITNODIGING

LOOT TOERKALENDER VERGADERING

Zaterdag 11 oktober 2014

Aanvang: 14.00 uur

Einde: 16.00 uur

Locatie:

Hotel de Roskam

Hessenweg 212

3791 PN Achterveld

Tel.Nr: 0342451223

(Route: A1 Hoevelaken, A28 ri. Utrecht, afrit 8 (Amersfoort)
einde weg re (Hogeweg) Rd (Energieweg g.o.i. Wiekenweg)1^e weg re ri. Stoutenburg
Einde weg re (Hogeweg -Barneveldseweg
g.o.i. Hessenweg) door Stoutenburg en na ca. 7 km bent u
gearriveerd bij De Roskam (t.o. de kerk))

AGENDA

1. Opening door de voorzitter.
2. Vaststellen agenda.
3. Ingekomen en uitgaande stukken.
4. Mededelingen.
5. Concept notulen LOOT Toerkalender Vergadering 12 oktober 2013.
6. Toerkalender 2015.
7. Vaststellen datum Toerkalender Vergadering 2015.
8. Toerreglement.
9. LOOT VISIE.
10. LOOT einddag 2014.
11. Rondvraag.

Notulen LOOT Toerkalender vergadering d.d. 12 oktober 2013.

Locatie: Restaurant/Café "de Roskam" te Achterveld.

Aanwezige bestuursleden: Harry Apperloo (voorzitter)
Petra Vermeer
Cor Huijbrechtse (toercoördinator)
Dirk de Zeeuw (penningmeester)
Wil Huijbrechtse (secretariaat)

Afwezig met kennisgeving: Henk Bijkerk
Frank van Dijk

Aanwezige clubs (in willekeurige volgorde)

MC '68	penningmeester
MTC Motovatie	toercommissie 2x
Club Pan European Nederland	voorzitter toercommissie
MC Contact	secretaris / bestuurslid
MC Bulldog	penningmeester/ bestuurslid
M.V.Almere	toercommissaris
MTC de Lingerijders	coördinator T&E /lid T&E
Baarnse MC	penningmeester
BMW MTC 's Hertogenbosch	toercoördinator
MC Free Wheels Heeten	bestuurslid
MTVC Alweer	voorzitter/toercommissie/p.meester
MTK de IJselrijders	toercommissaris
MC Alkemade	toercommissie
MC Zeeuws-Vlaanderen	toercommissie 2x
MC Mios	secretaris
MTC Noord	evenementen coördinator

Afwezige clubs (in willekeurige volgorde)

MTC de Schaffelaar
MC Trajectum
MTC Bladel
Needse Motor Club
MMC'72
Boreftse Motor Club
MC Zobba
MAC Veenendaal

BMW motor club Roosendaal
MC Keizer Karel
MC de Megafoon
MTC Mariahout
MC Hamaland
MC de Gasschoeve Hardenberg

Agenda:

1. Opening door de voorzitter.
2. Mededelingen bestuur.
3. Notulen Toerkalender Vergadering 13-10-2012.
4. Toerkalender 2014.
5. Vaststellen datum Toerkalender Vergadering 2014.
6. Toerreglement.
7. Routebeschrijving GPS digitaal en papieren versie.
8. 25 jarig bestaan LOOT 16 maart 2014.
9. Rondvraag.

Harry opent de vergadering om 14.10 uur.

1. Harry heet de aanwezige welkom en de agenda wordt goedgekeurd.
2. Mededelingen bestuur: ingekomen post: brief MTC Noord mail A.Torenvliet betreffende "tripy Systeem" retour uitnodiging Yamaha 650 club reglement toerkalender toerkalender/ritten uitgaande post : uitnodigingen Toerkalendervergadering concept notulen 13-10-2013
3. Notulen Toerkalender Vergadering 13-10-2012: de notulen worden goedgekeurd.
4. Toerkalender 2014: het inleveren van de ritten was mogelijk tot 12 oktober maar Cor zal hier soepel mee omgaan.
Cor neemt het woord en neemt met de aanwezige de toerkalender bladzijde voor bladzijde door en noteert de wijzigingen.
5. Vaststellen datum Toerkalender Vergadering: de vergadering wordt volgend jaar gehouden op zaterdag 11 oktober 2014 in café/restaurant de Roskam te Achterveld.
6. Toerreglement: het toerreglement is verouderd en wordt gemoderniseerd.
Het bestuur buigt zich hierover en zal dit als agendapunt op de Algemene Leden Vergadering van april a.s. behandelen.
Na goedkeuring wordt dit met de clubs via website en de infowijzer gecommuniceerd.
7. Routebeschrijving GPS digitaal en papieren versie: de voorkeur van het LOOT gaat uit naar zowel de routebeschrijving op papier en GPS voor het rijden van de ritten.
Bij voorinschrijving kan je als club aanbieden voor welk systeem de route is te laden.
De mail van de heer H.Torenvliet beschrijft het "tripy systeem" een geschreven route gemaakt op basis van een GPS route van Garmin of TomTom.
Tripy werkt met het bolletje-pijltje systeem.
Welke routebeschrijving je ook aanbied narijden van de route is een "must".

8. 25 jarig bestaan LOOT 16 maart 2014: Petra vertelt de aanwezige over de sponsorrit. De LOOT EINDDAG valt samen met de sponsorrit. Het inschrijfgeld van €5.- gaat naar het KWF. Petra vraagt of er nog clubs zijn die mee willen werken als start plaats van de sponsorrit.
Alle info staat op de website in de infowijzer en in de nieuw te lanceren “nieuwsflits”. Er zijn al een aantal clubs die zich hebben gemeld bij Petra om een toertocht op te zetten met als einddoel café/restaurant de Roskam in Achterveld.
Als er nog clubs zijn die zich willen opgeven kunnen deze naar afloop van de vergadering zich bij Petra melden. Het is de bedoeling om genoeg startplaatsen te hebben zodat vanuit alle uithoeken van Nederland te kunnen deelnemen.
9. Rondvraag: Harry vertelt vanuit zijn bevindingen als lid van het motorplatform de ontwikkelingen over veiligheid. Er is een folder “nieuwe regels voor het rijbewijs” en is er een actie “heb oog voor elkaar”. Dit alles om de veiligheid voor de motorrijder in het verkeer te vergroten.
Over de veiligheid en gevaarlijke praktijk voorbeelden schrijft Harry een stuk om in de infowijzer te plaatsen.
De opmerking van MC Alkemade over het uitschrijven als LOOT lid betreuren wij en de penningmeester Dirk de Zeeuw bied zijn verontschuldigen aan. Om in de toekomst dit soort situaties te voorkomen wordt er intern aan gewerkt om dit te voorkomen.
Als opmerking wordt er meegegeven om een uiterste vervaldata op de contributienota te vermelden. Dirk geeft nog aan de aanwezig mee als de club ook WA verzekert is via het LOOT en de contributie niet is betaald de club ook niet verzekert is.
Bea merkt op dat het inschrijfgeld voor de toertochten € 5.50 is en niet € 5.00. Voor een kleine club is dit een groot verschil. Cor zal dit nakijken en eventueel veranderen.
???

Harry sluit de vergadering om 15.50 uur.

Harry Apperloo
Voorzitter

Wil Huijbrechtse
Secretariaat

VAN DE CLUBS

Secretaris MC Grathem per 1 oktober 2014

Jan Verdonschot

St. Antoniusstraat 9

6097 ND Panheel

T: 0475 570273  0475 570273

secretaris@mcgrathem.nl

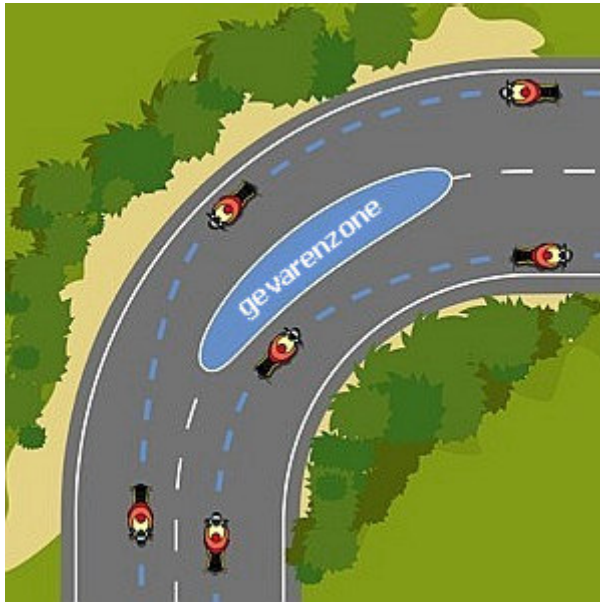
Rijden van bochten (deel 2)

Eerder hebben we het gehad over de gevaren bij het nemen van bochten naar rechts.

Maar ook bij de bochten naar links is er qua veiligheid bij veel motorrijders nog wel wat te verbeteren. De meest gemaakt fout is dat te vroeg naar binnen gaat. Dus in plaats van rechts te blijven rijden (buiten) tot je volledig door de bocht heen kunt kijken en dan pas in te sturen, zie je veel motorrijders voortijdig naar links (binnen) gaan.

Op de één of andere manier hebben veel motorrijders het gevoel van: Laat ik nu maar insturen, want anders ben ik vast te laat. Maar bedenk daarbij dan wel, dat te laat insturen in een linkerbocht weliswaar niet de mooiste bocht oplevert, maar wel heel erg veilig is. Je rijdt namelijk voor het insturen aan de rechterzijde van je eigen weghelft. Zo ongeveer de veiligste plek die er is.

Als je daarentegen te vroeg instuurt gaan er aantal zaken niet helemaal goed. Ten eerste is de lijn in de bocht niet goed, want als je bij de binnenzijde van de bocht aankomt voor of op het hoogste punt van de bocht (de apex), dan zul je aan het eind van je lijn als je weer naar de rechterzijde (buiten) komt daar extra naar links moeten sturen. Je moet daar als het ware een extra bocht maken.



In combinatie met het feit dat je normaal bij of direct na het insturen je gas opendraait en altijd accelererend de bocht uitrijdt is dat geen goede zaak. Dat betekent dat je terwijl je snelheid oploopt je dan nog moet bijsturen om de bocht goed te maken. En dat moet je vermijden.

Wat te vroeg insturen in een bocht naar links gevaarlijk maakt, is als dit gebeurt in een bocht zonder volledig zicht op wat er van de andere kant aankomt. Want dan ga je richting van de rijstrook van de tegenligger(s).

Is het een weg met een middenstreep, en rijd je je bocht zo, dat je in ieder geval op je eigen weghelft blijft, dan is het probleem niet zo groot. Maar houd daarbij wel rekening met het

feit dat bij te vroeg insturen het gebied rond de middenstreep een gevaarzone is (zie afbeelding)

Nog meer opletten moet je, als je dit doet op smalle weggetjes, waarbij je de gehele wegbreedte gebruikt om mooie lijnen te kunnen rijden. Als je daar in een bocht naar links instuurt, terwijl je nog niet kunt zien of er iets aan komt van de andere kant, dan vraag je om problemen.

Want als er dan uit het niets opeens een motorrijder van de andere kant aankomt, om het nog maar niet te hebben over een auto of nog erger een vrachtauto, dan moet je wel heel snel kunnen reageren om niet te eindigen als ornament op de motorkap van de tegenligger.

Natuurlijk is het verstandig om je snelheid aan te passen, maar houd dan altijd dit rekensommetje voor ogen: Met 54 km/uur rijd je 15 per seconde.



Als je tegenligger ook verstandig is en ook zijn snelheid heeft aangepast aan de onoverzichtelijke bocht en bijvoorbeeld ook 54 km/uur rijdt (op de meeste Duitse wegen buiten de bebouwde kom mag je 100 km/uur) dan nader je elkaar met een snelheid van 30 meter per seconde.

Als je dus teveel naar links de bocht ingaat en je ziet de tegenligger op pak hem beet 15 meter afstand, dan heb je zegge en schrijven een halve seconde de tijd om dat waar te nemen en te reageren. De meeste mensen hebben al een reactietijd die langer is dan een halve seconde, dus dat kan lelijk aflopen.

Te meer omdat we in dit voorbeeld uitgaan van het feit dat allebei de voertuigen rond de 50 km/uur rijden. Rijden ze allebei rond de 70 km/uur, dan wordt de tijd om waar te nemen en te reageren 0,2 seconden, nog steeds uitgaande dat je elkaar ziet op 15 meter afstand. Dat is voor bijna niemand haalbaar.

Komt nog bij, dat veel mensen in dit soort situaties helemaal niet reageren, maar verstart en met wijd open ogen de aanrijding ondergaan. En degenen die wel reageren, daarvan zal het grootste gedeelte reageren door te remmen.



Uitgaande van de meest gunstige omstandigheden, zoals droog wegdek, banden met veel grip, een razendsnelle reactietijd van 0,5 seconden, dan heb je bij een snelheid van 50 km/uur een remafstand (reactietijd + daadwerkelijk remmen) van rond de 19 meter nodig. Maar die afstand heeft je tegenligger ook nodig. Dus samen hebben jullie in de meest gunstige omstandigheden, rond de 40 meter nodig om tot stilstand te komen. Dus zelfs al zou je de tegenligger op 20 meter afstand zien, dan kom je nog 20 meter te kort.....

De enige goed reactie is natuurlijk uitwijken. Letterlijk in een fractie van een seconde terug naar helemaal rechts. Als je de bocht naar links had gereden zoals dat hoort bij een onoverzichtelijke bocht, had je daar sowieso al gereden.

Hoe los je dit probleem op? Je kunt natuurlijk bochtige weggetjes vermijden, maar ja, voor die mooie bochtige weggetjes ga ik persoonlijk nu juist naar de bergen. Blijft dus over de oplossing dat je de lijnen in de bochten gewoon altijd goed moet rijden. Je rijdt dan mooiere bochten en vooral veel veiliger.

Tijdens onze trainingen is het rijden van de juiste lijnen en het vermijden van gevaarsituaties zoals hierboven omschreven een belangrijk onderdeel. Vooral via de beelden van de video-camera's op de motoren van de instructeurs kunnen leerzame aanwijzingen worden gegeven. Zoals al eerder gezegd:

Er is een wereld van verschil tussen hoe mensen ECHT rijden en hoe ze DENKEN dat ze rijden.

Ook bij het insturen van de bochten komt dit goed naar voren. Cursisten zijn soms er heilig van overtuigd dat ze heeeeeeeeeel lang buiten blijven. Als ze dan zichzelf zien rijden en zien wanneer ze echt insturen, kan dat heel verhelderend werken. En dan weet je dat je nog langer buiten moet blijven, ondanks dat je het gevoel hebt, dat je misschien al heel lang buiten rijdt.

Als je onder begeleiding van onze instructeurs de instuurpunten beter te pakken krijgt, dan zul je zien dat wanneer je alleen rijdt, je ook dan ook beter en veiliger de bochten rijdt.

Op het moment dat je het gevoel hebt, dat je dit redelijk onder de knie hebt, zit je weer een stuk meer ontspannen op de motor. En dat is het mooiste dat er is. Lekker relaxed op de motor, genieten van alle mooie bochten en weten dat je veilig rijden voor jezelf weer naar een hoger niveau hebt getild.

MOTORNIEUWS



Lekdijk blijft open voor motoren

Er komt geen inrijverbod voor motoren op de Lekdijk. Dat is het resultaat van een verkeersmeting en het daarop volgende rapport in opdracht van de gemeenten Lopik, Schoonhoven en Bergambacht. Dijkbewoners uit die gemeenten hadden geklaagd over (geluids)overlast van motoren. Uit het rapport blijkt echter dat er 'onvoldoende juridische basis' is om motorrijders te weren. De feiten komen niet overeen met de beleving van de aanwonenden.

De kronkelende Lekdijk tussen Bergambacht, Schoonhoven en Lopik oefent vooral tijdens mooie dagen een onweerstaanbare aantrekkingskracht uit op motorrijders. Aanwonenden klaagden echter steen en been over geluidsoverlast en een 'verkeersonveilig' gevoel. De drie betrokken gemeenten inventariseerden gezamenlijk het probleem en lieten conform landelijke richtlijnen een verkeersmeting verrichten om zodoende objectieve gegevens te verkrijgen.

Meten tijdens mooie dagen

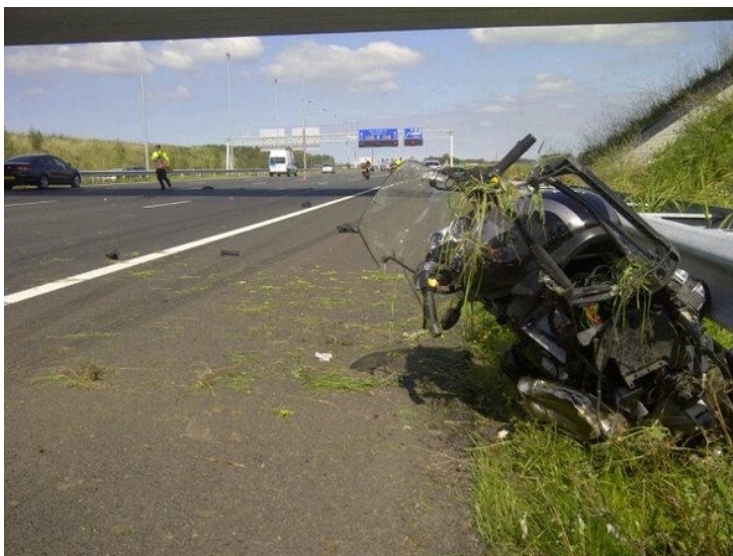
Omdat de klachten vooral tijdens mooie (zon- en feest-) dagen binnenkomen, werden de metingen ook op dergelijke momenten uitgevoerd. De resultaten werden door de Omgevingsdienst Midden Holland ingevoerd in een rekenmodel en verwerkt en gepresenteerd in een officieel rapport. Daaruit blijkt dat de feiten niet overeen komen met met de beleving van de bewoners. In de officiële memo staat onder meer: "Op basis van de geluidsberekening is er onvoldoende juridische basis om op grond van de wegen verkeerswetgeving een inrijverbod voor motoren in te stellen. Daarnaast is er gekeken of er andere handvatten zijn om maatregelen te treffen. Een andere mogelijkheid om een inrijverbod voor motoren in te voeren zou het argument van verkeersveiligheid kunnen zijn. Het aantal geregistreerde (verkeers)ongevallen op de Lekdijk is echter niet hoger dan op andere wegen.



ANWB zoekt onveilige wegen

Op de provinciale wegen vallen rond de 25% van alle verkeersslachtoffers in Nederland, dat is volgens de ANWB relatief veel. Soms gebeuren die ongelukken door het eigen rijgedrag, maar er zijn ook andere factoren die meespelen. Vaak laat ook de inrichting van de weg te wensen over, aldus de ANWB. De ene provinciale weg is veiliger dan de ander en dit heeft voor een deel te maken met de inrichting van de weg, zo blijkt uit eigen onderzoek van de ANWB. Om hier meer duidelijkheid in te krijgen en waar mogelijk de overheid aanbevelingen te doen om het veiliger te maken, heeft de ANWB een speciale site opengesteld, waarop motorrijders en andere verkeerdeelnemers de in hun ogen gevaarlijke wegen kunnen melden. Op de site kun je stemmen op de weg die je onveilig vindt en als eerste verbeterd zou willen hebben. Ook kan je reageren op andere stemmen die al geplaatst zijn. De ANWB zegt met de stemmen naar de provincies te gaan

Pech? Achter de vangrail!



Een motorrijder met pech kwam met de schrik vrij.

Een motorrijder die op de A9 pech kreeg, en z'n motor daarna op de vluchtstrook parkeerde, heeft héél veel geluk gehad. Bovenstaande foto spreekt boekdelen: de BMW werd op de vluchtstrook van achteren geschept door een automobilist die kennelijk zat te slapen. Gelukkig had de motorrijder zichzelf al in veiligheid gebracht en zag hij z'n R1100R voor zijn ogen tot schroot gereden worden. Uiteindelijk was de schade dus niet groter dan twee beschadigde voertuigen en enkele kilometers file!

Competition 102 octaan racebenzine overal te koop

Dit is nieuws waar auto- en motorfietsliefhebbers lang op hebben gewacht: benzine met octaangetal 102 is nu overal in Nederland verkrijgbaar. Competition 102 zorgt voor optimale prestaties van elk voertuig met een benzinemotor. Liefhebbers kunnen voor competition 102 terecht bij onder meer de onbemande tankstations van Firezone. Competition 102 – een product van Salland Olie – is verkrijgbaar via een netwerk van zo'n dertig tankstations verspreid over heel Nederland. Dankzij het unieke, hoge octaangetal van 102 kunnen de auto- en motorsporters, racing-professionals en oldtimerbezitters met deze brandstof maximale prestaties uit hun voertuig halen. Competition 102 bevat geen ethanol, voldoet aan de Europese kwaliteitsnorm EN228 en is geschikt voor alle benzinemotoren.

Productie en distributie door Salland Olie

De productie en distributie van competition 102 is exclusief in handen van Salland Olie – moederbedrijf van Firezone – in Kampen. Vanaf het eigen depot en met eigen tankauto's wordt competition 102 naar de tankstations gereden. Hierdoor is de traceerbaarheid en de continue kwaliteit van competition 102 tijdens het gehele traject van raffinaderij tot in de tank van de klant gewaarborgd en is de premiumkwaliteit van competition 102 gegarandeerd.



ACEM onthult nieuwe strategie ter verbetering veiligheid Europese motorrijders

ACEM, de Europese vereniging van motorfietsfabrikanten, onthult vandaag 'de veilige rit naar de toekomst', de nieuwe strategie om de verkeersveiligheid voor motorrijders in Europa verder te verbeteren. Het document is gepresenteerd op de 10e International Motorcycle Conference in Keulen (Duitsland), een drukbezocht evenement dat beleidsmakers, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de academische wereld bij elkaar heeft gebracht.

De toekomst gerichte strategie van de motorfiets -industrie volgt op een geïntegreerde aanpak van voertuigtechnologie, rijopleidingen en veilige infrastructuur. Als onderdeel van deze nieuwe strategie heeft de motorfiets -industrie een Memorandum of Understanding ondertekend met betrekking tot 'coöperatieve intelligente vervoerssystemen' (ITS). Dat zijn veiligheidssystemen die de communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en infrastructuur mogelijk maken. ACEM -leden hebben zich verplicht om in 2020 tenminste één van hun modellen beschikbaar te hebben voor verkoop welke uitgerust is met zo'n coöperatieve ITS -functie. Bovendien zal de industrie onderzoek doen naar een eCall -systeem voor motorfietsen, een systeem dat noodoproepen genereert bij een gecrashte motor, onmiddellijk nadat een botsing of crash heeft plaatsgevonden.

Met betrekking tot de opleiding van motorrijders hebben ACEM en de Duitse Raad voor de Verkeersveiligheid (DVR) hun krachten gebundeld om de kwalitatief hoge (vrijwillige)vervolg - rijopleidingen in de EU te bevorderen door middel van een DVR-ACEM Quality keurmerk. Deze nieuwe samenwerking tussen de twee organisaties is erop gericht om de Europese motorrijders te helpen om makkelijker opleidingsprogramma's van hoge kwaliteit te vinden in het totale aanbod.

De Europese vereniging van fabrikanten van motorfietsen zal ook een reeks workshops in Europese landen organiseren ter bevordering van het nemen van veiligheidsmaatregelen op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Deze bijeenkomsten zullen de belangrijkste partijen als overheidsinstanties en rijder -organisaties bijeen brengen. De gebieden die moeten worden besproken zijn onder andere; de ontwikkeling van een effectiever veiligheidsbeleid, ontwerp en onderhoud van de weginfrastructuur en de bevordering van naleving van de verkeersregels.

De veilige rit naar de toekomst bouwt voort op eerdere veiligheid initiatieven van de ACEM -leden zoals het vrijwillig uitrusten van al hun nieuwe voertuigen met koplampen die automatisch aan staan, de ondertekening van het Europees Road handvest en de beslissing om 75% van de straat -modellen te voorzien van een geavanceerd remsysteem als optie of standaard uitrusting in 2015, vooruitlopend op toekomstige wettelijke regelingen.

In een reactie op de publicatie van de veilige rit naar de toekomst gaf ACEM secretaris-generaal Antonio Perlot een toelichting: "Deze strategie bevestigt de wens van de ACEM -leden om een leider in de verkeersveiligheid te zijn. Het benadrukt onze ambitie om de best mogelijke resultaten voor de verkeersveiligheid in Europa te bewerkstelligen. Het aantal verkeersdoden onder gemotoriseerde tweewielers in Europa neemt af. De resultaten zijn bemoedigend, maar er moet nog veel worden gedaan. De motorfietsindustrie zal alle initiatieven die bijdragen aan een veiliger omgeving op de Europese wegen blijven bevorderen en ondersteunen. Verkeersveiligheid gaat niet alleen over het voertuig. Verkeersveiligheidsbeleid moet ook kijken naar veiligheidsvoorzieningen, de motorrijder zelf, voertuig-gedrag en de infrastructuur waarop zij zich begeven. Naarmate het aantal motorfietsen en bromfietsen op de Europese wegen, naar verwachting, zal blijven groeien, is het essentieel om ervoor te zorgen dat deze voldoende worden geïntegreerd in het vervoersbeleid op alle niveaus. We kijken uit naar de voortzetting van onze samenwerking met de Europese en nationale beleidsmakers om ons gemeenschappelijke doel van het redden van levens te bereiken."



UIT DE CLUBBLADEN



Motorwijsheden.....

"Geduld is het vermogen je motor stationair te laten draaien wanneer je hem het liefst verschrikkelijk op zijn staart zou trappen."

De dag waarop je jezelf een volmaakte motorrijder mag noemen, die dag komt morgen pas"

De valhelm

De valhelm of motorhelm beschermt het belangrijkste werktuig van de motorrijder: het hoofd. Maar ook de ogen worden natuurlijk beschermt door het eventueel aanwezige vizier.

Al vroeg in de evolutie had de mens in de gaten dat je je tegenstander kon uitschakelen door de persoon met een tak of steen op het hoofd te slaan...en dat het nuttig is om dat te voorkomen! De oude Grieken droegen al beschermende helmen in de veldslag tegen Troje. De helm bestaat dus al een tijdje. Toen waren de helmen niet meer dan een leren muts met daarop slagtanden van een wild zwijn bevestigd. (1400 vC.) Assyrische soldaten droegen rond 900 vC. al bronzenhelmen. En rond 950 HHHHHHHnC. werden de helmen van smeedijzer gemaakt. De Engelse fabrikant Cromwell produceerde in 1926 de eerste echte motorhelm. Cromwell lijkt dus de uitvinder te zijn van de motorhelm, maar in Amerika ontwikkelde professor Lombard ook een motorhelm, maar patenteerde deze pas in 1953. De eerste integraalhelm werd in 1967 ontwikkeld door de Amerikaan Bell. Er waren studies waaruit bleek dat veel dodelijke ongevallen bij motorrijders te wijten waren aan het niet dragen van een motorhelm. Desondanks duurde het in Nederland tot 1972 voordat de helmplicht werd ingevoerd voor motorrijders.

Sinds 2002 is de motorhelm ook verplicht voor quads en trikes. (tenzij ze gordels hebben) In Nederland mag je alleen met een ECE goedgekeurde helm rijden. Het effect van de helmplicht heeft zeer positieve gevolgen gehad, de kans op ernstig hoofdletsel daalde bij motorongevallen met 69%, de kans op dodelijk letsel met 42%!

Statistisch feit, de kleur van de helm heeft ook invloed. Met een **witte motorhelm** is de kans op een motorongeluk **24% lager** dan met een zwarte motorhelm...

BRON : MC West - Friesland

VAKANTIE 2013, VAN DIESEL TANKEN TOT SNEEUW, MAAR OOK FIJN MOTOR GEREDEN (Deel 5)

WEER NIET DE GEPLANDE ROUTE GEREDEN (woensdag 26 juni).

Stefan vraagt me vanmorgen bij het ontbijt waar ik naartoe ga en dat is de Silvretta. Hij vertelt me dat de kant van Vorarlberg afgesloten is vanwege de vele rotsblokken, die nog op de weg liggen. Aan de kant van Tirol kun je wel Mautfrei naar boven rijden. Dat is jammer en pas zaterdag zal de weg weer vrij gegeven worden, maar dan ga ik richting huis.

Ik denk er nog eens over na en dan besluit ik om eerst de Hahntenn te rijden en dan maar zien wat ik ga doen. Tot Warth rij ik de route van gisteren tegengesteld. Eerst is het zwaar bewolkt en op de Hochtannbergpass is het mistig. Na Warth rij ik in het Lechdal richting Reutte en daar regent het, wat niet zo fijn is en ook de omgeving ziet er niet zo mooi uit. Het scheelt wel, dat de weg gemakkelijk rijdt en er is weinig verkeer, dus het schiet wel op.

Net voor Elmen ga ik rechts richting Hahntennjoch (1.894 m). Ik stop daar even om goed te kijken wat er op het bord staat en het blijkt, dat de weg over de pas open is. Een Duitse automobilist stopt ook en vraagt me of hij wel verder kan. Hij heeft ook zijn motor meegenomen, maar die heeft hij bij zijn hotel achtergelaten, want het is voor hem te slecht weer. Het is nu gelukkig toch droog geworden en vol goede moed begin ik aan de beklimming.



In Bsclabs stop ik bij de Wallfahrtskirche Maria Schnee, die in 1639 als kapel is gebouwd, want deze ziet er mooi uit. Twee stops verder lopen er koeien op de weg en ze zijn niet van plan om direct naar de kant te gaan. Dat komt mij wel goed uit, want zo kan ik wat foto's maken. Eentje is helemaal brutaal en ruikt en likt aan de Deauville tot hij de uitlaat raakt en dan is het over. In Pfafflar lopen vier jonge beesten voor de oude houten huizen te grazen. Dat is toch niet de bedoeling, want de eigenaar komt in

z'n auto aangerezen om ze verder naar beneden te jagen.

Daar hebben ze eigenlijk geen zin in en eentje komt over de weg omhoog. Ik jaag hem terug, zodat de manke boer niet terug hoeft te komen. Met moeite krijgt hij ze verder en er ontstaat een file van twee auto's en vier motoren tot de motorrijders er voorzichtig voorbij rijden. Iets verder zie ik nogal wat sneeuw tegen de berghellingen liggen en over de top zijn de dennenbomen aan de andere kant van het dal net kerstbomen bedekt met sneeuw. De zon probeert er door te komen, maar het lukt nog niet zo erg.

Als ik op de top uitgekeken ben, ga ik naar beneden langs de Murenen, berghellingen waar alleen maar rotsblokken en -blokjes liggen. Al gauw is er bijna geen sneeuw te zien en de enige stop voor Imst is bij de Maldonalm, de melkboerderij van die stad. Hier lopen de koeien al buiten, maar nog wel dicht bij de boerderij, waarschijnlijk staan ze 's nachts nog op stal. Dan verder naar beneden over een mooie bochtige weg en later rij ik tussen de bomen. In Imst volg ik eerst richting Landeck en daarna richting Pitztal, want ik wil over de Pillerhöhe rijden. Het eerste bord mis ik door een verwarrende situatie met wegwerkzaamheden, maar dat heb ik gelukkig vlug in de gaten en dus draai ik snel om en dan gaat het goed. In Wenns moet ik rechts richting Piller en dit is een kort S-bocht. Ik weet, dat deze er komt en toch ga ik hier bijna in de fout. Over een mooie en smalle weg gaat het verder. De zon schijnt ondertussen en dus wordt het steeds warmer.

Op een leuke plek stop ik om de binnenjas uit te trekken en iets verder een onverhard pad op is het een mooie plek voor een pispauze. Zo dat ben ik kwijt en vol goede moed ga ik verder. Al slingerend kom ik op de Pillerhöhe (1.555 m) en daar ga ik rechts de diepte in over een smalle weg met soms wat krappe bochten naar Fliess. Vanaf daar is het nog maar een paar haarspeldbochten verder naar beneden naar de voorrangsweg, waar ik rechts richting Landeck ga. In die plaats neem ik naar links de weg naar Spadille. Het gaat nu met brede en vlotte bochten over een uitstekende weg naar omhoog. In die plaats stop ik even bij de kerk en op de begraafplaats daar staan geen grafstenen, maar meer grafijzerwerken. Daarna wordt de weg veel smaller en ook slechter.

Ik zie Paznaun aangegeven en daar wil ik naartoe. Na dat ene bord zie ik er geen meer en daarom volg ik de weg maar. Een stukje is onverhard, maar wel te doen.

Dan zie ik ineens een bord, waarop staat dat het hier de laatste kans is om te keren (natuurlijk wel in het Duits). Ik rij gewoon verder en na 100 meter wordt de weg onverhard en nog smaller. Ik weet nu, dat ik verkeerd ben, want in het verleden ben ik ook al eens in deze plaats geweest en toen kwam ik langs een kasteel en een hoge spoorwegbrug en die heb ik nog niet gezien. Er zit niets anders op om voorzichtig te draaien en na enkele keren heen en weer steken lukt het.

Naar beneden rijden vind ik altijd erger dan naar boven, maar hier ontkom je niet altijd aan. Ik neem de eerste zijweg naar links, maar deze loopt dood. Omdraaien en een eindje verder weer proberen. Nu ben ik op de juiste weg, maar nergens zie ik richtingsborden. Via krappe haarspeldbochten kom ik steeds lager en het kasteel zie ik al van verre liggen. Bij de toegangsweg hier naartoe zet ik de motor langs de kant van de weg en ik loop naar het Schloss Wiesberg, dat uit de 13e eeuw stamt. Erg dichtbij kom ik niet, want een dichte poort verspert me de weg. Bijna onderaan bij de voorrangsweg stop ik nog een keer en nu zie ik zowel het kasteel en het spoorwegviaduct over de Trisanna, dat 231 m lang is en 86 m hoog.

Nu moet ik nog flink doorrijden naar de Bielerhöhe, daar omdraaien en weer terugrijden, want het wordt steeds later. Er vallen nu af en toe wat spatjes regen, maar eigenlijk valt het nog wel mee. In het Paznauntal moet ik bij drie of vier lawinegalerijen buitenom rijden, want deze zijn nu afgesloten, maar 's winters zullen ze wel open zijn. Het schiet lekker op en in Galtür begint het te regenen en in de volgende plaats Wirl stortregent het. Verder voor me uit is de lucht pikzwart en dat maakt voor me de maat vol.

Ik draai om, want ik heb geen zin om 12 km in de regen omhoog te rijden en dan weer hetzelfde stuk terug. Al gauw wordt het weer droog, al valt er af en toe nog wel een druppel regen.

Aan het eind van het Paznauntal staat bij wegwerkzaamheden het verkeerslicht op rood. Voor me staan een bus, een vrachtauto, zes auto's en twee motoren. Wanneer ik denk, dat alle tegenliggers voorbij zijn, rij ik langzaam naar voren en bij het licht aangekomen, springt dat op groen en kan ik als eerste verder. Na Pians volg ik de Arlberg Panoramastrasse, die ik gisteren ook al heb gereden. Dan zie ik links naast me het kasteel van Tobadill en over het viaduct rijdt net een trein. Ik kan hier helaas niet stoppen, want het is redelijk druk op de weg. Ik probeer de trein voor te blijven, dat lukt en ik loop zelfs iets uit.

Net na Flirsch stop ik op een parkeerplaats, maar het duurt te lang om het fototoestel gereed te krijgen, want de trein is al half voorbij voor het zover is. Jammer, maar niets aan te doen. Gisteren zag ik in St. Christoph am Arlberg een bord, dat verwees naar de Bruderschaftkapelle.

Nu ik het weer zie ben ik er al bijna voorbij, maar ik draai toch om en ga de kapel bekijken. Het is een mooie kapel, die behoort aan de in 1386 gestichte Bruderschaft St. Christoph, wat een vereniging is van christelijke naastenliefde. In 2011 telde deze vereniging meer dan 18.000 leden, waaronder de toenmalige koningin Beatrix.

Op de Arlbergpass is nu meer zicht dan gisteren en dat is toch wel leuker. Ik blijf in het Stanzer Tal en kom door een aantal kleine en leuke plaatsjes.

In Bludenz is het redelijk druk, daar volg ik de 190 en ik ruik de lucht van chocolade, die in de Milkafabriek daar gemaakt wordt. Helaas zie ik geen blauwe koeien. Bij Thüringen wordt het gelukkig weer rustiger en ik ga omhoog richting Thüringerberg. Hier tank ik en ik zie op een bord, dat de weg voorbij Blons "gesperrt" is. Ik vraag binnen of dit klopt en men vertelt me, dat de weg tussen 17.00 en 19.00 uur weer open is. Het is nu kwart voor vijf en wanneer ik het rustig aan doe, hoef ik niet te wachten. Twee voor vijf ben ik er en het duurt toch nog tien minuten voor ik verder kan. Tegen half zes ben ik in Faschina en bij de oorspronkelijk route had ik nog over de Furkajoch gereden. Daar heb ik geen zin meer in en later blijkt, dat ik vandaag toch meer gereden heb dan ik gepland en, al is het maar 12 km. Het eten van Stefan smaakt weer prima en helaas heb ik niet opgeschreven wat het was.



BEWOLKT, REGEN ZON, SNEEUW, HAGEL, DIT ALLES HEB IK VANDAAG GEHAD

Het ergste is het laatste stuk. Net voor Bad Laterns begint het te regenen, maar toch stop ik daar om een paar foto's te maken, ook van de kapel, die een eindje boven de weg staat.

Het is koud en daarom trek ik wat dikkere handschoenen aan. De regen blijft maar komen en voorzichtig rij ik verder naar boven. Dit doen me denken aan eind augustus 2010, toen ik na vier motorloze maanden toch nog op vakantie naar Faschina ging. Het regende toen al vanaf Rankweil en een paar km voor de top van de Furkajoch werd het natte sneeuw.

Het was toen echt afzien. Nu is het wat minder, ook wat de regen betreft. Op de top stop ik om een paar foto's te maken en nu valt er ook hagel. Voorzichtig rij ik naar beneden en van het dal is door de mist weinig te zien, maar daar mis ik weinig van, want ik heb eigenlijk alle aandacht nodig bij de weg.

Zo kom ik in Damüls en dan is het nog een paar bochten verder naar beneden. Daarna is het ruim een km droog, want ik rij door de lawinegalerij naar Faschina.

Daar regent het nog steeds en gelukkig ben ik snel in de garage, waar ik mijn motor stal.

Het is nu tegen half zeven en na een warme douche zit ik ruim een half uur later aan het eten en natuurlijk ook aan de Weizen. Het slechte weer is al bijna vergeten.

Onder een bewolkte lucht, dat ben ik deze week ondertussen gewend, vertrek ik richting de Furkajoch (1.761 m), maar eerst kom ik nog over de Faschinajoch. Soms zie ik witte wolken voor de bergen drijven.

In Feldkirch is het redelijk druk, maar ik kan wel gewoon in een rustig tempo verder rijden.

Voor de grens met Liechtenstein staat een hele rij vrachtwagens voor de douane te wachten en dat ik nog nooit meegemaakt, maar gelukkig kan ik er wel langs rijden. Bij de grens is ook geen oponthoud en ik zie bij de eerste benzinepomp, dat de prijzen gelijk zijn aan de Oostenrijkse of zelfs nog duurder zijn. De prijzen staan hier namelijk in Zwitserse franken en in euro's vermeld. Na ruim 10 km in dit kleine vorstendom ga ik Zwitserland in. Ik blijf in het Rijndal rijden, dat erg breed is en de weg is redelijk vlak. In Sargans ga ik richting Zürich en ik volg een tijdlang de 3. Voorbij Walenstadt stop ik op een parkeerplaats om foto's van de Walensee te maken. Ik sta hier maar een paar meter boven het wateroppervlak en door de bewolking is het toch wel mooi.

Dan gaat het verder omhoog naar de Kerenzerberg (743 m) en het rijdt hier lekker vlot. In Näfels moet ik links en daar is het op de doorgaande weg redelijk druk. Gewoon met het verkeer meerijden, dat is het beste en niet proberen om steeds maar in te halen, want dat is erg vermoeiend.

In Netstal stop ik bij de kerk, die gebouwd is van grote grijze stenen, wel apart om te zien. ... Het eten heeft weer erg goed gesmaakt en ik zit nu een tweede Knödel met vanillesaus te eten, want Stefan had er nog over en ik lust er nog wel eentje.

Het smaakt prima en dus maar volop genieten. ... Iets verder sla ik rechtsaf naar het Klöndal en buiten Riedern wordt het een smalle en slingerende weg. Het begint steeds harder te regenen en de lucht voor me ziet er zeer donker uit en dat voerspelt weinig goeds. Aan het eind van de Klöntalensee besluit ik om niet verder te rijden, want ik heb weinig zin om in de regen over de zeer smalle Pragelpass met de erg smalle haarspeldbochten te rijden.

De Klöntalersee is een stuwmeer, dat door een aardverschuiving ontstaan is en sinds 1908 wordt het gebruikt voor het opwekken van elektriciteit. Het is ook bekend vanwege het spiegelgladde oppervlak, waarin de omringende bergen zich spiegelen en dat is altijd een mooi gezicht. Op de terugweg maak ik langs het meer op vier plaatsen een stop om foto's te maken. Een eind voorbij het meer zie ik een waterbak staan en hier is ook een houten brug over de Löntschi.



De motor kan ik bij de waterbak net langs de weg zetten. Het is hier erg mooi en ik wandel over de brug. Wanneer ik terugkom bij de motor zie ik, dat een bus moeite heeft om een auto te passeren. Ik sta dat zo eens aan te kijken en als de chauffeur mij voorbij rijdt, glimlacht hij. Ik hoop, dat hij weet wat voor smalle bochten hij nog tegen zal komen. Voor mij wordt de weg later weer wat breder en terug in Riedern besluit ik naar de Klausenpass (1.948 m) te rijden. Ik weet helemaal niet

hoe ver het is en de kaart, waar deze pas opstaat, ligt in Faschina.

Het is nu droog en voorbij Linthal volgt al gauw de eerste haarspeldbocht, eigenlijk een dubbele S-bocht met kasseien als wegdek. Het is hier vochtig en voorzichtig rij ik door deze bocht. Gelukkig hebben de volgende Kehren gewoon asfalt. In Urnerboden, het laatste dorp voor de top lopen koeien op de weg en na deze hindernis kan ik verder.

Het dorp telt ongeveer 40 inwoners en zomers zijn er 30 maal zoveel koeien aanwezig op deze grootste alp van Zwitserland. De weg tot de top bestaat uit hobbelig asfalt en dat rijdt niet zo fijn. Een stuk hoger staan in een brede bocht heel wat stenen huisjes en schuren, die gedeeltelijk in de berghelling staan en daardoor zijn ze wat beschermd. Ik vermoed, dat de huisjes zomers worden bewoond, maar nu is er nog niemand te zien. Nog een aantal mooie bochten en dan ben ik boven.

Het is hier heel erg koud, maar toch loop ik er rond om foto's te maken. Een kleine kapel staat wat omhoog en daar loop ik ook naartoe. Het begint nu wat te sneeuwen en dan wordt het tijd om terug te gaan. Ik moet wel dezelfde weg terug, want een andere weg om in Faschina te komen wordt veel te lang. Een eind voor me zie ik een Murmeltier, die heel snel in de berm tussen de rotsen verdwijnt en het heeft geen zin om te stoppen voor een foto.

Ondertussen regent het weer en voorzichtig ga ik verder naar beneden. In de laatste haarspeldbocht voor Urnerboden ligt een koe in de berm tussen de bocht te herkauwen. Ik stop en wanneer ik goed kijk, zie ik verder omhoog nog meer koeien grazen. De lucht boven het dal wordt wat helderder en daar zal het beter weer zijn. Dat klopt ook en later loopt er weer een koe op de weg.

Ik wil deze links passeren en dan gaat het dier ook die kant op, waardoor ik maar stop. De koe begint aan de motor te ruiken en dat levert mooie plaatjes op.

Een eind verder is een stuwmeertje en dat kost weer een stop. Iemand is bezig om alles schoon te vegen en ik loop de stuwdam op en vertelt hem, dat hij de lichten van zijn vrachtwagentje nog aan heeft staan. We praten nog wat over het weer en dan ga ik verder. Na Linthal begint het weer te regenen en km's verder wanneer ik op de Kerenzerberg rij, wordt het droog en het wordt zelfs nog warm ook. In Obstalden stop ik bij de kerk en wanneer ik wat naar beneden loop, zie ik op een bord staan, dat aan de andere kant van de Walensee de hoogste waterval van Zwitserland is. Deze Seerenbachfälle is een cascade van drie watervallen met een gezamenlijke lengte van 585 m.

Weg nummer 3 volg ik verder langs het meer en bij Walenstadt stop ik op dezelfde plaats als vanmorgen, waar het nog steeds erg mooi is. In Sargans ga ik naar links de 13 richting Buchs op en nu rij ik weer in het Rijndal. Ik ga verder naar Gams, maar daar is de weg naar Liechtenstein vanwege werkzaamheden afgesloten en dus moet ik terug. Via Buchs en Haag kom ik over de Rijn in Liechtenstein. Ik wil nog naar het Soldatenfriedhof Wolfgang in Feldkirch.

Het eerste stuk kan ik de route nog wel volgen, maar wat later kom ik op de voorrangsweg naar Feldkirch en dus ben ik ergens toch verkeerd gegaan. Ik heb geen zin om uit te zoeken hoe ik wel moet rijden, want het wordt steeds later. Het eten en de Weizen roepen en dus ga ik over de Furkajoch terug naar Faschina. Deze dag is eigenlijk heel anders verlopen dan ik van te voren had gepland. In plaats van een rondje heb ik nu heen en weer gereden.

Eerst naar de Klöntalensee op en neer en daarna hetzelfde naar de Klausenpass. Dit doe ik liever niet, maar soms is het vanwege het weer toch wel beter om deze mogelijkheid te benutten.

Ondanks alles heb ik toch wel een redelijke dag gehad.

WEER DE ROUTE AANGEPAST EN DE ARLBERG CLASSIC CAR RALLY GEZIEN (vrijdag 28 juni)

Ik ben net op tijd terug, want het stortregent nu (het is 17.30 uur). Iets eerder wil ik in Damüls eigenlijk nog richting Furkajoch, maar die kant op zie ik een erg donkere lucht en dus besluit ik om direct naar Gasthof Sonnenkopf te rijden. Een gelukkig besluit zoals het nu blijkt.

Vanmorgen is het bij vertrek bewolkt weer, maar het is droog en in het dal richting Au hangen witte wolken voor de bergen, wat altijd een mooi gezicht is. In die laatste plaats ga ik links en dan volg ik ruim 20 km de B200 langs de Bregenzerach. In Egg verlaat ik deze weg om naar Duitsland te rijden.

Ondertussen regent het en dat is niet zo leuk, toch rij ik maar verder. Dan zie ik een bord van Freistaat Bayern en dan weet ik, dat ik de grens over ben. Al snel ben ik in Balderschwang en dit dorp was tot de opening van de Riedbergpass (1.420 m) voor het verkeer alleen vanuit Oostenrijk te bereiken. Op de zeer bochtige weg naar de pashoogte moet ik het rustig aan doen, want de maximale snelheid is hier 40 km/u vanwege de vele ernstige ongelukken, die hier in het verleden hebben plaats gevonden. De ene bocht volgt snel de andere op en er is bijna geen recht stuk. Een eind na de pas wordt het een meer gewone weg. Op zich is het wel leuk rijden hier, want de omgeving is mooi.

In Fischen ga ik naar rechts naar Oberstdorf, bekend van het Vierschansentoernooi. Ik volg richting Erdinger Arena en dan ben ik redelijk snel bij de beroemde springschans, waarvan de voorganger stamt uit 1925. In de latere jaren is de schans steeds weer aangepast aan de toenmalige eisen. In totaal staan er vier schansen, maar rond het landingsterrein staat nu een drie meter hoog scherm gespannen en daardoor is er weinig te zien.

Er komt een echtpaar aangewandeld en de man vraagt of hij een foto van mij zal maken met mijn toestel. Ik leg hem snel uit hoe het toestel werkt, maar daarna zegt hij, dat hij alleen maar mij op het beeldscherm krijgt. Hij weet niet hoe hij de knop van de ver weg - dichtbij kan gebruiken en daarom stel ik deze maar in, waarna het wel lukt. Ik kijk nog wat rond en daarna volg ik richting Kleinwalsertal.

In Oberstdorf is het redelijk druk, maar buiten de stad wordt het minder en zeker wanneer ik later richting Skiflugschanze volg. Na een tijdje ben ik bij de Heini-Klopfer- Skiflugschanze en hier is het overal betaald parkeren. Daar hou ik niet zo van en daarom zet ik de motor maar gewoon langs de weg. Ik loop naar de schans, die hoog tegen de berg staat en de landingsbaan loopt steil naar beneden. De eerste houten skivliegschans werd in 1950 gebouwd volgens een ontwerp van architect Heini Klopfer, die in 1936 bij de kwalificatiesprongen voor de Olympische winterspelen op de schans in de Erdinger Arena een schansrecord vestigde. Hij maakte ook de eerste afdaling en is de naamgever van deze schans, die in latere jaren meerdere keren is gemoderniseerd. Het schansrecord staat met 225,5 m op naam van Harri Olli uit Finland, die deze sprong in 2009 tijdens een wereldbekerwedstrijd heeft gemaakt. Op het onderste deel lopen koeien te grazen en zo wordt dit gedeelte multifunctioneel gebruikt: zomers de koeien en 's winters de springers.

Het regent nu weer, wel niet veel, maar toch. Wanneer ik alles bekeken heb, ga ik terug naar de voorrangsweg richting Kleinwalsertal, een deel van het Land Vorarlberg, dat over de weg alleen via Duitsland is te bereiken. Je mag daar maar 50 km/u rijden en inhalen is ook al verboden, dus doe ik dat maar niet. Het is een vrij breed dal, waar men voornamelijk van het toerisme leeft. Ik zie nu veel oudere wandelaars, die met hun rugzak op onderweg zijn.



In het laatste dorp van het dal, Baad, is overal betaald parkeren en daarom zet ik mijn motor maar op de parkeerplaats van een restaurant, waar voertuigen, die er niet mogen staan op kosten van de eigenaar worden weggesleept. Dat gebeurt gelukkig niet met mijn motor.

Na een tijdje rij ik terug en in Riezlern stop ik even bij de Kapelle Maria Hilf, dat uit 1796 stamt. Vlak daarna ben ik weer bij de grens en dan volg ik de B19 door een breed dal naar Sonthofen. Ik verlaat deze weg bij de afslag Sonthofen-Süd en na een tijdje ben ik bij het Sonthofen Kriegsgräberstätte, waar ik een eindje omhoog moet lopen voor ik bij het kerkhof ben, dat helemaal in het bos ligt. Het is niet zo groot, maar er liggen wel 1.586 soldaten uit de beide Wereldoorlogen begraven, waaronder ook soldaten, die in 1946 zijn overleden.

Daarna volg ik de weg verder en al snel ben ik op de B308 richting Bad Hindelang. Na deze plaats slingert de weg zich met vele bochten erg snel omhoog tegen de berg op. Bovenaan heb ik op het Aussichtspunkt Kanzel am Jochpass een mooi uitzicht op Bad Hindelang en omgeving.

Vanaf Sonthofen is het zonnig en de temperatuur is nu lekker. Snel ben ik op de Oberjoch (1.178 m) en iets verder ben ik weer in Oostenrijk. Nu rij ik in het Tannheimertal, wat een vrij breed dal is en waar het meeste gras al gemaaid is. In Haldensee stop ik bij de Sankt-Jakobuskapelle, die aan de Jakobsweg ligt. In de kapel ligt een stempel aan een touw voor de wandelaars, die deze route lopen. Het is ook wel een mooie kapel. Dan maar verder naar beneden naar de Gaichtpass (1.703 m) en in Weissenbach ga ik rechts de B190 door het Lechtal volgen.



Vanmorgen heb ik al stilzwijgend besloten om het gedeelte van de route naar Lech en via Bludenz te laten vervallen. In Stanzach besluit ik om links het Namloser Tal in te rijden. Na een paar km zie ik een waterval en dat is goed voor een stop. Al gauw zie ik een aantal klassieke auto's langs komen. Ik rij verder en in Namlos blijkt een controle te zijn en daar zie ik, dat het om de Arlberg Classic Car Rally te gaan.

Ik zet hier een groot aantal auto's op de foto.

Na een tijdje ga ik terug en wanneer ik bij een andere waterval stop, komen er weer een aantal oude wagens voorbij. Dit is voor mij altijd een mooi gezicht, vooral in deze prachtige omgeving. Ik rij verder en dan zit ik achter zo'n auto en ik heb geen zin om deze in te halen. Als ik er eentje achter me zie, dan laat ik deze mij inhalen en het is een prachtig gezicht om twee klassiekers voor je te hebben.

Terug in Stanzach ga ik bij de voorrangsweg naar links en rij ik verder door het Lechtal. ...

Nu komt het eten. Gisteravond en ook vanmorgen heb ik niet hoeven aan te geven wat ik wil eten, wat hier normaal is. Volgens Stefan is het een "Überraschung" en dat is het ook.

Er verschijnt een kleine kruiwagen op tafel met drie soorten vlees, veel frieten en warme groenten. Stefan heeft zich overtroffen. De vorige avonden was het eten ook prima, maar nu is het nog beter. Ik heb hier weleens iets slechter gegeten. ... Af en toe valt er wat regen en dan is het weer droog.

Op de goede weg door het Lechtal schiet het lekker op. In Holzgau zie ik, dat een klassieke auto door een brandweerman naar links een smal weggetje wordt ingestuurd. Ik kan niet zien waar deze blijft en daarom ga ik verder. Op het plein voor het gemeentehuis is weer een controle en daar blijf ik een tijdje kijken en foto's maken. Daarna gaat het verder over de B198 en in Warth ga ik dus rechtdoor en niet naar links richting Lech. Even verder buiten het dorp stop ik, want recht vooruit hangt een donkere lucht en dat voorspelt weinig goeds.

Eigenlijk valt het wel mee, al blijft het nog een hele tijd druppelen, ook over de Hochtannbergpass. Gelukkig wordt het wat later weer droog en in Au tank ik deze vakantie voor de laatste keer in Oostenrijk. Net hiervoor ben ik nog even in de kerk van deze plaats geweest en deze ziet er van binnen mooi uit.

Terug en dan naar rechts naar Damüls en ook deze keer ga ik niet naar de Furkajoch. Na 12 km ben ik terug in Faschina en later smaakt het eten weer goed. Morgen vertrek ik naar Saarland en dan komt er langzamerhand een eind aan deze vakantie.



STANDEN TOERCOMPETITIE 2014

CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	1650
2 MVTC Al Weer	1130
3 MTC Noord	1100
4 Gold Wing Club Holland	605
5 MC Mozamo	520
6 MC Zeeuws Vlaanderen	380
7 MC Alkemade	370
8 MC '93 Nijverdal	355
9 MC Keizer Karel- Nijmegen	320
10 MC Salland	315
11 MTC de Schaffelaar	305
12 MC Contact Dordrecht	285
13 BMW MTC 's Hertogenbosch	250
14 MTC de Lingerijders	230
15 BMW Club Oirschot	225
16 Baarnse MC	215
17 MC de Kraats	210
18 MC RAM Raalte	190
19 MC Mios	180
20 MTC de Happy Drivers	180
21 MTK de IJselrijders	180
22 MTC de Steur	145
23 MC Trajectum	140
24 MC '68	135
25 VAMC de Graafschaprijders	125
26 MC de Megafoon	120
27 MTC Mariahout	105
28 Club Pan European Nederland	95
29 MTC Dalfsen	90
30 Needse MC	90
31 MC Zwolle e.o.	85
32 Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	85
33 Boreftse MC	80
34 MC Vogelvrij	80
35 MC Zobba	75
36 MTC Bergeijk	75
37 MTC Zevenbergen	75
38 St. Motor-Babes Nederland	75

37 MTC Zevenbergen	75
38 St. Motor-Babes Nederland	75
39 MC Rijsbikers	70
40 MTC Dick van Logchem	65
41 MSV Mike the Bike	55
42 MTC de Spie	55
43 MC Nijverdal-Hellendoorn	50
44 BMW GS Club Nederland	45
45 Motoer Team Motorini	45
46 MC Asom	40
47 MC de Mijlentellers	35
48 MC HAMAC Harfsen	35
49 CMV Op Weg	30
50 MAC Veenendaal	30
51 MC Buuten Nolletje	30
52 MC Grathem	30
53 MTC Bladel	25
54 MV Almere	25

CLUBS OP FACTOR

CLUB	AANTAL RIJDERS	PUNTE N	FACTOR
MVTC Al Weer	9	1130	125,55
MTC Noord	43	1100	25,58
BMW Club Oirschot	9	225	25
Baarnse MC	12	215	23,88
MTC Motovatie	70	1650	23,57
MTC de Schaffelaar	16	305	19,06
Gold Wing Club Holland	32	610	19,06
BMW MTC 's Hertogenbosch	14	250	17,85
Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	5	85	17
MC Trajectum	9	140	15,55
MTK de IJselrijders	12	180	15
MC Mozamo	38	520	13,68
MTC de Lingerijders	17	230	13,52
MC Zwolle e.o.	7	85	12,14
MC '93 Nijverdal	30	355	11,83
MSV Mike the Bike	5	55	11
MTC de Spie	5	55	11
MTC Dick van Logchem	6	65	10,83
MTC Bergeijk	7	75	10,71
MTC de Steur	14	145	10,35
MC Zeeuws Vlaanderen	35	355	10,14
MC Rijsbikers	7	70	10
MC Contact Dordrecht	29	285	9,82

MC Mios	19	180	9,47
MC Zobba	8	75	9,37
MC Keizer Karel- Nijmegen	38	320	8,42
MC Alkemade	48	370	7,7
MTC Zevenbergen	10	75	7,5
MC RAM Raalte	27	190	7,03
MC Salland	51	315	6,17
MC Vogelvrij	13	80	6,15
MTC de Happy Drivers	31	180	5,8
MC de Kraats	39	210	5,38
St. Motor-Babes Nederland	14	75	5,35
Boreftse MC	6	30	5
VAMC de Graafschaprijders	25	125	5
Club Pan European Nederland	20	95	4,75
MC de Megafoon	29	120	4,13
MTC Mariahout	27	105	3,88
MTC Dalfsen	26	90	3,46
VMTC	30	30	3
MC Bulldog	10	20	2
EMAC Eindhoven	5	10	2
MC Nijverdalen-Hellendoorn	25	50	2
MV Almere	17	25	1,47
MC D'n Dommel	8	10	1,25
VMTR Norg	13	15	1,15
MC Wombarg	17	10	0,58
MAC Mova '83	26	10	0,38
Maastrichtse Motorclub '72	64	10	0,15



RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Volger A.P.	Amsterdam	MTC Motovatie	270
2 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	245
3 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	245
4 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	235
5 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	185
6 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	175
7 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	170
8 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	160
9 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	155
10 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	155
11 Noort Leen B.	Zoetermeer	MC Alkemade	150
12 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	145
13 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	140
14 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	135
15 Nelissen Harry	Venray	Gold Wing Club Holland	125
16 Seegers M.J.	Weesp	MTC Motovatie	115
17 Valk Jan	Zaandijk	MC '68	115
18 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	115
19 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	115
20 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	110
21 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	110
22 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	110
23 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	105
24 Kraaij Theo	Zaandam	Individueel rijder	105
25 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	100
26 Wijngaarden Marten	Marssum	MTC Noord	100
27 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	90
28 Remeeus J.M.	Maarn	MTC Noord	90
29 Rondeel Jan B.M.	Groenlo	Needse MC	90
30 Bij van der Lieuwe	Wanswerd	MTC Noord	85
31 Kootstra Gradus	Donkerbroek	MTC Noord	85
32 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	85
33 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	85
34 Straub Theo	Opijnen	Individueel rijder	85
35 Berg van den Bert	Papendrecht	MC Contact Dordrecht	80
36 Berge van den A.	Zaandijk	Individueel rijder	80
37 Roosmalen van Ton	Schijndel	Individueel rijder	80
38 Stralen van Simon	Wadenoijen	MTC de Lingerijders	80
39 Keus Peter	Haarlem	MTC Motovatie	75
40 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	75
41 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	75
42 Osterop F.W.	Dieren	Individueel rijder	75
43 Bierman Dick W.	Hengelo	VAMC de Graafschaprijders	70
44 Heg van de Henk	Barneveld	MTC de Schaffelaar	70
45 Heg van de Wim	Barneveld	MTC de Schaffelaar	70
46 Kasius Johnny	Eemnes	Baarnse MC	70
47 Laan van der Thomas	Jirnsom	MTC Noord	70

48 Ording Hugo	Grave	BMW MTC 's Hertogenbosch	70
49 Tolboom A.J.	Leusden	Individueel rijder	70
50 Wortel Els	Eemnes	Baarnse MC	70
51 Aarts Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	65
52 Donkerbroek Peter	Gemert	BMW MTC 's Hertogenbosch	65
53 Jager J.	Drachten	Individueel rijder	65
54 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	65
55 Zijlstra G.	Jistrum	MTC Noord	65
56 Drummen Ton	Someren-Eind	MTC de Happy Drivers	60
57 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	60
58 Lemstra Romke	Franeker	MTC Noord	60
59 Limburg van Kees jr.	Holtén	Individueel rijder	60
60 Nieuwland Gerrit	Empe	MC de Megafoon	60
61 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	60
62 Riemersma S.	Heerenveen	MTC Noord	60
63 Sande van de Jan	Tilburg	Individueel rijder	60
64 Schot Ben Sint	Pancras	MC Mios	60
65 T Hart M.	Breda	Individueel rijder	60
66 Wit Leo	Markenbinnen	MC Mozamo	60
67 Zwaan Aad	Castricum	Individueel rijder	60
68 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	55
69 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	50
70 Brouwers P.	Lieshout	MTC Mariahout	50
71 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	50
72 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	50
73 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	50
74 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Mozamo	50
75 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	50
76 Wijk van Hans	Wijk en Aalburg	BMW MTC 's Hertogenbosch	50





01/01/2014-30/11/2014

MEER PROVINCIEENRIT

MTC Motivatie

Doorlopend – 5 punten. Start te: Diverse start mogelijkheden op de route Info: 0251-251661/06-29571673 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 210 km. Omgeving: Brabant , Limburg , Duitsland .
5 Euro op giro 2972580 o.v.v. naam/adres/woonplaats en eventueel e-mailadres. Zie ook www.motovatie.nl. Meerdere startpunten. Ook op Garmin GPS

01/04/2014-01/10/2014

DOORLOPENDESPONSOR RIT

MTC Zevenbergen

Doorlopend – 10 punten. Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344 Info: 0165-381183/0168-327944 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: West Brabant . Rit wordt om de 4 weken nagereden. Na overmaken op Giro/Bank nr. 147540208 te Zevenbergen . en vermelding van straat en woonplaats of e-mailadres wordt de rit toegezonden.
Via e-mail of GPS (garmin)

01/04/2014-30/11/2014

7e DOORLOPEND EVENEMENT

Baarnse MC

Doorlopend – 5 punten. Start te: BP Tankstation, Eemweg 25, 3741 LA Baarn
Info: 06-22549248/06-14426487 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km
Omgeving: zie de website Extra info: Voor bestellen kunt u ons mailen of bellen met Ruben Steenland. E-mail: [http:// baarnse-mc@solcon.nl](mailto:baarnse-mc@solcon.nl) Website:http://www.baarnse_mc.bleuh.net
Ook op Garmin

01/04/2013-30/09/2013

RONDTOER GELDERLAND

MC Asom

Doorlopend – 5 punten. Start te: AC Restaurant Zevenaar, Doesburgseweg 43, 6902 PL Zevenaar Info: 0316-330970 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 225 km. Omgeving: Gelderland
Zie info site www.mc-asom.com

01/04/2014-30/11/2014

14e ALL WEATHER TOUR 2013

MVTC Al Weer

Doorlopend – 5 punten. Start: Pannenkoekenboerderij de Hooiberg, Persant Snoepweg 12, 2353 KA Leiderdorp Info: 023-5353146) Lengte: 200 km. Omgeving: Zuid –Holland , € 6,00 overmaken op reknr.48.06.195 tnv MVTC Al Weer te Alphen a/d Rijn. ovv naam of e-mailadres.
Route is ook per mail te bestellen. Zie onze website: www.alweer.eu



05/10/2014	27e Herfstrit MC Grathem	MC Grathem
-------------------	---------------------------------	-------------------

Toerit - 0 punten Start te: Café Zaal Geraats, Markt 5, 6096 AL Grathem
Info: Guido Schreurs Tel.: 0475-453353 Jack Winkelmolen Tel.: 045-9663562 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 180 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: Inschrijving incl. consumptie,
vanaf invalswegen met bordjes MC Grathem aangegeven. Deze tourrit is ook voor GPS rijders via
VOOR inschrijving te krijgen op www.mcgrathem.nl Kijk voor meer info op deze site

05/10/2014	Arenarit	MTC Motovatie
-------------------	-----------------	----------------------

Toerit - 0 punten Start te: KLM Sportcentrum , Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen
Info: Milco Smit Tel.: 0251-251661 Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673 Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.)
Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00 Extra info: Voorrijders aanwezig tot 11.00 uur.
06-57180758 nummer tijdens de rit. Leden gratis. Ook op GPS/Garmin.
Voor route zie www.motovatie.nl

05/10/2014	Najaarstocht	MC '93 Nijverdal
-------------------	---------------------	-------------------------

Toerit - 5 punten Start te: Café Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal
Info: Gert Paarhuis Tel.: 0546-571516 Albert Tempelman Tel.: 0546-572402
Wim Geesink Tel.: 0548-688109 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 250 km.
Omgeving: Zie website www.mc93.nl Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00 leden betalen 4,00 euro
Extra info: Incl. consumptiebon. Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig.

12/10/2014	21e Hersfttinten Toertocht	MC Bartje
-------------------	-----------------------------------	------------------

Toerit - 5 punten Start te: Café Zalencentrum Hingstman, Hoofdstraat 18, 9491 AE Zeijen
Info: secretaris@mcbartje.nl Tel.: 06-27226933 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 100 km.
Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00 Extra info: Route vanaf A28 Assen Noord riUbbena/Zeijen. Route
begint in Zeijen en eindigt elders. www.mcbartje.nl

12/10/2014	30e Smokkelrit	De smokkelaers
-------------------	-----------------------	-----------------------

Toerit - 0 punten Start te: Disco Bar D n Bonn, Wilheminalaan 53, 5541 CT Reusel
Info: Harrie Heesters Tel.: 06-53306959 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 175 km.
Omgeving: De Kempen, NL en België . Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00
Extra info: Incl. koffie en snert. Denk om de groenekaart en paspoort. Pechservice aanwezig.

12/10/2014	Herfstrit	MC D'n Dommel
-------------------	------------------	----------------------

Toerit - 5 punten Start te: Café D N Dommel, Markt 15, 5492 AA St. Oedenrode
Info: Tinus Verhagen Tel.: 0413-474691 info@mcdndommel.nl Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: 1 consumptie.
Route op A4 en GPS/Garmin. Voorinschrijving op info@mcdndommel.nl

12/10/2014	Herfsttoertocht	MC Zwolle e.o.
-------------------	------------------------	-----------------------

Toerit - 5 punten Start te: Restaurant Urbana, Wipstrikkerallee 213, 8025 AH Zwolle
Info: Kees Martin Tel.: 06-19462143 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 10,00(j.h.), € 13,00(p.j.)
Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00
Extra info: Info is te vinden op www.mczwolle.nl GPS route op Garmin en TomTom

19/10/2014

11e Zultrit

BMW MTC 's Hertogenbosch

Toerit - 5 punten Start te: Motoport Den Bosch, Reitscheweg 33, 5232 BX S Hertogenbosch

Info: www.bmwmtc.nl toercoordinator@bmwmtc.nl Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 150 km. Omgeving: Brabant Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: Route alleen verkrijgbaar voor Garmin en TomTom, niet op papier. Koffie met cake bij start. Zult en spek met roggebrood bij einde.

26/10/2014

20e Kale Bomen Tocht

MV Almere

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis MV Almere, Meerveldstraat 55, 1359 HZ Almere Haven

Info: dinsdag vrijdagavond Tel.: 036-5310282 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 200 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: Route als .gpx/.gdb bestand (voor Garmin) en als .itn bestand (voor TomTom) beschikbaar. Bestanden zijn vooruit aan te vragen bij:

theo.giling@gmail.com. Er is geen uitgeschreven routebeschrijving/roadbook beschikbaar.

Inschrijven 9.00 tot 12.00 uur.

26/10/2014

22e Int. Hamaland Snertit

MC Hamaland

Toerit - 0 punten Start te: Café Haak en Hoek, Holterhoekseweg 6, 7142 HZ Groenlo

Info: info@mchamaland.nl Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 200 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30

Extra info: Voor meer info www.mchamaland.nl Route op GPS Garmin coördinaten

N5202486-E00640920 Na de rit ouderwets snert eten tegen betaling

