



INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFON**
- 3. VAN HET L.O.O.T**
- 8. ZIJN HARDERE VERKEERSCAMPAGNES?**
- 9. OPWARMEN VAN JE BANDEN**
- 10. RIJDEN IN DE REGEN**
- 11. UIT DE CLUBBLADEN**
- 15. VAN DE CLUBS**
- 16. MOTORNIEUWS**
- 27. L.O.O.T. TOERKALENDER**

De volgende infowijzer verschijnt maart 2014. Uw kopij gaarne voor 23 februari 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

Penningm. P de Jongstelaan 10 3291 PS 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

VAN HET L.O.O.T.

Het jubileumjaar 2014

Dit jaar bestaat het LOOT 25 jaar en dat willen we feestelijk met zijn allen vieren.

25 jaar geleden werd het LOOT opgericht door een aantal motortoerclubs die ontevreden waren over de belangstelling voor en het behartigen van de belangen van het motortoergebeuren van de bestaande motorbelangenorganisaties, men voelde dat het motortoergebeuren bij de organisaties niet meer was dan een ondergeschoven kindje.

Die motortoerclubs zijn toen bij elkaar gaan zitten en hebben gezamenlijk het LOOT opgericht, met als specifiek doel het behartigen van de belangen van motorroerclubs en motortoerrijders. Opzet was onder andere om de toerritten van de deelnemende clubs te reguleren en te coördineren, en dat gebeurt nog steeds. De destijds door de clubs opgestelde "Richtlijnen en aanbevelingen voor het organiseren van evenementen en het uitzetten van toerritten" worden als standaard richtsnoer gebruikt door veel motortoerclubs.

Sinds de oprichting is het LOOT wat volwassener geworden, want behalve de kerntaken adviseert het LOOT de (aspirant)leden bij organisatorische, juridische en praktische zaken. Ook is het LOOT lid van het landelijke motorplatform en behartigt daarin de belangen van de motorrijder. Het LOOT biedt ook een aantrekkelijke aansprakelijkheidsverzekering voor clubs aan.

In 25 jaar tijd is het LOOT geworden tot een begrip in Nederland met betrekking tot motortoerrijders en motortoerclubs. Inmiddels proberen andere organisaties wel weer een graantje mee te pikken van het succes van het LOOT voor wat betreft het motortoergebeuren, maar gelukkig voor het LOOT en met dank aan de trouwe motortoerclubs blijft dat marginaal.

Tevens werd bij oprichting de nationale LOOT toercompetitie in het leven geroepen, waarbij de motortoerclubs en de motortoerrijders die de meeste punten hebben verzameld jaarlijks extra in het zonnetje worden gezet tijdens de LOOT-kampioensdag.

Het 25 jarige jubileum van het LOOT is een feestje waard.

Zonder al die motortoerrijders, de motortoerclubs en de vele vrijwilligers die zich inzetten en hun vrije tijd opofferen, kan het LOOT niet bestaan; die willen we bedanken.

Daarom wordt de LOOT-kampioensdag dit jaar op zondag 16 maart de LOOT-jubileumdag.

Voorafgaand aan het feestelijke samenzijn wordt er vanuit diverse plaatsen uit het hele land gestart met een korte motortoerit. Het eindpunt is "De Roskam" in Achterveld. Daar wordt een lunch aangeboden en zijn nog meer bijzondere en feestelijke activiteiten.

Het LOOT wil ook iets bijzonders doen voor anderen. De toerit naar Achterveld is een sponsortoertocht; alle inschrijfgelden komen ten goede aan het KWF.

Ik wens jullie allemaal een gezond en veilig motorjaar en tot ziens op 16 maart in Achterveld.

Harry Apperloo

GPS of routerol!

*Hoe willen we graag een LOOT rit rijden via de GPS of via een beschreven route in de route rol?
En wat wil de organiserende club daarvoor doen?*



Dat is de vraag die veel rijders stellen, aan het LOOT bestuur, maar ook aan de organiserende clubs. En moet het LOOT bestuur hier iets over in het reglement zetten? Om deze laatste vraag te kunnen beantwoorden en om een goede discussie te voeren moeten we wat voor en tegens op een rij zetten!

Jaren lang is er in Nederland gereden met een beschreven route, eerst voor in de tanktas en later in de route rol. Deze manier heeft als voordeel dat een (beginnende) motorrijders geen dure spullen hoeven te kopen om eens een ritje te rijden en de drempel om mee te doen is zo klein.

De beschreven route heeft ook nadelen:

1. Uitzetten moet het liefst door twee personen gebeuren.
2. Als de uitzetter of de deelnemer een fout maakt is de route mogelijk niet snel terug te vinden!
3. Niet altijd een even duidelijke beschrijving van een routepunt.
4. Slechte afleesbaarheid bij slecht of donker weer (nat worden van het papier).
5. Kost even tijd om de gebruikte afkortingen te leren.
6. Punt 2 t/m 5 maken de beschreven route op papier niet de meest veilige in het verkeer.

En toen kwam de GPS route en veel toerrijders gingen over - ondanks de hoge aanschafprijs - op z'n apparaat dat zeker als je veel routes rijdt zichzelf terugverdient door het gemak bij het rijden. En zeker het gemak bij het uitzetten (thuis op de PC) en het altijd dezelfde aanwijzingen bij eenzelfde soort route punt.

Bij het rijden is een groot pluspunt. Maar natuurlijk ook de GPS heeft zijn nadelen:

1. De dure aanschaf.
2. Verschillende bestandsopmaak bij verschillende merken (Garmin, Tomtom enz.).
3. Verschillende kaartversies en problemen door kaartfouten.
4. Problemen door gebrek aan kennis of ervaring van de uitzetter en/of de gebruiker.

Door het gemak van het uitzetten moet niet vergeten worden, dat de route altijd nog moet worden nagereden, omdat het altijd nog mogelijk is dat de kaart niet meer klopt of dat de gekozen weg is afgesloten voor motoren en natuurlijk moet er altijd nog zo kort mogelijk voor de rit worden gecontroleerd op afsluitingen door o.a. wegwerkzaamheden!

Nu gaan steeds meer clubs over op alleen GPS routes om van vooral van nadeel 1 van de route op papier af te zijn en de vraag daalt en de kosten stijgen.

Een uitdraai op papier van een GPS route is in de meeste gevallen niet goed bruikbaar en vraagt nog (te) veel aanpassingen. Nu kregen we de tip dat het Tripy GPS apparaat een soort digitale routebeschrijving gebruikt met het in de rally bekende bolletje-pijltje systeem. En deze kan ook worden uitgeprint en geeft in de meeste gevallen een beter bruikbare uitdraai dan uit het programma Mapsoure of Basecamp van Garmin.

Maar er moet natuurlijk nog wel worden gecontroleerd en bewerkt.

De Tripy software "Road Tracer" kan veel aanpassen voor een mooie bolletje-pijltjes route op papier. Alleen is er natuurlijk weer een maar, om alle mogelijkheden van de software te kunnen gebruiken is de aanschaf van deze software niet voldoende, je moet namelijk de software activeren met een nummer en een aangesloten Tripy GPS! En aangezien we alleen graag een route op papier willen aanbieden (en dan gelijk maar even een route bestand voor de Tripy gebruikers) zullen we geen Tripy hebben.

Toch gebruik maken van niet geactiveerde Road Tracer software kan!

Met het programma "ITN Converter" (gratis te downloaden) is een GPX bestand om te zetten naar een TRB bestand, dit is de opmaak voor Road Tracer software en is dus te openen in dit programma!

En zo kan je nog de diverse routeinformatie in je bolletje-pijltje route plaatsen en controleren.

En natuurlijk is er weer een maar!

1. ITN Converter gebruikt voor het omzetten een kaart op het internet en dat is niet je Garmin kaart dus kunnen er problemen ontstaan met de route als de weg wel op de Garmin kaart staat maar niet op de voor het converteren gebruikte kaart.
2. Het bolletje pijltje systeem neemt meer ruimte op papier in dan de normaal beschreven route!
(Als je de software weet te activeren is dit op te lossen)

Het LOOT bestuur heeft daarom het besluit genomen dat ook een route op papier in het bolletje-pijltje opmaak is toegestaan en dan natuurlijk ook digitaal voor de Tripy gebruikers, **mits en dat geldt natuurlijk ook voor alle routes op papier en in GPS opmaak, nagereden en zonder fouten!**

Wie dit niet doet zal zijn rit niet aantrekkelijk maken voor de volgende keer, kwaliteit is de beste reclame voor je rit!

En natuurlijk moet bij het aanmelden van de rit goed en duidelijk worden aangegeven hoe de rit wordt aangeboden:

Op GPS (Garmin, Tomtom, Tripy) of op papier (klassiek of bolletje pijltje)

Als er iemand is die een Tripy heeft en wil helpen met het activeren van de software graag even een berichtje naar het bestuur! Dan kunnen we zelf ook dingen uitproberen en via de LOOT infowijzer tips geven aan onze leden!

Met vriendelijke groet,
Dirk de Zeeuw
penningmeester LOOT



Oranje lichten en de wet.

Sinds 1 januari 2014 is er wat veranderd in de wetgeving m.b.t. het voeren van oranje lichtjes. Veel motorrijders laten hun richtingaanwijzers als “runninglights” mee branden met het dimlicht, vanwege het idee dat je dan beter gezien wordt als motorrijder. Of die lampjes de zichtbaarheid verbeteren daar verschillen de meningen over. Ze zien je wel of ze zien je niet.

Sinds 1 januari is het toegestaan om – alleen aan de voorzijde – de richtingaanwijzers continue te laten branden, officieel heten het dan gecombineerde oranje stadslichten. Bij het aangeven van richting moeten de oranje stadslichten automatisch worden uitgeschakeld. Aan de achterzijde mogen de oranje richtingaanwijzers niet continue branden.

In 2009 is de Regeling Verkeersregelaars gewijzigd; er werd toen duidelijk gesteld dat een evenementenverkeersregelaar zijn werkzaamheden alleen te voet mag uitvoeren. Aanwijzingen geven aan het verkeer vanaf een motor was voor verkeersregelaars uitdrukkelijk verboden. Dat is en was alleen toegestaan aan de politie.

Die aanscherping is destijds ingevoerd op verzoek van het OM omdat sommige motorrijdende verkeersregelaars zichzelf rechten en bevoegdheden aanmaten die zij wettelijk niet hadden en net als de politie aanwijzingen vanaf de motor gaven.

Nu zijn er motorrijdende verkeersregelaars die zich van de wet niets aantrekken en alsnog de motor gebruiken om het verkeer te regelen. Zij noemen zich dan motorbegeleidingsteams of motorbegeleiders. Zij vergeten daarbij dat zij op een motor geen bevoegde verkeersregelaar zijn en dat het overige verkeer derhalve niet verplicht is de door hen gegeven aanwijzingen op te volgen, daarbij genieten zij niet de wettelijk rechtsbescherming die een verkeersregelaar te voet wel geniet. Vaak rusten zij hun motor uit met oranje zwaai- of flitslichten om een officieel tintje aan hun (verboden) werkzaamheden te geven. Echter, ondanks die lichten, zijn zij verkeersdeelnemer als ieder ander en hebben zij verkeersrechtelijk geen bijzondere rechten of bevoegdheden.

Dat er verkeersregelaars zijn die hun motor aldus uitrusten, is ook het OM opgevallen. Daarom is het per 1 januari verboden om de motor te voorzien van oranje zwaai- of flitslichten of armaturen, behalve in die gevallen en voor die voertuigen die specifiek in de wet worden genoemd. Een evenementenverkeersregelaar behoort niet tot die uitzonderingen.

Het OM dringt aan op handhaving van die regels. Er kan dus verbaliserend kan worden opgetreden indien dergelijke lichten of armaturen aan een motor zijn bevestigd. Er volgt dan in ieder geval een bon voor het hebben van verboden lichten of armaturen en er wordt gevorderd om de armaturen direct te verwijderen. Als dat kan, dan blijft alleen de bon.

Als verwijdering niet direct mogelijk is, dan kan de politie het kentekenbewijs (ter inzage) vorderen. Dat krijg je dan wel meteen terug, maar je krijgt meteen daarbij een aanzegging inhoudende een verbod om met het voertuig gebruik te maken van de openbare weg.

Feitelijk wordt het kenteken ongeldig verklaard. (De regeling voor de vierweekse zichttermijn, na het innemen van het kentekenbewijs door de politie, waarbij je kon laten zien dat het voertuig was hersteld en het kentekenbewijs terug kreeg, die is vervallen.)

Dat verbod wordt in het nationale kentekenregister opgenomen. Wordt het voertuig met dat kenteken op de openbare weg gespot (bijvoorbeeld bij trajectcontrole of automatische kentekenherkenning), dan ben je strafrechtelijk de sigaar.

Het betekent ook dat je niet meer verzekerd bent, als je gebruik maakt van de openbare weg. Je dient je motor bij de RDW ter herkeuring aan te bieden om het kenteken terug te (kunnen) krijgen. Voorkomen is beter dan genezen. Mocht je dergelijke verlichting op je motor hebben, dan is het te overwegen of dat met deze nieuwe wetgeving en regeling nog wel verstandig is.

Tevens werkt het OM aan een regeling om bij gebruik van dat soort verboden lichten direct het verkeersregelaarspasje in te kunnen nemen.

Harry Apperloo



Zijn harde verkeerscampagnes zinvol of niet?



Harde en schokkende verkeerscampagnes laat niemand onberoerd. Maar werken ze ook?

Harde campagnes rond verkeersveiligheid lijken vooral in Engelstalige landen traditie te zijn. Wie zoekt naar huiveringwekkende campagnes, komt dan ook vaak uit bij clips uit de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Australië en Nieuw-Zeeland. De onderwerpen zijn legio: van dronken achter het stuur over sms'en tijdens het rijden tot het dragen van de autogordel. Ook de campagnes rond de verkeersveiligheid voor motorrijders zijn vaak erg expliciet.

Zijn harde campagnes zinvol?

Of harde campagnes werken of niet, is een debat dat al heel lang woedt, met veel voor- en tegenstanders. Vaak missen harde campagnes hun doel omdat kijkers bij harde beelden automatisch denken dat die situatie op hen toch niet van toepassing is. 'Ik gedraag mij anders', is dan de eerste reflex."

Social media

Of ze vanwege de harde manier waarop de boodschap onder de aandacht wordt gebracht wel of niet kunnen, is afhankelijk van het doelgroep en de boodschap. Essentieel moet de vraag zijn of de harde boodschap effect heeft. In Nederland zijn campagnes van de overheid op bijvoorbeeld Postbus 51 bedacht voor een brede doelgroep.. Op TV kun je geen al te harde campagnes voeren, omdat je niet kunt sturen op de doelgroep waarvoor de campagne is bedoeld. Social media geeft wat dat betreft betere mogelijkheden, omdat je makkelijker kunt filteren op profielen. Daarom worden veel harde campagnes ook via deze media verspreid.

Opwarmen van je banden.....

Over het opwarmen van banden gaan er altijd de mooiste verhalen rond. Daarom hieronder nog eens de zaken op een rij.

De banden worden op een aantal manieren opgewarmd:

1. Door de vervorming tijdens het contact met het wegdek. Het stukje band dat het wegdek raakt, wordt enigszins afgeplat en zodra het contact met het wegdek over is, wordt de band weer rond. Door het draaien van het wiel is dit een constant proces. Door deze continue vervorming ontstaat de meeste opwarming van de band (onder normale omstandigheden). Daarom is het ook zo slecht om met te zachte bandenspanning te rijden. Buiten een aantal andere zaken, zoals slechte wegligging, zorgt de grotere vervorming voor een (te) grote verwarming van de band. En als je denkt dat vervorming geen warmte oplevert, pak dan maar eens een paperclip en buig die net zo lang tot hij breekt. Voel daarna meteen aan de breukvlakken. De eventuele blaren op je vingers direct koelen met koud water !!

2. Remmen zorgt ook voor opwarming. De energie van het draaiende wiel moet ergens heen en wordt in dit geval omgezet in warmte in de remschijven en remblokken, maar ook in de band, omdat er bij remmen altijd een vorm van doorglijden ontstaat (niet te veel in de meeste gevallen)

3. Snel optrekken is ook een factor. Eigenlijk het omgekeerde van remmen. Bij (snel) optrekken slijpt de band (licht) door en door de wrijving ontstaat warmte.

4. Snel achter elkaar genomen bochten leveren ook veel warmte op. Kijk maar eens naar de banden na een sessie op het circuit

5. Warmteafgifte van het wegdek. Is het wegdek goed warm, dan wordt deze warmte voor een deel overgedragen aan de band. Van natuurkunde kun je je misschien herinneren dat donkere ruwe oppervlaktes het best warmte absorberen. Wat dat betreft zit asfalt dus helemaal goed. Een dagje brandende zon op zo'n wegdek en je kunt er een ei op bakken.

6. Constructie van de band. De ene band warmt sneller op dan de andere. Over het algemeen kan worden gesteld dat "sportieve" banden sneller opwarmen (en slijten) en "toer" banden minder snel opwarmen (en minder slijten)

Belangrijkste factor voor het opwarmen van banden is dus de vervorming. Remmen doe je niet elke minuut, optrekken doe je ook onvoldoende en de bochten liggen in het vlakke Nederland te ver uit elkaar om echt warmte op te leveren. Deze factoren (remmen, optrekken en bochten) leveren alleen voldoende warmte, bijvoorbeeld op het circuit, bochtige weggetjes, of in de bergen. Daar volgen deze handelingen elkaar zo snel op, dat ze effect hebben.

Wat de warmteafgifte van het wegdek betreft kunnen we kort zijn. Midden zomer helpt dit bij het opwarmen van je banden, maar in het voorjaar, najaar en de winter dus echt niet. Sterker nog, met een beetje pech is het wegdek kouder dan je band en koelt het wegdek je band dus af. Tel daarbij je rijwind op en dan blijft er weinig warmte over.

En zo komen we dus tot het antwoord dat onder normale omstandigheden in deze tijd je banden eigenlijk NOOIT voldoende op temperatuur komen om een echte bijdrage te leveren aan extra grip.

Blijft er nog één puntje over, namelijk de constructie van je band. En daarbij geldt het gezegde van onze grote filosoof Johan Cruyff: Ieder voordeel heeft zijn nadeel, en ieder nadeel heeft zijn voordeel. Kies je voor een zachte (sportieve) band, dan heb je door de compound meer grip (voordeel). Maar door het gebrek aan groeven is de grip in de regen aanzienlijk minder, vooral als je op de profielloze zijkanten terecht komt (nadeel). Bovendien slijten ze wat harder (nadeel)

Kies je voor een hardere toerband, dan zorgt de hardheid van de compound, dat je veel meer kilometers kunt maken met deze band dan met een sportband (voordeel). De vele groeven tot aan de rand zorgen er bovendien voor, dat je ook in de regen voldoende grip hebt (voordeel). Maar helaas zorgt de hardere compound ook voor minder grip (nadeel) en zal deze band op het circuit minder goed warm worden (nadeel).

Bij de keuze van de band zul je dus moeten afwegen wat je van je band verwacht. Ben je een sportieve rijder, die ook graag het circuit opzoekt en bij regen de motor lekker binnen laat staan, dan is de logische keus om een zachtere sportband te kopen.

Rijd je veel woon-werk verkeer, is snelheid in de bochten niet je passie en rijd je in weer en wind, dan kun je beter een hardere toerband kopen.

En zo is het antwoord op de vraag "Hoe lang duurt het voordat in deze tijd van het jaar mijn banden voldoende zijn opgewarmd?" toch nog een lang antwoord geworden.

Rijden in de regen.....

Veel mensen mijden rijden in de regen. Ze hebben het gevoel dat een regenbui het wegdek meteen spiegelglad maakt. Het is goed om te bedenken dat de gemiddelde motorband in de regen nog steeds 70% van de grip heeft, die de band heeft bij droog weer. En aangezien de meeste motorrijders in de verste verte geen maximaal gebruik maken van de grip, kun je stellen dat de meeste motorbanden voor de "normale" motorrijder ook in de regen nog voldoende grip hebben, om in een redelijk normaal tempo te kunnen blijven rijden.

Zijn er dan helemaal geen ongemakken verbonden aan het rijden in de regen? Helaas wel. Om bij de grip te blijven: Er zijn soorten wegdek die bij regen een stuk gladder worden. Vooral reparatieplekken en de zogenaamde plakstrips kunnen wat gladder worden. Maar motorrijden is nu eenmaal een vaardigheid waarbij het kijken superbelangrijk is. En als je goed kort en lang kijkt, dan kun je dit soort stukken asfalt voor 90% vermijden. En bedenk ook dat de plakstrips, die bijna allemaal in de rijrichting zijn aangebracht over het algemeen niet breder zijn dan 5 cm. Kom je dus per ongeluk toch op zo'n plakstrip terecht dan stapt de motorband hooguit 5 cm opzij, want dan is ie weer van de plakstrip af. Als je op dat moment de foute reflexen in bedwang weet te houden (in de voorrem knijpen of op de achterrem trappen) dan kom je 99 van de 100 weg met de schrik. Mensen die roepen dat je zijn gevallen door een plakstrip, bedoelen eigenlijk (in de meeste gevallen) dat ze verkeerd hebben gereageerd op een stapje opzij van de band.

Zouden ze helemaal niets hebben gedaan, dan was er waarschijnlijk niets gebeurd. Hetzelfde geldt trouwens voor het geval dat je over een verdwaald steentje op het wegdek rijdt. Steentje onder de band, band stapt een paar centimeter opzij en het steentje zit niet meer onder de band. Als je op dat moment verder niets hebt gedaan, is er verder ook niets gebeurd. Dit geldt nadrukkelijk voor een enkele verdwaalde steen. Ligt er een plak met grind, dan gaat deze methode niet op. Maar goed kijkend kun je dit gevaar weer meestal vermijden.....

In bochten moet je de zijwaartse krachten zo klein mogelijk houden. Als je remmen en gas geven vloeiend doet (dat is trouwens bij droog weer ook geen slecht idee) zul je merken dat het rijden in de regen eigenlijk helemaal niet zo erg is. Wat dat betreft is rijden in de regen heel goed voor je techniek.

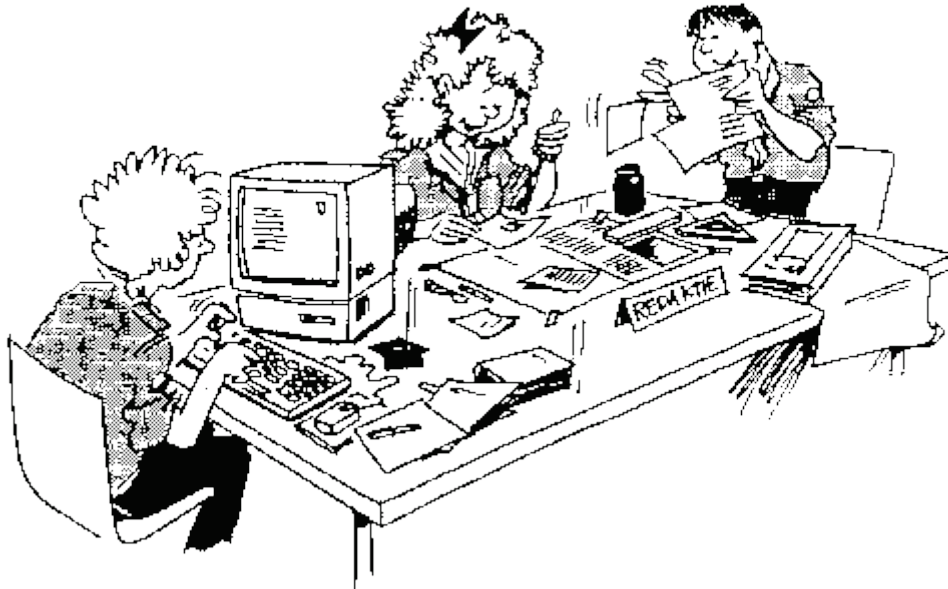
Een verder ongemak bij het in de regen rijden is het verminderde zicht. Voor een deel veroorzaakt door de regen en het opspattende water van het wegdek. Maar bij de motor ontbreken nog steeds de ruitenwissers op de helm. Sluit je vizier niet helemaal goed aan op de helm of rijd je met het vizier op een kiertje om beslaan te voorkomen, dan loopt er heel snel water aan de binnenzijde van het vizier. In combinatie met de regen op de buitenzijde van het vizier leidt dit meestal tot een stuk minder zicht. Is het te voorkomen? Deels wel.

Het vizier goed schoonhouden en na afloop (of als het begint te regenen inspuiten met bijvoorbeeld "Rainex". Dit is een goedje dat het vizier extra glad maakt waardoor de regen er als het ware afwaait. Zorgt bovendien dat de binnenkant minder snel beslaat, zodat je je vizier dicht kunt houden en stukken minder last hebt van water aan de binnenzijde van het vizier. Als je dan bovendien handschoenen hebt met aan de bovenzijde leer of een stukje zeemleer, dan kun je onder het rijden makkelijk even snel het vizier schoonvegen. natuurlijk geldt bij rijden in het regen de standaardoplossing voor bijna alle problemen bij het motorrijden: **PAS JE SNELHEID AAN** .

Wordt het zicht minder, vertrouw je het wegdek of je eigen reflexen niet, en verzin zo nog maar een aantal problemen die je bij het motorrijden kunt tegenkomen, de standaardoplossing is altijd hetzelfde: Pas je snelheid aan. Je geeft jezelf meer tijd om te reageren, en mocht het dan toch mis gaan, dan komt in ieder geval de klap minder hard aan.....



UIT DE CLUBBLADEN



“ We parkeren de motor en doen onze helmen af; dit in verband met de hoge temperatuur. Als ik een poosje sta te wachten , stoppen de auto’s die er aan komen allemaal bij mij. Ze denken vast dat ik een douanier ben. Eerst heb ik het niet zo gauw in de gaten , maar zodra ik het door heb , speel ik het spel mee. Met een strakke blik kijk ik in de auto’s en geef aan dat ze door kunnen rijden. “

De ballen van Janny



De NJ3D is helaas weer voorbij en ik moet eerlijk zeggen, we waren niet in een BALLEntent geduwd door Janny. Er waren natuurlijk heel veel BALLEN aanwezig maar die bleven fijn in hun zak. Jammer, de BALLEN die we hadden moeten krijgen bleven ook in hun zak. Ik snapte er geen BALvan. Het was ons nog zo beloofd door Janny maar de BALLENwarengewoon vergeten.. Er waren wel BALLEN, dat waren maar gewoneBALLETJES en die zaten nog in de soep ook. Leg neer die BAL ging dus niet, opscheppen was de enigste kans. Lukte aardig maar een BALLETJE is natuurlijk geen BAL. Je weet nooit hoe een BAL rolt natuurlijk, misschien worden de BALLEN een volgende keer niet vergeten. Ik mag verklappen dat we volgend jaar weer naar RansBAL, sorry Ransdaal gaan en dan zal ik er persoonlijk op toezien dat alle BALLEN de goeie kant op rollen. Want, eerlijk is eerlijk, het zijn prima BALLEN.Ik zal er ook op toezien dat het niet dezelfde BALLEN zijn maar gewoon verse. Een goeie BAL eet je op en die bewaar je niet. Zeker geen jaar. De moraal??? Beter een goeie BAL op je bordje, als 40 in de koelbox van Arie. Dan blijft zijn biertje ook lekker koel!!!

BRON: Het Contactpuntje.

“Wat krijg je als je een Duitse herder met een giraf kruist? Een waakhond die over de schutting kan kijken. “

“In een restaurant vraagt de gast: Ober, ik wil iets lekkers eten, wat kunt u mij aanraden? Wat dacht u van tong, meneer? Nee, die hangt me al de keel uit “

“Ik haat de winter, zei de zakkenroller. Dan loopt iedereen met de handen in de zakken.”

“Drie poezen zitten te fantaseren over wat ze zouden doen met een miljoen. Ik zou een melkfabriek beginnen, zegt de eerste.

Ik een kattenvoerfabriek, zegt de tweede. Derde: Ik ga een bierbrouwerij beginnen! Waarom een bierbrouwerij?

Dan heb ik elke dag een kater! “

Snelheidsovertreding

Een jonge agent betrapt een BMW-rijder op te hard rijden en zet hem aan de kant. De jonge agent zet zijn stoerste gezicht op en blaft tegen de biker: Agent: Rijbewijs! Biker: heb ik niet. Dat is me door de rechter ingenomen wegens te hard rijden. Agent: papieren van je motor! Biker: Heb ik niet. Het is een gestolen motor. Agent: gestolen? Biker: Ja, en nu ik er aan denk herinner ik me dat ik de papieren heb gezien in het materiaalbakje toen ik mijn pistool er in stopte. Agent: Zit er een pistool in je materiaalbakje? Ja, daar heb ik het gestopt nadat ik die idioot heb neergeschoten en zijn drugs in mijn zadel heb verstopt. De jonge agent begint het warm te krijgen en vraagt de biker om effe te wachten. Hij roep de alarmcentrale en binnen de minuut is de biker omringd door gewapende agenten. De commissaris neemt zijn verantwoordelijkheid en stapt moedig op de biker toe en blaft: Commissaris : Rijbewijs! Asjebief meneer de agent. Commissaris: Is dat jou motorfiets? Biker: Tuurlijk meneer de agent. Hier is het kenteken bewijs en de verzekeringspapieren. Commissaris : Open het materiaalbakje zodat ik kan nagaan of er een pistool in zit. Biker : Zeker meneer, maar er zit echt geen pistool in hoor. Commissaris : Wil je dan eens je zadel verwijderen om na te gaan of er geen drugs in zit. De commissaris vind geen geweer, geen drugs en alle papieren zijn perfect in orde. Commissaris : Ik begrijp het niet. Deze agent heeft u doen stoppen en u vertelde dat u geen rijbewijs heeft, een gestolen motor, een pistool in de materiaalcoffer en drugs onder het zadel. Biker : Ja. En ik verwed dat hij je ook nog vertelde dat ik te snel heb gereden.

Met een "Hebbeding" naar een YAMAHA TR1! Treff in Duitsland.

Dat hebbeding is een Yamaha XV 920RH die niemand voor zijn verdriet nog wil hebben.....

Ik ga dan ook met de billen bloot.....

Het commentaar op zo'n Yandrama is niet van de lucht op de club: zo'n rammelbak, krakend en bonkend starten, we gaan niet duwen etc. Ik word er een beetje confuus van, maar ik weet zeker dat de Yamaha zijn mannetje, of vrouwtje??, wel zou staan!! Ondanks de moeizame start als de motor koud is. Maar: hij(zij) start altijd met enig beleid, de voorste cilinder wil niet direct meedoen, maar dan

ploft ie er opeens toch bij! Uiteindelijk doet die Yandrama waarvoor ie gebouwd is: RIJDEN!! Ik heb er ook mee een Engeland TOUR gereden, waar bij menig BMW geduwd moest worden!!

De organisatie van dit treffen wordt door een Duitser georganiseerd.

Hij beheert de "**Web-side TR!.de**" die als doel heeft zoveel mogelijk van die oude V-twin yamaha's te registreren en rijdend op de weg te houden...Ik ben daar natuurlijk lid van, alleen al vanwege de technische ondersteuning en zeer mooie side!

Dit treffen wordt eens per jaar gehouden in het Noorden; Zuiden; Westen en Oosten van Duitsland, alsmede zo ook in Frankrijk, enTsjechie.

Het treffen vindt nu plaats in en bij Hotel Forsthaus, met een camping erbij, in een gehucht genaamd Volkesfeld bij Rieden aan de L83 in de Eifel.

In het 1e weekend van Augustus, vrijdag, gooi ik mijn bagage achterop de Japanse buddy-seat. Mijn mobiele zelfbedieningcafetaria gaat ook mee. Starten....., zowaar in een keer aanslaan en ik ga op weg:

Heen: Via een eigen toerroute, Chaam, Land van Utrecht, Postel, E314 naar Aachen, afslag Eupen. Vanaf hier roffelt de V-

twin gezapig door hairpins en geaccidenteerd terrein weer binnendoor naar het Treffen in Volkesfeld. Haast is niet geboden....Eerst rij ik er voorbij, ik zag bij een kruispunt wel allerlei motoren en mensen op een terras, maar dacht dat ik in het dorpje moest zijn. Met de GPS moet ik toch nog beter leren omgaan!!

Inschrijving gebeurt thuis via E-mail. Voor bijbehorend hotel of camping moet jezelf zorgen, heb ik telefonisch thuis gedaan voor een eenpersoonskamer zonder balcon. Alles ist in Ordnung!! Niet dus! Hier ging iets fout, want toen ik mij melde aan de balie, konden zij mijn naam niet vinden. Wat moet je ook met zo'n naam! Maar het wordt goed opgelost. De 1enacht kon ik op een vier persoonskamer in de kelder alleen overnachten. De volgende nacht slaap ik in het dorp bij mensen thuis, op loopafstand van het Treff. Een prachtige slaapkamervoor mijzelf met grote badkamer en een keukentje waar ik iets kon maken....Prachtig uitzicht.....Een hele etage voor mijzelf. Ik krijg de sleutel van de voordeur en kon doen wat ik wilde....Ik krijg een polsbandje om ten teken dat ik deel neem aan het TR1! Treff. Ik meld mij bij ene Sepp Coch, een Duitser, hij is de organisator en heeft een laptop met mijn E-mail adres, tegelijk mijn lidmaatschapnummer, en aanmelding, alles klar genosse!!

Ik heb mijn TR1! T-shirt aan, zoals veel deelnemers. Deze komen overal uit Duitsland vandaan. Ook zijn er Fransen, Oostenrijkers en een Nederlander, ikke. Het is een leuk gezicht zo al die TR1/XV 920 R's 's bij elkaar. Er wordt druk gesleuteld aan voornamelijk de startinrichtingen van de TR1 's. Die is anders uitgevoerd als bij mij. Er is maar **een** XV 920 RH en dat is de mijne!! Er waren mooie exemplaren bij, ook totaal verbouwde. Ook een Midnight Special met cardan. In Duitsland lopen nog erg mooie TR1 's rond, die met koffers, topkoffer, een echte toerbuffel zijn. Het is ook een ondergewaardeerde toerfiets met zijn dichte vet -kettingkast. De grijze TR1 is uiterlijk idem aan een XV 920 RH, verschil zit in het motorblok, elektriek en de startinrichting.

Met een biertje in de hand wat rond lopen en hier en daar een praatje maken. Er kan ook gekampeerd worden. Gezellige avond bij een groot kampvuur.. Er is ook een leuke Nederlandse meid die een Kawasaki 750 turbo heeft, zij is het vriendinnetje van de organisator. Let op: Zij is wel met die motor naar de Nord-Kapp geweest in Noorwegen en nog vele andere reizen. Als je al zo hoort waar menig Duitser met zijn TR1 geweest is, dan moet ik nog heel wat rijden!!!

Het 1eavondeten was noedels met kip vlees en een goede salade. Kwaliteit heel goed.

Daarna beetje bieren.....

Deze 1edag is het warm en mooi weer.

De volgende morgen, zaterdag, gezond weer op en een keurig ontbijt, buiten op het terras.

Roerei met spek, div. broodjes, beleg, etc. PRIMA!!

Ik zit op mijn gemak aan de koffie en bekijk het klaar maken voor de puzzel -rondrit. Er zijn twee groepen, een langzame en de snelle jongens.....Om ca 09.30 ga ik verkassen naar het huis in het dorp. Nadat ik mij geïnstalleerd heb in mijn riante onderkomen en een Duits babbeltje met de bewoners heb gehad, ga ik zelf ook de rondrit rijden. De route beschrijving heet **“Die Eifel kann mörderisch sein.....”**is leuk met allerlei wetenswaardigheden over de dorpjes waar je doorheen rijdt. De route is duidelijk en leest makkelijk, zit in venster van de tanktas. Het is een mooie, leuke route met wilde verhalen over moordenaars en rovers die in de oudheid de Eifel onveilig maakten..... In div. plaatsen is hierover iets terug te vinden. Dan moet je verschillende antwoorden geven, een soort puzzelrit dus. 's Avonds wordt dan de grootste boef bekend gemaakt. Ik heb mijn eigen “catering” bij mij en als ergens op een leuk plekje aan de middag hap zit, zie ik een groep aan mij voorbij trekken.....Een leuk gezicht, al die oude TR1's met hun karakteristieke geluid.....Ook nog een stukkie Nurburgring gereden....zit in het pretpakket van het Treff. weer terug, motor stal ik bij mijn huis in het dorp.

Het is over een bospad ca 20 min. lopen naar het hotel, dus goed te doen. Weer wat bieren, rondlopen, kijken en praten bij het sleutelen aan div. TR1's, voornamelijk een Franse, comme si, comme sa...ten gevolge van slecht onderhoud en lange stilstand, rust = roest.....Dus ik hoef mij geen zorgen te maken over de XV 920 RH, als je maar onderhoud pleegt en blijft rijden!!!
Daarna is het BBQ -en!! Dit gaat heel strak: de baas van het hotel verzorgt en bediend de BBQ; dit op gas met warm houd platen. Je loopt erlangs met je bord en wijst aan wat je hebben wilt. Er zijn div. salades; het geheel is goed georganiseerd en van goede kwaliteit. Behoorlijk zitten schransen, het was lekker!!! Daarna ff uitbuiken met een wandelingetje en muziekje op mijn suite. Weer naar hotel lopen en.....

Daarna gezellige avond met bieren en leut. Terug wandelen naar mijn bedje....

De volgende morgen (zondag) gezond weer op en een keurig ontbijt, buiten op het terras met zo nu en dan een licht buitje regen, waar is Henk???

Roerei met spek, div broodjes, beleg, etc. PRIMA!!

Afscheid nemen van mijn gastheer en -vrouw en ik kon altijd terug komen! Bagage op de motor en nog ff naar het hotel om vertrekkende TR!'s te zien. Ik ook dus, om nog een paar dagen vakantie te vieren. Het gaat via de GPS naar Beuren, een korte route, dus rij ik een stuk langs de Moezel, vanuit oa. Cochem naar het Zuiden, langs Bullay (Heksenhaus???) over de speciale gecombineerde weg/spoorbrug. Terwijl ik over de brug rij, rijd er boven mijn hoofd een trein. Nog een tijdje liggen zonnen aan het water.

Op naar Beuren. Het bleek dat Herr Jozef zijn verjaardag vierde, dus een drukte van belang. Maar ik kreeg snel mijn hapje en om uit te buiken nog een wandelingetje naar de "bosrand" gemaakt, daarna het verjaardagsfeest van Herr Jozef.....

De volgende morgen gezond weer op (maandag) met een ontbijtje. Er kwamen op dat tijdstip al werkers voor hun Schnapps und bier!!!

Vandaag staat een Rondrit Beuren door o.a. de Vulkan -eifel op het programma: aan het eind van de rit gaat het stevig regenen! Vlug de motor in de schuur en onder de douche en dan aan het bier. Hier vind een verrassing plaats: Ik zit aan de Bar en kijk rond en wat zien ik???? Een bekend gezicht uit Dordt: na enige twijfel, want waarom zou die hier zijn in gezelschap van een mij onbekend (Duits??) heerschap, dus dacht ik in 1e instantie aan een tweeling Duitser, Ik zien Corretje Bedaf, een van de twee "Opa's van Mc Contact"!!! Ook hij was erg verbaasd!! Zij hebben ook een korte vakantie en gaan naar het Sauerland /Hallenberg. We hebben samen gegeten en wat bieren soldaat gemaakt. De volgende morgen gezond weer op, gezamenlijk ontbijt, en ik vertrek naar huis op GPS, let op RTD in Schleiden, dat is nu 2eafslag RE. Ook op afslag Düsseldorf!! Zo rijd ik over Postel weer naar Dordt, alwaar motor en mannetje heelhuids en tevreden afstappen!!

Een fantastisch lang weekend!!!

Uit en thuis ca. 1300 Km. De Yandrama heeft geen klap verkeerd gegeven, dus de critici op de club kunnen weer met hun water naar de dokter.....

Baron von Slivovice Bis zum Scheisshausen.....Rich von der alten Yandrama

VAN DE CLUBS

MAC ALKMAAR

Ons nieuwe E-mailadres is stefengonnyvandiepen@upcmail.nl

MOTORNIEUWS



Overzicht Verkeersboetes 2014 motorrijders

We zijn en blijven het duurste boeteland van Europa.

Als je gaat motorrijden en je je niet aan de snelheid kan houden (wat met de motor niet zo vreemd is, immers leer je de weg en de verkeersregels te sturen tijdens je rijopleiding), heb je kans op een verkeersboete. Door af en toe ook in de berm te kijken naar de snelheid kan je veel boetes besparen. Ook het af en toe checken van bijv. website over [flitslocaties](#) voor je een rit gaat maken,

In onderstaande tabel zie je de boetes voor 2014, in de tabel zijn de snelheden en boetebedragen opgenomen tot en met 23 km/u. Deze snelheden is de correctie (3km) er al af. Deze bedragen zijn excl. de 7 euro administratiekosten voor het CJIB. Met deze tabel heb je een klein beetje een idee wat voor bedrag je kan verwachten, als die brief van het CJIB op de deurmat valt.

km/u te hard BiBeKom BuBeKom Snelweg

| | | | |
|----|---------|---------|---------|
| 4 | € 26,- | € 23,- | € 23,- |
| 5 | € 32,- | € 29,- | € 28,- |
| 6 | € 39,- | € 35,- | € 34,- |
| 7 | € 46,- | € 41,- | € 41,- |
| 8 | € 52,- | € 48,- | € 47,- |
| 9 | € 59,- | € 55,- | € 53,- |
| 10 | € 67,- | € 63,- | € 59,- |
| 11 | € 91,- | € 86,- | € 82,- |
| 12 | € 100,- | € 95,- | € 89,- |
| 13 | € 109,- | € 104,- | € 94,- |
| 14 | € 118,- | € 113,- | € 103,- |
| 15 | € 127,- | € 122,- | € 112,- |
| 16 | € 136,- | € 130,- | € 121,- |
| 17 | € 147,- | € 139,- | € 130,- |
| 18 | € 157,- | € 149,- | € 139,- |
| 19 | € 168,- | € 161,- | € 150,- |
| 20 | € 180,- | € 172,- | € 162,- |
| 21 | € 193,- | € 182,- | € 173,- |
| 22 | € 205,- | € 194,- | € 183,- |
| 23 | € 218,- | € 205,- | € 194,- |

| | | | |
|----|---------|---------|---------|
| 24 | € 231,- | € 218,- | € 205,- |
| 25 | € 244,- | € 231,- | € 216,- |
| 26 | € 259,- | € 244,- | € 227,- |
| 27 | € 274,- | € 257,- | € 238,- |
| 28 | € 287,- | € 270,- | € 249,- |
| 29 | € 301,- | € 286,- | € 260,- |
| 30 | € 316,- | € 301,- | € 271,- |

Overige boetes 2014 Een aantal andere boetes die we willen noemen, waar je zeker op moet letten onder het motorrijden, zijn de volgende:

- Door rood rijden: € 230,- (ook bij een spoorwegovergang nog even snel tussendoor)
- Inhalen over doorgetrokken streep: € 230,-
- Rijden over een verdrijvingsvlak: € 230,-
- Op busbaan rijden: € 140,-
- Links blijven rijden: € 140,- , voor de autoweg/snelweg € 230,-
- Rechts inhalen: € 220,-
- Vluchtstrook onnodig gebruiken: € 370,-
- Rijbewijs verkeerde categorie (denk aan rijden op een geknepen motor, die niet als 35kW op kenteken staat): € 340,-
- Rijbewijs niet kunnen tonen: € 90,-, kentekenbewijs niet kunnen tonen: € 45,-
- Geen verzekeringsbewijs: € 550,-
- Claxoneren zonder geldige reden: € 90,- (alleen bij gevaar dus, niet om je oma te groeten als je weg gaat)
- Onnodig lawaai maken: € 370,-
- Geen goed passende helm: € 140,-
- Rijden met versleten banden: € 140,- (1 band), € 210,- (2 banden)
- Geen voorrang verlenen bij een zebepad: € 370,-
- Inhalen vlak voor of op een zebepad: € 360,-

Bron: Openbaar Ministerie

Genoeg punten dus om geld op te besparen. In 2014 zijn de bedragen weer flink omhoog gegaan, het niet geven van voorrang op een zebepad is zelfs met 150 euro gestegen. Als advies kunnen we altijd meegeven dat je constant op moet blijven letten op wat er voor en achter je op de weg bevindt. Niet alleen voor je eigen veiligheid, maar ook voor je eigen portomonnee.

Burgers moeten zelf meedenken over oplossingen

Het meldpunt van Veilig Verkeer Nederland heeft dit jaar ruim 4300 meldingen ontvangen over onveilige situaties in het verkeer. Het totaal van het landelijke meldpunt komt daarmee sinds de start op 1 maart 2012 op ruim 13 duizend meldingen. Het kan dan gaan om onoverzichtelijkheid, agressief gedrag, een ingewikkelde situatie of te druk verkeer.

Mensen uit Zeeland deden de meeste meldingen: 3,5 per duizend inwoners. De oudste melder was een 92-jarige mevrouw uit Hooglanderveen (Utrecht). Zij klaagde over een onveilig verkeerspunt in haar plaats. Daar werd te hard gereden en het verkeerslicht sprong te snel op rood om veilig over te kunnen steken.

Heidenau Snowtex: Winterbanden voor motorfietsen

De meeste motorbanden zijn zomerbanden. De gekozen rubbersamenstelling biedt goede grip en een goede levensduur zolang het niet te koud wordt. Bij lage temperaturen wordt dat rubber echter te hard, waardoor de grip terugloopt. Wie 's winters motor rijdt, is daarom beter af met de speciale 'Snowtex' winterbanden van Heidenau.

In de autowereld is het heel gewoon om winterbanden te monteren. In de motorwereld zie je dit fenomeen bijna niet. Motorrijders zetten hun motor 's winters vaak op stal. Voor veel bandenfabrikanten is het aantal motorrijders dat 's winters doorrijdt dan ook te gering om er speciale banden voor te ontwikkelen. Maar er is één uitzondering: Heidenau. Deze Duitse fabrikant biedt met de speciale 'Snowtex'-banden de oplossing voor doorrijders.

Winterbanden verplicht

Heidenau maakte ooit deel uit van het grote Pneumant bandenconcern. Nadat het zelfstandig werd heeft Heidenau zich onder meer gespecialiseerd in de fabricage van scooterbanden. Dankzij de een unieke combinatie van een hoog draagvermogen en een lange levensduur werden die favoriet bij posterijen in een groot deel van Europa. En omdat posterijen ook 's winters post rond brengen, heeft Heidenau al sinds jaar en dag een speciale lijn 'Snowtex' winterbandenlijn voor scooters. Dat gamma werd enkele jaren geleden uitgebreid met winterbanden voor motorfietsen, toen de Duitse wetgeving werd veranderd. In Duitsland is het sinds 2006 voor alle gemotoriseerde voertuigen verplicht om met "bij de weersomstandigheden passende banden" te rijden. Dat betekent dat je bij koud weer en bij sneeuw alleen met winterbanden de weg op mag. Rijd je toch op zomerbanden, dan riskeer je een boete van 40 tot 80 euro, terwijl verzekeringen bij een ongeval een uitkering kunnen weigeren.

M+S

Heidenau winterbanden bieden veel betere grip bij koud en nat weer dan gewone winterbanden dankzij een rubbersamenstelling die ook bij lage temperaturen soepel blijft en die daardoor goed hecht aan het asfalt. Dankzij een hoog percentage silica bieden deze banden bovendien uitstekende grip op nat asfalt, terwijl dit samen met het relatief open M+S- zelfs in de sneeuw voor aanmerkelijk betere tractie zorgt. Daarmee onderscheiden deze Snowtex M+S banden zich behoorlijk van de M+S-banden van andere fabrikanten. Banden mogen het M+S-logo namelijk voeren als ze een zeer open profiel hebben. Dat open profiel is doorgaans echter bedoeld om grip te bieden in off-road omstandigheden, maar dat wil nog niet zeggen dat ze geschikt zijn om als winterband te dienen. Daarvoor is een speciale wintercompound nodig, zoals de Heidenau die heeft.

Uitgebreid Snowtex gamma

In de afgelopen jaren heeft Heidenau hard gewerkt om het winterbanden programma uit te bereiden. Er zijn nu niet alleen banden voor lichte allroads, maar ook voor diverse andere motorfietsen. Heidenau winterbanden zijn verkrijgbaar via de beter gesorteerde motorbedrijven.

Voordelen Heidenau motor- en scooter winterbanden:

- Betere grip bij koud en nat weer
- Betere tractie en stabiliteit bij sneeuw
- Kortere remweg
- Gunstig geprijsd



Motorverzekering per dag aan- en uitzetten onderweg

Het idee 'Motorverzekering aan en uit' van Frank Smeets heeft de meeste stemmen gekregen in een verkiezing voor Het Beste Idee van Onderling.nl, een consumentensite van verzekeraar FBTO. Met 70 stemmen was dit het winnende idee. Onderling.nl zocht het beste verzekeringsidee op het gebied van mobiliteit. De vraag luidde: "wat helpt jou en anderen in het dagelijks verkeer?" Een vakjury selecteerde de vijf beste ideeën. En daarna was het aan de leden Onderling.nl om te stemmen op het beste idee! FBTO heeft toegezegd deze 'aan-en-uit'-motorverzekering daadwerkelijk te gaan ontwikkelen in het voorjaar van 2014. De Consumentenbond roept andere verzekeraars op dit voorbeeld te volgen. Zo kan je straks afwachten hoe het weer zich ontwikkelt of dat je in het weekend tijd hebt om te rijden, om daarna pas de verzekering 'aan' te zetten.

Via www.meldpuntveiligverkeer.nl kunnen mensen zelf onveilige situaties melden. De bedoeling daarvan is ook dat burgers zelf meedenken en meewerken aan oplossingen, met steun van de plaatselijke overheden. Het meldpunt komt voort uit een nota van het ministerie van Infrastructuur & Milieu.

bron: AD

BACA International maakt doorstart in Nederland

BACA International Nederland, de Nederlandse tak van de wereldwijde organisatie motorrijders die zich inzetten voor misbruikte kinderen, maakt een doorstart. Sinds een deel van de vrijwilligers, met behoud van de stichting, vorige maand een andere weg is ingeslagen, heeft BACA International Nederland zich geheergroepeerd en zijn de vrijwilligers alweer aan het werk voor de beschadigde kinderen uit de doelgroep.

BACA, Bikers Against Child Abuse, is een wereldwijde vrijwilligersorganisatie die haar oorsprong heeft in de Verenigde Staten. Sinds 1995 zetten motorrijders zich daar in om kinderen die misbruikt of mishandeld zijn te 'empoweren'. Dat betekent zoveel als weerbaar worden en zelfvertrouwen opbouwen. De Nederlandse tak is sinds 2010 officieel onderdeel van BACA International. Rienk van Dijk, State President ad interim van BACA in Nederland: "Als je deel uitmaakt van een wereldwijde organisatie geeft dat veel voordelen. We kunnen gebruik maken van een jarenlange ervaring en expertise. Trainingen, functiebeschrijvingen, het is er allemaal. Maar wat ook zeker belangrijk is, onze mensen zijn wereldwijd herkenbaar aan het BACA-logo. Veel van onze vrijwilligers dragen dat logo op hun rug, in de vorm van een patch. Hoe mooi is het, dat een kind dat bijvoorbeeld in Italië op vakantie is, een moment van angst of onzekerheid kent daar iemand ziet lopen met een BACA patch op zijn rug, en de hand van die persoon kan pakken om steun te krijgen.

De regelgeving vanuit de Internationale organisatie was voor de zich afscheidende groep reden om een eigen organisatie te starten. Van Dijk: "Iedere organisatie heeft regels nodig, een manier waarop beslissingen genomen worden is belangrijk voor de uniformiteit. De regels van BACA International zijn uiterst democratisch qua besluitvorming en leggen veel bevoegdheden bij de chapters (regionale afdelingen). Daar moet je mee om kunnen gaan en misschien konden deze vrijwilligers dat niet. Dat de regels afkomstig zijn uit de Verenigde Staten kan betekenen dat er zaken zijn die niet stroken met onze Nederlandse wetgeving. In zo'n geval zoeken we een oplossing, in overleg met een advocaat die ons bij dit soort zaken bijstaat."

BACA International Nederland moet wel op zoek naar donateurs en sponsors. De bestaande stichting, waarmee de afscheidende groep verder werkt, beheert ook de financiën die zijn opgebouwd gedurende de afgelopen jaren. Van Dijk is daar laconiek onder: "Ja, dat is vervelend en nee, dat voelt niet als eerlijk. Maar, geld is maar geld. Om kinderen het gevoel te geven dat ze betekenis hebben, dat ze in zichzelf mogen geloven, daar is niet zoveel geld voor nodig. Daar focussen we ons nu op, want dat is ons primaire doel." Lachend: "Wat niet wil zeggen dat we niet erg blij zijn met een donatie natuurlijk, want kosten maak je sowieso en met wat geld kun je net iets extra's doen." Denk hier bij aan therapie voor de kinderen e.d.

Voor meer informatie: <http://dutch.bacaworld.org>

Voor vragen e.d. mail naar bikerliason@bacanederland.nl

Activiteiten Motorbeurs Utrecht 2014

Motorbeurs Utrecht bestaat 30 jaar, dus alle reden voor een mooi motorfeestje. Het bastion van motorrijdend Nederland is alive & kicking en de motorfans mogen de komende jubileumeditie, van donderdag 20 tot en met zondag 23 februari, absoluut niet missen. Het eerste wat opvalt is het indrukwekkende deelnemersveld. De motorhemel op aarde is de befaamde importeurshal 12 waar de motorrijders een imposante line-up wacht van de nieuwste modellen. Nooit eerder in de historie van de beurs was in deze hal, omgedoopt tot 'waHALLa', een groter aantal importeurs bijeen als op Motorbeurs Utrecht 2014.

Motorvirus

Alles op het verlanglijstje van mannen en vrouwen behept met het motorvirus kan op de beurs uitgebreid worden vergeleken en is te koop. Ook een groot en breed aanbod gebruikte, goed onderhouden toerbuffels, dikke choppers, allroads en ranke sportfietsen om de dagelijkse stress mee uit het hoofd te rijden. Voor de koopjesjagers is er een ruime keuze aan aantrekkelijk geprijsde kleding, helmen, accessoires en onderdelen. Voor ieder wat wils, dus. Dat de exposanten uit het juiste motorhout zijn gesneden bewijst de trouwe aanwezigheid sinds de allereerste editie van vele tientallen aanbieders.

Grid Girls

Om de pret nog verder te verhogen zijn inspirerende, spannende en amusante motoractiviteiten in voorbereiding. Wat te denken van de allereerste Grid Girl competitie die vast en zeker voor enige opschudding zal zorgen. Inschrijven kan binnenkort op de site. Het motorbeurspubliek kan stemmen op de kandidaten en bepaalt welke vijf genomineerden zaterdagmiddag tijdens de beurs meedoen in de finale. De winnares gaat als VIP naar de TT en mag pronken als de persoonlijke Grid Girl van Bryan Schouten, de Nederlandse coureur die in 2014 uitkomt voor het Franse CIP Moto3 Team.

Stuntprogramma

Alle offroad partijen staan dit jaar overzichtelijk bij elkaar in hal 7. De inrichting en sfeer van het nabijgelegen terras zijn helemaal op deze takken van motorsport afgestemd. Het terras is ook de place to be voor interviews, meet & greets en spelletjes waarbij leuke prijzen te winnen zijn. Bezoekers vinden het Racepaviljoen, net als vorig jaar, in hal 8. Op het binnenterrein wordt ruim baan gemaakt voor een spectaculair stunt programma. BOVAG Try the Bike is van deze locatie verhuisd naar een groter terrein naast hal 12. Zo kunnen de stunters zich extra uitleven en krijgen veel meer motorrijders in spe de kans om onder professionele begeleiding hun eerste spannende motormeters af te leggen.

Gezellig ronddolen

Motorrijders die graag op twee wielen de wereld willen ontdekken kunnen gezellig ronddolen in hal 9 en gesprekjes aanknopen met in toerisme gespecialiseerde internationale exposanten die uit eigen ervaring weten waar zij over praten. Een gezellige en overzichtelijke bundeling van motorcampings en –hotels en reis organisaties Nederland, Europa en nog veel verder weg. 'Touring' is het overkoepelde thema van het nabijgelegen Workshoptheater in deze hal. Wederom en de absolute hotspot voor presentaties, lezingen en informatieve workshops, bijvoorbeeld over het rijden met gps en motoronderhoud.

Café racers

De motorclubs staan dit jaar in hal 10, die wordt verrijkt met een prachtige show van oogstrelende Café racers. In het gezellige Bikers Café in deze hal kunnen de bezoekers een biertje pakken en even gezellig de benen strekken. Hal 11 is het eldorado voor de liefhebbers van customizen. De custom standhouders staan dicht bij elkaar met als gemeenschappelijk verbinding een mega terras en een Custom Bike show. De junior Bikers Build off in deze hal is nog zo'n leuke primeur van de jubilerende Motorbeurs Utrecht en de vele liefhebbers van zelfbouwen en sleutelen kunnen in deze hal opnieuw hun hart ophalen bij het uitermate populaire Men at Work paviljoen.

BikerWedding

De 30ste editie van Motorbeurs Utrecht wordt spectaculair geopend met een BikerWedding. Anne van Os en Nomi Brands uit Wijk bij Duurstede zijn uit alle kandidaten gekozen als het toekomstige bruidspaar dat elkaar op de eerste beursdag om 10.00 uur het ja-woord zal geven. De twee sprankelende meiden rijden gezamenlijk op de motor naar de trouwlocatie in hal 11, waar de ambtenaar van de burgerlijke stand hen omringd door familie, vrienden en het Nederlands Motorpubliek in de huwelijkse staat zal verheffen. Aansluitend worden de trouwfoto's gemaakt in WalHALLa op en rond de nieuwste motorfietsmodellen van 2014.

Openingstijden

Je bent van harte welkom op MOTORbeurs Utrecht 2014. De beurs is van donderdag 20 t/m zondag 23 februari 2014.



Donderdag 20 februari 10:00 - 22:00 uur

Vrijdag 21 februari 10:00 - 22:00 uur

Zaterdag 22 februari 10:00 - 18:00 uur

Zondag 23 februari 10:00 - 18:00 uur

BMW R1200GS in 2013 best verkochte motor Duitsland

In Duitsland heeft het Industrie-Verbandes Motorrad (IVM) de officiële verkoopcijfers voor het kalenderjaar 2013 bekend gemaakt, waarin er in totaal 87.423 motorfietsen werden verkocht, een stijging van 2,65% ten opzichte van 2012. De markt wordt daar gedomineerd door BMW Motorrad, Honda en Kawasaki. Bovenaan de verkooplijst staat, net als in Nederland, de BMW R1200GS met 7875 verkochte motoren. Als verre tweede volgt, best verrassend, de Honda NC700S (2.294) en al even opvallend, de Kawasaki ER-6n (2.265) op de derde plaats. Dan komt de tweede Honda van het NC- platform, de NC700X, met 2.075 units op een vierde plaats. De BMW F700GS (1.601) staat op vijf en zustermodel F800GS (1.571) op zes. Dan weer een Kawasaki, de Z800 (1.559) komt op zeven. Op plek acht alweer een BMW, de in Nederland beduidend minder populaire F800R met 1.543 stuks, waarop de Triumph Street Triple 675 (1.321) en de BMW R1200R (1.276) de Top 10 afsluiten.



Uitnodiging trikers en motorrijders met zijspan

Beste dames en heren,

Op zaterdag 14 juni 2014 organiseer ik op veler verzoek voor de laatste keer een geheel verzorgde tocht voor blinden en slechtzienden vanuit Zeist. Hiervoor heb ik veertig (40) Trikers en/of motoren met zijspan nodig. Hopelijk is dit vroeg genoeg om zoveel Trikers op deze dag te kunnen mobiliseren. Met slecht weer willen we uitwijken naar zaterdag 21 juni 2014. Natuurlijk worden we door de Mac uit Veenendaal weer begeleid. De start en finish zal deze keer in het restaurant bij de Pyramide van Austerlitz zijn. Wie wil ons bijstaan? Geef u dan zo snel mogelijk met naam en adres en tel.nr. op via: www.triketochtzeist2014.jouwweb.nl of carlayschaad@gmail.com

Carla Schaad-Tunzi
Antonlaan 109
3701 VD Zeist
tel: 06 55 987 860 of 030 2901481

Hartelijke groet,
Carla (zelf ook blind)

Intelligente vervoerssystemen ook voor motoren?

Kunnen intelligente vervoerssystemen ook voordelen bieden aan gemotoriseerde tweewielers als motoren en scooters? Het European Motorcyclists Forum zoekt op 5 en 6 maart in Europees verband naar antwoord op die vraag. Het Forum wordt, onder de paraplu van het RIDERSCAN -project, georganiseerd door de Europese motorrijders federatie FEMA en de fabrikantenkoepel ACEM. Het Europees Parlement treedt als gastheer op. Positie gemotoriseerde tweewielers . Waar intelligente vervoerssystemen (ITS) voor veiligheid en doorstroming grote voordelen kunnen bieden aan gebruikers van auto's, vrachtwagens en bussen, kunnen motorrijders er juist kwetsbaarder door worden. Tenminste als bij de ontwikkeling en introductie van ITS onvoldoende oog is voor de specifieke positie van gemotoriseerde tweewielers als kwetsbare verkeersdeelnemers, zo stellen de organisatoren. ITS bieden juist mooie kansen om de veiligheid voor motorrijders te verhogen, bijvoorbeeld door slim gebruik te maken van de mogelijkheden van voertuig –tot - voertuig communicatie.

Watergekoelde BMW R1200RT 1 februari 2014 bij de dealers

De nieuwe BMW R 1200 RT met een olie-/watergekoeld boxerblok schittert per 1 februari vanaf €19.400 bij de BMW Motorrad dealers. Het is een van de meest dynamische motoren in het toersegment. De uitgebreide standaarduitrusting omvat onder meer ASC (Automatic Stability Control). Uniek zijn optionele rijdersassistentiesystemen zoals Hill Start en schakelassistent Pro.

De wegligging en handling van de nieuwe BMW R 1200 RT zijn verder verfijnd en hij rijdt sportiever dan ooit. Basis is het watergekoelde boxerblok met een topvermogen van 92 kW (125 pk) bij 7.750 toeren per minuut. Het maximum koppel bedraagt 125 Nm bij 6.500 toeren per minuut. Een combinatie van olie- en waterkoeling (voor de heetste delen in de cilinderkoppen) zorgt voor een gezonde bedrijfstemperatuur. Versnellingsbak en koppeling met natte platen zijn geïntegreerd in het motorcarter. De cardanaandrijving zit nu aan de linkerkant.

Standaard ASC (Automatic Stability Control) voorkomt doorslippen van het achterwiel. Er is keuze uit de standen 'Rain' en 'Road'. Optioneel is de rijmodus 'Pro' met de stand 'Dynamic' en de nieuwe Hill Start Control. Deze functie vergemakkelijkt wegrijden op een helling vanuit stilstand. Met de schakelassistent Pro kan de berijder op- en terugschakelen zonder de koppelingshendel in te knijpen. Het wisselen van versnelling gaat daardoor buitengewoon soepel.

De beproefde BMW Telelever voorwielophanging en de BMW Paralever achterwielophanging zorgen voor een stabiele wegligging. Met het optionele BMW Motorrad Dynamic ESA systeem (Electronic Suspension Adjustment) zijn het weggedrag en de vering optimaal af te stemmen op diverse rijomstandigheden, wegcondities en de belading van de motor. Verder behoren centrale vergrendeling – die op afstand ook beide koffers op slot doet – en cruisecontrol tot het uitgebreide optieprogramma.

De kuip met een volledig nieuw instrumentarium biedt prima bescherming tegen weer en wind. LED dagrijverlichting is als optie verkrijgbaar. Om de handling ook voor wat kleinere rijders te verbeteren, zijn de handvatten, voetsteunen en het zadel 20 mm lager dan die van de vorige BMW R 1200 RT.

De nieuwe BMW R 1200 RT staat per 1 februari 2014 vanaf € 19.400 bij de BMW Motorrad dealer.

Sneller op een zwaardere.....



De regels voor het motorrijbewijs opnieuw veranderen, maar nu in ons voordeel.

Het was al een tijdje bekend, maar

nu het moment nadert, willen we je er nog even op wijzen dat je vanaf 31 december 2013 sneller op een zware motorfiets terecht kunt.

De regels zijn nu nog als volgt: Ben je jonger dan 24 jaar, krijg je eerst te maken met de lichte motor (A1). Vanaf 17 jaar mag je daarvoor al theorie-examen doen. Op die leeftijd mag je ook al rijlessen volgen als je bent geslaagd voor je motortheorie-examen of je autorijbewijs hebt. Vanaf 18 jaar mag je de praktijkexamens (Voertuigbeheersing en Verkeersdeelneming) doen voor het rijbewijs A1.

Minimaal twee jaar na het behalen van A1 kun je overstappen naar de middelzware motor (A2). Daarvoor moet je weer het praktijkexamen Verkeersdeelneming doen. Minimaal twee jaar na het behalen van A2 mag je overstappen naar de motor met onbeperkt vermogen (A). Ook daarvoor moet je weer opnieuw praktijkexamen Verkeersdeelneming te doen.

Ben je ouder dan 24, dan mag je ook rechtstreeks examen doen voor onbeperkt vermogen (A), bestaande uit een theorie-examen en de twee praktijkexamens.

Overslaan van een voorliggende klasse geldt nog niet voor het A2-rijbewijs, maar daar komt per 31 december aanstaande verandering in. Dan kun je vanaf je 20e rechtstreeks je rijbewijs A2 voor de middelzware motor halen. Je hoeft dan niet meer eerst je rijbewijs A1 voor de lichte motor te hebben.

Verhoogd voorjaarsrisico motorrijder bestaat niet

Uit recent onderzoek van het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) blijkt dat het 'verhoogd voorjaarsrisico' voor motorrijders onjuist is. Elk voorjaar (april-juni) zien we in Nederland een verdubbeling van het aantal dodelijke ongevallen met motorrijders ten opzichte van de eerste 3 maanden (januari - maart). In het SWOV rapport worden 3 factoren genoemd die van invloed kunnen zijn:

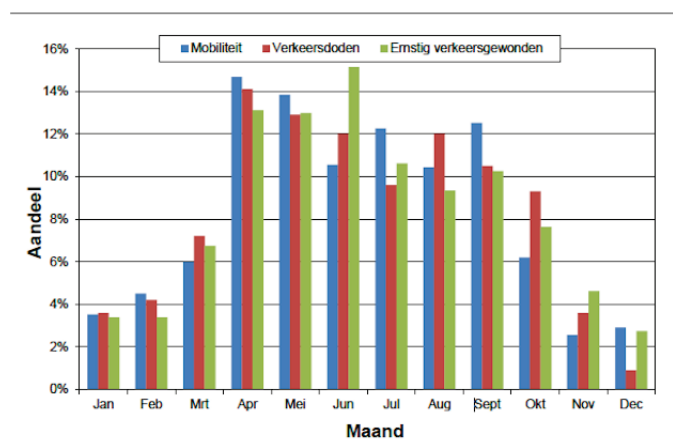
1. Veel motorrijders rijden alleen in de lente en zomer. Nadat de motor een winter lang in de garage heeft gestaan stappen deze motorrijders 'koud' op de motor. De vaardigheden voor het berijden van een motor zijn weggezakt en daarom heeft deze motorrijder een verhoogd risico.
2. Tegelijkertijd is de automobilist niet meer gewend aan de motor in het wegbeeld. Omdat de automobilist de motorrijder niet verwacht, wordt deze laatste vaker over het hoofd gezien.
3. Aan de andere kant kan ook worden verondersteld dat de toename van het aantal slachtoffers een direct gevolg is van de verhoogde expositie ofwel 'er vallen meer slachtoffers, omdat er veel meer wordt gereden'.

Uit onderzoek van Dr. Baughan, Dr. Sexton en Dr. Elliot, uitgevoerd in 2004, blijkt dat juist die motorrijders die het hele jaar door rijden een verhoogd risico op ongevallen hebben. Ook na correctie op gereden kilometers, leeftijd, training en ervaring blijkt de doorrijder een hoger risico te lopen. Ook op basis van deze studie kan er niet geconcludeerd worden dat er een 'voorjaarsrisico' of 'lente-effect' bestaat.

Doordat jaarlijks een relatief beperkt aantal ritten per motor worden geregistreerd door het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) is een verdeling van het totaal aantal kilometers naar maand of motief op basis van jaargegevens helaas niet haalbaar. Daarom is er een gemiddelde genomen over 5 jaar (2005-2009). In de tabel is duidelijk te zien dat in het voorjaar en in de zomer aanzienlijk meer gereden wordt. We kunnen dus spreken van een seizoenseffect. De verwachting is dan dat het aantal ongevallen evenredig toeneemt. Anders gezegd: Als het risico het hele jaar gelijk blijft, kan men per maand dezelfde aandelen doden en gewonden als aandeel mobiliteit verwachten.

Conclusie:

In Nederland is duidelijk sprake van een seizoenseffect voor motorrijden. In de lente- en zomermaanden verdrievoudigt het aandeel afgelegde kilometers op de motorfiets. Op basis van de gegevens in Nederland lijkt van een verhoogd risico in het voorjaar niet te bestaan. Wanneer het percentage doden en ernstig verkeersgewonden wordt vergeleken met het percentage afgelegde kilometers in de verschillende maanden, dan blijken deze cijfers elkaar heel goed te volgen. Ook in de (internationale) literatuur zijn geen aanwijzingen voor een verhoogd voorjaarsrisico gevonden.



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2014



De volgende ritten hebben geen punten voor volgend jaar.

Avond 2 daagse VAMAC.

Int. Peelroute

Duitsland Vakantietoer

Zons onder gang rit

Rabobank toertocht

Hamaland zomerrit

Bartje treffen

100 Mijlenrit

Needse Aprilrit

Kennismakingstoertocht

Hamaland Meirit

Bob toer

Herfstrit MC Grathem

Int. Hamaland Snertrit

Mochten wij van deze ritten de rijders (2013) ontvangen. Dan kunnen wij de punten terug plaatsen.

Groet Cor



9/02/2014

24e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerrit - 5 punten

Start te: Clubhuis MC de Kraats, Horsterweg 9, 6715 CT Ede
Info: Rene van Schaik Tel.: 0343-576602
Na 18.00
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 120 km.
Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00
Extra info: Route ook op GPS Garmin. Incl. erwtensoep na afloop. E-mail: detoercommissie@mcdekraats.nl
Internet: www.mcdekraats.nl

23/02/2014

Kriebelrit

MTC de Steur

Toerrit - 5 punten

Start te: KWC Hoeve, Haatlanderdijk 29-1, 8263 AP Kampen
Info: *Geen*
Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.)
Lengte: 150 km.
Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:30
Extra info: Route ook via GPS/Garmin

02/03/2014

36e Voorjaarsrit

MC Contact Dordrecht

Toerrit - 10 punten

Start te: Clubgebouw, Kerkplein 1C, Dordrecht
Info: Henk Bijkerk Tel.: 078-6101174
Mobiel Tel.: 06-41299125
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 120/180 km.
Omgeving: Zeeland en Zuid-Hollandse eilanden
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 13:00
Extra info: Koffie en thee bij inschrijving gratis en we geven enkele prijzencheques weg.
Ook op GPS verkrijgbaar via voorinschrijving via gps@mccontactdordrecht.nl
