

L.O.O.T. INFOWIJZER



FEBRUARI 2011

INHOUDSOPGAVE

2. COLOFOON
3. VAN DE VOORZITTER
4. VAN HET L.O.O.T.
9. VAN DE CLUBS
10. MOTOR EN SCOOTERRIJDERS OOK.....
13. NIEUWS VAN DE BERGTRAININGEN
16. UIT DE CLUBBLADEN
19. MOTORNIEUWS
27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende Infowijzer verschijnt in maart 2011. Uw kopij gaarne voor 20 februari a.s. 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 62.36.630
t.n.v. LOOT Zwijndrecht



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur

Voorzitter	Harry Apperloo	0297-569802	
Secretaris	Wil Huijbrechtse	036-8489331	
Penningmeester	Helen Veerman	06-20366277	
Bestuursleden	Karel Pos	075-6286197	karelpos@loot.nl
	Jaap Looij	06-53448116	
	Cor Huijbrechtse	036-5334402	
	Petra Vermeer	023-5353146	petravermeer@loot.nl
	Frank van Dijk	078-6102204	frankvandijk@loot.nl

De Coördinatoren

Beursen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Johan Zantingh		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Jaap Looij	06-53448116	jaaplooij@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. Wetering 104 1261 NK Blaricum 06-20366277 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal):

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

VAN DE VOORZITTER

2011, het jaar van de krimp

Het jaar is nauwelijks begonnen en nu worden en zijn we al geconfronteerd met financieel minder plezierige maatregelen die de regering heeft afgekondigd. Om wat voorbeelden te noemen: de premies voor de zorgverzekering zijn zo'n 10% gestegen; de verkeersboetes zijn gemiddeld 15% omhoog gegaan; de motorrijtuigbelasting voor motorfietsen zal blijven stijgen terwijl die voor auto's is bevroren; de brandstofprijzen bereiken in Nederland astronomische hoogten, vooral veroorzaakt door verhoging van de accijnzen op minerale oliën; de lokale lasten klimmen ruim boven het inflatiepercentage. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden die alles bij elkaar betekenen dat wij als burger minder vrij te besteden hebben, want ons inkomen houdt geen gelijke tred met de verhoogde verplichte heffingen.

Het is merkwaardig dat als de overheid te veel uitgeeft en vervolgens spreekt over besparen, ombuigen, bezuinigen, matigen, economiseren, enz. zij in feite bedoelt dat wij als burger meer moeten betalen. Dat in het kader van het eufemistische verhullend taalgebruik dat de overheid eigen is. Dan komt het niet zo hard over; pas als je het daadwerkelijk in je portemonnee voelt dan komt het hard aan.

Toch blijven we motorrijden. Waarom? We gebruiken de motor nu eenmaal voor woon-werkverkeer omdat het zo'n handig vervoermiddel is bij files. Of motorrijden is nu eenmaal onze hobby voor recreatieve doeleinden; het motorrijden geeft ons plezier, je ziet veel meer van de omgeving en bent veel flexibeler dan opgesloten in zo'n koekblik.

Mag het dan wat kosten? Zeker mag het wat kosten, maar niet bovenmatig en ook niet dusdanig dat motorrijden temet onbetaalbaar wordt en mede daarom minder motorfietsen verkocht worden en de ene na de andere motorzaak omvalt.

Het is jammer dat de overheid niet of in ieder geval te weinig beseft dat de motorfiets uit milieutechnisch oogpunt een veel betere keus is dan de auto. Gebruik van een motor zou daarom eerder gestimuleerd moeten worden in plaats van de ogenschijnlijke beknotting van het gebruik.

Hoe en wanneer rijden we dan motor met al die stijgende kosten?

In ieder geval veel selectiever. Het gemiddeld aantal deelnemers aan de uitgezette toerritten van de door de bij het LOOT aangesloten toerclubs is duidelijk gedaald. Toch zijn er wel clubs die prachtige toerritten uitzetten die zich – vooral bij mooi weer – hebben mogen verheugen is een stijgend aantal deelnemers.

Voor mij persoonlijk betekent een toerrit dat ik kan genieten van een prachtig stukje Nederland wat anders aan mij voorbij zou gaan. Tenslotte weet de lokale toerclub de mooiste (stuur)weggetjes en landschappelijk mooiste plaatsen. Dat stukje rustgevende recreatie zou ik toch niet willen missen.

Dat is de reden dat ik blijf motorrijden ondanks de gestegen kosten.

Laten we met zijn allen dat stukje ontspanning en vermaak niet van ons afnemen en al motorrijdend blijven genieten van al het moois dat Nederland te bieden heeft.

Veel veilige en pechvrije kilometers toegewenst.

Harry Apperloo

Geen winterbandenplicht voor motoren.

In tegenstelling tot wat veel motorbladen en belangenorganisaties op hun websites, periodieken of nieuwsbrieven verkondigen of beweren, geldt de nieuw geredigeerde winterbandenplicht in Duitsland per 1 december 2010 slechts voor auto's, bussen en vrachtauto's .

Tijdens het rijden bij of op sneeuw, sneeuwval, ijs, dooiende sneeuw, rijp en ijzel moeten die voertuigen zijn uitgerust met winterbanden of allweatherbanden (M+S).

In de nieuwe wettekst wordt verwezen naar bepalingen in een EEG richtlijn, dat is Europese wetgeving. De betreffende richtlijn geldt alleen voor motorvoertuigen met tenminste vier wielen en hun aanhangers. Daar vallen motorfietsen niet onder.

“Dat is het standpunt van verschillende organisaties waaronder de BVDM (Bundesverband der motorradfahrer).

Ook in Oostenrijk geldt de winterbandenplicht niet voor motorfietsen

Harry Apperloo.

VAN HET LOOT

Notulen LOOT Algemene Leden Vergadering d.d. 10 april 2010

Locatie: restaurant/café “De Roskam” te Achterveld.

Aanwezige bestuursleden: Harry Apperloo (voorzitter)
Frank van Dijk (penningmeester)
Wil Huijbrechtse (secretariaat)
Petra Vermeer
Karel Pos
Jaap Looij
Helen Veerman

Afwezig met kennisgeving: Cor Huijbrechtse

Afwezige clubs met berichtgeving (in willekeurige volgorde):

MC Free Wheels
Yamaha XJ900
BMW Motorclub Roosendaal
MC Wombarg
MC Roadrunner Prinsenbeek
MTC Bicyclette Zutphen
MSV Mike the Bike Weert
MTC De Steur
MTC Bergeijk
MC Mios '93
MV The Eagles Weert

Aanwezig (in willekeurige volgorde)

Kawasaki ZZR club
BMW MTC 's Hertogenbosch
MTC de Horizonrijders
Baarnse MC
MTK de IJselrijders
MC Asom
MC Contact Dordrecht
MAC Veenendaal
MTC Motovatie
MC de Oneindige Horizon
BMW Club Nederland
MC Keizer Karel
MVTC Alweer

1. Opening door de voorzitter
2. Vaststellen agenda
3. Ingekomen en uitgaande stukken
4. Mededelingen
5. Notulen Algemene Leden Vergadering d.d. 4 april 2009
6. Jaarverslag 2009 door de secretaris
7. Jaarverslag 2009 door de penningmeester
8. Verslag kascommissie
9. Benoeming nieuw reserve lid kascommissie
10. Sponsors gezocht
11. Beursen
12. Wijzigingen in concept toerkalender
13. Wat er verder ter tafel komt
14. Rondvraag

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 14.05 uur en houdt een inleidend praatje over veiligheid en motorrijden.

Rob Huijbrechtse is vanwege gezondheidsproblemen uit het bestuur gestapt.

De LOOT Kampioensdag is een zeer geslaagde dag geweest mede georganiseerd door M.C. Contact het bestuur dankt hen voor hun inzet.

De voorzitter vraagt aan alle aanwezige clubs of er iemand zich bereid wil stellen om samen met het bestuur de LOOT Kampioensdag 2010 wil organiseren.

2. Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld onder vermelding dat punt 12 vervalft.

3. Ingekomen en uitgaande post

De afmeldingen worden door Wil Huijbrechtse (secretariaat) voorgelezen.

4. Mededelingen

Geen

5. Notulen d.d. 4-4-2009

De heer H. Smit merkt op dat M.C. Keijzer Karel niet staat vermeld bij de aanwezige clubs . Bij punt 10 'sponsor' staat OBP, deze is failliet, de verzekering blijft doorlopen bij Fortis ASR. We zitten echter niet op een splitsing te wachten daar OBP ook onze sponsor was.

In de Infowijzer volgt nieuwe informatie.

Het contact over het overleg met de KNMV ligt op dit moment stil wat echter niet aan de inzet van het LOOT ligt. Harry Apperloo heeft diverse keren contact opgenomen om een afspraak te maken maar door wederzijdse afspraken kon het overleg nog niet plaatsvinden.

Notulen goedgekeurd.

6. Jaarverslag 2009 van het secretariaat

Wil Huijbrechtse leest het jaar verslag van het secretariaat voor. Er zijn geen op of aanmerkingen.

7. Jaarverslag 2009 van de penningmeester

Frank van Dijk is al 10 jaar de penningmeester en geeft nu het penningmeesterschap over aan het bestuurslid Helen Veerman. Frank leest het jaarverslag over 2009 voor en deelt mee dat het boekjaar 2009 met verlies is afgesloten. Wel blijft Frank bestuurslid.

Er zijn clubs afgevallen en daarnaast zijn er ook clubs die niet hebben betaald ook zijn er clubs die niet juist de wisselingen in het bestuur doorgeven, waardoor de penningmeesters van de clubs de rekening niet ontvangen.

Ook waren er begroot 180 clubs naar nu blijkt zijn dit er nog 160.

Een grote post op de begroting is de Infowijzer er staat een grote post op in verband met het drukken van kaften van twee jaar (€3800.-).

De Infowijzer is een middel om contact te houden met de leden en om de kosten te drukken stellen wij als bestuur voor om de Infowijzer digitaal te gaan maken.

Wel is hier een goed e-mail bestand van clubs voor nodig.

Milco Smit vraagt of clubs ook een keuze krijgen om alsnog een papieren versie te kunnen krijgen.

Het bestuur gaat over tot stemming (dit kan statutair)de uitslag:

Voor	:19
Tegen	:1
Onthouding	:1

De ledenvergadering is voor de digitale Infowijzer.

Bea de Kooter vraagt waarop is de begroting gebaseerd voor 2010 dit omdat er nog veel achterstand is van betalingen.

De nieuwe contributie verhoging gebaseerd op de inflatie is als volgt: van €88.50 wordt €90.00 en de WA-verzekering gaat van €18.00 naar €19.00.

8. Verslag kascommissie

De kascommissie heeft de inkomsten en uitgaven gecontroleerd en vraagt de vergadering het bestuur decharge te verlenen voor het financieel verslag. Dit voorstel wordt met algemene stemmen aangenomen.

9. Benoeming nieuw reserve lid kascommissie

Aftredend lid van de kascontrole commissie Ben Boom.

Jose Smits van MC Keijzer Karel is het nieuwe reserve lid van de kascommissie.

10. Sponsors gezocht

De huidige sponsor is door het faillissement niet meer in staat om zijn verplichtingen te voldoen. Met de nieuwe tussenpersoon van de verzekering zal ook worden gesproken over de bereidheid om het LOOT te steunen. Gedacht wordt aan een advertentie in de LOOT Infowijzer en een banner op de inschrijfformulieren.

Verder denken we na over mogelijkheden. We zijn geen KNMV of MAG met individuele leden, de oprichters hebben voorgestaan dat het LOOT voor motorrijders door motorrijders is. We blijven openstaan voor sponsers die affiniteit hebben met de motorsport.

11. Beursen

Deelname aan beurzen is niet rendabel en streven we niet meer na, we hebben geen zaken die het rendabel maken om op een beurs te willen staan. Als we ooit op een beurs willen staan zal dat een ander concept zijn door bijvoorbeeld clubs te promoten.

12. Wijzigingen in concept Toerkalender

Er is een voorstel om van elke club de 10 hoogste deelnemers van een club de ritten die ze missen op te laten geven om een zo eerlijk mogelijke eindstand te kunnen krijgen. Zodra deze zijn toegevoegd wordt een eindstand opgeslagen. Daarna kunnen andere leden worden toegevoegd om hun eindstand op de LOOT site te kunnen kijken.

Op dit moment wordt het voorstel niet overgenomen en wordt afgewezen vanwege de meerkosten.

Bea de Kooter merkt op naar aanleiding van de laatste Kampioensdag dat de aanvangstijd op het internet 9.00 uur heeft gestaan en op de uitnodigingsbrief stond 9.30 uur, voor het volgende jaar nemen wij dit als aandachtspunt mee.

De webpagina moet meer up to date zijn, dan komen dergelijke fouten niet meer voor.

13. Wat verder ter tafel komt

Geen punten

14. Rondvraag

Henk Bijkerk vraagt of we alleen een hoofdsponsor zoeken of een lokale sponsor bijvoorbeeld een klein logo op de inschrijfformulieren?

Jaap meent dat lokale sponsoren voor het hele land moeilijk te krijgen zijn.

Bea vraagt aan Cor of de voorlopige toerkalender al 2 weken voor de toerkalender vergadering van 9 oktober a.s. op de site kan worden geplaatst.

Afgesproken wordt dat er als streefdatum aangehouden wordt 24 september.

De algemene leden vergadering van 2011 wordt gehouden op 2 april.

De voorzitter sluit de vergadering om 15.45 uur.

Voorzitter

Secretaris

Harry Apperloo

Wil Huijbrechtse

UITNODIGING



ALGEMENE LEDENVERGADERING LOOT

ZATERDAG 2 APRIL 2011

AANVANG: 14.00 UUR

EINDE: 16.00 UUR

LOCATIE:

HOTEL DE ROSKAM

HESSENWEG 212

3791 PN ACHTERVELD

TEL.NR.: 0342 – 451223

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

VAN DE CLUBS

WIJZIGINGEN CORRESPONDENTIE ADRES:

Kawasaki ZZR Cl

Secretariaat: Reina van der Til,
Holslootbrink 2,
8347 JS, Eesveen
Info: 0521-852979
E-mail: reina.robert@zzrclub.com
Website: www.zzrclub.com

Yamaha YZF R-Club Nederland

Secretariaat : HBM de Wolf
Strobloemstraat 12
6942 VS Didam



Motor Vereniging The Eagles

Lauren Heijmans
Achtkantmolen 87
6003 CN Weert
M 06-23970331
E secretaris@mvtheeagles.nl
W www.mvtheeagles.nl

De BMW GS Club Nederland

Axelsestraat 78
4537 AM Terneuzen

MTC RODEN

Adres secretaris: A. Kwee
Asstraat 34
8471 GH Wolvega

Motor- en scooterrijders ook veilig de winter door



Twintig procent van de automobilisten rijdt tegenwoordig op winterbanden als het koud wordt. Voor motoren ligt dat anders, er zijn slechts een paar merken die op beperkte schaal winterbanden voor motoren en scooters fabriceren. Toch breidt het assortiment zich langzaam uit.

We hebben het de afgelopen weken weer duidelijk kunnen zien: ook in Nederland kan het winter worden. En dan is Leiden in last. Want die stad is dan onbereikbaar. Net als Utrecht, Rotterdam en Amsterdam, trouwens. Treinen functioneren niet meer, bussen rijden niet en auto's glibberen de wegen hun bonus/malus ladder af. Tenzij ze winterbanden hebben. Waar auto's op zomerbanden soms niet eens de parkeerplaats af komen, rijden koekblikken op winterbanden praktisch probleemloos rond. Want die banden "doen" het wel als er sneeuw ligt. Maar niet alleen dan. Het is algemeen bekend dat winterbanden ook veel veiliger zijn dan "gewone" banden als het alleen maar koud is of als het flink regent. De waterafvoer is beter en onder de 7 graden Celsius heeft een winterband al beduidend meer grip. En dus zijn er hogere bochtsnelheden mogelijk en kunnen er kortere remwegen worden behaald. Om die reden is het zelfs bij een "zachte" winters een goed idee om op winterbanden over te gaan. En helemaal bij een winter als de huidige, waarin het ook nog geregeld sneeuwt. Maar dat geldt natuurlijk net zo goed voor motorfietsen als voor auto's.

Leverbaar?

Natuurlijk is dat snel geroepen, maar dan moet de dealer wel wintersloffen in de aanbieding hebben. En daar gaat het mis, want in de praktijk zijn er haast geen winterbanden voor motorfietsen te koop. Dat heeft twee redenen. De eerste is dat het lastig is om een goede winterband voor motorfietsen te maken. Auto-winterbanden hebben een zeer open structuur, die water weg moet werken.

Bovendien zijn er insnijdingen in de rubberblokken aangebracht, die voor extra beweeglijkheid van het rubber zorgen, zodat extra wrijvingswarmte wordt opgewekt. Dat maakt dat de banden sneller opwarmen en de compound eerder op die temperatuur komt, waarbij ze grip kan bieden. Maar bij motorfietsen werkt dat niet. Omdat een motor in de bocht overheelt moeten de banden een bolle contour hebben, waardoor het contactvlak tussen band en wegdek maar klein is. Beweging in het



loopvlak zou voor instabiliteit zorgen. .
Geen winterband betekent geen grip in de sneeuw.

Leuk voor als je even wilt stunten, maar minder als je dat vooral niet wilt doen. Een open structuur kan nog wel, maar alleen als de motorvermogens niet te groot worden.

Op lichte allroads wordt immers ook met blokprofielen gereden, terwijl er zelfs voor zware allroads met 100 pk en meer offroad banden met M&S codering te koop zijn. Dat staat voor "Mud & Snow", maar die kreet is misleidend. Deze banden mogen die codering voeren omdat het profiel een bepaalde "land-zee" verhouding heeft, een bepaald percentage "open" profiel dus.

Maar dat maakt een M&S-band nog altijd niet tot een winterband, De rubberblokken van deze open offroad profielen zijn namelijk vrij hard, juist om de stabiliteit niet in gevaar te brengen en om de levensduur enigszins acceptabel te houden. Door het geringe contactvlak en de harde rubbersamenstelling hebben dit soort banden bij koud en nat weer echter vaak juist dramatisch weinig grip. Dat zou beter worden als er – net als bij autobanden – zachtere rubbersamenstellingen en lamellen gebruikt zouden worden. Maar dat gaat ten koste van de stabiliteit, zeker op pk-kanonnen als de Yamaha R1 en de Suzuk GSX-R1000, die meer dan 180 pk op het asfalt moeten zien te krijgen. Voor deze motoren wordt vaak geadviseerd om een SuperSoft sportcompound te monteren. Die hebben door de zachte compound ook meer grip, maar deze banden hebben een groot nadeel: ze zijn gemaakt om die grip te leveren bij de bandentemperaturen, die bij circuitgebruik op zomerse dagen voorkomen. In de winter komen ze niet op temperatuur en leveren ze zelfs nog minder grip dan een gewone band, terwijl het profiel is berekend op maximale grip bij droog weer. Voor zware regenval zijn ze helemaal ongeschikt.



Kleine aantallen

Toch is het niet onmogelijk om banden te ontwikkelen, waarmee 's winters in elk geval meer grip voorhanden is. De grote bandenmerken doen dat echter niet. Natuurlijk zou dat wel anders zijn als er bakken met geld te verdienen waren, zoals met de verkoop van winterbanden voor auto's. Maar de motorbranche is in vergelijking maar klein. Er reden in 2008 in ons land bijvoorbeeld maar 560.000 motorfietsen rond tegen 7.230.000 personenauto's. Het jaarkilometrage van de gemiddelde motorrijder ligt net boven de 4.000 kilometer. De gemiddelde achterband gaat 8.000 kilometer mee, een voorband meestal het dubbele. Een snelle rekensom leert dan dat de motorbandenbranche per jaar in totaal hoogstens 320.000 motorbanden kan slijten, terwijl je voor auto's 9.600.000 banden kwijt kunt. En al die auto's rijden 's winters door, dus als je die

allemaal een extra setje banden kunt slijten is dat leuk verdiend. De meeste motorrijders zetten hun motor echter 's winters binnen, zodat er in de praktijk maar een marginaal deel van die 560.000 motorfietsen daadwerkelijk voor winterrubbers in aanmerking komt, als je de rijders al van het nut kunt overtuigen. Maar ook dit zou in de toekomst kunnen veranderen, omdat steeds meer automobilisten de tweewieler ontdekken als het middel om de files te omzeilen. Met name de scooterverkopen groeien, ondanks de crisis.



Da's dus rubber wat aan de straat wordt gelegd. En rubber aan de straat betekent grip.

Nieuws van de bergtrainingen

Een bergtraining, wie kan daar aan mee doen.....

Wij krijgen regelmatig mailtjes waarin wordt gevraagd voor wie de bergtraining is bedoeld. De achterliggende gedachte is vaak, dat men mee wil, maar twijfelt of men wel goed genoeg rijdt.

Het antwoord is heel simpel. Als je alleen in Nederland motor wilt blijven rijden, dan is een bergtraining niet zo zinvol. Bergen zijn in Nederland dun gezaaid. Er zijn wat heuvels in Limburg, maar daar houdt het wel mee op.

Maar heel veel motorrijders vinden rijden in de bergen prachtig. We hebben het geluk dat onze buurlanden België en vooral Duitsland rijkelijk zijn voorzien van gebergten. En om het rijden in de bergen goed (juiste lijnen, juiste stuurtechniek) en veilig (hoe onderken je gevaarsituaties en zorg je dat je er niet in terecht komt) te doen, is daar een bergtraining uitstekend geschikt voor.

En het maakt niet uit of je een doorgewinterde toerrijder bent of een beginnende motorrijder, **voor iedereen is er veel te leren.** De trainingen worden gegeven in groepjes, die qua rijvaardigheid bij elkaar passen. Dus de ervaren motorrijders bij elkaar, de beginnende motorrijders bij elkaar, etc.

Op die manier zorgen we ervoor, dat iedereen ontspannen kan rijden in zijn of haar eigen tempo.

We hebben ervaren motorrijders mee gehad, die mee gingen omdat een familielid mee ging. Zelf konden ze niet zoveel meer leren (dachten ze). Het is dan altijd leuk als diezelfde motorrijder aan het eind van de cursus naar je toe komt, en zegt: Tjonge, ik dacht, dat ik knap kon rijden, maar wat heb ik veel geleerd. Ik kom volgend jaar zeker weer, want het kan nog veel beter.....

In het begin werd er veel gedacht, dat trainingen een mannenaangelegenheid was. Maar inmiddels hebben we al trainingen gehad, die voor de helft uit vrouwelijke motorrijders bestonden.

Kortom de bergtraining is geschikt voor iedereen die het rijden in de bergen een warm hart toe draagt.



Basistraining in het Taunusgebergte.....

Onze basistrainingen doen we al jaren in het Taunusgebergte en omgeving. Een uitstekende locatie, een kleine 200 kilometer over de grens. We hebben daar een uitstekend hotel op een hele mooie locatie, namelijk boven op een berg boven het plaatsje Nassau aan de Lahn.....

Een prima omgeving om het rijden in de bergen te oefenen. Alles zit in de routes. Haarspeldbochten, zowel dalend als steigend, kleine boswegen, maar ook brede doorgaande wegen, met mooie bochten om de bochtentechniek en het rijden van de juiste lijnen te oefenen.

Tijdens deze tochten is er veel individuele aandacht voor elke cursist. Door de groepsindeling naar reeds aanwezige rijvaardigheid zit je gegarandeerd in een groep, die bij je past. Op die manier kun je het maximale uit deze training halen.

Veel deelnemers komen jaarlijks terug om in het voorjaar om het motorseizoen goed te beginnen. Een mooie korte vakantie en onder deskundige leiding van onze instructeurs even de puntjes op de i. Dat is iets waar je hele verdere motorseizoen profijt van hebt.....

Het Schwarzwald en de Dolomieten.....

Onze basistrainingen doen we al jaren in het Taunusgebergte en omgeving. Een uitstekend trainingsgebied, waar je alles tegen komt, waarop je wilt oefenen voor het rijden in de bergen.

Maar heb je de basisvaardigheden redelijk onder de knie (via een cursus bij ons, of door veel eigen rijervaring in de bergen) dan zoeken veel motorrijders een nieuwe uitdaging. Vandaar dat we in 2011 ook naar het Schwarzwald en de Dolomieten gaan.....

Naar het Schwarzwald met een lang weekend eind augustus en naar de Dolomieten gaan we in totaal 9 dagen, waarvan 7 dagen in de Dolomieten. De overige dagen zijn bestemd voor de heen en terugreis, want Italië ligt niet naast de deur. Vanaf Zevenaar gerekend is de afstand tot het hotel in Obereggen iets meer dan 1000 kilometer. Er is bijna niemand die dat in 1 dag rijdt. Wij rijden meestal in één ruk tot het plaatsje Nesselwang, vlak bij de Duits/Oostenrijkse grens. Vanaf daar is het nog iets meer dan 200 kilometer tot het hotel. Het voordeel van die korte afstand is, dat je op zaterdag lekker uitgerust in de Dolomieten aan komt en dus helemaal fris aan de training begint

En dat is ook nodig want de komende dagen staan er prachtige tochten op het programma. En dat zijn allemaal tochten met vele passen, dus het is belangrijk, dat je niet te moe wordt, waardoor je concentratie zou kunnen verslappen.



De Dolomieten is het walhalla voor motorrijders. Als motorrijder die van het rijden in de bergen houdt, is dit een bestemming waar je niet onderuit kan. Het vervelende is alleen, dat als je er 1 keer bent geweest, het meestal leidt tot een onbedwingbare drang om er telkens weer heen te gaan. De omgeving is indrukwekkend, het hotel helemaal te gek en de wegen..... tja, daar zijn geen woorden voor, dat moet je hebben mee gemaakt.

Wat vaak gebeurt, is dat de cursisten er een totale vakantie van maken. Niet in 2 dagen heen over de Autobahn, maar mooi binnendoor via allerlei prachtige gebieden in 3 of 4 dagen. Ook plakken ze vaak er een aantal dagen aan vast, en/of nemen vrouw en kinderen mee, want er is zat te doen naast het motorrijden. Fietsen, wandelen, het bezoeken van steden, alles is mogelijk in en rond Obereggen.

Voor kinderen zijn er interessante kortingen. **Kinderen tot 7 jaar kunnen zelfs kostenloos mee.**

Kortom een training in de Dolomieten is niet alleen heel veel motorplezier, maar kan ook uitstekend worden gecombineerd met een familievakantie.

Is de Dolomieten nu nog net een stap te ver (qua tijd of geld), dan hebben we een mooi alternatief. Eind augustus gaan we weer naar het Schwarzwald. Vorig jaar voor het eerst in het programma, eigenlijk voor 1 jaar, want het is een wisselbestemming. Maar er was zoveel belangstelling voor (de training was een ruim voor de datum vertrek al volgeboekt), dat we er nog een keertje heen gaan.



Het Schwarzwald is een middegebergte in het uiterste zuid-westen van Duitsland. Rijd 40 kilometer naar het westen en je zit in Frankrijk, rijd 60 kilometer naar het zuiden en je zit in Zwitserland. Ook weer een prachtige omgeving om te rijden. Niet zo hoog als de Dolomieten, maar stukken hoger dan het Taunusgebergte. We hebben daar 3 prachtige dagroutes uitgezet, waarin het noorden, oosten en zuiden van het Schwarzwald worden verkend. En

natuurlijk maakt de bekendste weg van het Schwarzwald, de Schwarzwaldhochstrasse deel uit van de routes. Deze eeuwenoude handelsweg die van origine liep van Baden Baden in het noorden naar Freiburg in het zuid-westen, is echt schitterend. Breed, prachtige bochten, grote hoogteverschillen, ook weer zo'n plek waar je moet hebben gereden.

We hebben één route aangepast en er zit nu nog meer B500 (Schwarzwaldhochstrasse) in die route. Wel goed blijven opletten, want we zijn niet de enige motorrijders die deze weg hebben ontdekt. Daarom rijden wij hem op zaterdag, want op zondag kun je op sommige stukken filerijden met de vele motoren.

Dus wil je eens wat verder dan de Eifel en de Taunus, dan is het Schwarzwald een uitstekende keuze. De heenreis is goed te doen in 1 dag. Bij vertrek rond 08.00 uur bij de grens (Zevenaar) zijn we normaal rijdend aan het eind van de middag bij het hotel. En dan heb je er al ruim 100 km Schwarzwald opzitten, want het laatste stuk is binnen door.

Meer informatie: www.lvcm-bergtrainingen.eu

UIT DE CLUBBLADEN



“ Het wordt een mooie rit, we gaan met een pontje over een rivier. Alleen zien we het pontje aan de overkant liggen, maar er gebeurt niets. Gelukkig zien we een bel hangen en ja hoor, het pontje zet zich in beweging. Zo komen we gelukkig toch aan de overkant .”

Dan “Voor de rijders van de verharde rit heb ik maar één kwalificatie ; Mietjes zijn jullie ! Behalve dan degenen die een echte goede smoes hebben .”

“De uitzetter werd door een plaatselijke boer voor gek versleten omdat hij de route uitzette over een pad waar diezelfde boer niet eens op de trekker door durfde .”

“Onderweg was het weer het gebruikelijke gekrakeel. De voorrijder stopt ergens midden in 'n bos , waar het wel lekker maar niet naar koffie rook. Ja , ik moest zo nodig , was zijn commentaar op het WAAROM HIER???? .”

“ Het rijden van een route tegenwoordig is of zeer moeilijk of kinderlijk eenvoudig , of je hebt een Garmien of TonTton of de enige eenvoudige manier , namelijk met de o zo vertrouwde routerol dei goed weet dat EW links ook echt links is en de Garmien dan vrolijk rechts gaat(moderne techniek????). ”

“We becommentariëren de inboedel van de kroeg en in het bijzonder de mooie lange blonde meid achter de bar , die al schichtiger begon te kijken totdat we van een lokaal de mededeling kregen dat de kroegbaas een Nederlander zou zijn. Dit was door ons verkeerd begrepen . De kroegbaas was niet Nederlands maar die mooie meid wel. ”

‘Buiten het centrum vinden we een leuk restaurantje waar we gaan lunchen. Als ik naar het toilet ga zie ik dat de deuren niet op slot kunnen. Een dame kijkt rond hoe dit nu moet. Ik spreek haar in het Engels aan dat ik wel de ‘wacht ’ zal houden bij het toilet. Zij antwoordt ook in het Engels , waarna ze zegt; “Zullen we maar in het Nederlands verder praten ? ”

Citytripje Londen?

Eén adres: het Ace Café!

Het oorspronkelijke Ace Café kwam in 1938 tot stand aan de North Circular Road in Londen. Het baancafé bleek naast vrachtwagenchauffeurs ook al gauw als een magneet te werken op de Londense motards die zich uitleefden op de nieuwe, snelle ringweg rond de stad. Vandaag blijft dit icoon dezelfde uitwerking hebben op motorrijders overal ter wereld met een tikkeltje rock' n roll in het bloed. Voor elke citytrippende motorliefhebber Londen aandoet is dit een absolute must.



Rock and ride: een brokje geschiedenis



Oorlogsmoe, verweesd en meer dan kritisch ten opzichte van oude waarden en conventies kijkt de naoorlogse generatie van de jaren vijftig naarstig om zich heen; op zoek naar identiteit. Brandstof voor deze zoektocht zijn rock 'n roll en motoren. Jukeboxraces waarbij een bepaald tracé afgelegd moest worden voor het einde van de plaat, hun huilende motoren tot de limiet drijvend in de Londense suburbs wordt een vast tijdverdrijf. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze in zwart



leder en blue jeans gehulde jonge honden zwaar gemarginaliseerd worden door de rest van de gemeenschap. Een algemene snelheidslimiet en scherpe politiecontroles brengen echter weinig zoden aan de dijk en versterken enkel het grote gevoel van samenhang. De zgn. 'Rockers' zijn geboren.

De 'Ton' in zicht

Deze groepjes "outcasts" verzamelen in verschillende clubs en racen voornamelijk op de North Circular Road, waar ze hun reputatie als 'Ton-up boys' alle eer aandoen. De ton staat voor 100 mph, een mythische snelheidsgrens die enkel zij met de grootste ballen (en vetste motoren) kunnen overschrijden. Ze leven op het ritme van de Rock and Roll, een toen opkomend genre dat enkel in 'hún' cafés uit de jukebox galmt, wegens een algemeen radioverbod.



Hoewel een groot deel van deze cultuur over is komen waaien uit de VS, kneden de Britten die invloeden om tot een heel eigen

fenomeen. Engelse motoren behoren tot de wereldtop, en krijgen een persoonlijk smoelwerk met de opkomst van Café Racers. Een combinatie van lichte, sterke frames –zoals het nu felbegeerde Norton Featherbedframe- , hoogwaardiger veercomponenten en lage clip-ons kregen een rijk afgesteld, aangepast blok onder zich met als must-have een vette, luide soundtrack die mijlen op voorhand de aantocht inluidt van een stel donderdraken op wielen.

De jekkers aan de haak?

Met het afronden van de jaren zestig komt ook aan de hoogdagen van de rock 'n roll een einde. De Beatles zwaaien nu de plak, en met hen een nieuwe beweging: de Mods. Snobs met perfecte snit en opgedirkte Vespa's met zo veel mogelijk achteruitkijkspiegeltjes zwermen rond het hippe Carnaby Street district. De clash tussen deze twee bewegingen werd nadien vereeuwigd in de legendarisch prent Quadrophenia, een rockopera uitgegeven door The Who. Hieronder een kort Duits televisiefragment over de beruchte gevechten tussen de Mods en Rockers in de badstad Brighton.

Tijdens de Vietnamoorlog kunnen zware motoren en vetkuiven de nieuwe generatie jongeren bovendien minder en minder beroeren. Lang haar, eindeloos filosoferen en hier en daar een streepje Bob Dylan, dat is helemaal het einde. Ook voor het Ace Cafe. In 1969 sluit de motortempel finaal haar deuren. Of niet?

Wederopstanding

Dat is buiten Mark Wilsmore gerekend. Rond 1993, 25 jaar na de sluiting, begint deze gepassioneerde biker met een voorliefde voor rock'n roll een wedergeboorte van het café te plannen. Zijn eerste proefproject, een grootschalige Ace Café reünie, trekt in '94 danig veel volk dat zijn droombeeld vaste vorm krijgt.

Jaar na jaar stijgen de bezoekersaantallen, totdat de originele site veel te krap wordt. Meer dan 25000 motards bezoeken de Ace Day in '97, inmiddels gesitueerd aan de beroemde Madeira Drive in Brighton.

Tegen dan zijn de eerste officiële stappen richting een heropening gezet, wordt het originele gebouw aangekocht en gaan de deuren in 2001 opnieuw open voor het grote publiek.

Still going strong!

Gebaseerd op het rijke erfgoed en de tradities van de fifties en sixties, draagt het Ace Café nog altijd dezelfde waarden in zich als toen de eerste Rockers er zich thuis voelden. De sensatie van snelheid is op een moderne motorfiets immers nog steeds dezelfde als destijds jagend op die mythische 100 mph. Het is dan ook fijn te merken dat in een steeds sneller veranderende wereld de mijlpaal die het Ace Café is nog steeds fier zijn mannetje staat: individueel, oprecht en een tikkel rebels. Precies hoe we het graag hebben. See you at the Ace!

Hoe er te geraken?

Met de metro: Bakerloo line (northbound) tot in Stonebridge Park

Met de motorfiets: Ace Corner, North Circular Road, London NW10 7UD, United Kingdom

Wat is er te doen?

Dagelijkse meetings van de meest uiteenlopende motorfietsen en auto's. Om mee te beginnen, en natuurlijk de Brighton Run, een beleving delen met duizenden motoren op de boulevard.

Moet ik boterhammen meenemen?

Enkel wanneer je echt geen 'full English breakfast', bangers and mash of een vettige hamburger met frieten ("chips") lust.

Tip:

Rij langs de kust terug naar Dover en geniet van een mooie route, een 5-daags arrangement is gunstig en je krijgt een heerlijk vakantiegevoel.



MOTORNIEUWS



Metzeler Ride Experience brengt motorrijders samen

De presentatie van de Metzeler 2011 kalender, gisteravond in het Ace Cafe in Londen, is een geweldig voorbeeld van de Metzeler Ride Experience, een sociale gebeurtenis om motorrijders samen te brengen en ze hun kennis met elkaar te laten delen. Het Metzeler Ride Experience concept wordt nu in heel Europa ingezet om motorrijders te helpen samen te komen, nieuws te bloggen, video's te laten zien, favoriete routes te delen of simpelweg te zorgen voor een gemakkelijk verzamelpunt voor motorrijders, om elkaar te ontmoeten en hun passie voor het motorrijden te delen. Vanaf januari 2011 zal Metzeler de in Italië, Spanje en Duitsland reeds bestaande Ride Experience uit gaan breiden naar het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk via www.ridexperience.com en www.ridexperience.fr. De Ride Experience is een nieuw concept in motorrijden, een online gemeenschap die ernaar streeft motorrijders te voorzien van waardevolle informatie, online contact en de mogelijkheid om van gedachten te wisselen en tips te geven en krijgen over alles wat aan motorfietsen gerelateerd is. Metzeler weet wat reizen is en door de Metzeler community hoopt zij haar gemeenschappelijke binding met motorrijders uit de hele wereld te delen. De lancering van de 2011 Classic Metzeler Kalender in het Ace Cafe in Londen is de start van deze ervaring in het Verenigd Koninkrijk. Het event was met Terry Rymer en Guy Martin als gasten een geweldige start-event om motorrijders aan te moedigen elkaar te ontmoeten en hun ervaringen te delen, persoonlijk of online op de sites van de "Metzeler Ride Experience".

Een integraal onderdeel van de nieuwe gemeenschap is Metzeler Maps op www.metzelermaps.com. Deze online applicatie geeft motorrijders uit de hele wereld toegang tot de allerbeste motorroutes en de mogelijkheid hun eigen favoriete stuurwegen met andere motorrijders te delen. Een paar muisklikken geven toegang tot een hele wereld aan fantastische routes, allemaal ingevoerd door rijders die dezelfde passie voor motoren delen. Of u nu gewoon wat wilt toeren of op zoek bent naar een nieuwe route in uw omgeving, Metzeler Maps biedt de kans voor alle liefhebbers van de motorfiets om te zoeken naar nieuwe tochten per locatie, het type van de reis, afstand of soort motor. Eenmaal gekozen voor een route kan deze eenvoudig worden geüpload naar een smartphone, en daar gaat u! Indien u uw eigen route wilt delen met andere gebruikers in de Metzeler community kunnen uw routes worden gepland en gedeeld via een gebruiksvriendelijke uploader. Het is zo heel eenvoudig om de beste wegen in de wereld te delen!

België overweegt wet fluorescerende kleding

De Belgische staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schoupe (CD&V) overweegt een aantal spraakmakende maatregelen om het aantal motorongevallen terug te dringen. Eén van de maatregelen is het verlicht dragen van opvallende fluorescerende kleding. Dit schrijft de Belgische krant De Zondag. Motorrijders vormen de enige categorie waar het aantal verkeersslachtoffers niet afneemt terwijl het aantal gereden kilometers in België de afgelopen vijftien jaar verdubbelde.



Schoupe kwam al eerder in het nieuws door de minimumleeftijd voor zware motoren te verhogen. De verandering ligt in lijn met de Europese wetgeving. De staatssecretaris overweegt ook andere maatregelen zoals een voortgezette rijopleiding voor oudere motorrijders, motorvriendelijke aanpassing van de infrastructuur aanpassing en periodieke veiligheidskeuringen.

Vanaf maart 130 km/u op aantal snelwegen

Vanaf maart 2011 mag er op een aantal snelwegen al 130 km/h worden gereden. Dat heeft minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur) gisteravond gezegd tijdens de begrotingsbehandeling van haar ministerie in de Tweede Kamer.

De hogere limiet wordt duidelijk gemaakt door te experimenteren met het aangeven van de snelheden op matrixborden boven de snelweg. Het is nog niet bekend op welke snelwegen vanaf maart een hogere snelheidslimiet geldt. Minister Schultz van Haegen wil in ieder geval goed kijken naar aspecten van geluidsoverlast en milieuvraagstukken.

Eerder gaf KNMV Hoofd Rijopleidingen Arjan Everink op deze site al aan geen problemen te hebben met een hogere snelheidslimiet. Hij zei hierover het volgende: "het zal de doorstroming bevorderen en vooral in de nachtelijke uren voor minder irritaties zorgen. Bovendien zijn de huidige, moderne motoren zuinig en creëren ze niet veel uitstoot."

Veilig motorrijden in Zuid - Holland

Motorrijden in Zuid-Holland moet veiliger. Dat vindt het Motorplatform en de provincie Zuid-Holland. Door in scherpe bochten in provinciale wegen motorvriendelijke onderplanken aan te brengen bij geleiderails wordt ernstig letsel bij een ongeluk met de motor voorkomen. Veel ongelukken gebeuren door gedragsfouten van weggebruikers. Daarom is er vooral winst in verkeersveiligheid te behalen door voorlichting en educatie. Het platform en de provincie hebben hiervoor op een overeenkomst ondertekend.

Motorrijders zijn oververtegenwoordigd bij ongevallen met zwaar letsel of dodelijke afloop op provinciale wegen. In 2009 waren 3 van in totaal 9 dodelijke slachtoffers motorrijders. De provincie heeft op enkele plaatsen de vangrails al voorzien van onderplanken. Vrijwilligers van het platform hebben een inventarisatie gemaakt van plaatsen langs de provinciale wegen waar onderplanken nodig zijn. De provincie neemt dit mee in de trajectgewijde aanpak van het onderhoud.

Veiliger vangrail op Vlaamse wegen



Liefst 85 wegwerkzaamheden staan er in 2011 gepland op de Vlaamse hoofdwegen. In totaal wordt 75 kilometer van de autowegen onder handen genomen. Er wordt 112 miljoen euro uitgetrokken voor het pakket werkzaamheden. De Vlaamse minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, wil de achterstand in het wegenonderhoud de komende vier jaar wegwerken tegen 2015. De meeste

ingrepen betreffen structureel onderhoud. Op de E17 en de E19 wordt spoorvorming weggewerkt en komen er andere vangrails. Ten gunste van de motorrijders worden er extra beschermplanken aan de vangrails geplaatst. Eind 2011 moet er een totaal van 45 kilometer motorrijdersvriendelijke geleiderails zijn aangebracht.

Motorrijden langs de rand van Nederland

Zwerven door (verre) buitenland doen Nederlandse motorrijders graag. Ook in eigen land hebben ze vaak al veel gezien, maar toch valt er nog veel te ontdekken. Wat zou er op twee wielen te beleven zijn als je letterlijk langs de rand van Nederland rijdt? Die nieuwsgierigheid wilden we beantwoorden met dit nieuwe idee van een weekje weg op de motor in eigen land. Grensgebieden zijn vaak interessant om doorheen te rijden want (meestal) weinig bebouwing en dus weinig verkeer en afwisselende landschappen. Je komt langs plekjes waar je nog nóóit van hebt gehoord: Kleine Huisjes, Polen, Zwarte Haan.... Om praktische redenen is hier en daar wat afgeweken van de letterlijke grens of rand. Soms omdat het simpelweg te druk is, bv. in de regio Arnhem-Nijmegen en in de Zuidelijke Randstad. Ook zijn de routes af en toe wat ingekort omdat de reistijd anders te lang zou worden want de 'omtrek' van ons land is groter dan je denkt.

Deze tour langs de rand van Nederland omvat ca. 1500 km, onderverdeeld in 6 etappes van gemiddeld 250 km. Aangezien de totale route letterlijk een 'rondje Nederland' betreft, is de keuze van de start locatie vrij. De dagen van de week liggen wel vast: zaterdag start in Slenaken (Limburg), zondag in Bosschenhoofd (Brabant), maandag en dinsdag in Oostkapelle (Zeeland), woensdag in Bergen aan Zee (Noord-Holland), donderdag in Delfzijl (Groningen) en vrijdag in Haaksbergen (Overijssel). Vertrek is elke dag mogelijk van mei tot oktober. Deze route kan in groepsverband verreden worden of individueel. De reis wordt aangeboden met hotelovernachtingen, gedetailleerde reisinformatie en de routes op GPS (Garmin) of prints.

Voor uitgebreide info en boekingen: www.demoto.nl

Actieweekend Rosmalen

Als onderdeel van een grote landelijke motorcampagne van 'Het Motorplatform', gaat de KNMV in april 2011 alle verkeersdeelnemers wakker schudden dat het motorseizoen weer is begonnen. We willen dit bereiken door de gewone motorrijder op een actieve wijze te informeren over de gevaren op het moment dat iedereen massaal in het voorjaar weer de weg op gaat. Deze actie zal samengaan met de landelijke folder 'Motorrijders weer de weg op!', die zich richt op alle verkeersdeelnemers in Nederland.

Het KNMV actieweekend wordt gehouden op 9 en 10 april in Rosmalen. De zaterdag wordt ingevuld als een actieve doe- en informatiedag voor de gewone motorrijder, als een gezellige dag, een modern 'treffen'. De zondag is een competitiedag waar alle motorinstructeurs en rij scholen in teamverband aan mee kunnen doen. Niet voor niets is gekozen voor de oefenlocatie van het Safety Experience Centre.

Op 9 april worden diverse activiteiten voor belangstellende motorrijders georganiseerd. Naast een stuk voorlichting over veiligheid, VRO-cursussen, motorclubs, toertochten en verzekeringen, kan men de motor technisch laten checken, de kleding en helm laten controleren en opstappen voor een rijles. Terwijl je de demo's op het oefencircuit bekijkt, kan er op een terras worden genoten van een barbecue en muziek. Alleen de zon kunnen we niet reserveren, anders was dat zeker gebeurd!

De zondag is gereserveerd voor de motorinstructeurs in Nederland. Zij staan aan de basis van de nieuwe motorrijder en zij leggen meestal de eerste contacten waar het onderwerp 'veilig motorrijden' aan bod komt. Op 10 april kunnen deze instructeurs zelf aan de slag en de KNMV zorgt ervoor dat er voldoende uitdagingen in competitieverband op hen staan te wachten. De KGI'ers zullen daarbij een belangrijke rol spelen. Tot slot is er ook gelegenheid om kennis te maken met Yamaha motoren en scooters, speciaal voor rij-instructie.

Garmin app voor iPhone verkrijgbaar



In volging van TomTom, introduceert Garmin nu ook navigatiesoftware voor de iPhone. De Garmin StreetPilot applicatie kent vergelijkbare functies zoals de vernieuwde Nuvi navigatiesystemen. De app is exclusief voor de iPhone ontwikkeld en tovert het toestel in luttele seconden om tot een GPS navigatiesysteem en bevat onder andere rijstrookassistentie, verkeersinformatie en filtsinformatie. De app is voor \$ 39,99 (€ 31,-) rechtstreeks online via de Apple Store verkrijgbaar.

Brandstof duurder wegens accijnsverhoging

De toch al hoge brandstofprijzen hebben een extra zetje van de overheid gekregen sinds op 1 januari de accijnzen op benzine, diesel en lpg met 0,6 procent zijn verhoogd. Volgens consumentencollectief UnitedConsumers is benzine daardoor bijna een halve cent duurder, diesel een kwart cent en de recordprijs van LPG loopt verder op tot ruim 0,86 cent per liter.

"Op zich lijken de accijnsverhogingen voor inflatiecorrectie heel kleine verhogingen", aldus Paul van Selms van de consumentenorganisatie. Maar al met al is het accijnsaandeel in benzine en diesel bijna de helft van de totaalprijs. "Omgerekend per tank hebben we het over accijnzen van meer dan 30 euro per benzinetankbeurt en bij diesel over ongeveer 25 euro." Voor LPG gaat het om een paar euro. Bovendien wordt er over de accijns ook nog BTW geheven.

Los van de accijnsverhogingen is de brandstof in Nederland vorig jaar ruim een dubbeltje in prijs gestegen. "Dat wil zeggen dat de gemiddelde automobilist ruim 50 euro meer aan brandstof heeft uitgegeven."

Verder wijst Paul van Selms erop dat de brandstof E10 in 2011 aan een opmars zal beginnen. Op termijn moet die euro95 gaan vervangen. Het is een mengsel waar 10 procent ethanol in zit. "Mensen gaan dus meer accijns betalen voor minder benzine", concludeert de woordvoerder. In Frankrijk hebben vrijwel alle pompen langs de snelweg deze milieuvriendelijkere variant al. De overheid haalt volgens UnitedConsumers jaarlijks bijna 4 miljard euro op aan benzineaccijns en nog eens ruim 3 miljard euro aan andere brandstofaccijnsen.

Spectaculair programma Motorbeurs Utrecht 2011 met Globe of Speed

Ondanks de wat minder florissante economische tijden is motorrijden voor velen onverminderd een enorme passie. De liefhebbers verzekeren zich al van een kaartje voor de komende editie van Motorbeurs Utrecht die van donderdag 24 februari tot en met zondag 27 februari weer op het programma staat. Het evenement markeert traditioneel de start van het motorseizoen, het langverwachte moment dat de winter weer voorbij is en de motor weer uit de garage wordt gehaald. Iedereen wil de weg weer op. Voor een ideale voorbereiding staan op Motorbeurs Utrecht zes hallen en een buitenterrein beschikbaar met alles wat mannen en vrouwen boeit in motorrijden. De online voorverkoop van toegangskarten vertoont een lichte plus ten opzichte van de afgelopen editie en schept vertrouwen in het enthousiasme onder motorrijdend Nederland en het succes van de beurs. Ook bij de exposanten is de stemming positief..

Motorbeurs Utrecht, die te boek staat als de grootste motorshowroom van het land, is nagenoeg uitverkocht. Nooit eerder worden zoveel motorfietsen onder één dak bijeengebracht als op de komende editie. Dit aanbod van nieuwe en gebruikte motoren van alle merken, veelal jonge occasions, is met 700m² toegenomen tot ruim 9.500m². Een absoluut record in het 28-jarige bestaan van de beurs, die een totale oppervlakte heeft van liefst 50.000m².

Nieuwe modellen

De bezoekers kunnen wegdromen bij een keur aan motorfietsen en zwijmelen bij de nieuwste accessoires, helmen, onderdelen en gereedschap. Uiteraard kunnen de nieuwe modellen van 2011 worden bewonderd, niet in een aparte importeurshal zoals in voorgaande jaren, maar in opvallende presentaties verdeeld over de beursvloer. Ook aanbieders van toerisme, motorclubs en de motorbladen zijn weer volop van de partij.



Globe of Speed

Dit grote en gevarieerde aanbod wordt omlijst met een attractief evenementenprogramma. Zo is de beursorganisatie volop bezig om onverschrokken stunters naar de beurs te halen. Helemaal zeker is al dat op het buitenterrein de befaamde 'Globe of Speed' staat opgesteld. In deze enorme ijzeren bol verrassen waaghalzen het publiek met adembenemende motorcapriolen. Deze dare devils rijden met drie of nog meer motorfietsen met grote snelheid kriskras rond in de bol zonder elkaar te hinderen, waarbij het soms gaat om luttele centimeters. Deze spectaculaire attractie was nooit eerder op de beurs te zien. De shows worden elke dag op vaste tijdstippen ten uitvoer gebracht. Het buitenterrein is bereikbaar via hal 9.

Proefritje

Heel wat voorzigtiger gaat het er op het buitenterrein aan toe bij Try the Bike. Speciaal voor motorliefhebbers die nog geen rijbewijs hebben, maar wel nieuwsgierig zijn hoe het aanvoelt om op een motor te zitten, biedt BOVAG de mogelijkheid om onder veilige omstandigheden een eerste ritje te maken. Instructeurs staan garant voor deskundige begeleiding en geven duidelijke uitleg over de bediening van het gas, de koppeling en de remeigenschappen van de motorfiets. Voor beschermende kleding en een helm is gezorgd. Try the Bike is elk jaar een groot succes. Inschrijven kan ter plekke in de grote tent.

Men at Work

Nog een regelrechte primeur is de live zelfbouw van motoren op het grote 'Men at Work' paviljoen in hal 8. In dit walhalla geven ervaren motorfietsbouwers en -ontwerpers een staaltje ten beste van hun kunnen. Het wordt smullen voor iedereen die van vette handen houdt. Het paviljoen is in feite een compleet ingerichte garage zodat iedereen goed kan zien hoe een motorfiets van meet af aan wordt opgebouwd en weer uit elkaar wordt gehaald. Met duidelijke toelichting van de bouwers.

Vintage Indian

Op het programma staat het afmonteren van een vintage Indian, het customizen van sportmotoren en het aanbrengen van bijzondere onderdelen op een chopper. Verder veel uitleg over laswerkzaamheden, airbrushen en het vervaardigen van plaatwerk. Een gespecialiseerde designer ontwerpt voor iedereen zichtbaar tal van fraaie ontwerpen voor unieke motorfietsen. Andere activiteiten tijdens de beurs zijn de Rally Stage voor iedereen die droomt om ooit eens Dakar te rijden, het Dakar Café op zondagmiddag en last but not least een schitterende presentatie van café racers en streetfighters.

Openingstijden

De openingstijden van Motorbeurs Utrecht 2011 zijn op donderdag 24 februari en vrijdag 25 februari van 10.00 tot 22.00 uur, op zaterdag 26 februari en zondag 27 februari van 10.00 tot 18.00 uur. Voor meer informatie: www.motorbeursutrecht.nl

Motorrijders verwaarlozen hun banden

Bridgestone heeft een onderzoek uitgevoerd naar de controle van motorbanden. Hieruit bleek naar eigen zeggen dat heel wat motorrijders de controle van hun banden verwaarlozen.

In totaal werden 1.076 motorrijders onderzocht. Hiervan bleek 72.3% zijn banden onvoldoende of helemaal niet correct te onderhouden. Verder bleek 72.6 procent niet in orde te zijn. 54.9% van de motoren had te weinig bandendruk en bij 17.2% stonden de banden veel te hard. 15.6% had banden met een onvoldoende profieldiepte en bij 5.6% zorgde die profieldiepte voor ronduit gevaarlijk rijden. Het gaat hier dan nog maar om een steekproef, die het bandenmerk uitvoerde .



Spaanse motorveilige geleiderail goed alternatief

Motorveilige geleiderails (MVG's) voorkomen dat motorrijders die in een bocht ten val komen tegen de geleiderailstijlen onder de vangrail botsen. En verkleinen zo de kans op ernstig letsel. Tot op de dag van vandaag paste Rijkswaterstaat alleen stalen MVG's toe. Nu bekijkt de organisatie ook de mogelijkheden van een nieuw Spaans alternatief.

De stalen motorveilige geleiderails zijn planken onder de geleiderail om de stijlen af te schermen. Sinds 2007 plaatst Rijkswaterstaat deze motorrijders vriendelijke geleiderails in gevaarlijke bochten op de rijkswegen. Dit op verzoek van en na een jarenlange lobby van motorbelangenverenigingen KNMV en MAG om de gevaren voor motorrijders te verkleinen. De criteria van gevaarlijke bochten stelde Rijkswaterstaat in 2007 samen op met deze motorbelangenverenigingen. In de voorbereiding op de plaatsing van de MVG's brachten de afzonderlijke diensten van Rijkswaterstaat de gevaarlijke bochten in kaart.

Inmiddels zijn al verschillende typen MVG's op de markt. En de ontwikkeling van nieuwe systemen gaat in hoog tempo. Zo toonde een Spaanse producent afgelopen maart een aantrekkelijk alternatief tijdens de Intertraffic Amsterdam 2010, de vakbeurs voor de verkeer- en transportindustrie: een brandwerend doek gemaakt van elastisch geotextiel. Dit doek bleef niet onopgemerkt. Het doek is een beschermingsysteem zonder overgangen dat onder de geleiderail wordt aangebracht. Deze variant voldoet als motorveilige geleiderail al aan de nog vigerende Spaanse norm UNE 135900. Het Spaanse testhuis CIDAUT legde het doek bloot aan verplichte full scale tests. En liet een testpop in verschillende posities tegen de MVG glijden. De Europese norm EN 1317-8, die de Spaanse en Franse normen op dat gebied vervangt, wordt momenteel voorbereid.



Uit de onderzoeken blijkt dat een motorrijder bij een val door de elasticiteit van het doek in dezelfde richting wordt teruggekeerd. Daarmee maakt hij geen klap in tegengestelde richting. Volgens de Spaanse producent vermindert hierdoor het aantal fatale ongevallen door botsingen tegen geleiderails. Het doek is bestand tegen temperaturen die variëren tussen de -20 en 80 graden Celsius. Door

het geleidende vermogen is er minder frictie op het moment van de botsing met de motorrijder. En is de kans op brandwonden kleiner. Daarnaast is het elastische doek gemakkelijk te monteren op alle bekende geleiderailsystemen en is het onderhoud- en brandvrij. Mooie bijkomstigheid is dat het doek bedrukbaar is met bijvoorbeeld kleuren of logo's. Ook past het prima in het kader van duurzaam bouwen van Rijkswaterstaat, omdat het 100 procent recyclebaar is.

De Spaanse variant lijkt daardoor een prima alternatief voor de stalen MVG's. Wilco Gorter, adviseur/specialistisch medewerker bij de afdeling Ontwerp en Inrichting van de Dienst Verkeer en Scheepvaart, zegt: "Het doek is volgens de Spaanse norm getest en zal naar verwachting ook voldoen aan de Europese norm, die momenteel wordt voorbereid. Toch staan er nog vragen open. Want hoe herstel je het doek na een aanrijding? Binnenkort hoopt Rijkswaterstaat deze en andere zaken met de producent te bespreken."

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2011



01/01/2011-30/11/2011

MEER PROVINCIE NRIT

MTC Motovatie

Doorlopend – 5 punten.

Start te: Diverse start mogelijkheden op de route

Info: 0251-251661/06-29571673

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.)

Lengte: 250 km.

Omgeving: Gelderland/Overijssel

Extra Info: 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

01/01/2011 - 30/11/2011

12e DOORLOPENDE SCHAFFELAARRIT

MTC De Schaffelaar

Doorlopend – 5 punten.

Start te: Rhenen

Info: 033 – 46 21 475

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.)

Lengte: 190 km.

Omgeving: Midden Nederland

Extra info: € 5,00 overmaken naar 31.24.13.580 o.v.v. naam, adres, woonplaats (evt. e-mailadres).

De route wordt dan z.s.m. toegezonden. De route wordt door het jaar heen geactualiseerd.

Ook GPS (Garmin). Zie voor uitgebreide info: www.mtcdeschaffelaar.nl

01/03/2011-30/11/2011

11e ALL WEATHER TOUR 2011

MVTC Al Weer

Doorlopend – 5 punten.

Info: 023-5353146

Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.)

Lengte: 200 km.

Omgeving: Richting Noord en Zuid Holland

Extra info: € 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.nl

1/03/2011-30/11/2011

DOORLOPENDESPONSOR RIT

St. Motorbeweging Moerdijk

Doorlopend – 10 punten.

Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344

Info: 0168-327944/06-53448116

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.)

Lengte: 160 km. Omgeving: West-Brabant , Belgie

Extra info: Rit wordt om de 4 weken nagereden.

Na overmaken op Giro/Bank nr. 10.55.52.550 te klundert . en vermelding van straat en woonplaats of emailadres wordt de rit toegezonden. Via e-mail of GPS (garmin)

01/04/2011-30/11/2011

6e DOORLOPEND EVENEMENT

Baarnse MC

Doorlopend – 5 punten.

Info: 033-4554924/06-22549248/06-14426487

Lengte: 200 km.

Omgeving:

Extra info: zie de website Per post € 5.00 en per mail € 3.50. Voor bestellen kunt u ons mailen of bellen met Ruben Steenland. E-mail: baarnse-mc@solcon.nl Website: www.baarnse_mc.bleuh.net

Ook op Garmin



06/02/2011 21e KOUDE FEBRUARIRIT MC de Kraats

Toerit – 5 punten. Start te: Clubhuis de Kraats Horsterweg 9 Ede 0318-631255 Info: 0343-576602
Inschrijfgeld: € 4,00 (z.h.) Lengte: 120 km. Inschrijven vanaf: 10.00 tot: 13.00 uur. Route ook op GPS.
Incl. erwtensoep na afloop. E-mail. detoercommissie@mcdekraats.nl Internet. www.mcdekraats.nl en www.mcdekraats.hyves.nl

27/02/2011 KRIEBELRIT MTC de Steur

Toerit – 5 punten. Start te: KWC Hoeve Haatlanderdijk 29/1 Kampen Info: 038-3323930/06-41547822
Inschrijfgeld: € 3,00 (z.h.) Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 9.30 tot: 12.00 uur.

06/03/2011 33e VOORJAARSRIT MC CONTACT MC Contact Dordrecht

Toerit – 10 punten. Start te: Clubhuis MC Contact Grote Kerkplein 1c Dordrecht 078-6133538 Info: 078-6101174/06-11221966/078-6133538
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 100/180 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 13.00 uur. Omgeving: Voorne Putten - Hoekse Waard Diverse prijzen, koffie/thee bij inschrijving gratis. Vanaf invalswegen ri. Centrum volgen, daarna ri. Grote Kerk aanhouden, na Grote Kerk direct rechtsaf en na 100 m clubgebouw. Ook op GPS.