

L.O.O.T. INFOWIJZER



DECEMBER 2020

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VAN HET L.O.O.T
5. UIT DE CLUBBLADEN
8. WAT IK AAN HET DOEN BEN....
10. MOTORNIEUWS
21. OP EEN ENFIELD....
27. L.O.O.T. TOERKALENDER
28. TOT SLOT

De volgende infowijzer verschijnt Februari 2021. Uw kopij gaarne voor 24 januari naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 55 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

- * Het motorrijden in het algemeen te bevorderen;**
- * De samenwerking en communicatie tussen de toerclubs te versterken;**

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

- * De uitgifte van een maandelijkse “Infowijzer”, met daarin onder andere de toerkalender, de standen van de toercompetitie en nog veel meer;**
- * Het organiseren van een evenement in het voorjaar (de LOOT Einddag), waarbij de winnaars van de toercompetitie van het afgelopen jaar worden bekend gemaakt;**
- * Het maken en onderhouden van reglementen voor het organiseren en uitzetten van tourritten door de clubs;**
- * Het ondersteunen van de clubs bij promotieactiviteiten door deel te nemen aan beurzen en evenementen**

De LOOT clubs wordt dringend verzocht de LOOT infowijzer digitaal onder de eigen leden te verspreiden.



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

Opricht 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	(ad interim)	Jan van Es	06-28875664	voorzitter@loot.nl
Secretaris		Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	(ad interim)	Annelies van Staveren	06-13342677	penningmeester@loot.nl
		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren

PR		Vacant		pr@loot
Internet		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen		Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren		Theo Kraaij	06-30542133	toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Tuinstraat 66 1506 VZ Zaandam 06-30542133 toerkalender@loot.nl

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningm. Van Eijdenhof 27 3833 JX Leusden 06-13342677 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)

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

VAN HET L.O.O.T.

Geachte clubs , leden.

Door de nog voortdurende coronamaatregelen was het niet mogelijk de Algemene Leden Vergadering van 21 november door te laten gaan. Met betrekking tot de reden van deze extra Algemene Leden Vergadering kunnen wij meedelen dat wij uit de aangesloten clubs, een voorzitter en een penningmeester hebben kunnen aantrekken. Voor de toekomst hopen wij nog een bestuurslid aan te kunnen trekken die de PR van het LOOT kan behartigen. Derhalve verwachten wij spoedig een compleet bestuur te kunnen presenteren (voorzitter en penningmeester ad interim).

Op de nog nader te bepalen datum – i.v.m. de corona maatregelen- zal u worden uitgenodigd voor deze Algemene Leden Vergadering om het nieuwe bestuur, door stemming, daadwerkelijk te benoemen. In de tussentijd zal dit “nieuwe” bestuur als ad interim functioneren.

Wij hopen dat wij zo spoedig mogelijk een Algemene Leden Vergadering kunnen uitschrijven.

De besturen van bij het LOOT aangesloten clubs krijgen hiervoor een uitnodiging.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur LOOT

Karin Hogenbirk
Secretaris LOOT

UIT DE CLUBBLADEN



“ Weet niet meer precies waar, ergens in de buurt van Nunspeet, maar op een gegeven moment reden we over een soort van fietspad. Ging prima naar het zich liet aanzien, want er was geen verkeer, maar onderweg zwaaiden mensen naar ons en kwam er een reuze camper op ons af. Bleek dat we tegen de rijrichting in reden. Foutje van Garmin dus. Het was aangegeven hoorde ik later, maar had dit zelf niet opgemerkt. We leken op een gegeven moment verkeerd te rijden en bij de correctie over een stukje zandpad had ik het bord eenrichtingsverkeer over het hoofd gezien. Zonder kleerscheuren kwamen we daar doorheen en konden de weg vervolgen.”

ZIJSpanRIJDEN IS VOOR ALLE SEIZOENEN

Zijspancombinaties zijn de beste combinatie van de nadelen van auto's en motorfietsen. Je kunt niet tussen de files door en je wordt toch nat. Maar waar zowat iedereen zorgeloos in een auto stapt, daar heerst er een breed gedragen voorzichtigheid ten opzichte van driewielers. Je kunt dan ook spectaculair verongelukken op zo'n driewieler. Maar traplopen is statistisch gevaarlijker. Makkelijker voor automobilisten Zijspanrijden wordt daarbij ook nog eens makkelijker opgepakt door automobilisten dan door motorrijders. Want een zijspanrijder stuurt vanuit de schouders en niet vanuit de enkels en heupen. Ooit was een zijspan de ideale optie voor kleine ondernemers en motorrijders in de tijd dat 'birth control' nog in de – jawel – kinderschoenen stond. Want er is maar een beperkt aantal passagiers dat je op een motor kunt mee nemen. Om het fijne bezit van zo'n onbetaalbare automobiel te benaderen werden er zijspan-'bakken' gemaakt die nog het meest op caravans met maar één wiel

leken. Daarvoor had je dan wel een 'trekker' nodig die meer dan 250 cc was, maar met een beetje goede wil pasten er zomaar drie kinderen in, zoals het onlangs door Hyman Ltd. verkochte exemplaar. Nog steeds kindvriendelijk Nu worden (klassieke) zijspancombinaties ook nog regelmatig gebruikt om kinderen te vervoeren, al zijn het dan niet de kids van de berijders, maar vaak kinders met wat voor soorten van beperkingen ook. Een blije zijspanrijder vatte het ooit zo samen: "Ach, we hebben allemaal zo onze afwijkingen en beperkingen`.

Zijspan rijden is daarmee tot een 'community' van onbevangen mensen geworden. Maar ook zonder goede doelen gedachte is zijspanrijden erg leuk. En heel voorzichtigjes aan komen er meer zijspanrijders m/v bij in het prettig ongecompliceerde zijspanwereldje waarin veel van de rijders ook nog eens technisch bovengemiddeld geïnteresseerd en vaardig zijn. Dat resulteert vaak in originele constructies en wijzigingen. 15 Zo kun je het zijspan verwarmen door er een uitlaatbocht doorheen te laten lopen. Ook zijn er nogal wat eigen constructies zoals de plaatmooie Ural-Moto Guzzi combinatie. Goed voor je sociale contacten Als je je zijspan gebruikt om boodschapjes te doen, dan moet je je planning daar wel aan aanpassen. Mensen op de stoerste Harleys, Harley clones en supersport motoren worden vaak met achterdocht bejegend. Maar als zijspanpiloot word je blij van zin aangesproken door mensen van alle leeftijden en alle actueel leverbare genders. Daar wil nogal eens wat tijd in gaan zitten. Terug naar dit grauwe, natte weer Op een zijspan is je motorseizoen opeens 12 maanden lang. En zo'n machine die qua rijwielgeometrie en aandrijving a-symmetrisch is, is het een feestje als het aankomt op het rijden over met herfstbladeren of sneeuw bedekte wegen. Want de natte en koude maanden vragen alleen maar wat extra wasbeurten, terwijl de winst is dat je kans op omvallen geminimaliseerd is. Leuk klassiek zijspan rijden kun je al doen met een 250 cc MZ, en dan praat je doorgaans over bedragen onder de tweeduizend euro. Ver onder de tweeduizend euro. 'Russisch' rijden gebeurt zo om de drie mille, voor een youngtimer of klassieker met een Tripteq als derde wiel ben je zo'n vijf-zes mille verder. En wat ons betreft hoeft het niet veel duurder te worden. Als we praten over de echt klassieke toppers op drie wielen, dan reden we het natuurlijk niet voor wisselgeld. Maar die machines worden doorgaans ook niet alle vier seizoenen gebruikt.

DE UITLAAT – MAC Veenendaal

DE Droom die velen niet begrijpen:

Ik kocht een motor voor een persoonlijke droom. Op een dag, terwijl ik heel oud ben en niet meer kan lopen, zal ze in mijn garage staan als een trofee van mijn herinneringen.

Ik heb mensen ontmoet die me iets geleerd hebben en dezelfde geest delen.

Ik ben nat geworden,

Ik had het koud,

En ik had het warm,

Ik was bang,

Ik ben ontsnapt aan de grond,

En ik heb het opgehaald,

Soms lachte ik hardop in de helm.

Ik heb al duizend keer met mezelf gepraat.

Ik zong en schreeuwde van vreugde als gek

Ja... en soms heb ik gehuild.

Ik heb prachtige plekken gezien en onvergetelijke ervaringen meegemaakt.

Ik heb vaak rondingen gemaakt waar ik trots op was, andere keren heb ik een beetje angstaanjagend rondingen gemaakt.

Ik ben duizend keer gestopt om een landschap te zien.

Ik heb met vreemden gepraat en ik ben de mensen vergeten die ik elke dag zie.

Ik ging uit met mijn demonen binnen en ging naar huis met een gevoel van absolute vrede in mijn hart.

Ik heb altijd gedacht hoe gevaarlijk het is, wetende dat het gevoel voor moed was om verder te gaan zelfs als je angst voelt.

Elke keer als ik op mijn machine stap, denk ik hoe geweldig dat is.

Ik ben gestopt met praten met degenen die het niet begrijpen (ze begrijpen het gewoon niet) en ik heb geleerd van gebaren om te communiceren met andere motorliefhebbers.

Ik heb geld uitgegeven dat ik niet had, veel opgeven, maar al deze dingen zijn niet eens een moment waard zonder mijn motor.

Het is geen vervoermiddel of een stuk ijzer met wielen, het maakt deel uit van mijn ziel, mijn geest. Dat is mijn DNA. Als ik ooit sterf aan deze passie, weet dan dat ik tot de laatste seconde de gelukkigste zou zijn geweest...

Loop naar je motor..... alleen de mensen die van ze houden begrijpen dat.

Ik hou van mijn vrienden en hun geweldige levensvreugde!

En het avontuur gaat verder...

FB – MCCContact Dordrecht

Wat ik aan het doen ben vraagt FB...

Soms, tussen werk door, laat ik mij afleiden door een inkomend bericht. Vooral na maanden van werken in mijn kleine werkkamer in een klein benedenhuis op Rotterdam Zuid, zonder op de motor naar het werk te rijden, zonder er in weekeinden op uit te gaan zoals vanuit RIVM richtlijnen gevraagd, raakt me vooral dat laatste punt van deze petitie. Doelgroepgerichte uitsluiting als oplossing voor aanpak en handhaving van welke overlast van motorrijders nu precies?

Ik lees artikelen dat motorrijders zich niet aan de RIVM richtlijnen zouden houden... bij onze motorclub zijn zowat alle tochten afgelast het afgelopen jaar en uit mailverkeer blijkt, bij vele collega-clubs idem. Soms op een zonnige dag wel 60 tot 80 motoren per uur langs je huis, lees ik in verschillende andere artikelen, maar ook dat deze motoren bijna allemaal voldoen aan de geldende geluidsnorm. En ja die enkeling op een lawaafiets kan best irritant zijn kan ik mij zo voorstellen, pak die gerust aan.

Kom ook eens naar Rotterdam op één van die mooie dagen, dan hebben wij hier in bijna elk park wel een festival met versterkte live optredens en veel publiek... en sowieso altijd overal BBQ-ende gezinnen in onze parken en winkelende mensen in de winkelcentra om de hoek. Super gezellige uitjes, toch?

Volgens het CBS is de bevolkingsgroei van het afgelopen jaar het hoogst sinds begin deze eeuw, vooral in de randstad, en is het aantal auto's (8,7 miljoen) en het aantal motoren (680.000) ook dit jaar weer gestegen.

Ik wens de mensen die in die prachtige vrijstaande huizen op die landelijke weggetjes wonen en de gemeentes waar deze weggetjes onder vallen oprecht veel creativiteit en wijsheid toe in het binnen redelijkheid en billijkheid definiëren en beteugelen van overlast maar vooral een flinke dosis verdraagzaamheid de openbare ruimte volgens genoemde vrijheid van verkeer te delen met anderen.

Ondertekenen mag, ook als niet motorrijder!

De petitie: Stop wegafsluitingen voor motorrijders

Wij Nederlandse motorrijders constateren:

Dat motorrijders worden afgerekend op het gedrag van een kleine groep.
Dat het ontbreekt aan lokale, regionale en overheidsmaatregelen om de ervaren overlast in te dammen (weginrichting, voorlichting, handhaving).
Dat motorrijders door dreigende en reeds uitgevoerde wegafsluitingen ernstig in hun vrijheid belemmerd worden en verzoeken:



Om snelheidsbeperkende maatregelen op zogenaamde zelfhandhavende (30- en 60-km) wegen te stimuleren.

Om bij te dragen aan bewustwordingscampagnes voor motorrijders.

Om strikter en frequenter te handhaven op weggebruikers die overlast veroorzaken.

Om de in de wegenverkeerswet genoemde vrijheid van verkeer zoveel mogelijk te waarborgen en doelgroepgerichte afsluitingen tegen te gaan.

[Stop wegafsluitingen voor motorrijders - Petities.nl](https://www.petities.nl)

MOTORNIEUWS



Top 20 best verkochte motorfietsen 2020 t/m oktober

Nu het jaar 2020 ten einde loopt, ligt het zwaartepunt qua verkopen van nieuwe motoren al ruim achter ons. In november en december worden nog wel nieuwe motorfietsen op kenteken geregistreerd, maar de aantallen daarvan zijn over het algemeen laag. Dit betekent dat we een voorlopige tussenstand van de best verkochte motorfietsmodellen in 2020 kunnen maken.

De bestverkochte motorfiets van Nederland (en veel andere Europese landen) is ook dit jaar weer de BMW R1250GS; in het 40-ste modeljaar wint de GS met enorme voorsprong, bijna het dubbele aantal verkopen als de nummer 2. BMW heeft het topmodel voor komend jaar een kleine upgrade gegeven, waardoor het ook volgend jaar weer hoge ogen zal gooien. Dit is wel het enige model waar BMW Motorrad ècht op drijft, alle andere modellen doen het qua verkopen veel minder, wat vooral voor de nieuwe F900's een tegenvaller moet zijn. Mogelijk kan ook de R1250RT touromotor volgend jaar hoger in de lijst komen, na een update is de RT in 2021 de enige overgebleven èchte touromotor, waar vroeger de concurrentie van FJR1300, Pan European, GTR1400 en zelfs Trophy 1200 nog moordend was.

Achter de GS is een opvallende strijd tussen Yamaha en Kawasaki gaande: in verkoopcijfers concurreert de lichte Yamaha MT-07 met de zwaardere Z900 van Kawasaki. Voor Yamaha geldt dat alle verkopen momenteel in de MT-serie en de op datzelfde platform gebouwde modellen zit: MT-07, MT-09, Tracer 900, Tracer 700 en XT700, met de XMAX560 motorscooter als enige en zeer opvallende uitschieter.

Ook opvallend: waar de MT-07 het bestverkochte model van Yamaha is, doet de lichtste 700 Tracer-versie (151 st., P21) het relatief niet zo goed. Overall zijn de 900/650 en 700/900 platformen van respectievelijk Kawasaki en Yamaha na de GS "The Best of The Rest". Yamaha heeft zojuist een nieuwe MT-09 aangekondigd, Kawasaki heeft al een vernieuwde Versys 1000 voor 2021 laten zien, maar zal de Ninja 650 en Z900 in ieder geval niet veranderen.

Verder valt op dat de markt qua segmenten momenteel vrijwel alleen uit allroads/adventures (GS, Tracer, Versys, V-Strom, NC) en nakeds (Z, MT, GSX-S) bestaat, met twee motorscooters als vreemde eenden in de bijt. Duidelijk wordt ook dat de retro-modellen niet populair zijn, de Kawasaki Z900RS/Cafe (100 st., P38) is dan de eerste in de lijst. Ook lichte motorfietsen zijn geen verkooptoppers, maar ook hier is Kawasaki wel de bestverkochte met de Z400 (70 st., P52), na een paar lichte motorscooters. Die motorscooters beginnen toch steeds meer op te vallen, met de Piaggio GTS300 en TMAX560 als hits, en de Piaggio Beverly (114 st., P33) en Yamaha XMAX300/400 samengevoegd (201 st., P37 & P40) ook boven de 100 per model.

Opvallend is verder de afwezigheid van Honda in deze lijst. Het grootste motormerk ter wereld herstelt zich van een serie moeizame reorganisaties, maar zal ook qua modellen met iets nieuws moeten komen. Qua adventures zou het met de Africa Twin CRF1100L goed moeten zitten, maar na de eerste verkooppiek is dat model met 126 stuks toch veel minder populair dan gehoopt; zelfs de 'brave' NC750X adventure doet het beter en haalt nog net de Top 20. Honda heeft wel de bestverkochte cruiser in huis met de CMX500 Rebel (128 st., P27). Verder zijn de Honda Monkey 125 (62 st., P59) en SuperCub (27 st., P121) een voorbeeld van de kleine markt voor 125's, alle andere modellen zitten daar nog ver vandaan. Verdeeld over alle merken en modellen werd er 189 keer een 125cc verkocht, motorscooters niet meegerekend.

Positief opvallend is dan weer de sterke aanwezigheid van Suzuki. Het merk heeft vooral last van een zwakke modelpolitiek, maar weet al die langlopende modellen toch prima te verkopen, met doorzettingsvermogen voor de Nederlandse importeur en de nodige humor door elke week op haar social media een "throwback" naar een 'oud' model te doen. De vernieuwde V-Strom 1000 doet het aardig, maar ook de 650-versie en bijna klassieke SV650 zijn nog steeds eenvoudige, leuke motorfietsen, voor relatief weinig geld. Wel is het te hopen dat Suzuki nu eindelijk de -jaarlijks- beloofde slag naar een nieuwe line-up gaat maken om geen dealers en fans te verliezen. Aan de andere kant, als die simpele modellen voor een goede prijs zo populair zijn, is het blijven vernieuwen van steeds duurdere modellen misschien ook niet de beste route.

VERKOOP TOP 20 MOTORFIETS MODELLEN 2020 T/M OKTOBER

1	BMW R1250GS/Adventure	852
2	Yamaha MT-07	439
3	Kawasaki Z900	434
4	Piaggio Vespa GTS	378
5	Kawasaki Z650	343
6	Yamaha Tracer 900	330
7	Yamaha MT-09	329
8	Yamaha XT 700 Ténéré	303
9	Kawasaki Versys 650	273
10	Suzuki V-Strom 650 A/XTA	262
11	Suzuki V-Strom 1000 A/XTA	192
12	Yamaha TMAX560	192
13	Kawasaki Versys 1000	187
14	Suzuki GSX-S 750 Z/A	180
15	Suzuki SV-650 A	177
16	BMW F900R	175
17	BMW F900XR	174
18	BMW R1250RT	172
19	Honda NC750X	162
20	BMW S1000XR	152

(8) *Harley-Davidson Touring** 325

**Harley voegt een groot aantal modellen samen in een 'family'-cijfer. In de Touring range zitten de Street Glide, Road Glide, Electra Glide, Heritage, Road Kings, CVO's en Ultra Limited.*

BMW Motorrad dealer Van Harten Amersfoort overgenomen door Van Poelgeest

Een van de oudste BMW Motorrad dealers van Nederland komt in nieuwe handen. De bedrijfsvoering van Van Harten Amersfoort zal worden voortgezet door dealergroep Van Poelgeest die al zeven BMW en MINI dealerbedrijven heeft in de Randstad, het Gooi, Bollenstreek en regio Eemland.

BMW Motorrad Dealer Van Harten Amersfoort is sinds hun start in 1956 als BMW Motorrad Dealer een alom bekende en gerenommeerde naam in motorland. Befaamd om hun vakmanschap én de unieke Van Harten Specials: BMW Motorfietsen die aan de hand van individuele klantwensen helemaal opnieuw worden opgebouwd. Vrijwel alle BMW modellen hebben als basis gediend voor de vele projecten waarmee Van Harten Amersfoort wereldwijde bekendheid kreeg. Van Poelgeest zal deze activiteiten zeker gaan uitbreiden. Daarnaast is Van Harten ook al jarenlang het adres waar veel overheidsdiensten, waaronder de Nationale Politie en Ambulancediensten, hun motorfietsen aanbieden aan de After Sales experts van het Van Harten team.

Rob van Harten, die in 1970 het stokje van zijn vader overnam, neemt na 50 jaar met pijn in het hart afscheid van zijn zaak. “Als ik 20 jaar jonger was geweest, had ik een mooie volgende stap gemaakt, maar die kan Van Poelgeest nu nemen. Van Harten is in heel goede handen terechtgekomen en ik ben ervan overtuigd dat alle klanten en al mijn fijne medewerkers een mooie toekomst tegemoet gaan door deze overname.”

Head of Motorrad Tom Crooijmans voegt daaraan toe: “Rob heeft zich jarenlang ingezet voor het merk BMW Motorrad waarvoor wij hem oprecht bedanken. Hij draagt een mooi en gerespecteerd bedrijf over aan Van Poelgeest onder leiding van Harry Baltus, die wij van harte verwelkomen in de BMW Motorrad organisatie. Van Poelgeest is een van onze grootste dealergroepen in Nederland en al net zo lang als Van Harten een gewaardeerde partner van BMW en MINI. Van Harten zal profiteren van de schaalgrootte en processen van de Van Poelgeest organisatie en de verdere ontwikkelingen die daaruit volgen, bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering. Wij zijn er daarom van overtuigd dat wij samen een mooie toekomst gaan bouwen onder ons moto: Make Life a Ride!”

Harry Baltus, Algemeen Directeur Van Poelgeest: “Rob van Harten heeft samen met zijn mensen een uniek bedrijf opgebouwd. Een bedrijf met een uitstekende reputatie en met heel veel aandacht voor de klantrelatie.

Wij heten de collega's van Van Harten welkom bij het Team Van Poelgeest en zijn meer dan blij dat wij ons product- en dienstenaanbod kunnen verrijken met BMW Motorrad. Wij kunnen niet wachten om kennis te maken met de, voor ons nieuwe, grote groep klanten."

Rob van Harten, die in 1970 het stokje van zijn vader overnam, is ervan overtuigd dat al zijn klanten en fijne medewerkers samen met Van Poelgeest, onder de sterke naam 'Van Harten', een mooie toekomst tegemoet gaan. Vanzelfsprekend blijft het ijzersterke Van Harten team in Amersfoort, onder leiding van Gertjan Eikendal, onveranderd; 'Never change a winning team'.

Motorbeurs Utrecht 2021 wordt motoroutletbeurs

Motorbeurs Utrecht heeft in 2021 een aangepaste vorm, onder een andere naam: MOTORoutletbeurs Utrecht. Deze outlet-editie van de beurs vindt van vrijdag 19 tot en met zondag 21 februari 2021 plaats bij Jaarbeurs in Utrecht en markeert de start van het nieuwe motorseizoen. Tientallen dealers bieden motoren, motorkleding, helmen, accessoires, onderdelen en gereedschap aan tegen scherpe prijzen. MOTORoutletbeurs Utrecht wordt georganiseerd met inachtneming van de 1,5-meter richtlijnen en alle andere maatregelen van de overheid die dan gelden om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Victor Ankerman van MOTORbeurs Utrecht: "MOTORbeurs Utrecht trok in 2020 bijna 90.000 bezoekers. Inmiddels leven we in een 1,5-meter samenleving en zal het in februari 2021 onmogelijk zijn om zoveel motorliefhebbers tegelijkertijd samen te brengen. Door corona moeten we anders gaan kijken en focussen op wat wél kan. Na diverse gesprekken met de branche en vanuit de wens van dealers is het idee voor MOTORoutletbeurs Utrecht ontstaan. Ook onder bezoekers van MOTORbeurs Utrecht hebben we onderzoek gedaan en ook zij zijn heel enthousiast over het outlet-idee. We keren hiermee terug naar onze roots: de beurs is namelijk 37 jaar geleden ontstaan toen enkele dealers het initiatief namen om op een centrale locatie gezamenlijk een grote uitverkoop te houden. En dat heeft natuurlijk ook zijn charme. We kijken ernaar uit om met elkaar het motorseizoen officieel af te trappen!"

Tijdens MOTORoutletbeurs Utrecht is er voldoende ruimte om andere motorliefhebbers veilig te ontmoeten. Na het shoppen kan je onder het genot van een hapje en drankje samenkomen in de ruim opgezette en deels overdekte hangout om het bezoek passend af te sluiten.

In december start de kaartverkoop voor MOTORoutletbeurs Utrecht. Tickets kunnen alleen vooraf online gekocht worden.

Het team van MOTORbeurs Utrecht onderzoekt nog twee andere onderdelen; één geënt op het nieuws van de merken en één gericht op de vraag aan motorrijders 'Wat ga jij dit seizoen met je motor doen?' en hier inspiratie en activiteiten voor te bieden. Nieuws daarover volgt later dit jaar.

Veiligheid staat bij Jaarbeurs te allen tijde voorop. Op www.jaarbeurs.nl/coronavirus is een overzicht te vinden van alle maatregelen die genomen zijn om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Europa: enquête over systeem motorrijbewijs A, A1 en A2

De Europese Commissie is een openbare raadpleging gestart als onderdeel van de evaluatie van de Derde Rijbewijsrichtlijn, waarmee het getrapte A1-A2-A motorrijbewijs in 2013 werd ingevoerd. Die Europese Richtlijn werd in 2012 in Nederland op de strengst denkbare wijze overgenomen, omdat er geen nationale input werd ingebracht. Dit gebeurde ondanks dat er flink gelobbyd was, maar dat bleek zinloos toen de aangewezen politicus vergat (!) het Europese voorstel apart te laten nemen, waarop de volledige Europese richtlijn integraal als 'hamerstuk' door de Tweede Kamer werd aangenomen.

Alle Europese wetten moeten echter na enige tijd geëvalueerd worden, en de Europese Commissie is daar voor deze 3e Rijbewijsrichtlijn in 2017 mee begonnen. Nu is het tijd voor de volgende stap en het goede nieuws is: we mogen er allemaal iets van zeggen, al is niet zo heel duidelijk wat er met de mening van burgers gebeurt. Volgens de Europese Commissie zal met de resultaten van de evaluatie 'rekening worden gehouden' om te bepalen of er wijzigingen en/of verbeteringen aan de Rijbewijsrichtlijn nodig zijn. Het ligt echter voor de hand dat meer input vanuit motorrijders altijd wenselijk is.

Voor de enquête zijn verschillende invalshoeken mogelijk. Zo zal een organisatie als de KNMV of ANWB vooral hameren op méér lessen en verplichte herhalingscursussen, maar daarbij kan het een rol spelen dat deze organisaties de grootste aanbieders van motorrijlessen en motorcursussen zijn.

Voor de FEMA speelt het een rol dat ze in het algemeen pleiten voor meer veiligheid van motorrijders, waarbij veel breder wordt gekeken, maar daarmee vertegenwoordigen ze maar een bepaald, klein deel van de motorrijders; er zijn genoeg motorrijders die er anders over denken maar die zijn niet georganiseerd. De industrie zal het systeem met drie uitgebreide examens vooral schadelijk vinden voor de aanwas van nieuwe motorrijders, dus van nieuwe klanten. Die mogelijke kopers van een nieuwe motor moeten nu drie keer twee praktijkexamens en een theorie-examen afleggen om met zéér langzaam oplopende PK's te mogen rijden, waar een achttienjarige voor een auto met één praktijkexamen en één theoriecertificaat in alle modellen mag rijden, al dan niet met de mogelijkheid om eerder onder begeleiding van een ouder te oefenen.

Overigens is het dus wel zo dat de regels niet volledig door Europa worden bepaald. Elke lidstaat heeft nog steeds de vrijheid zelf sommige delen van de rijbewijswetgeving te bepalen, het is immers een *richtlijn* van de Europese Commissie en geen wet. Zo zijn er bijvoorbeeld nogal wat Europese landen waar met een autorijbewijs op een 125cc motorfiets of motorscooter mag worden gereden, al dan niet na een (beperkte) cursus. Recent probeerden RAI (fabrikanten) en BOVAG (dealers) in Nederland nog gedaan te krijgen dat bezitters van een autorijbewijs niet opnieuw theorie-examen hoeven te doen, maar zelfs met deze kleine versoepeling stemde de minister niet in.

De Europese Commissie startte op 28 oktober de openbare raadpleging, die tot 20 januari 2021 duurt. Ze nodigt alle belanghebbenden uit om deel te nemen. De enquête gaat niet alleen over het motorrijbewijs, maar over alle rijbewijzen, met enkele vragen die specifiek zijn voor het A-rijbewijs. Voordat u uw mening kunt geven, moet u wel een account aanmaken met een inlognaam en een wachtwoord.

Kamer wil maximaal 30 kilometer per uur in hele bebouwde kom

In de bebouwde kom zou een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur de norm moeten zijn, met mogelijke uitzonderingen voor doorgaande wegen. Een meerderheid van de Tweede Kamer steunt een motie van GroenLinks en de SGP, die daartoe oproept. De maximumsnelheid in de bebouwde kom is nu nog 50 kilometer per uur, tenzij anders aangegeven. De maatregel moet leiden tot minder verkeersdoden. Meerdere organisaties, waaronder de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), steunen het plan. De

SWOV schat in dat tussen de 22 en de 31 procent van het aantal verkeersdoden en -gewonden kan worden voorkomen door de maatregel. In de steden Oslo en Helsinki werd de maatregel eerder al ingevoerd. Daar stierven in 2019 geen enkele voetganger of fietser meer in het verkeer.

Minister vindt motie niet nodig

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) zei eerder al tegen de motie te zijn, omdat gemeentes hier volgens haar zelf over gaan en dat vaak ook al doen. In de bebouwde kom geldt voor 70 procent van de wegen al een limiet van 30 kilometer per uur. Volgens de minister is de motie daarom niet nodig. Wat vindt de ANWB Voor de veiligheid en leefbaarheid in onze dorpen en steden zou de snelheid op veel wegen binnen de bebouwde kom verlaagd moeten worden naar 30 km/uur. Maar op een deel van de wegen blijft 50 km/uur een passende limiet. In de afgelopen jaren is binnen (en buiten) de verkeerskundige vakwereld veel discussie geweest over het al dan niet instellen van 30 km/uur als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom. 17 Verschillende partijen publiceerden hun eigen visie hierop of startten er onderzoek naar. De ANWB introduceerde de ontwerpmethodiek 'Verkeer in de Stad'. Het debat in de vakwereld heeft tot de conclusie geleid dat er een hiërarchie in het verkeersnetwerk nodig blijft. Nu is er een tweedeling: verkeersaders (50km/u) voor doorstroming en verblijfsgebieden (30km/u) voor erftoegang. Als je overal 30km/u toepast valt dit onderscheid weg. Dat heeft tot gevolg dat de positieve effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid overboord gegooid worden. De ANWB doet daarom, samen met SWOV en enkele andere mobiliteitsprofessionals, het volgend pleidooi: Van 50 naar 30! (Maar niet overal).

REDDINGSSTROOK IN BELGIE

Mogelijk kreeg je het al mee: per 1 oktober moeten automobilisten op Belgische wegen met twee of meer rijstroken bij filevorming een reddingstrook vrijmaken, rechts van de linker rijstrook. Deze regel geldt ook al in Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg, Tsjechië en Hongarije. In België mogen motorrijders met 20 km snelheidsverschil van de reddingstrook gebruikmaken (!). Voor hulpdiensten moet je natuurlijk direct aan de kant. De MAG kijkt wat er in Nederland mogelijk is.

FEMA wil thuisrecycling van motorfietsen levend houden

Europa heeft regels opgesteld voor het verzamelen en vernietigen van auto's die aan het einde van hun leven zijn gekomen. Motorfietsen zijn vrijgesteld van deze regels. Dat kan veranderen, als het aan de Europese Commissie ligt.

Wim Taal, FEMA's communicatiemedewerker: "Opname van motorfietsen in het toepassingsgebied van de richtlijn kan ook een ernstige bedreiging betekenen voor historische motorfietsen. Deze fietsen zijn vooral afhankelijk van beschikbare en betaalbare originele reserveonderdelen om ze in goede staat te houden. En wie wil oldtimers zien verdwijnen in door de staat goedgekeurde sloopfaciliteiten? "

Deze regels maken deel uit van de richtlijn autowrakken, gericht op het voorkomen van afval van voertuigen die aan het einde van hun levensduur zijn gekomen. De richtlijn draagt de lidstaten ook op om systemen op te zetten voor de inzameling en uitschrijving van alle autowrakken. De richtlijn zet producenten er ook toe aan nieuwe voertuigen te vervaardigen zonder gevaarlijke stoffen (met name lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom), waardoor hergebruik, recycleerbaarheid en nuttige toepassing van afgedankte voertuigen wordt bevorderd. Volgens de richtlijn moeten de lidstaten alle voertuigen die het einde van hun levensduur hebben bereikt 'overbrengen naar erkende verwerkingsinstallaties' op een milieuvriendelijke manier slopen.

Als motorfietsen onder het toepassingsgebied van de richtlijn zouden vallen, zou dat het einde kunnen betekenen van de zogenaamde thuisrecycling. Het recyclen van motorfietsen en motorfietsonderdelen is een inherent onderdeel van het gebruik van motorfietsen. Thuisrecycling, waarbij je de registratie van de motor beëindigt en hem uit elkaar haalt voor hergebruik van de onderdelen, is een belangrijk onderdeel van de motorfietscultuur. Thuisrecycling helpt om fietsen op de weg te houden met gebruikte reserveonderdelen, in plaats van nieuwe onderdelen te gebruiken die uit grondstoffen moeten worden gemaakt. Net als in de jaren negentig is FEMA nog steeds van mening dat particulier hergebruik van motoronderdelen een van de beste manieren is om verspilling te voorkomen en onnodig gebruik van grondstoffen te voorkomen.

Op deze manier spelen motorrijders hun rol in de circulaire economie en zijn ze ook milieuvriendelijk.

Gelukkig vallen motorfietsen en andere gemotoriseerde tweewielers niet onder het toepassingsgebied van de huidige richtlijn, een standpunt waar door FEMA naar werd gelobbyd toen de richtlijn eind jaren negentig werd geschreven en aangenomen.

De Europese Commissie is nu van plan de richtlijn betreffende autowrakken te herzien en heeft om feedback gevraagd (er zal een openbare raadpleging plaatsvinden in het tweede kwartaal van 2021 en de goedkeuring van een herziene richtlijn door de Commissie is gepland voor het tweede kwartaal van 2022). Als onderdeel van de herziening van de richtlijn wil de Europese Commissie onderzoeken of het nodig is om gemotoriseerde tweewielers in het toepassingsgebied op te nemen.

FEMA reageerde op het verzoek om feedback van de Europese Commissie met de volgende verklaring en legt uit waarom motorfietsen en andere gemotoriseerde tweewielers naar onze mening niet in een nieuwe richtlijn zouden moeten worden opgenomen.

De Federatie van Europese Motorrijdersverenigingen (FEMA) dankt de Europese Commissie voor de gelegenheid om haar visie te geven op de herziening van de richtlijn betreffende autowrakken (2000/53 / EG).

Volgens FEMA is de huidige richtlijn erin geslaagd om afval van voertuigen, hergebruik van onderdelen van voertuigen en verbetering van de milieuprestaties van alle marktdeelnemers die bij de levenscyclus van voertuigen betrokken zijn, te voorkomen.

We begrijpen ook dat het nodig is het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot andere soorten voertuigen dan auto's.

De uitbreiding van de werking van de richtlijn tot gemotoriseerde tweewielers (PTW's) is echter minder voor de hand liggend vanwege de verschillende aard van zowel het gebruik als de bouw van PTW's. PTW's hebben geen carrosserie zoals auto's; ze kunnen lichaamsdelen hebben die aan het frame zijn bevestigd, maar dit is niet te vergelijken met de carrosserie van auto's. De meeste personenauto's brengen het grootste deel van hun leven binnenshuis door en worden in de regel veel minder kilometers gebruikt dan auto's. Hierdoor, en omdat onderdelen gemakkelijk kunnen worden verwijderd, bereiken PTW's zelden het einde van hun levensduur zoals andere voertuigen.

Vrijwel alle PTW-onderdelen kunnen worden hergebruikt, via een groot netwerk van gespecialiseerde leveranciers van tweedehands onderdelen in de

hele Europese Unie, of door gebruikers zelf die onderdelen ruilen en vervangen met andere eigenaren. Onderdelen die niet worden hergebruikt, worden gerecycled via lokale recyclingschema's of verzonden door tweedehandswinkels. Er zijn geen aanwijzingen dat PTW's langs de weg worden gedumpt of anderszins op ongepaste wijze worden verwijderd. Opname van PTW's zou zelfs in strijd kunnen zijn met het doel van de richtlijn, door een probleem te veroorzaken waar er nu geen bestaat. In het bijzonder kan het vernietigingscertificaat gebruikers verbieden hun voertuigen te demonteren met het oog op hergebruik van onderdelen. Bovendien zou de administratieve verplichting voor gespecialiseerde tweedehands onderdelenbedrijven, die doorgaans kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) zijn, tot banenverlies kunnen leiden.

Een uitzondering kan worden gemaakt voor elektrisch aangedreven voertuigen (EV's). De sloop van elektrische voertuigen is specialistisch werk

LET OP!!
**Laat bij de supermarkt niet
je temperatuur meten via
een voorhoofdscan! Ze
wissen je geheugen! Ik ging
voor macaroni en kaas, maar
kwam thuis met 2 kratten
bier!**

ZUID – INDIA PER ENFIELD (vervolg)

Op pad, dag 6/7/8. We gaan de bergen in.



Een km of 50 na Madurai zien we de bergen van Kerala opdoemen. We gaan er via een prachtige pas op. Perfect wegdek, bocht na mooie bocht, eenmaal boven stoppen we bij een restaurant. Eten zat, maar cola? “hebben we niet, sprite? Hebben we niet. Wat heeft u dan wel? “”We hebben helemaal geen drankjes”. Herinneringen aan de Dikvoormekaarshow duiken op. Goede wifi hadden ze echter wel. We waren lovend over de geweldige wegen, om meteen aan andere kant van de pas een serie putten, kuilen en onverharde weg voor onze wielen te krijgen. De Enfields zijn echter geweldig op dit soort terrein. Ze komen overal doorheen en overheen, mits je een beetje de gang erin houdt. Op een 20% oplopend zandpad valt Ingrid stil, remt en schuift meteen een paar meter naar beneden. Ik moet ook stoppen en ga net zo hard naar achteren. Banden glijden door op zo’n helling met zand als ondergrond. Achter mij doet Mari hetzelfde. Houdt de boel echter niet overeind en rolt om. Hij had al last van zijn knie na een misstap op de hoteltrap en valt uiteraard weer op dezelfde knie. Ik kan de motor parkeren, help Mari en zijn motor overeind met behulp van toegesnelde Indiërs.

Daarna duwen we Ingrid weer op gang. Tenslotte helpen de Indiërs mij weer op gang, nadat ik ze tevergeefs geprobeerd heb uit te leggen waarom we helemaal vanuit Europa dit soort weggetjes komen rijden. We eindigen die dag in Munnar waar we 2 nachten zullen blijven.

De volgende dag bezoeken we het theemuseum. Wij hebben Tatasteel, daar was alles van Tatathee. De familie Tata heeft half India in bezit. Daarna gaan we naar de mooiste pas in de omgeving. De route voert langs prachtige wegen vol theeplantages. Helaas staat ook alles vast. File in de bergen. De reden wordt duidelijk, een stuk ingestorte weg, Over 1 baan kan je erlangs maar de weg bestaat daar uit grote keien en water. We wroeten ons langs de auto's en dan over de keien, iedereen komt er goed door maar het kost wel een uurtje of 2.

Boven op de pas is het prachtig, alleen blijkt er geen manier om rond te rijden, we moeten dus weer door de drukte en over de keien. Mari heeft met zijn pijnlijke knie plaats genomen in de volgauto. Hij foetert nogal op de vrij wilde rijstijl die nodig is om de motoren bij te houden. Ik verbaas me al dagen over de manier waarop wij inhalen door alle beschikbare gaatjes en toch iedere keer weer snel de auto achter ons zien opduiken.

De doorgaande grotere wegen zijn tolwegen. Motoren mogen er via een klein strookje gratis langs maar de auto moet in de file aansluiten.

Die avond vieren we Mari's 70ste verjaardag. De provincie Kerala waar we ons nu bevinden is vrijwel drooggelegd. Gezien Mari's sterke voorkeur voor bier en vlees krijgen we het adres van het enige hotel wat nog drank mag schenken in deze stad. Djin blijkt een meester in het onderhandelen. Een jeep voor 300 rupie voor 7 personen (53 cent p.p.) vindt hij te duur. Dan maar 2 Tuctucs. De eerste vertrekt met 3 personen voor 50 rupie, de tweede vindt hij ook te duur. 100 rupie!!!. Afzetter. Daarna wordt hij het met enige tegenzin met de volgende eens voor 80 rupie. Gemiddeld komen we nu voor 24 cent in het restaurant. Het kostte wel een uurtje onderhandelen maar de besparing was dan ook aanzienlijk. Het is hier nu winter, de temperatuur zakt tot 20 graden en waar wij nog in T-shirt lopen is dat is te merken aan tuctuc chauffeurs met ski-jacks en schaatsmutsen.

De volgende dag gaan we verder. Zuidelijk door de bergen naar Kumely. Het is maar een halve dag rijden. 's Middags staat er een boottocht op een meer gepland. Konchok is helaas vergeten om te reserveren. Het is vakantietijd en de wachttijden lopen nu op tot 2 uur. Dat wordt ons wat teveel.

We lopen wat door de stad en komen een man tegen die jeepsafari's in de aanbieding heeft. 7 man in een jeep, geen probleem. Voor hem dan, want 6 achterin is niet ruim. Hij heeft een folder met allerlei beesten zoals olifanten maar als hij het over "misschien" heeft weet je dat je die beesten nooit zal zien. Wel komen we bij een uitkijkpost waar tientallen jeeps met toeristen staan. Geen dieren. Wel verkopers.

De grootste attractie is de weg. Het is echt zwaar terrein rijden. Op de stop gaan we op de foto met allerlei Indiase families. Dit fenomeen blijft ons de hele reis achtervolgen. We vormen zelf een attractie. Er worden kinderen bij ons gezet die daar af en toe niet het nut van inzien. Ingrid als blonde vrouw is met name de attractie maar de rest ontkomt ook niet aan deze fotomanie. Weer op de asfaltweg worden we wild ingehaald door een bus. Die halen overal in. Onoverzichtelijke bocht of niet. En ze rijden hard. Duwen zich bij tegenliggers ongegeneerd tussen de drukte op de juiste weghelft. Onze jeepchauffeur vindt dit echter logisch; "de bus moet op tijd rijden" is zijn verklaring.

Op pad dag 9/10 de bergen uit naar de boot.

We vertrekken uit Kumely. Dan blijkt pas hoe hoog we zaten. Na een stuk door de bergen komen we op een eindeloze afdeling. Het is heerlijk sturen met de Enfields. Zolang je tenminste met een redelijk constante snelheid van bocht naar bocht kan rijden.

Remmen zijn redelijk maar versnellen is niet het sterkste punt. Konchok rijdt vooraan geen moordend maar wel lekker tempo en haalt als rechtgeaarde Indiër wel alles in. Als je dan achterin de groep rijdt heb je met enige regelmaat vrij baan. In de loop van de middag naderen we de kust. Daar liggen een aantal grote meren die we de middag en de volgende ochtend per boot gaan verkennen. Ook die boot is alcoholvrij dus we stoppen eerst bij een drankwinkel voor enkele biertjes. Dat lijkt wel een illegale handel. Bestellen bij man 1, een bonnetje krijgen wat bij man 2 ingeleverd moet worden, die verwerkt dat en man 3 komt met een blanco tas met de drugs. De boot blijkt redelijk groot, heeft echter maar drie hutten. Geen probleem, eerst varen en terug wordt er een 2e boot aangekoppeld zodat iedereen kan slapen. De ober met het avondeten moet wel steeds overstappen tussen de boten, als er dan ook nog een tropische stortbui losbarst zie je hem per gerecht natter worden. Het is overigens de enige regen deze 3 weken.

Vroeg de volgende morgen vaart de boot weer een stukje, heerlijke rust op het water en een geweldig ontbijt, kan haast niet beter. Daarna weer op de motoren en terug richting bergen.

Voor we die middag bij het hotel aankomen stoppen we bij een waterval. Dat wordt een stevige klim bij een flinke temperatuur. Een extra attractie vormen de apen die je overal eten ziet uitpakken en pakjes drinken ziet wegwerpen. Het wordt ook duidelijk hoe ze daaraan komen, ze bespringen gewoon de bezoekers en rukken het uit de handen. We wachten maar even met ijs kopen tot we in een aapvrijzone zijn.

Het hotel die avond had geen eten. Het leverde ook weer het inmiddels gebruikelijke probleem op met kamer delen. Dat vind ik niet erg, Djin blijkt een heel leuke kamergenoot maar de meeste kamers hebben alleen een tweepersoons bed. Dat stond niet in de folder. Er wordt wel altijd een mouw aan gepast. De ene keer wordt er een bed bijgezet, de volgende keer begint een groep Indiërs het bed uit elkaar te schroeven en in 2 te delen. Hoofdeindes passen dan niet meer en er komt van alles onder het bed vandaan maar het probleem wordt opgelost. Dit keer hebben ze een familiekamer voor ons. Een suite met 2 tweepersoonsbedden. Top.

We lopen die avond naar een restaurant wat deel uitmaakt van snowworld. Een ervaringscomplex waar mensen die nooit kouder dan 20 graden meemaken, kunnen ervaren hoe het is met bontmutsen en min 10. We bedanken voor die ervaring. We hebben net dik betaald om aan de kou te ontsnappen. Op pad dag 11. Olifanten. We rijden vandaag door een olifantenpark naar het noorden. Prachtige route.

We horen de olifanten in de vallei, maar pas buiten het park zien we ze bij mensen in de tuin. Het berggebied wordt afgesloten met een 40 haarspeldbochten afdaling. Geweldig wegdek alleen wordt halverwege de weg verspert door 2 takelwagens die een bus uit het ravijn aan het tillen zijn. Dat wordt wachten en het vlot niet. Tot er een kreet komt dat motoren er langs mogen. Onder de last door, over een meter gravel tussen takelwagen en ravijn maar we kunnen verder. In het dal bereiken we het hotel. Een zogeheten River resort ver buiten de stad Pollachi. Zonder bagage, want de volgauto staat nog wel boven. Het hotel ligt ver buiten de stad dus we moeten hier wel eten.

De ober begrijpt niets, een vaker voorkomend probleem. Men spreekt een soort Indiaas Engels waar geen touw aan vast te knopen is. Een algemeen probleem is ook dat eten nooit tegelijk komt. De langst gemeten tijd tussen hoofdgerechten was 45 minuten. Voorgerecht en hoofdgerecht komen ook rustig tegelijk, of in verkeerde volgorde. Dan is er nog het probleem van pepers. Staat er Spicy op de kaart dan hoef je er niet aan te beginnen, dat is zoiets als leegeten van een pot sambal.

Medium spicy kan, met hulp van veel rijst en andere blusmiddelen. A little spicy is voor ons meer dan heet genoeg al kan je zelfs in het meest milde gerecht nog op een peper stuiten waarbij de vlammen je uitslaan. In sommige restaurants bestaat dat probleem niet. Die kennen maar 1 gerecht. Thali. Rijst en brood op een bananenblad met voor mij niet altijd goed te duiden schaaltes er om heen. In dat geval komt wel alles tegelijk, en het kost rond een euro de man. Of vrouw.

Op pad dag 12. De thee plantage

Pollachi ligt in een dal tussen 2 berggebieden. De volgende dag rijden we weer de bergen in via een prachtige route. Het gaat snel, zodat we rond een uur of 2 in de buurt van onze slaapplek komen. Een theeplantage. Bij de afslag naar de plantage rijden Mari en Kees nog achter mij. Ze hebben alleen wat achterstand. De afslag gaat meteen recht de berg op. Ik geef gas maar op het steile stuk denk dat ik misschien even had moeten kijken of iedereen er nog was. Daarna kan ik stoppen maar de andere 2 zien niets, horen ook het getoeter niet en rijden verder. Vervelend voor Mari want die had al wat onrustige gevoelens in zijn buik en had misschien de plantage kunnen halen. Nu niet. Verderop is hij een tempel in gerend, werd er ook meteen weer uitgegooid aangezien hij niet de moeite nam zijn schoenen uit te trekken, toen maar het bos in. Ik dacht bij theeplantage aan een spartaans hutje tussen de struiken maar het blijkt een zeer luxe chalet te zijn, boven op een berg met een schitterend uitzicht over het dal. Het is nog vroeg dus we gaan bergwandelen. Ingrid en ik komen als enigen boven, de rest was allang afgehaakt, boven staat een gebedsruimte maar blijkbaar tonen we te weinig eerbied en en rollen allebei een keer een stukje de berg af. Afdalen blijkt ook een kunst, of die 1500 Hindoe goden straffen onmiddellijk. Het restaurant heeft geen drank maar bij de receptie kan je bestellingen opgeven. Wijn voor Limburg en Brabant, Holland en Suriname bier. Het gaat keurig in de centrale koelkast en bij een telefoontje staat een bediende met koud bier voor de deur. Perfect. (wordt vervolgd)

Dag 13/14 Mysore

Weer een mooie route door de bergen tot we in het dal in een tijgerpark komen. Volgens de borden een plek waar je deuren en ramen gesloten moet houden maar nu is dat overbodig. Er is geen tiger te zien, wel heel veel verkeersdrempels, om te voorkomen dat je per ongeluk een tiger overrijdt waarschijnlijk. Dan komen we in Mysore. De voormalige keizerlijke hoofdstad van dit gebied. Een keizer heet hier Maharadja maar het komt op hetzelfde neer. Er wordt een geweldig paleis gebouwd door straatarme onderdanen die niets liever zien dan dat hun heerser er een beetje fatsoenlijk bijwoont. Ook

hier dus. De volgende morgen bezoeken we het paleis samen met een straathond die zonder kaartje overal met ons mee loopt. Op het paleisterrein blaft hij wat locale honden af. Sluip langs de bewakers en pas de laatste controle binnen in het paleis wordt hij tegengehouden. Het paleis is wel de moeite waard. Daarna gaan we de smalle straatjes in op zoek naar souvenirs. Djin wil een India pet maar die hebben ze nergens. Wel Mercedes, BMW en alles van gerenommeerde kleding labels. Voor een prijs waar kinderhanden het nog niet eens voor Clubblad M.C. Contact Oktober 2020 Pagina 28 kunnen maken. Kees gaat terug naar het hotel of liever het zwembad, Mari, Ingrid, Djin en ik gaan per Tuctuc de andere kant van India verkennen. Een winkelcentrum met airco, Apple-shop, Kentucky Fried chicken, Starbucks en alles waar de westerse wereld de samenleving mee heeft verreekt. We storten ons op de McDonald's. Voor het eerst in 2 weken weer in de beschaving. Het zijn wel vegaburgers, geheel in lijn met Hindoe gewoontes die geen koe of varken eten, hooguit kip. We nemen een Tuctuc terug. De chauffeur heeft niet de gebruikelijke bescheiden Indiase afmetingen maar heeft meer iets weg van Boedha. Er moet iemand voorin bij de chauffeur. Ingrid daar plaatsen zou niet gepast zijn. Mari en Djin hebben dezelfde basisvormen als de chauffeur, dus beland ik voorin de Tuctuc. Je ziet dan live alle andere Tuctucs, heilige koeien en auto's recht op je af komen, met voor je de kreukelzone van een melk pak. Dat terwijl de chauffeur per telefoon zijn volgende rit vast regelt en bij iedere linker bocht en een stevige elleboog tussen je ribben plant. Wat kan je voor 100 rupie een hoop plezier hebben. In de avond bezoeken we de markt. Die is de moeite waard. Djin en Mari gaan daar naar de kapper en worden voor een schamele 2 euro geknipt, geschoren, gemasseerd Clubblad M.C. Contact Oktober 2020 Pagina 29 en met liefde geslagen. Het hotel heeft weer een prachtig dakterras waarop het na al deze inspanningen goed bier wegwerken is.

Rien van Asperen – MC Contact Dordrecht



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2020



13/12/2020 45e Wildrit MC Keizer Karel- Nijmegen

Afgelast !

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2021



01/01/2021 Meer Provincien rit MTC Motovatie

Doorlopend - 5 punten

Start te: De Roskam, Hessenweg 212, 3791 PN Achterveld

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v.

"MPR", je naam en mailadres

10/01/2021

Jan Termatenrit

MC Wombarg

Toerit - 10 punten

Start te: MC Wombarg, De Bosrand 21, 3931 AP Woudenberg

Info: Bert de With, Tel.: 06 51177639. Hugo du Pon, Tel.: 06 33167762

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 140 km. Omgeving: Midden Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00. Extra info: www.mcwombarg.nl

Deelnemers kunnen de route gemaïld krijgen via toer@mcwombarg.nl

24/01/2021

Gezelligheidsrit

MTC Bergeijk

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool v.d. Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Arie v/d Moosdijk, Tel.: 0497-572580, Jolanda Luijten, Tel.: 0497-577135.

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Incl. soep, koffie, thee. Route op GPS. Ook via voorinschrijving. Na betaling op NL91 RBRB

0917703464 t.n.v. MTC Bergeijk. Vermeld email adres, dan wordt de rit toegestuurd. Voorrijders

vertrekken 11 uur. email: mtcbergeijk@chello.nl internet: <https://mtcbergeijk.jouwweb.nl>

07/02/2021

31e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis MC de Kraats, Horsterweg 9, 6715 CT Ede

Info: Rene van Schaik, Tel.: 06-36446424, detoercommissie@mcdekraats.nl

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 120 km. Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00 Extra info: Route alleen op GPS Incl. erwtensoep na afloop

1 week vooraf is route verkrijgbaar via www.mcdekraats.nl

TOT SLOT...

We hebben een bizar , door Corona geteisterd ,2020 bijna achter de rug.

Door de Corona maatregelen moesten veel toertochten afgelast worden en waren we veelal op individueel of doorlopende ritten aangewezen .
Hierdoor kwam ook de toercompetitie 2020 te vervallen , geen eindag 2020 dus komend jaar.

Laten we hopen dat het onderstaand beeld volgend jaar weer de leidraad wordt voor gezellige toertocht bijeenkomsten.



***NAMENS HET LOOT FIJNE FEESTDAGEN EN HOPELIJK
EEN BETER 2021 MET EEN WAARDIGE TOERCOMPETITIE !***