

L.O.O.T. INFOWIJZER



SEPTEMBER 2014

INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFON
- 3. L.O.O.T. TOERKALENDERVERGADERING
- 4. EUROPEESCH RECALL.....
- 6. WAAROM RIJDEN WIJ RECHTS.....
- 11. MOTORNIEUWS
- 13. VAN DE CLUBS
- 14. VAKANTIE 2013 (4)
- 22. L.O.O.T. TOERCOMPETITIE
- 25. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt oktober 2014. Uw kopij gaarne voor 28 september naar infowijzer@loot.nl

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

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



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur ----- bestuur@loot.nl

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

De Coördinatoren -----

Beurzen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Dirk de Zeeuw		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie/Toerkalender/			
Inschrijfformulieren	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl

Adressen -----

Algemene post- en adreswijzigingen

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

Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningm. P de Jongstelaan 10 3291 PS Strijen 06-20381110 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

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

Aan de bestuursleden van
L.O.O.T.-clubs



UITNODIGING

TOERKALENDERVERGADERING

ZATERDAG 11 OKTOBER 2014

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) Rd (Energieweg g.o.i. Wiekenweg)1^e weg re ri. Stoutenburg

Einde weg re (Hogeweg -Barneveldseweg

g.o.i. Hessenweg) door Stoutenburg en na ca. 7 km bent u

gearriveerd bij De Roskam (t.o. de kerk))

Europees recall - systeem biedt geen zekerheid

Elke producent van motorvoertuigen heeft er wel eens mee te maken gehad: een recall. Nadat er een flink aantal motorfietsen is geproduceerd, blijkt een onderdeel niet goed te functioneren, waardoor voor de berijders of andere weggebruikers een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Bij kritieke situaties moeten de kopers met een zogenaamde terugroepactie dan zo snel mogelijk ingelicht worden, maar dat blijkt in de praktijk nog niet zo soepel te verlopen. Eerste probleem in het huidige systeem is dat de doorlooptijd door de officiële kanalen heel erg lang is. Dit omdat het over zoveel verschillende schijven moet. Als (bijvoorbeeld) een Duitse fabrikant een terugroepactie meldt, moet hij dit volgens Europese richtlijnen doen bij het KBA (Kraftfahrt - Bundesamt) in zijn eigen land, en in het land waar hij zijn product liet homologeren. Die instantie meldt het weer door aan het centrale Europese recall systeem RAPEX. In RAPEX komen alle Europese meldingen samen over verschillende gevaarlijke consumentenproducten. Dit betreft jaarlijks enige duizenden meldingen en is daardoor een lastig doorzoekbare, warrige brij data. RAPEX geeft de meldingen in Nederland weer door aan de Voedsel- en Waren Autoriteit (VWA), die de voertuigen eruit filtert en die op haar beurt weer doorgeeft aan het RDW. Het RDW checkt bij elke melding dan eerst of het een correcte melding betreft, voor er een melding van gemaakt wordt in het RDW kentekenregister en in de database op de RDW -website. Vijf systemen dus, elk met een eigen controle en werksnelheid. Volgend probleem is ook dat het weliswaar verplicht is een mogelijk gevaarlijk defect te melden, maar dat er binnen het hele Europese recall-systeem geen enkele vorm van sanctie is. Als een fabrikant de instanties niet of te laat inlicht, kan hiertegen dus op geen enkele wijze vanuit een overheid opgetreden worden. De overheden, zowel Nationaal als Europees, hebben dus geen enkel middel om fabrikanten of importeurs te dwingen tot melding van gevaarlijke gebreken. Een particulier die hiervan de dupe is moet dan maar zelf bewijzen dat de fabrikant in gebreke is gebleven, dat is nogal een juridische uitdaging. In Amerika is het systeem totaal anders, waarbij de fabrikant/importeur verplicht is dit per direct te melden aan de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), met zware sancties op niet voldoen aan deze eis. De informatieplicht in dit verhaal ligt volledig bij de fabrikanten. Die schakelen doorgaans hun importeurs hiervoor in. Dit is waarom de RDW vrijwel altijd als eerste via de nationale importeur wordt geïnformeerd, ook omdat de importeur de RDW nodig heeft voor het verstrekken van adresgegevens uit het kentekenregister, zodat de betrokken eigenaren gewaarschuwd kunnen worden. Knelpunt is hierbij de vaak gemaakt keuze van importeurs om een recall stil te houden, dit omdat men bang is voor imagoschade. Nederlandse importeurs zeggen altijd dat ze zelf alle berijders van een betrokken model bereikt hebben, maar in bijna alle gevallen is dit door praktische zaken qua bereikbaarheid gewoon onmogelijk. Slecht zeer zelden kiest een motorimporteur ervoor de pers in te schakelen, om zo de berijders zo snel mogelijk te bereiken. De RDW (voorheen Rijksdienst voor het Wegverkeer geheten) claimt in eerste instantie zelf ook actief op zoek te zijn naar wereldwijde recallinformatie, en meldingen van consumenten serieus te nemen. Later wordt dit bijgesteld, RDW monitort niet actief maar gaat wel in op meldingen van consumenten. Dit heeft nog nooit tot een recall geleid, tot er recent één soort van recall door BMW Motorrad is gekomen, die vreemd genoeg dan weer niet doorgemeld is aan RAPEX. Het komt veel vaker voor dat nationale importeurs ervoor kiezen rechtstreeks contact op te nemen met het RDW, dit verkort de doorlooptijd natuurlijk aanzienlijk. Echter, daartoe zijn de importeurs ook al niet verplicht.

Als ze dit doen is dat omdat ze de RDW nodig hebben voor het verstrekken van de NAW-gegevens van de betrokken voertuigen, waarmee de importeur dan zelf die personen kan benaderen. De optie dat de RDW eventueel ook zelf een brief aan de eigenaar van een betrokken voertuig kan versturen, wordt zo goed als niet gebruikt. In een reactie meldt de RDW "De RDW doet er veel aan om zich te laten informeren door producenten, distributeurs, consumenten en belanghebbenden.(...) De RDW heeft niet de taak zich bezig te houden met zogenaamd 'markttoezicht' (actief opsporen van gevaarlijke producten). Voor markttoezicht is Inspectie Leefomgeving en Transport aangewezen". Als laatste is het zo dat het RDW op dit moment geen enkele vorm van actieve melding naar consumenten, website bezoekers of pers doet. Met het invoeren van een kenteken op de site zouden alle recalls sinds 1 november 2012 voor elk Nederlands voertuig zichtbaar moeten worden, maar opvallend genoeg vermeldt dit systeem véél minder recalls dan het Amerikaanse NHTSA systeem. De RDW geeft daarbij nadrukkelijk aan dat de totale verantwoordelijkheid van het informeren van betrokkenen bij de fabrikant ligt, ondanks de op de RDW -website genoemde rol van "het informeren van het publiek". Hieronder verstaat de RDW dat ze de via het eerder genoemde systeem aangeleverde informatie op de website vindbaar moeten maken en niet het publiek (bijvoorbeeld) via de media laten weten dat er een potentieel gevaarlijk voertuig is. Dit in tegenstelling tot het Amerikaanse NHTSA -systeem, waarbij elke recall in een bepaalde voertuigcategorie via nieuwsbrief en RSS -feed actief en openbaar gemeld wordt. Naar aanleiding van de gesprekken rondom dit artikel



meldt de RDW dat ze "zal onderzoeken welke vormen van actieve informatieverstrekking richting het publiek mogelijk zijn".

Importeurs/distributeurs en fabrikanten blijven volhouden dat ze met de NAW -gegevens zelfstandig alle klanten snel kunnen bereiken. De praktijk wijst uit dat dit nooit voor het volle 100 procent klopt. Het inschakelen van de media wordt als negatief gezien, ondanks een recente studie dat de lijst recalls de uitstraling van Toyota eerder goed gedaan heeft. De RDW, een

zelfstandig bestuursorgaan die taken uitvoert onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, sluit zich erbij aan door geen actieve meldingen naar de consumenten te doen uitgaan, omdat dit de verantwoordelijkheid van de fabrikanten zou zijn. Het officiële meldingskanaal verloopt via een doorgeefstelsel over vijf schijven, die allemaal in het weekend stil liggen en elk eigen, tijdrovende controles hebben. En dan hebben we het nog over de melding vanuit een goed gestructureerde motorfabrikant, in een land met een goed georganiseerd overheidsapparaat. Stel je voor dat dit een nieuwe Europese lidstaat en een nieuwe Aziatische fabrikant betreft. Daarbij zijn er in de Europese wetgeving geen mogelijkheden fabrikanten te beboeten die in gebreke blijven. Het komt er hierdoor feitelijk op neer dat waar het terugroepacties betreft, consumenten aan de genade van de fabrikanten zijn overgeleverd.

Waarom rijden wij rechts en in Engeland links?

door Ed - Naab

In het grootste deel van de wereld rijdt verkeer rechts. Maar in een kwart van alle landen rijdt men links. Waarom eigenlijk? Maar ook: waarom rijden wij hier rechts?



Ik deed een project met twee vakgenoten uit Engeland. We moesten samen een wegontwerp van een autosnelweg beoordelen. Uiteraard hadden zij wat moeite met het feit dat wij rechts rijden en de op- en afritten van de snelweg voor hen aan de verkeerde kant zaten. De uitspraak die één van hen deed was: “jullie in Nederland rijden toch echt aan de verkeerde kant van de weg: in Engeland rijden we aan de

juiste kant: links. Dus als je een keer naar Engeland komt, oefen dan eerst een weekje thuis met links rijden – dat is veiliger voor ons”.

Wie voerde links of rechts in?

Er zijn verschillende bronnen die vertellen waarom wij rechts rijden en waarom bijv. de Engelsen links rijden. In sommige ervan zit uiteraard een kern van historische waarheid, van andere is het nooit echt bewezen.

De Romeinen

Van de **Romeinen** is bekend dat zij als regel **links** aanhielden. Dit omdat de meeste soldaten rechtshandig waren en hun zwaard daarom links droegen, dan kon je het snel grijpen. Als je iemand tegenkwam, een vijand of bekende, dan was je als je links liep of met je paard links passeerde in het voordeel: je kon snel je zwaard trekken (tegen de vijand) of de zwaarden raakten niet tegen elkaar bij het passeren (vriend). Bij links passeren hangen ze altijd aan de linker buitenzijde. Na de Romeinse tijd bleven de Europeanen elkaar aan de linkerkant passeren. Tot het Jubeljaar 1300 (zie: Paus Bonifatius VIII) toen het wijzigde.

Ridders

In de vroege en late Middeleeuwen reed men in veel landen nog steeds links omdat men toen te paard ging en vocht. De meeste mensen droegen hun zwaard links omdat men rechts was.

Men vocht dus vooral met de rechterhand, zoals nu de meeste mensen met rechts schrijven. Om een slag af te kunnen weren of toe te kunnen brengen was het dus makkelijker om aan de linkerkant te rijden, zodat potentiële aanvallers aan de kant van het zwaard moeten naderen.

Paus Bonifatius VIII

In het jaar 1300 bepaalde Paus Bonifatius VIII dat vanwege de drukte op de St. Angelo brug in **Rome** alle pelgrims voortaan rechts moesten houden. Door de drukte op de brug viel er wel eens iemand in het water en verdrong omdat zwemmen toen not-done was. De zee is voor de vis en niet voor de mens. Ook kondigde Paus Bonifatius VIII toen meteen aan dat de toenmalige wereld ook **rechts** moest gaan rijden.

Een **Samoerai** is een Japanse krijgersklasse die van de 12e tot de late 19e eeuw de gewapende troepen van Japan vormden. Eind 19e eeuw werd de samoeraiklasse afgeschaft en werd een leger gevormd naar westers voorbeeld. Het dragen van een samoerai -zwaard of katana werd hierbij verboden. Maar, de samoerai droegen hun zwaard links (vanwege het rechtshandig zijn, zoals ook de Romeinen) en het aanraken van zo'n samoeraizwaard gold als een zwaar vergrijp als je zelf geen **samoerai** was. Door links langs een samoerai te lopen (als je elkaar tegemoet komt) loop je langs zijn rechterkant en is er dus weinig kans zijn zwaard te raken. Hierdoor rijdt verkeer in Japan nog steeds links.

Koetsiers met meerdere paarden

Toen koetsen en karren met meerdere paarden naast elkaar steeds vaker op de weg verschenen ging men elkaar meer en meer aan de rechterkant van de weg passeren. Dat kwam doordat de koetsier vaak rechtshandig was en in zijn rechterhand de **zweep** vasthield zodat hij nauwkeurig de paarden een tikje kon geven. De teugels moest hij dus in zijn linkerhand houden. Om de teugels goed te kunnen gebruiken zat hij zelf links op de koets/kar zodat hij het paard linksvoor goed kon zien, kon aansturen en kon kijken of hij aan de linkerkant niets zou raken. Logischerwijs verkoos hij dus tegenliggers **rechts** voorbij te rijden zodat hij beter afstand kon houden in het voorbijgaan.

Hitler

In niet alle landen op het vaste land van Europa reed men rechts. In bijvoorbeeld Oostenrijk, Tjecho-Slowakije en Hongarije reed men nog steeds links. Dat was voor Hitler reden om vanaf 1938 overall **rechts** rijden te eisen in alle landen die door de Duitsers bezet werden. Oostenrijk was tot 1938 onafhankelijk maar ging deel uitmaken van het Derde Rijk van Hitler; vandaar dat men daar ook omschakelden. Tjecho-Slowakije en Hongarije werden bezet en moesten dus ook omschakelen.

Groot-Brittanië



Voor Groot-Brittanië (Verenigd Koninkrijk / Engeland) kun je het verhaal natuurlijk omdraaien zodat de koetsier de linkerkant de voorkeur gaf om te zitten en de zweep links te hanteren en de tegenligger links te passeren. De Britten waren wel de eerste die (op Londen Bridge) de verkeersregel invoerden: vanaf 1756 moest je daar **links** aanhouden. In 1835 werd het bij wetgeving vastgelegd. Het is nog steeds zo.

Napoleon Bonaparte

Vóór de Franse Revolutie (1789) reisde de aristocratie (adel) aan de linkerzijde van de weg. Na de bestorming van de Bastille en de daaropvolgende gebeurtenissen moest de adel inbinden en ging het volk, als maatregel, rechts rijden. In Parijs werd de regel rechts rijden in 1794 ingevoerd. **Napoleon** ging door en voerde in zijn rijk de regel in dat alle verkeer rechts moest aanhouden. Dit wordt mogelijk ingegeven vanwege de praktijk van koetsiers met meerdere paarden die zijn tegenliggers rechts passeerden. Niet alleen in Frankrijk ging men rechts rijden dankzij **Napoleon**, maar hij heeft het in veel andere Europese landen ingevoerd. Omdat het wisselen van rijrichting aan de grens lastig is, zijn in de loop der tijd steeds meer landen omgeschakeld naar rechts rijden. De staten die zich tegen Napoleon verzetten bleven links rijden: Naast Groot-Brittannië, het Oostenrijks-Hongaarse Rijk ook Portugal. Dit zou ruim 100 jaar duren, tot na de Eerste Wereldoorlog.

Beroemde omschakeling: Zweden in 1967

Met de opkomst van de auto en het frequenter passeren van de grenzen met voertuigen ontstond verwarring bij de grensovergangen. In Noorwegen en Finland werd immers rechts gereden. In 1955 bleek uit de uitslag van een referendum dat maar 15% van de bevolking voor rechts rijden was. Toch kwam er in 1963 een wet dat Zweden vanaf 1967 rechts moest rijden. Besloten werd om "**Dagen H**" plaats te laten vinden op zondag 3 september 1967. De "H" staat voor Högertrafik, wat Zweeds is voor Rechtsverkeer. De omschakeling heeft 4 jaar voorbereidingstijd van de overheid gekost: alles moest worden omgezet: verkeersborden, bewegwijzering, bushaltes naar de andere kant van de straat, verkeerslichten en belijning.



De omzetting ging als volgt:

- Bij elk kruispunt met verkeerslichten werden extra verkeerslichten en borden geplaatst, verpakt in zwart plastic. Op Dagen H moesten de overheidsmensen al het zwarte plastic verwijderen.
- Er werd nieuwe witte wegmarkering aangebracht, in plaats van de gele markering. Tot **Dagen H** werd deze in Zweden gebruikt.
- Op 3 september 1967 werd alle niet noodzakelijke verkeer verboden tussen 1 en 6 uur 's ochtends. Wie wel moest rijden had zich aan speciale regels te houden.
- Om 4:45 uur 's ochtends moest iedereen in Zweden stilstaan minimaal vijf minuten wachten voordat zij voorzichtig konden

switchen naar de rechterkant van de weg. Daar moesten ze tot 5:00 uur stilstaan, pas toen mochten ze verder rijden.

- In sommige grote steden bleek het meer werk te zijn. In Stockholm en Malmö duurde de hele operatie van zaterdag 10:00 uur tot zondag 15:00 uur.



Andere recente omschakelingen

IJsland: 1968

Nigeria: 2 april 1972

Ghana: 4 augustus 1974

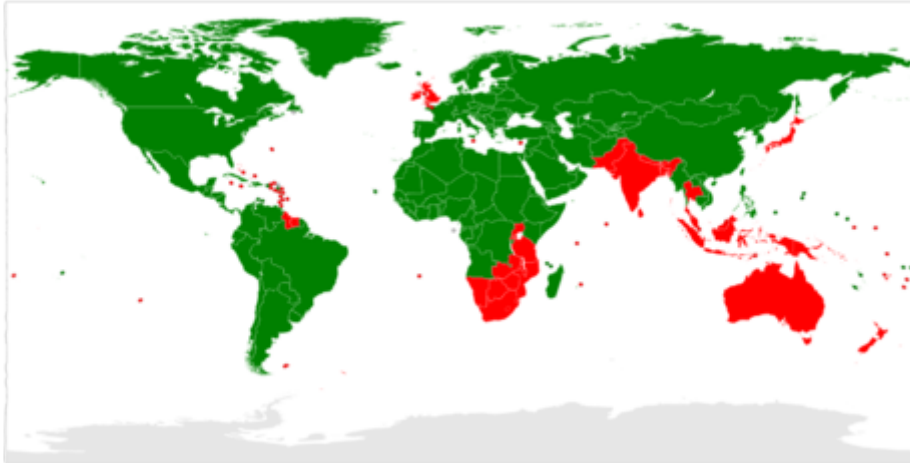
Samoa: 7 september 2009 van rechts naar links (vanwege nabijheid Nieuw-Zeeland en Australië waar men links rijdt)

Nederland en haar voormalige koloniën

Apart is dat in de voormalige koloniën van Nederland verschil zit in links en rechts rijden. Op Aruba, Bonaire, Curaçao en Saba, St Maarten en St Eustatius rijdt men **rechts**. In Suriname en Indonesië wordt **links** gereden. Dit komt doordat in Nederland tot aan Napoleon links werd gereden. Toen de Nederlanders in 1596 in Indonesië voet aan land zetten, voerden ze daar links rijden in; in Suriname ging het net zo. Nederland ging met Napoleon mee rechts rijden, maar Indonesië en Suriname zijn daarin niet meegegaan en bleef het links.

Waar rijdt men links en rechts?

In ± 25% van de landen in de wereld rijdt men **links**. Dat zijn voornamelijk de landen die deel uitmaakten van het (voormalige) Britse rijk. Grote voormalige Britse koloniën zoals India, Pakistan, Australië en Nieuw Zeeland rijden links; met Canada als uitzondering. De verdeling in aantal landen dat links en rechts rijdt is dan wel 25% tegen 75%, het aantal mensen is niet gelijk verdeeld: 2 miljard mensen rijden **links**, 4 miljard mensen rijden **rechts** (34% tegen 66%). Dat komt vooral door het grote aantallen inwoners van bijvoorbeeld India (1,2 miljard) en Japan (127 miljoen); dat telt lekker op. Op onderstaand kaartje zie je waar links (rood) en waar rechts (groen) wordt gereden.



Tot slot

Voor de verkeersveiligheid, goede afwikkeling van het verkeer en het voorkomen van chaos moet je samen een keuze maken of je allemaal links of rechts rijdt. Het is eigenlijk een arbitraire keuze om links of rechts te rijden. Zowel Groot-Brittannië als Nederland staan in de top-3 van meest veilige landen in Europa.

MOTORNIEUWS



Duitse tol vanaf 2016 ook voor motorfietsen

De voor 2016 aangekondigde tolvignetplicht in Duitsland zal, in tegenstelling tot eerdere berichten, ook voor motorfietsen gaan gelden, zo blijkt uit de recente plannen van verkeersminister Alexander Dobrindt. Dobrindt ontvouwde gisteren zijn tolplannen, waarin voor alle voertuigen tot 3,5 ton tol moeten gaan betalen, dit gaat dus ook voor motorrijders gelden. De huidige regeling voor vrachtauto's geldt alleen voor de snelwegen, maar de nieuwe "Maut" zal ook verplicht worden voor binnenwegen, waardoor ook motorrijders die een toeristische route rijden moeten betalen. Controle zal plaats gaan vinden door de verplichte aanschaf van een vignet, met hetzelfde systeem als in Oostenrijk en Zwitserland. De hoogte van de kosten gaan afhangen van cilinderinhoud en uitstoot (Schadstoffklasse).



Overigens is het plan van Dobrindt nog niet politiek rond, daarvoor zal de CDU -minister binnen het kabinet van Angela Merkel steun moeten gaan zoeken, al is de verwachting dat de SPD zich zonder veel kritiek bij de voorstellen van Dobrindt zal aansluiten. Wel zal er vanuit Europa nog kritiek komen, de "Verkeersminister" wil namelijk alleen Duitse inwoners compenseren voor het tolvignet, en dat is volgens Europese wetgeving verboden.

Uitvoering oldtimerregeling hapert

De uitvoering van de zogeheten oldtimerregeling van de motorrijtuigenbelasting (MRB) kent de nodige opstartproblemen, dat blijkt uit het antwoord van staatssecretaris Wiebes op Kamervragen van Pieter Omtzigt en Sander de Rouwe (CDA). Sinds 1 januari 2014 zijn de regels voor vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) voor klassiekers aangescherpt. Alleen oldtimers van 40 jaar en ouder krijgen vrijstelling. Eigenaren met een auto of motor ouder dan 26 jaar, maar jonger dan 40 jaar, komen in aanmerking voor de overgangsregeling. De regering heeft echter pas in april de eerste aanslagen verzonden en dat is niet zonder gevolgen gebleven. Op 1 mei 2014 waren, zo blijkt, 50.000 aanslagen nog niet betaald. Vanwege het grote aantal klachten heeft de Belastingdienst op dit moment 17 personen fulltime op het dossier gezet.

Terechte zorgen

Men heeft zich vooraf zeer kritisch uitgelaten over de oldtimerregeling, met name over de lastenverhoging voor motorbezitters en de effecten op het rijdend erfgoed. Ook over de korte invoeringstermijn had men het afgelopen najaar grote zorgen. De Eerste Kamer stemde immers op 17 december 2013 pas in met een regeling die op 1 januari 2014 al van kracht werd. Deze zorgen lijken nu terecht.

De staatssecretaris gaf in zijn antwoord aan de CDA Kamerleden ook inzicht in het aantal registraties van voertuigen van 25 jaar en ouder. Op 2 juni 2014 waren er bijna 225.000 geregistreerde motorfietsen (inclusief zijspan en driewieling motorrijtuig) in Nederland, waarvan bijna 50.000 ouder dan 1974. Het aantal geschorste motorfietsen per 2 juni 2014 bedraagt 36.010.

Grote opkomst tijdens de Ride Out MH 17



Na de vliegtuigramp met de MH17 werd er via Facebook een 'ride out' georganiseerd ter nagedachtenis aan de slachtoffers. Er meldde zich vele motorrijders aan en zondagmiddag 3 augustus verzamelde er ruim 1000 motorrijders op het startpunt in Nieuwegein. In een lange stoet reden de motoren van Nieuwegein naar de Korporaal van Oudheusden kazerne in Hilversum, waar de slachtoffers geïdentificeerd worden. Alle motoren hadden een zwart lint aan het stuur en na de rit was er een minuut stilte om de slachtoffers van vlucht MH17 te eren en te herdenken.

Xenon ? Pas op in het buitenland.....

Verschillende motorrijders zijn van vakantie teruggekomen met een boete voor het rijden met Xenon verlichting. Vooral in Oostenrijk en Italië is het oppassen geblazen.



Bij af – fabriek ingebouwde Xenonverlichting is er geen vuiltje aan de lucht. Die valt immers onder de type goedkeuring. Zelf aangebrachte verlichting is in Nederland geen probleem. Maar sommige EU Landen verlangen bij zelf aangebrachte verlichting automatische

hoogteverstelling. Naar nu blijkt is vooral de politie in Oostenrijk en Italië alert op niet originele Xenon verlichting. Wie daarmee rijdt kan deze landen beter maar mijden.

VAN DE CLUBS

MTC Noord

Nieuw secretariaat:

Rolien Rietberg

Bonhommestrijtte 38

9283 VB Surhuizum

email (voorlopig) prcommissie@mtcnoord.nl

privé: rolien.rietberg@upcmail.nl



VAKANTIE 2013, VAN DIESEL TANKEN TOT SNEEUW, MAAR OOK FIJN MOTOR GEREDEN (Deel 4)

EEN LEUKE DAG VOL FIJN MOTORPLEZIER (zondag 23 juni)

Hoe laat ik vanmorgen ben vertrokken, weet ik al niet meer. Tegen zevenen ben ik naar het oosten gewandeld tot de weg ophield. Daarna heb ik ontbeten en de motor gestart.

De route gaat richting St. Ulrich en ik moet nog tanken. Beide Shell pompen zijn nog gesloten en nog steeds herkennen de automaten mijn bankkaart niet, dus heb ik maar voor 20 euro getankt en kan ik weer een tijdje rijden. Daarna ga links de leuke weg in richting de Panider Sattel, die ik eergisteren ook al heb gereden, maar dan net de andere kant op. Vandaag is de Sella Ronda en daardoor zijn de vier hoge passen tussen half negen en half vier voor alle verkeer afgesloten, behalve voor de wielrenners. Vorig jaar was dit ook al het geval en dus heb ik op internet opgezocht wanneer het dit jaar zou zijn. Dus deze dag en daarom heb ik mijn routes aangepast.



Na ruim 30 km ga ik anders dan twee dagen geleden. Ik ga links een smalle en steile weg in, die door het bos loopt. Al gauw stop ik bij een kapelletje, waar ik een mooi uitzicht over het dal heb.

Na een tijdje wordt het wat vlakker en bij Schloss Prösels is het tijd voor weer een fotostop, want het is hier prachtig. Deze smalle weg is maar acht km lang en aan het eind kom ik op de voorrangsweg naar de Nigerpass, de SP65. De zon schijnt en het is redelijk warm, terwijl het motorrijden lekker gaat. Na 12 haarspeldbochten ben ik boven op de top en daarna gaat het lekker vlot naar beneden. Op de Karerpass is het redelijk druk en dus rij ik direct verder. Dit dal rij ik nu helemaal uit naar Vigo di Fassa, waar ik de SS48 naar Moena ga volgen. Hier is het veel drukker, maar gelukkig kan ik na ruim vijf km naar links de rustige weg op naar Passo di San Pellegrino (1.918 m).

Dit is een mooie slingerende weg, die op enkele plaatsen voorzien is van nieuw asfalt. Onderweg stop ik ergens langs het beekje San Pellegrino om wat foto's te maken van het snelstromende water.

Op de top is het redelijk fris, maar wel prachtig. Richting Passo di Valles (2.032 m) volgen over drie km de mooie, maar wel korte en erg brede haarspeldbochten elkaar op. Ik zie boven me steeds meer donkere wolken en dat heb ik liever niet, maar gelukkig heb ik dat niet voor het zeggen. Boven op de Valles loopt een grote Sint-Bernardshond, die zo te zien eigenlijk wel met de honden van de wandelaars mee wilt, maar zijn baas roept hem terug. Er staat ook een mooie kapel van Notre Signora di Valles. Daarna ga ik over een redelijk wegdek naar beneden en dan links en dan weer rechts stroomt een mooi beekje. Na een tijdje haalt een Italiaanse motorrijder mij in en iets verder staat hij te wachten voor een rood verkeerslicht bij een wegversmalling. Dan rijdt hij toch door rood en ik volg hem, want hij vangt toch de eerste klap op, als dat nodig mocht zijn. Bij de voorrangsweg aangekomen ga ik naar links naar de Passo di Rolle (1.984 m).

Er staat aangegeven, dat je maximaal 40 km/u mag rijden en waarom dat is, heb ik snel in de gaten. Het wegdek is namelijk heel erg slecht, want er zitten gaten in van meer dan vijf cm diep, ruim een motorband breed en soms wel anderhalve meter lang.

Het is beter, dat je daar niet met het wiel van de motor in komt, want dat zou weleens slecht kunnen aflopen. Al gauw is de weg soms goed en soms wat slechter. Tot de top zijn een aantal haarspeldbochten, maar daarna zijn er veel meer en de laatste liggen in San Martino di Castrozzo. Ik zie, dat het hier nu 19 graden is,, terwijl het vorig jaar ruim 13 graden warmer was, wel een verschil. Geef mij dan toch maar de temperatuur van vandaag.

In Tonadico rij ik de afslag naar de Passo di Cereda (1.369 m) voorbij, maar dat heb ik gelukkig snel in de gaten. Andere jaren ging ik hier nog een stuk verder, maar om de afstand te beperken laat ik dit nu maar achterwege. Het laatste stuk is het heel erg druk geweest. Veel Italiaanse rijders van sportmotoren denken volgens mij, dat ze Valentino Rossi zijn, zo hangen ze in de bochten naast hun motor. Op de Cereda vliegt veel ongedierte rond, want het scherm van de motor stopt er velen. Het gaat lekker vlot verder en na ruim 11 km ben ik op de Forcella Aurine (1.299 m). Natuurlijk zijn hier ook weer vele bochten en het wegdek is soms vrij slecht.

In Frassene wil ik bij de kerk omdraaien, maar daar staan twee torens vlak bij elkaar, dus dat wordt fotograferen. Ik rij terug over de Aurine en in Don sla ik linksaf naar Rivamonte naar de Forcella Franche (992 m), de laagste pas van vandaag. Ook hier is de weg vrij slecht. In die plaats rij ik verder over de SP3, terwijl ik hier andere jaren omdraaide om daarna over de Aurine verder te rijden. Met een paar mooie, maar wel vrij smalle haarspeldbochten kom ik op de doorgaande weg naar Agordo. Ik zie steeds meer donkere wolken aan de hemel komen, maar wonder boven wonder blijft het droog.

Voorbij Agordo staat de Passo Duran (1.605 m) op het programma. Onderaan zijn het brede tornanti en bochten en naar boven toe worden deze smaller. Ik rij eigenlijk al bijna de hele dag in de bossen met maar af en toe wat weilanden op de berghellingen. Onderweg heb ik maar twee keer koeien zien lopen en die behoorden zo te zien bij twee grote boerderijen. Naar beneden toe is het hetzelfde, maar in de paar dorpen, waar ik door kom, is de weg vrij smal en soms heel erg slecht. Nu rij ik ruim 30 km tegengesteld aan de route van gisteren door het dal van de Fiorentina en over de Passo di Staulanza. Voorbij Colle Santa Lucia ga ik nu naar links en daarna richting Marmolada, de hoogste met sneeuw bedekte berg van Italië. Het is een mooi stuk en het rijdt lekker.

Boven op de Passo di Fedáia (2.057 m) waait het hard en het is vrij koud. Daarna gaat het natuurlijk weer naar beneden het dal van de Pettorina in. Na een aantal haarspeldbochten ben ik beneden in Canazei, waar ik ga tanken. Het tankstation is gesloten en ook hier kun je alleen maar met Italiaanse kaarten of met bankbiljetten betalen. Het biljet van 20 euro wordt om de een of andere reden geweigerd, maar die van tien euro gelukkig niet. Zo kan ik ongeveer vijfenhalve liter tanken en ik kan weer voorlopig verder. Er staan hier en op andere plaatsen in de stad oldtimers, die meedoen aan de Centenari Alpine Trial 1913-2013. Dit is een tocht met 47 Rolls-Royce Silver Ghosts ter herinnering aan de honderdste verjaardag van de overwinning in de Alpine Trial in 1913. Deze tocht duurt 16 dagen en is 2.900 km lang. Een eeuw geleden deden vier auto's van dit merk en type mee aan de Oostenrijkse Alpine Trial over 2.929 km en zij doorstonden de test prima.

Dan is het tijd om verder te gaan en ik ga door tien haarspeldbochten omhoog richting de Pordoi. Na ruim vijf km sla ik linksaf naar de Sella en onderweg stop ik een paar keer om foto's te maken. Gisteren in de regen was dat geen goed idee. Op de Sella is het weer maar 12 graden en de eerste regendruppels vallen nu ook. De lucht in de richting van waar ik vermoed, dat ik heen moet rijden, ziet er redelijk uit en dus trek ik de regenbroek niet aan. Gelukkig blijft het bij druppelen en tegen half zes ben ik terug in Wolkenstein.

Na een lekkere pizza en twee Weizen komt er ook weer een eind aan deze dag.

EEN SNEEUWDAG, MAAR TOCH WEL FIJN MOTOR GEREDEN (maandag 24 juni).

Wanneer ik vanmorgen om kwart voor zeven naar buiten kijk, denk ik eigenlijk eerst, dat ik gisteravond toch wat teveel gedronken heb, maar dat kan eigenlijk niet.

Ja, het is waar, er ligt sneeuw en de sneeuw valt ook nog behoorlijk naar beneden.

Ik moet direct denken aan de Vriendschapsrit van vorig jaar in het Lechdal in Oostenrijk, toen op de woensdag zoveel sneeuw viel en gevallen was, dat we de motor moesten laten staan.

Nu is het zelfs anderhalve maand later, maar ik zit hier wel ongeveer 400 meter hoger. Ik maak direct wat foto's vanuit het raam van mijn kamer en na het aankleden ga ik naar buiten. Overall ziet het wit en de sneeuw blijft maar komen.



Na het ontbijt besluit ik om een wandeling door het dorp te maken en van mijn gastheer krijg ik een paraplu te leen. Op de wegen ligt een slobber van sneeuw en soms vallen er dikke druppels regen, die later weer overgaan in sneeuw. Er zijn maar weinig mensen op de weg en eigenlijk is het op de een of andere manier ook wel mooi, tenminste ik blijf maar foto's maken. Tegen half tien ben ik terug op mijn kamer en dan blijkt ik ongeveer 190 foto's gemaakt te hebben. Mijn schoenen en sokken zijn doorweekt en die hang ik samen met de spijkerbroek op de verwarming om alles zo droog te krijgen. De geplande route van vandaag kan ik wel vergeten. Ik denk, dat ik tegen de middag toch wel op pad kan gaan en vooralsnog ga ik maar wat lezen om zo de tijd door te komen.

Tegen half twaalf kijk ik weer eens naar buiten en nu is het droog, terwijl de wolken hoog in de lucht hangen. Ja, ik kan weg, gelukkig. Op weg naar de Grödner stop ik verschillende keren om foto's te maken, maar niet op de parkeerplaatsen, want daar ligt nog erg veel sneeuw, maar gewoon langs de kant van de weg. Dat kan gemakkelijk, want het is heel rustig. Al in het begin van de beklimming heeft een boer net hooi naar zijn koeien gebracht en de dieren staan rustig in de sneeuw het op te eten. Als ik tegen de avond hier weer langs kom, kunnen de dieren toch wat gras tussen de sneeuw vinden en ik stop hier nogmaals. Ik denk, dat de melk goed gebruikt kan worden voor het maken van ijs. Koud is het toch al.

De Grödner zie ik tussen de mistflarden door en als ik uiteindelijk dar ben is het zicht maar 100 meter, toch even stoppen voor wat foto's. Voorzichtig rij ik naar beneden, de weg is nat en het zicht is beperkt en waarvoor zal ik iets wagen. Net voor Kollfuschg/Colfosco staat vlak langs de weg een koe en daar stop ik even. Verder naar beneden lopen er nog meer en ik heb het idee, dat ze naar de stal willen, geef ze eens ongelijk. In Corvara in Badia denk ik, dat ik naar rechts moet en naar links vermoed ik een tankstation. Die is er toch niet en dus draai ik om.

Ineens ben ik op de Passo di Campolongo (1.875 m) en dat is eigenlijk niet de bedoeling, want deze pas staat op het eind van de route op het programma, die ik al een stuk korter heb gemaakt.

Richting Toblach/Dobbiaco wil ik wel de begraafplaats uit WOI bezoeken en dan terugrijden via Cortina d'Ampezzo naar de Passo di Falzàrego en daar de geplande route weer oppakken.

Ik pas mijn route maar weer aan en daarom ga ik verder, terwijl er wat sneeuw valt.

Richting Arabba wordt dit regen en het rijdt redelijk goed, ook al omdat er weinig verkeer is. Bij Al Forte stop ik weer, want er staan nu veel minder auto's voor dan gisteren, dit is mooier voor de plaatjes. Nu kijk ik ook eens goed op de routebeschrijving en het blijkt, dat ik in Corvara naar links had moeten gaan. Ik kom er dus weer achter, dat ik de routebeschrijving goed moet lezen.

Naar de Falzàrego toe regent het weer wat en later wordt dit sneeuw, terwijl het redelijk koud is. Ik ben vergeten de binnenvoering van mijn motorjas aan te trekken en dat zou nu wat aangenamer zijn. Een eind verder richting Cortina d'Ampezzo staat een vrij grote kapel, waar ik nog nooit gestopt ben en dat doe ik nu toch maar eens. Ondertussen heb ik in gedachten het gedeelte van de route naar de Drei Zinnen ook al geschraapt. Deze kapel werd in 1922 door de Alpini van de Gruppe A.N.A. uit Cortina d'Ampezzo gebouwd als herinnering aan alle soldaten, die in WOI in de Dolomieten hebben gestreden. Ondertussen loop ik rond de kapel om het te bekijken.

Op weg naar Cortina zit ik te denken wat ik moet doen, als op de terugweg de Falzàrego helemaal afgesloten zou zijn. Dan is het een grote omweg om weer in Wolkenstein te komen. Daar toch maar niet verder over nadenken en maar zien wat ik onderweg tegenkom. In Cortina is midden op de weg een gat opgevuld met grint en laat ik daar nu moeten remmen. Het voorwiel maakt een zwieper en gelukkig blijf ik overeind, maar beter is het natuurlijk, als ik helemaal niet over dat gat rij. Stel je voor, dat ik hier plat was gegaan? Ik moet hier richting Misurina volgen en volgens mij doe ik dat ook. Op het laatste moment moet het toch verkeerd gegaan zijn, want na een tijdje zie ik, dat ik op de SS51 in plaats van op de SS48 rij. Eigenlijk is dat niet zo erg, want beide wegen zitten in de route en die heb ik hier dus omgedraaid. Ik kom langs Chiesa di Ospitale, een soort ziekenhuis uit de achtste eeuw. Later volgt de Passo Cimabanche (1.530m). Hiervoor ben ik door geen enkele haarspeldbocht gekomen en ik volg nu richting Toblach/Dobbiaco. Nu kan ik lekker doorrijden en dat is ook wel nodig, want het is al tegen drieën.

Dan ben ik bij het Kriegerfriedhof 1915-1918 Cimiteria di Guerra Nasswand – Monte Piana 2.

Deze begraafplaats ligt over de Rienza tegen de bergwand aan. Het ziet er indrukwekkend uit en ik loop de hele begraafplaats rond. Er liggen hier 1.259 soldaten begraven, waaronder Russen, Serviërs, Polen, Hongaren, Roemenen, 1 Belg en 114 onbekenden.

Onder de indruk ga ik weer terug richting Cortina, maar eerst stop ik bij de kapel bij het Tre Cime Hotel Drei Sonnenblick en bij de Dürrensee/Lago di Landro. Ondanks het bewolkte weer is het hier wel mooi en kan ik genieten van de omgeving. Een eind verder sla ik links af naar Misurina en deze weg rijdt ook erg vlot. Bij wegwerkzaamheden staat het verkeerslicht op rood en ik zie geen verkeer van de andere kant komen en dus rij ik maar verder. De afslag naar de tolweg naar de Drei Zinnen ga ik voorbij, maar ik stop wel even bij het Lago di Misurina, nadat ik over de Misurinapass/Col Sant'Angelo (1.756 m) ben gekomen. Het blijft maar bewolkt weer en vrij fris. Ik kan vlot verder rijden en na de Passo Tre Croci (1.809 m) blijft het dat ook nog. Nu rij ik door een dicht bos, want tot hier toe heb ik alleen maar in brede dalen gereden.

Ik rij Cortina binnen en dan zie ik ineens een flitskast staan, die hier aan beide kanten kan flitsen. Mijn snelheid is ruim 60 km/u, terwijl je hier maar 50 mag rijden. Er lopen gelukkig aan mijn kant een aantal mensen voor de kast n dat is misschien mijn geluk geweest, want tot op heden (25 oktober 2013) heb ik nog geen bon ontvangen. Een eind verder moet ik naar links, maar naar rechts weet ik, dat er een benzinepomp is, want de tank van de motor begint steeds leger te worden. De prijs is met 1,82 euro wel een tegenvaller en dat is ruim 70 cent duurder dan enkele dagen geleden in Livigno, maar ik moet toch benzine hebben. Nu rij ik hier verder wel goed en al gauw gaat het omhoog over een brede weg naar de Falzàrego. Onderweg kom ik langs een oefenkamp van het Italiaanse leger en de soldaten zullen het vannacht wel fris krijgen in hun tenten.

Op de top is het vrij koud en na een korte stop gaat het rechtsaf naar de Valparola. Ik stop daar bij de bunker en maak nu ook foto's van de zuidkant. Toen ik hier de vorige keer was, was het daar veel te druk om mooie foto's te maken. Nu is er niemand en ineens zie ik een Murmeltier op de rotsen bij de bunker zitten. Voor ik het fototoestel scherp heb gesteld, verdwijnt het dier tussen een stapel grote rotsblokken. Even later komt het gelukkig weer te voorschijn en blijft nu rustig zitten alsof het wilt poseren. Ik kan verschillende plaatjes maken en een Italiaans gezin, dat even later komt, doet dat ook. Dan verdwijnt het dier weer en dat is voor mij het teken om maar verder te gaan.



Naar beneden toe kom ik een groot aantal wielrenners tegen, die de kou proberen te verdragen door in een hoog tempo tegen de berghelling op te rijden. Het blijft lekker rijden en de omgeving ziet er door het donkere weer niet zo mooi uit. In Corvara zie ik, dat ik vanmorgen helemaal niet goed op de borden heb gelet, want anders was ik daar wel goed gereden. Buiten het dorp kom ik achter een betonwagen te rijden en als ik die eenmaal heb ingehaald, kan ik weer lekker vlot verder rijden. Net voor Colfosco

rijdt er een lijnbus voor me en richting Grödner zijn er weinig mogelijkheden om die in het halen. Daarom stop ik maar om wat plaatjes te maken en ondertussen komt de betonwagen me voorbij, dus doe ik het nog rustiger aan.

Wat later stop ik weer en dan zie ik, dat ik hier vanmorgen ook heb stil gestaan. De koeien lopen nog steeds buiten en er ligt niet zoveel sneeuw meer. Iets verder staat een stel met een BMW met een kenteken uit München stil. Wanneer ik wat later vlak voor de Grödner nog een stop maakt, stoppen zij ook. Op de top is de mist opgetrokken en in de kou ga ik verder naar beneden. Onderweg stop ik en paar keer en vlak voor de afslag naar Wolkenstein sta ik op een parkeerplaats stil.

Het stel op de BMW stopt hier ook en de bestuurder begroet me in het Nederlands en dat vind ik eigenlijk wel wat vreemd. Hij is een Zuid-Afrikaan, die nu met zijn vrouw in Australië woont.

Om de winter daar te ontvluchten zijn ze drieënhalve maand in Europa, maar ze treffen het nu niet, omdat het zo koud is. Hij rijdt op zijn eigen motor, die de rest van het jaar in München gestald staat. Daarna gaan ze verder naar Canazei, waar ze overnachten en hiervoor moeten ze de Sella nog over.

Ik ga de andere richting op en tegen half zeven ben ik in Wolkenstein en sinds ik daar vertrokken ben, heb ik 180 km gereden. Eigenlijk was de planning voor vandaag 293 km en ik sta nu zwaar in de min. Andere jaren heb ik altijd enkele tot vele honderden km meer gereden en dat zal dit jaar wel niet lukken. Het zij zo, maar ik heb tot nu toe met veel plezier gereden en dat is het voornaamste. Verder heb ik vandaag bijna 700 foto's gemaakt en dat stemt mij ook tot tevredenheid.

TERUG NAAR OOSTENRIJK, ZON, DICHTER MIST EN REGEN (dinsdag 25 juni).

Tegen half zeven in de morgen kijk ik naar buiten en de zon schijnt, wat toch wel een goed teken is. Er ligt nog sneeuw op de hellingen en dat is een mooi gezicht. De motor is zo geladen, want gisteravond heb ik al mijn spullen al in de tassen en de topkoffer gedaan. Na het laatste goede ontbijt hier is het tijd om afscheid te nemen.

Tegen achten rij ik weg en na een tijdje moet ik een omleiding volgen, want de doorgaande weg naar de Brenner is afgesloten. Het gaat nu eerst vlot omhoog naar St. Peter/San Pietro en de weg is wel vrij smal. Later wordt deze weg wat breder en in Lajen/Laion kom ik weer op de geplande weg. Wat later blijkt, dat ik maar drie km meer heb gereden. Dat geeft niets, want later kort ik de route twee keer in, omdat ik anders veel te laat in Faschina aankom.

Vandaag moet ik de keuze maken tussen veel rijden en weinig foto's maken of andersom en dan kies ik toch voor het laatste. Desondanks heb ik vandaag toch nog 320 km gereden.

Nu volg ik de SS12 door het Eisacktal/Valle Isarco naar het noorden. Het is een breed dal, waar fruitteelt, wijn- en bosbouw bedreven wordt., maar op verschillende plaatsen is ook wat industrie. Het rijdt lekker en op de toppen van de bergen zie ik nogal wat sneeuw liggen en ik kan me niet herinneren, dat ik dit zo al eerder heb gezien.

In Sterzing/Vipiteno ga ik links richting Jaufenpass/Passo di Monte Giovo (2.094 m). Na een paar haarspeldbochten en even zoveel lange redelijk rechte stukken zie ik in de berm hoopjes sneeuw liggen en hoe hoger ik kom hoe meer sneeuw er ligt. Bij de achtste haarspeldbocht op tweeduizend meter hoogte staat een kapel en dat is stoppen voor een paar plaatjes. De vrachtwagen geladen met levende vissen, die ik onderweg al heb gezien, staat hier ook en de chauffeur zet wat vissen uit in het kleine meertje hier. Ik ben eigenlijk wel benieuwd of deze later in het jaar tegen de tijd, dat het water bevriest weer worden gevangen. Er staat veel wind en het is erg koud, daarom trek ik dikkere handschoenen aan. Iets verder ben ik op de top en hier is het nog kouder.

Naar beneden toe stop ik weer een paar keer, want ik heb ook nog nooit zoveel sneeuw zien liggen. Gelukkig wordt het weer wat warmer en de omgeving blijft prachtig, ook is het wegdek redelijk en dat rijdt fijn. Vlak voor St. Leonhard in Passeier/San Leonardo in Passiria zie ik een uitkijkpunt en hier stop ik. Ik heb een mooi uitzicht over de stad en even later stopt een Duits stel op een motor. Ze vragen of ik een foto van hen wil maken en dat is natuurlijk geen enkel probleem. Hij maakt ook een paar foto's van mij en we zijn beide gelukkig. Daarna gaat het omhoog naar de Timmelsjoch/Passo di Rombo (2.509 m).

Bij de tweede stop omhoog stopt ook een Nederlands stel in een auto. Hij vraagt of ik foto's van hen wil maken en vertelt, dat volgens zijn gastheer gisteren de Timmelsjoch vanwege de vele sneeuw, die toen gevallen was, afgesloten was. Gelukkig is de weg nu wel open, anders had ik via de Reschenpass verder moeten gaan. Het waait wel hard, maar het is niet zo koud als op de Jaufenpass, een kleine 50 km geleden. Op de top is sinds vorig jaar wel wat veranderd, want er is hier nu een klein museum over de bouw van de weg over de top. Zo te zien is het toen erg afzien geweest voor de werkers aan de weg. Op de parkeerplaats ligt nog een hoop sneeuw van zeker drie meter hoog.

Naar beneden toe ligt er ook nog veel sneeuw, maar de weg is schoon en is goed te rijden.

Bij een brug over de Timmelsbach staat nu een klein museum over de smokkelaars uit vroegere tijden, die alles waaraan zij geld konden verdienen de grens over smokkelden. Volgens mij werd dat geld erg moeilijk verdiend, want het is wel een onherbergzaam gebied, zelfs nu nog. Maar aan de andere kant is alles meegenomen, als je helemaal niets hebt. De berghellingen zien er erg bruin uit en daarom is er nog maar weinig gras te zien. Vorig jaar liepen er om deze tijd hier al koeien. Het is wel apart om te rijden tussen soms hoge muren van sneeuw.

Verder naar beneden moet ik 12 euro Maut betalen en hier is ook iets nieuws te zien. Een soort brug steekt een eind over de helling en daar heb je een ander uitzicht over het dal. Je komt door een klein gebouw en daar is wat van de geschiedenis te zien. Er ligt nu al een tijdje geen sneeuw meer langs de weg, maar de zon blijft gelukkig schijnen en het rijden gaat prima in deze mooie omgeving. Geleidelijk aan zijn er geen haarspeldbochten meer, maar de slingerende weg door het Ötztal is niet te versmaden. De Timmelsbach wordt steeds breder en voert veel water van boven af.



Na Au (Längenfeld) stop ik bij een kapel ter herinnering aan de catastrofe van het hoge water op 24/25 augustus 1987. De 24e was een warme zomerdag en in de nacht begon het te regenen en het bleef maar regenen. Het water in de Ötztaler Ache steeg snel en de beek trad buiten zijn oevers. Hierdoor werden stukken weg en bruggen vernield en de waarschuwing voor het verkeer kwam te laat, waardoor 13 mensen stierven. Dan ga ik verder over de slingerende weg en hoog boven me zie ik wel wolken. Vanmorgen heb ik het weerbericht op de radio gehoord en dat gaf aan, dat in het Noord-Tirol, waar ik nu ben, zwaar bewolkt zou zijn en dat valt tot nu toe wel mee.

De geplande route gaat van Oetz tot over de Kühtaisattel en dan over de Silzer Sattel verder. Ik laat dit gedeelte maar rechts liggen, want anders kom ik zeker erg laat in Faschina aan. De fotostops hebben al veel tijd gekost, maar dat vind ik eigenlijk niet zo erg.

Bij Imst is het wat drukker op de weg, maar tot nu toe is het eigenlijk overal erg rustig geweest. Na Landeck is het even opletten om op de Arlberg Panoramastrasse te komen. Deze is veel mooier dan de Schnellstrasse, waarvoor je een vignet moet hebben en die heb ik niet. Bij Imst vielen wat druppels regen en nu na Landeck ook weer. Ik rij nu door het brede dal van de Inn, waar de doorgaande weg, waarop ik rij, de snelweg, de spoorlijn en de rivier hun weg zoeken.

Even buiten Sankt Anton am Arlberg zie ik ineens twee agenten staan, die een lasergun hebben. Gelukkig voor me zijn ze samen druk aan het praten, want ik rij hier meer dan 10 km/u te hard. Ik volg nu op de brede weg omhoog naar de Arlbergpass (1.802 m) en boven me trekken de wolken dicht, maar het is nu nog droog. Op de top daalt de mist letterlijk neer en even later trekt het gelukkig toch weer op. Naar beneden toe wordt het toch dichte mist en ik zie dus maar weinig.

Wat later denk ik, dat ik de afslag naar Zürs en Lech heb gemist, maar dat is gelukkig niet het geval. De weg naar Lech is 's nachts afgesloten, maar nu zijn wachttijden tot een kwartier mogelijk. Bij een rood verkeerslicht moet ik wachten vanwege werkzaamheden in de lawinegalerij. Op een bord zie ik vluchtig, dat motorrijders iets moeten doen, maar ik ben er te snel voorbij om het goed te kunnen lezen. Ook in de lawinegalerij hangt de mist en dat rijdt niet erg prettig. Op de Flexenpass (1.773 m) is het zicht nog steeds minimaal en bij Zürs wordt het helderder.

Daar zie ik ook, dat de weg tussen Lech en Warth vanaf half vijf voor twee uur afgesloten is, maar ik heb gelukkig nog voldoende tijd.

In Lech stop ik bij de oude houten en overdekte brug over de Lech. Iets daar achter is een kleine kapel en er tegenover staat Gasthof Post, waar de koninklijke familie altijd logeert, wanneer zij hier met wintersport zijn. Ondertussen begint het te regenen en dat is niet zo prettig. Het rijdt nu niet zo fijn over de redelijke smalle, slingerende en mooie weg naar Warth. Daar is het gelukkig weer droog, maar er hangen wel hoge wolken. Na de Hochtannbergpass (1.675 m) lopen in Bad Hopfriben de koeien nu niet achter een heining, maar kunnen zo de weg oversteken en dit is goed voor een fotostop.

Wanneer ik weg rij, steekt achter me net een koe over. Ik ga verder over een mooie weg langs de Bregenzerach en in Au rij ik even rechtdoor om daar te gaan tanken. De prijs van 1,45 euro is heel wat gunstiger dan die van gisteren in Cortina. Als ik terugrijd om naar rechts naar Faschina te gaan, zie ik twee agenten met een lasergun staan en waar ze ook kijken iedereen houdt zich netjes aan de maximale snelheid. De geplande uitstap over de Furkajoch laat ik maar achterwege en zo ben ik tegen half zes bij Gasthof Sonnenkopf in Faschina.

Nadat ik de twee tassen, de tanktas en de topkoffer op mijn kamer op de derde verdieping heb gebracht, kan ik mijn motor in de garage in de berg parkeren. Na het lekkere eten blijf ik nog voor een Weizen aan de bar zitten, want het is geen weer om nog een wandeling te maken



STANDEN TOERCOMPETITIE 2014

CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	1380
2 MVTC Al Weer	960
3 MTC Noord	815
4 MC Mozamo	485
5 Gold Wing Club Holland	470
6 MC Alkemade	340
7 MC '93 Nijverdal	335
8 MC Keizer Karel- Nijmegen	305
9 MC Salland	305
10 MC Zeeuws Vlaanderen	290
11 MC Contact Dordrecht	285
12 MTC de Schaffelaar	285
13 Baarnse MC	210
14 MC de Kraats	210
15 BMW MTC 's Hertogenbosch	205
16 MTC de Lingerijders	190
17 BMW Club Oirschot	175
18 MC RAM Raalte	175
19 MTC de Happy Drivers	150
20 MC Trajectum	140
21 MTC de Steur	135
22 MC Mios	130
23 MTK de IJselrijders	120
24 VAMC de Graafschaprijders	110
25 Club Pan European Nederland	100
26 MC '68	100
27 MC de Megafoon	90
28 MTC Dalfsen	90
29 MTC Mariahout	90
30 MC Vogelvrij	85
31 Needse MC	85
32 Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	80
33 MC Zobba	75
34 MC Zwolle e.o.	75
35 St. Motor-Babes Nederland	75

RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Volger A.P.	Amsterdam	MTC Motovatie	210
2 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	195
3 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	195
4 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	195
5 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	155
6 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	150
7 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	150
8 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	145
9 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	140
10 Noort Leen B.	Zoetermeer	MC Alkemade	140
11 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	135
12 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	135
13 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	125
14 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	120
15 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	115
16 Valk Jan	Zaandijk	MC '68	105
17 Nelissen Harry	Venray	Gold Wing Club Holland	100
18 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	95
19 Seegers M.J.	Weesp	MTC Motovatie	95
20 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	95
21 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	95
22 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	85
23 Kraaij Theo	Zaandam	Individueel rijder	85
24 Rondeel Jan B.M.	Groenlo	Needse MC	85
25 Berg van den Bert	Papendrecht	MC Contact Dordrecht	80
26 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	80
27 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	80
28 Wijngaarden Marten	Marssum	MTC Noord	80
29 Bij van der Lieuwe	Wansverd	MTC Noord	75
30 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	75
31 Osterop F.W.	Dieren	Individueel rijder	75
32 Berge van den A.	Zaandijk	Individueel rijder	70
33 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	70
34 Wortel Els	Eemnes	Baarnse MC	70
35 Kasius Johnny	Eemnes	Baarnse MC	65
36 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	65
37 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	65
38 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	65
39 Remeeus J.M.	Maarn	MTC Noord	65
40 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	65
41 Bierman Dick W.	Hengelo	VAMC de Graafschaprijders	60
42 Drummen Ton	Someren-Eind	MTC de Happy Drivers	60
43 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	60
44 Heg van de Henk	Barneveld	MTC de Schaffelaar	60
45 Heg van de Wim	Barneveld	MTC de Schaffelaar	60

46 Kootstra Gradus	Donkerbroek	MTC Noord	60
47 Nieuwland Gerrit	Empe	MC de Megafoon	60
48 Ording Hugo	Grave	BMW MTC 's Hertogenbosch	60
49 Stralen van Simon	Wadenoijen	MTC de Lingerijders	60
50 Straub Theo	Opijnen	MTC de Lingerijders	60
51 Wit Leo	Markenbinnen	MC Mozamo	60
52 Donkerbroek P.	Gemert	BMW MTC 's Hertogenbosch	55
53 Jager J.	Drachten	Individueel rijder	55
54 Keus Peter	Haarlem	MTC Motovatie	55
55 Lemstra Romke	Franeker	MTC Noord	55
56 Roosmalen van Ton	Schijndel	Individueel rijder	55
57 Zijlstra G.	Jistrum	MTC Noord	55
58 Aarts Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	50
59 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	50
60 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	50
61 Limburg van Kees jr.	Holten	Individueel rijder	50
62 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	50
63 Riemersma S.	Heerenveen	MTC Noord	50
64 Zwaan Aad	Castricum	Individueel rijder	50
65 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	45
66 Cornelissen Paul	Amersfoort	MTC de Schaffelaar	45
67 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	45
68 Hilhorst Antonio H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	45
69 Kerlen Joop	Haarlem	MTC Motovatie	45
70 Laan van der Thomas	Jirnsom	MTC Noord	45
71 Sande van de Jan	Tilburg	Individueel rijder	45
72 Bartels Erik	Gouda	Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	40
73 Biesen den Kees	Oudorp	MTC Motovatie	40
74 Cats Hans	Roelofarendsveen	MC Alkemade	40
75 Dor Pieter	Montfoort	MC Trajectum	40
76 Helmhout Andre	Schagen	MC Mios	40
77 Hoeven van der Gerard	Bunschoten	Baarnse MC	40
78 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	40
79 Matsens Rob	Someren	MTC de Happy Drivers	40
80 Mazereeuw Levi	Vlissingen	MC Zeeuws Vlaanderen	40
81 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Mozamo	40
82 Nugteren A.H.	Nunspeet	Individueel rijder	40
83 Padberg Ben	Neeroeteren	MTC Motovatie	40
84 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	40
85 Schot Ben	Sint Pancras	MC Mios	40
86 Streef Peter	Amsterdam	MTC Motovatie	40
87 T Hart M.	Breda	Individueel rijder	40
88 Tolboom A.J.	Leusden	Individueel rijder	40
89 Wijk van Hans	Wijk en Aalburg	BMW MTC 's Hertogenbosch	40
90 Zeist van R.	Eindhoven	Individueel rijder	40

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2014



01/01/2014-30/11/2014 **MEER PROVINCIEENRIT** **MTC Motivatie**

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

01/04/2014-01/10/2014 **DOORLOPENDESPONSOR RIT** **MTC Zevenbergen**

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

01/04/2014-30/11/2014 **7e DOORLOPEND EVENEMENT** **Baarnse MC**

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

01/04/2013-30/09/2013 **RONDTOER GELDERLAND** **MC Asom**

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

01/04/2014-30/11/2014 1 **4e ALL WEATHER TOUR 2013** **MVTC Al Weer**

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



14/09/2014 **28e Noorderrit** **MTC Noord**

Toerit - 5 punten Start te: Party Centrum T Haske, Vegelinsweg 20, 8501 BA Joure
Info: G. Zijlstra Tel.: 0512-471375 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 8,00(j.h.), € 10,00(p.j.)
Lengte: 160/200 km. Omgeving: Friesland Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30
Extra info: Bolletje Pijl en GPS (Garmin en TomTom) www.mtcnoord.nl
[noorderrit@mtcnoord.nl](mailto:oorderrit@mtcnoord.nl)

14/09/2014 **29e Herfsttoertocht** **MC Salland**

Toerit - 10 punten Start te: Clubhuis MC Salland, Korteveldestraat 18B, 8141 RE Lemele
Info: R. Kiekebosch Tel.: 06-23047348 H. Kerkdijk Tel.: 06-41806371 www.mcsalland.nl
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 165/225 km. Omgeving: Zie website
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 14:00 Extra info: Voorinschrijving GPS mogelijk via website, toertocht
wordt dan vooraf via mail verstuurd. Kijk op website welke GPS kaartversies er beschikbaar zijn bij
inschrijving op startlocatie. Inschrijfgeld incl. koffie bij startplaats

14/09/2014 **32e Jan BengoToerit** **MC Bulldog**

Toerit - 10 punten Start te: Café D N Dorpel, Langstraat 24, 6596 BP Milsbeek
Info: T.G.M. Noij Tel.: 024-6777094 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.), € 7,00(j.h.), € 10,00(p.j.)
Lengte: 220 km. Omgeving: Limburg, Gelderland en Duitsland Inschrijven vanaf: 09:30 tot 12:00
Extra info: Diverse prijzen. Incl. consumptie. Route in Milsbeek aangegeven vanaf rijksweg
Nijmegen/Gennep. Goede parkeergelegenheid. Ook op GPS en papier. E-mail www.mcbulldog.nl
tgm.noij@gmail.com

14/09/2014 **Lekkere Bochtenrit** **MC Asom**

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis MC Asom, Edisonstraat 3, 6902 PK Zevenaar
Info: Harry Bulsink Tel.: 0316-330970 Inschrijfgeld: € 6,00(m.h.) Lengte: 225 km.
Omgeving: Utrechtse Heuvelrug Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00 Extra info: Gratis koffie bij start.
www.mc-asom.com info op de website over omgeving en alleen GPS route.

14/09/2014 **Verrassingsrit** **MC '93 Nijverdal**

Toerit - 0 punten Start te: Café Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal
Info: Gert Paarhuis Tel.: 0546-571516 Albert Tempelman Tel.: 0546-572402 Wim Geesink Tel.: 0548-
688109 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 220 km. Omgeving: Verrassing Inschrijven vanaf: 09:30 tot
11:00 Extra info: Incl. consumptiebon. Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig.
Leden betalen €4,00

19/09/2014 - 22/09/2014 **26e Vulcanen Weekend** **MV Almere**

Meerdaagse - 0 punten Start te: Clubhuis MV Almere, Meerveldstraat 55, 1359 HZ Almere
Info: dinsdag vrijdagavond Tel.: 036-5310282 Lengte: 1200 km. Omgeving: Eifel Duitsland
Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00 Extra info: 3 overnachtingen op basis HP.
Route alleen op GPS/Garmin voor inschrijven via website www.motorvereniging.nl

20/09/2014**29e Landelijke Toertocht****MC Vogelvrij**

Toerit - 10 punten Start te: Clubhuis MC Vogelvrij, Sportlaan 1, 2964 AN Groot-Ammers

Info: Ben Werkman Tel.: 078-6819106 Wim Schaap Tel.: 0184-602706

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 7,00(j.h.), € 10,00(p.j.)

Lengte: 160 km. Omgeving: Alblassenwaard en omgeving Inschrijvenvanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: 5 zelfgemaakte prijzen van motoronderdelen voor (BV) Grootste club,

Verstkomende, Jongste deelnemer/ster. Alleen op GPS

21/09/2014**25e Ponytoertocht****MC Free Wheels - Heeten**

Toerit - 10 punten Start te: Café-Restaurant Bosgoed, Dorpsstraat 17, 8111 AN Heeten

Info: Marcel Logtenberg Tel.: 0572-380826 Mobiel Tel.: 06-41299125

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 6,00(m.h.), € 6,00(j.h.), € 7,00(p.j.)

Lengte: 150/200 km. Omgeving: Zie website Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Prijs voor verstkomende deelnemer en grootste deelnemende club. Goede

parkeergelegenheid. Route geschikt voor Garmin. Route naar start aangegeven.

www.mcfreewheels.nl. Onder kopje Nieuws.

21/09/2014**Dauwtraprit MAC Veenendaal****MAC Veenendaal**

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis MAC Veenendaal, Groeneveldselaan 7, 3902 HA Veenendaal

Info: M. v.d. Beek Tel.: 06-538798515 Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.) Lengte: 120 km. Inschrijven vanaf:

09:00 tot 10:00 Extra info: Info 06-53798515 MC en Navigatie Info www.mac-veenendaal.nl

21/09/2014**Kleintje Norg****VMTR Norg**

Toerit - 5 punten Start te: Café Zwaneveld, Oosteind 33, 9331 AG Norg

Info: G. de Vries Tel.: 06-50283384 J. Meijeren Tel.: 06-11286761 Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.)

Lengte: 100 km. Omgeving: Noord Nederland Inschrijven vanaf: 10:00 tot 11:00

Extra info: www.vmtr.nl info@vmtr.nl



27/09/2014 - 28/09/2014**31e Diekentoer****MC Zeeuws Vlaanderen**

Toerit - 10 punten Start te: Camping Zonneweelde, Baanstpoldersedijk 1, 4504 PS Nieuwvliet

Info: Chris van Vuuren Tel.: 06-18842675 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 170 km.

Omgeving: Vlaanderen Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30 Extra info: Na afloop soep met brood.

Route vooraf als gpx bestand beschikbaar. Wordt tijdig bekendgemaakt: www.mz-v.euInfo info@mz-v.eu of toercommissaris@mz-v.eu

28/09/2014**10e HAMAC Herfstrit****MC HAMAC Harfsen**

Toerit - 0 punten Start te: Café Buitenlust, Lochemseweg 132, 7217 RK Harfsen

Info: Ab Muil Tel.: 0573-431506 Henk Elkink Tel.: 0573-431885 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 175 km. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: 1 consumptie Internet: www.hamac.nl E-mail: toer@hamac.nl

28/09/2014**24e Natte Bladerenrit****MC Alkemade**

Toerit - 10 punten Start te: Clubgebouw, Weteringlaan 22, 2377 XN Oude Wetering

Info: Marcel de Jong Tel.: 06-29574856 www.alkemade.nl

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 8,00(j.h.), € 10,00(p.j.) Lengte: 120/200 km.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 12:00 Extra info: Gratis koffie bij de start. Bepijld vanaf A4.

www.mcalcemade.nl Alleen op GPS geen papier

28/09/2014**25e Najaarsrit****MC de Megafoon**

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis MC de Megafoon, Stinzenlaan 81, 7392 AD Twello

Info: Rudi Pelgrom Tel.: 0571-789092 Jan Palm Tel.: 0313-619895 Inschrijfgeld: € 4,00(z.h.)

Lengte: 180 km. Omgeving: Veluwe en Gelderland Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30

Extra info: Route op GPS verkrijgbaar door voorinschrijving!! Mailtje naar

toer@demegafoon.nl Op verkregen inschrijfnummer kan zondags inschrijfgeldvoldaan worden. Koffie gratis www.demegafoon.nl

28/09/2014**Bladerit****MC Nijverda I- Hellendoorn**

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ Hellendoorn

Info: Arjan Kamphuis Tel.: 06-51512029 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 200 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: Incl. koffie bij vertrek.

Internet www.mcnh.nl E-mail littleboss@online.nl Routebeschrijving en GPS

28/09/2014**Hanzerit****MTC de Steur**

Toerit - 10 punten Start te: KWC Hoeve, Haatlanderdijk 29-1, 8263 AP Kampen

Info: *Geen* Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.) Lengte: 220 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Ook op GPS/Garmin

28/09/2014**Najaars Toertocht****MAC Zandvoort**

Toerit - 5 punten Start te: Van der Valk De Bitsche Hoek, De Holle Bilt 1, 3732 HM De Bilt

Info: W.J. Brabander Tel.: 06-51828863 P.R. Merkelbach Tel.: 06-54222078 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 200 km. Omgeving: Utrecht en Brabant Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: www.maczandvoort.nl wbrabander346@gmail.com

05/10/2014

27e Herfstrit MC Grathem

MC Grathem

Toerrit - 0 punten Start te: Café Zaal Geraats, Markt 5, 6096 AL Grathem

Info: Guido Schreurs Tel.: 0475-453353 Jack Winkelmolens Tel.: 045-9663562 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 180 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: Inschrijving incl. consumptie, vanaf invalswegen met bordjes MC Grathem aangegeven. Deze tourrit is ook voor GPS rijders via VOOR inschrijving te krijgen op www.mcgrathem.nl Kijk voor meer info op deze site

05/10/2014

Arenarit

MTC Motovatie

Toerrit - 0 punten Start te: KLM Sportcentrum , Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Milco Smit Tel.: 0251-251661 Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673 Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.)

Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00 Extra info: Voorrijders aanwezig tot 11.00 uur. 06-57180758 nummer tijdens de rit. Leden gratis. Ook op GPS/Garmin.

Voor route zie www.motovatie.nl

05/10/2014

Najaarstocht

MC '93 Nijverdal

Toerrit - 5 punten Start te: Café Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info: Gert Paarhuis Tel.: 0546-571516 Albert Tempelman Tel.: 0546-572402

Wim Geesink Tel.: 0548-688109 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 250 km.

Omgeving: Zie website www.mc93.nl Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00 leden betalen 4,00 euro

Extra info: Incl. consumptiebon. Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig.

