

L.O.O.T. INFOWIJZER



JUNI 2015

INHOUDSOPGAVE

2. COLOFON
3. OPLETTEN GEBLAZEN
4. VALLEN.....
6. VAN DE CLUBS
7. UIT DE CLUBBLADEN
10. MOTORNIEUWS
12. VAN DE REDACTIE
13. VAKANTIEVERSLAG.....
20. L.O.O.T. TOERCOMPETITIE
24. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt juli2015. Uw kopij gaarne voor 28 juni 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
	Anita Dieters	0620889435	anita@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

Opletten geblazen.....

In de populaire gebieden (zoals de Eifel) gebeuren zoveel ongelukken, dat de overheid weer nieuwe plannen had gemaakt om de controles te intensiveren. Natuurlijk kennen we allemaal de blauwe politie-auto's, en we weten ook dat er met onopvallende motoren wordt gesurveilleerd.

Maar dat "onopvallend" is relatief, want over het algemeen heeft de politie een voorkeur voor grote toermotoren, en zijn de berijders te herkennen aan hun kleding en manier van rijden. Daar waren ze in Duitsland inmiddels ook achter gekomen, en dus gaan ze nu een nieuwe manier van surveillance toepassen.

De politieagent gewoon in een leren motorpak en als motor letterlijk alle merken en typen. Een diender op een Ducati of op een Suzuki GSXR1000. Kijk, dat is nog eens echt verrassend. Rijd je lekker op tempo samen met een Duitse motorrijder de berg op en blijkt het opeens een diender te zijn. Ze hebben ook geen stopbordjes etc. meer aan boord. Ze zijn dus echt onherkenbaar.

Als ze een motorrijder op het oog hebben, wordt die staande gehouden door collega's in uniform die ze over de radio oproepen. Wel zijn de motoren voorzien van camera's. Maar ja, dat is ook niets bijzonders, want daar rijden tegenwoordig heel veel motors mee.



Is dit alles nu echt dramatisch? Nee, dat is het niet. Motorrijders die veel in Duitsland rijden, zal het zijn opgevallen, dat er steeds meer verboden komen voor motorrijders. Wegen waar je uitsluitend als niet-motorrijder mag rijden, maximum snelheden alleen voor motorrijders etc.

Rijd je in het Schwarzwald en kom je bij Freiburg bij de Schauinslandberg, en het zaterdag of zondag, is het jammer maar helaas. Verboden voor motoren in het weekend. Ook in de Eifel kom je dergelijke verboden tegen.

En de snelheidsbeperking met als onderbord een motorfiets, betekent dat je als motorrijder langzamer mag dan de eerste de beste camper. Is het pesterij van de motorrijders? Nee, over het algemeen worden dergelijke maatregelen getroffen als (een klein deel van) de motorrijders bij herhaling hebben aangetoond niet over enige zelfbeheersing te beschikken.

Wie kent ze niet, de halve garen, die inhalen voor blinde bochten zonder enig zicht of er wel of niet een tegenligger aankomt. In Duitsland mag je buiten de bebouwde kom standaard 100km/uur. In combinatie met alle bochten en bergen een snelheid waar de meeste motorrijders meer dan genoeg aan hebben.

En dan heb ik het niet over de coureurs, die als een slak de bocht doorgaan en vervolgens op dat korte stukje rechte weg zo nodig snoeihard moeten rijden. Probeer maar eens een mooi stuk weg met een constante snelheid te rijden. Dus we gaan 80km/uur rijden, maar we gaan door een goede bochtentechniek en een goede stuurtechniek proberen ook in de bochten de snelheid zoveel mogelijk vast te houden.

Moet je eens kijken hoe weinig motorrijders in staat zijn om dat te doen.

Inhalen alleen als je zeker weet (en dus vrij zicht hebt) dat er ruimte genoeg is om dit veilig te doen. Met de moderne motoren, die accelereren als een raket, heb je echt niet zoveel weglengte nodig om veilig te kunnen inhalen. Rijd je met een groep, houd dan na het inhalen je snelheid erop, zodat de rest van de groep ook de ruimte heeft om in te halen.

Vaak zie je de eerste vlot inhalen en die gaat dan lekker van het gas af. Nummer twee kan er nog bij, nummer drie moet in de remmen en kan zich er nog net tussen frunniken, en nummer vier is de klos, want die rijdt naast het in te halen voertuig, maar hij heeft geen ruimte om weer naar rechts te gaan. Zo ontstaan er hele gevaarlijke situaties.

Maar ook het koste wat het kost bij elkaar willen blijven levert hele gevaarlijke situaties op. Nummer één haalt veilig in, nummer twee kan ook nog veilig mee, maar nummer drie en vier krijgen op slag een aanval van verlatingsangst en gaan er ook voorbij, ook als dit qua veiligheid helemaal niet meer kan.

Goede afspraken maken over het op elkaar wachten, alle rijders weten hoe de route loopt en waar de groep heen gaat en dan wordt het opeens stukken minder erg als de eerste wel kan inhalen en doorrijdt, terwijl de rest achter de auto moet wachten op een veilige gelegenheid om ook in te halen.

Als we als motorrijders allemaal ons gezonde verstand gebruiken, ons niet laten opnaaien door anderen, niet de zenuwen krijgen als de voor je rijdende motorrijder eens even het zicht verdwijnt, dan rijden die mooie onopvallende motoren straks werkeloos in de rondte.

Bovendien verdwijnen dan misschien de inrijverboden en snelheidsbeperkingen uitsluitend voor motorrijders

En kun je als motorrijder nog jaren in gezondheid van deze leuke hobby genieten.

Vallen..... en weer opstaan

In principe kun je motorrijders indelen in twee categorieën. Categorie 1 zijn de motorrijders die al eens zijn gevallen en categorie 2 zijn de motorrijders die nog gaan vallen. Want als je regelmatig rijdt, dan is de kans dat je een heel motorleven lang nooit een keer onvrijwillig afstapt héél klein.



Ook al ben je nog zo verstandig en rijd je nooit boven je kunnen, en heb de ogen van een adelaar en zie je alles wat er gebeurt. Want uit het niets kan zo maar de situatie ontstaan, dat je toch de beheersing over je motor kwijtraakt.

Een medeweggebruiker, die jou over het hoofd ziet, gemorste olie of diesel in een bocht (vooral leuk als het ook nog regent, reparatiestrips in het asfalt, die altijd precies op de lijn zitten waar jij wilt rijden, overstekend wild, een voorrijder die onverwachts

veel harder remt dan jij had verwacht en zo kun je nog wel even doorgaan.

Het gaat 1000 keer goed (hetzij door een goede motorbeheersing, maar ook vaak door puur geluk), maar er komt een moment dat het geluk op is en dan ga je.

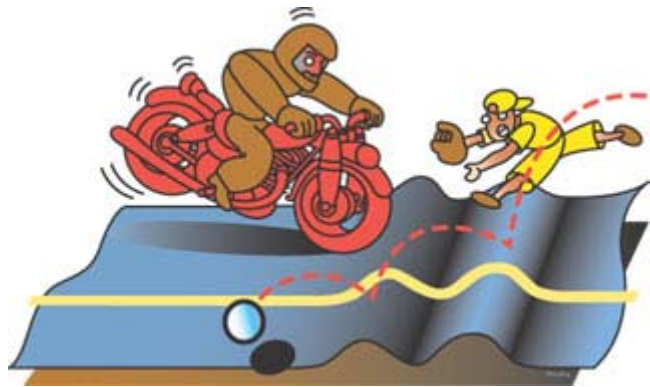
Dat je dus een keer valt, dat staat statistisch dus vast en daar kun je weinig aan doen. Maar je kunt wel de kans dat het gebeurt verkleinen en je kunt er ook voor zorgen dat de gevolgen van het vallen zo klein mogelijk zijn. Een motorrijder, die nooit cursussen volgt en/of oefent en/of nooit na denkt over wat hij/zij kan doen in bepaalde situaties, die heeft uiteraard een veel grotere kans om te vallen dan een getrainde motorrijder met een goed verkeersinzicht.

De meest gemaakte fouten waardoor iemand onderuitgaat zijn doelfixatie en een onjuiste kijktechniek. Kijk je naar de auto die plotseling op je pad komt in plaats van naar een gekozen vluchtroute, dan is de kans groot dat je inderdaad in aanraking komt met die auto.

Kijk altijd waar je heen wilt, en nooit waar je NIET heen wilt. Dat klinkt zo eenvoudig, en toch is het zo moeilijk. NIET kijken naar iets, vooral als het bedreigend is, is het moeilijkste dat er is. Denk hierbij aan het dragen van een vol kopje koffie. Hoe meer je je erop concentreert om geen druppel te morsen, des te meer koffie je morst.

Dat komt omdat je in een gevaarsituatie verkrampt. Je hersenen draaien op volle kracht, maar vaak komt er geen goede oplossing boven drijven. En de tijd om wat te doen is maar zo kort. Vaak wordt er dan in een reflex keihard geremd. Maar een noodstop zonder oefening leidt bijna altijd tot vallen.

De volgende tips zijn bedoeld om je kansen te vergroten, mocht je onderuitgaan.



Weg van de motor!

Een heel belangrijk punt bij het vallen is: LOSLATEN. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Toch is het belangrijker dan je in eerste instantie in de gaten zult hebben. Een motor kun je maar zo lang hij rijdt onder controle houden. Een op zijn zijkant vallende motor kan niemand meer onder bedwang houden. Als je niet loslaat, zal de motor jou onder bedwang houden. Een motor heeft door zijn gewicht veel meer tijd nodig om tot stilstand te komen dan jij dat zult hebben. Houd je je dus krampachtig aan je motor vast, dan heb je een veel langere valafstand. Probeer 'glijdend' te vallen, niet buiteland. Probeer met je benen je motor bij je vandaan te houden en bescherm je hoofd met je handen.

Ontspan je

Wie kan zich in een situatie waarin je normaal gesproken verkrampt, ontspannen? Dat gaat natuurlijk niet vanzelf. Het beste is om je de situatie in gedachten voor te stellen en als het ware te oefenen, dan gaat het in een noodsituatie automatisch. Door je te ontspannen wordt het crashoppervlak vergroot, wat de druk over een groter vlak verdeelt. Het maakt namelijk een wezenlijk verschil of je je gewicht van laten we zeggen 80 kilo alleen met je handen opvangt of met je gehele lichaam. Vooral botbreuken worden op deze manier voorkomen. Kleine kinderen en dronkaards maken soms de meest wilde capriolen zonder zich te bezeren. De reden hiervoor is hun soepelheid (bij kinderen omdat ze nog geen angst kennen, in het andere geval omdat alcohol je ontspant).

Dat betekent uiteraard niet dat je om die reden met alcohol op op je motor moet stappen ('Meneer de politieagent, dat is omdat ik dan lekker soepel ben als ik val').

Draag absoluut geen rugtas op je motor, en al helemaal niet met harde materialen erin. Bij een harde val kun je daardoor je rug (nek) breken. Een tanktas is een goed alternatief.

Na de val

Gebeurd is gebeurd, je bent onderuitgegaan (maakt niet uit, gebeurt de besten). Omdat je je geestelijk al op de situatie had voorbereid, ben je ontspannen gebleven en heb je jezelf netjes van je motor verwijderd. Ergens kom je ook weer tot stilstand. Wat nu?

Als je op de weg tot stilstand bent gekomen heb je voor- en nadelen: het voordeel is dat je dan (hopelijk) nergens tegenaan gebotst bent. Het nadeel is dat er ook andere verkeersdeelnemers zijn. Stel je zo snel mogelijk veilig in de berm van de weg. Ben er toe in staat, waarschuw dan weggebruikers voor je op de grond liggende motor. Zodra er hulp is (meestal zijn er mede-motorrijders) dan zo snel mogelijk aan beide zijden van de valpartij iemand die het verkeer waarschuwt en probeer de motor overeind te krijgen en te verwijderen van de rijbaan. Zijn er gewonden of zijn er andere weggebruikers bij de valpartij betrokken, dan de politie waarschuwen en de situatie intact laten. In Nederland loopt de politie niet zo hard bij aanrijdingen zonder letsel, maar in Duitsland komt de politie altijd ter plaatse.

De juiste kleding

Ook als je je al het tot nu toe geschrevene ter harte neemt, blijft er nog een belangrijk, zo niet het belangrijkste punt over dat je voor letsel behoedt: de juiste kleding. Dit is eigenlijk een vanzelfsprekend iets. Toch lijkt dat voor sommigen niet het geval te zijn. Iedereen ziet ze wel met hete zomerdagen: motorrijders die met 120 km per uur in korte broek, gymschoentjes en een t-shirt over de weg rijden. Niets is zo lichtzinnig als dat - eigenlijk is het oerstom!

Je kleding hoort tot de standaarduitrusting van je motor en is één van de basisbehoeften: een motorbroek, fatsoenlijke laarzen, jas met protectors, handschoenen en natuurlijk een helm en oogbescherming. Maar het beste motorjack helpt natuurlijk niet als je hem los draagt.

Snelheid en lengte remweg.....

Nog even wat leuke feiten betreffende snelheid in verhouding met je remweg

Verdubbeling van je snelheid levert bijna een **verviervoudiging** van de remweg op!!

Driemaal zo hard = negenmaal zolange remweg

Viermaal zo hard = zestienmaal zolange remweg

Rijvaardigheidstrainingen (remoefeningen) zijn zeer nuttig en hebben grote invloed op het wel of niet betrokken raken bij ongevallen!!!

VAN DE CLUBS

Nieuwe club :

Magna Motor Club

Secretariaat: Bauke Duursma,
Ekselerbrink 60,
7812 VM Emmen
Info: 0591640250
E-mail: b_duursma@hotmail.com
Website: <http://www.magnamotorclub.nl>



UIT DE CLUBBLADEN



“Om 12.00 uur gestopt voor een lunch. En als later andere deelnemers motoren bij een restaurant zien, dan wordt het vanzelf druk, zo ook nu. We hebben aan de bediening gevraagd of we nu ook korting op onze gehaktbal krijgen vanwege het trekken van veel klanten. Maar dat zat er niet in. Wel heel gezellig.”

“In Fegelen gemeente Tubbergen reden we ineens over de B MeenWeg ik las dit als BMWweg, ik dacht dit is speciaal voor de vele BMW rijders onder ons. (Grapje).”

“ De Yamaha voelt zich nog steeds opperbest....wil nog een keer uitgelaten worden, dus nog een zwerf-ritje van 170 Km naar Vals en Vignogn gemaakt, om daar met meegebrachte Pijl en Boog op aasgieren te jagen die het hebben voorzien op het naderende einde van mijn Zwitsers verblijf alhier.... Als avondeten een BBQ van aasgiervlees voor de 4 overgebleven gasten van het hotel, waaronder een Hongaarse gastarbeider met de pest aan Buda, een Ierse rode krullebol met dubbele zin in Ierse whiskey, een Britse upperstiff lip en een Hollandse Yamaha freak, zowaar een bont gezelschap..... “

“De avond in gepaste Babylonische spraak verwarring doorgebracht, omdat iedereen pokhouderig in zijn moers taal blijft ouwehoeren....maar wel in eensgezinde drankzucht, Naarmate de avond vordert komen we toch dicht bij elkaar en lossen en passant de wereldproblemen op, maar een probleem kunnen we niet oplossen: Het toch weldure Zwitserleven.”

Een Amerikaanse toerist vraagt een voorbijganger naar de betekenis van de kleuren van de Nederlandse vlag. Dat heeft alles te maken met de belastingen, krijgt hij te horen, als we de aanslag in de bus krijgen, worden we rood van woede en als we het betalen bedrag lezen, trekken we wit weg, om ons vervolgens blauw te betalen. De Amerikaan antwoordt: Bij ons is dat ongeveer hetzelfde, alleen zien wij er nog sterretjes bij.

Mister X

Zo, de naam is bepaald: het wordt dus Mister X !

Dat past wel in het rijtje van Trans&Co, BullieBulldog, Mister Speedy, BlackyBandit.

Gezien de rode kleur had ik natuurlijk ook kunnen kiezen voor ToroRosso of Red Bull (wat beide 'Rode stier') betekent, maar dat lijkt me gezien het vriendelijke karakter van de motor een beetje overdreven. Voor de tweede keer heb ik dus een 'Mister', ook deze Honda NC750X is natuurlijk een beschaafd type, niet zozeer een 'heer van stand' maar meer een 'keurige bescheiden jongen', die met de letter X aangeeft dat hij op een aantal punten wat anders, wat meer zou moeten zijn dan gebruikelijk.

Thuis heb ik een bordspel waarbij je in de straten van Londen moet proberen 'Mister X' te vangen. Die X heeft daar natuurlijk een heel andere betekenis: meer in de geest van 'onbekende, mysterieuze', maar in de motor- en autowereld staat de X veelal voor terrein, all-road, cross-over. Maar ook wel voor modellen met een zekere 'X-factor', iets extra's, iets 'aparts', wat dat dan ook mag wezen.

In de reclamewereld doet de X het natuurlijk ook best wel goed, een beetje 'abacadabra' werkt daar altijd uitstekend, aan de klant is het dan om uit te zoeken wat die X in werkelijkheid voorstelt, wat de werkelijke 'X-factor' is. In het geval van de Honda 'Mister X' heb ik mijn eigen mening wel gevormd, straks eens vragen hoe hij er zelf over denkt. Maar eerst een kleine, onvolledige, inventarisatie van auto's en motoren met een X in de naam.

Bij de auto's heb je modellen met een X die inderdaad voldoen aan het cross-over concept, dus een kruising zijn tussen 2 soorten waarbij één van de soorten 'terrein' is. Dat zijn de modellen die wat hoger op de poten staan en soms ook met vierwielaandrijving verkrijgbaar zijn.

Voorbeelden: BMW-X3 en X5, Fiat 500X, Mazda CX5, Nissan X-trail, Suzuki SX4, Volvo XC.

Maar ook modellen waarbij de X niets met terreinvaardigheden heeft te maken, voorbeelden:

Hyundai ix20 , Jaguar XJ en XK, Mazda MX-5, en vele andere. De Hyundai is gewoon een hoger model dat absoluut niets van zand wil weten, en waar de andere X-en voor staan is mij volledig onduidelijk.

Bij de motoren kom je nog een grotere 'ratjetoe' van 'X-en' tegen.

Voorbeelden van in meerdere of mindere mate terrein/all-road geschikte motoren met een X in de naam zijn:

Honda NC750X, VFR800X Crossrunner, VFR1200X Crosstourer, XL1000V Varadero, XL700V Transalp, Suzuki VStrom XT, Yamaha XT660 en 1200, Triumph Tiger 800X en ExplorerX, Moto GuzziStelvioNTX. De echte 'zandhazen', de cross en trial motoren, vind je bij Aprilia als RX en SX, bij Kawasaki als KX en KLX, bij de Honda als CRF serie en bij de Yamaha YZ en WR serie. De laatsten dus zonder X, Honda en Yamaha gebruiken de X dus juist weer niet voor de echte terreinmotoren.

Hoewel er geen uniformiteit is, is het wel duidelijk dat de X voornamelijk voor de 'cross-over' wordt gebruikt, de mengvorm van 2 soorten. Maar natuurlijk is er op dat gebied ook weer geen uniformiteit, er zijn meer cross-overs en all-roads, maar dan zonder X in de naam:

BMW werkt met de letters GS wat staat voor Gelände/Strasse. Kawasaki heeft de 'Versys'(afkorting van Versatile = voor vele zaken geschikt), Ducatie heeft de Multistrada (= vele wegen), Aprilia de Caponord (= Noordkaap).

Om de verwarring nog wat groter te maken komt de X ook voor bij motoren die niets hebben te maken met cross-over of allroad, zoals in veel types van Charley Davidson, en in Suzuki GSX, Yamaha XJ6, XJR, en XV-cruisers, Kawasaki ZX6 en ZX10. Daarnaast zie je de X regelmatig als extra toevoeging bij een willekeurig model, wat dan meestal een eXtra rijk uitgeruste uitvoering is.

Na dit verwarrende stukje tekst over de letter X, waarbij het dus voor een klant helemaal niet duidelijk wordt wat deze in werkelijkheid voorstelt en als het wel om een all-road gaat, in welke mate de motor dan geschikt is om naast de verharde weg te presteren, wil ik deze vraag eens aan Mister X zelf voorleggen.

= Zo, Mister X, we kennen elkaar nu al heel wat uurtjes en zo'n 1500 kilometer, het wordt tijd voor een goed gesprek.

= Goed plan Dick, zeg maar gewoon 'X' hoor, laat dat 'mister' maar zitten want ik ben ook maar een eenvoudige jongen.

= Eenvoudig maar wel netjes en goed opgevoed lijkt me zo.

= Dank je voor dit compliment. Denk je dat wij een flinke tijd door één deur zullen kunnen?

= O ja, zeker wel, los van het feit dat we dat letterlijk gesproken altijd zullen kunnen en moeten: de garage deur dan. Maar dat doe ik dan wel met een grote glimlach hoor!

= Gelukkig maar, dus wat jou betreft hoef ik geen minderwaardigheidscomplex te hebben.

= Zeker niet, voor een eenvoudige jongen doe je het verrassend goed! Boven verwachting zelfs. Maar ik wilde het eens even hebben over je naamgeving, die 'X' in je naam. In welke mate heb jij de X-factor? Wat vind je zelf?

= Oei, dat is een moeilijke vraag, die X staat bij mij niet omdat ik zo rijk ben uitgerust, maar omdat men heeft gezorgd voor een aantal voorwaarden die me wat meer universeel bruikbaar maken. Ook mijn broertje 750S heeft al een laag zwaartepunt en dezelfde soepele motor met veel trekkracht bij lage toeren, maar ik heb een wat rechttere zithouding, iets langere veerwegen en een breder stuur, wat me nog gemakkelijker maakt in druk stadsverkeer en meer geschikt maakt voor lange tochten ook op slechtere wegen. Zo nodig kun je me ook op de pedalen staande goed berijden. Maar een echte terreinmotor ben ik natuurlijk niet, ook geen 50/50 all-road, maar wel een geslaagde cross-over denk ik zelf. Jij bent het daar vast mee eens, want je hebt zelfs nog stoere valbeugels en handkappen laten monteren.

Inderdaad, dat ben ik het met je eens. Die X heb je natuurlijk ook wel gekregen voor je uiterlijk, en dat kan ik ook wel waarderen, maar de meerwaarde die je zelf noemt bezit je wel degelijk, die ervaring heb ik inmiddels voor een deel wel met je opgedaan. Wat mij betreft heb je zeker een acceptabele X-factor, binnenkort gaan we samen de eerste lange trip maken, naar het Thüringerwoud, daar zullen we het ook vast wel naar onze zin hebben.

Boreftse MC

Let op: vaste koffers zijn geen "bagage"

Heel soms geeft het verwarring: als je een koffer op je motor schroeft, valt die dan onder je bagagedekking van je reisverzekering? Heldere vraag, maar een eenduidig antwoord is hierop is lastig.

Dat zit zo: koffers die met draagbeugels, schroeven en/of bouten en moeren vast zijn gemonteerd aan je motor worden gezien als 'te behoren bij je motor'. Ze gelden voor de meeste polisvoorwaarden daardoor niet als bagage, en vallen daardoor ook niet onder de bagagedekking van je reisverzekering. Schade aan de inhoud van je koffer valt weer wel onder je bagagedekking van je reisverzekering.

Meeverzekeren als 'accessoires'

Gelukkig is er een mogelijkheid om deze toch te verzekeren, zodat je bij een eventueel ongeval, bij diefstal van de motor of bij vernieling toch ook de waarde van je (vaak kostbare) bagagekoffers kunt laten meetellen. Dat doe je door ze mee te verzekeren via 'accessoires' op je motorverzekering.

Tanktas is wél bagage.

Schade aan tassen die niet vast aan de motor zijn verbonden valt wél onder de bagagedekking.

Daarbij kun je denken aan een rugzak of een afneembare tanktas. Die zijn - inclusief inhoud - gewoon verzekerd via je reisverzekering.

MTK De IJsselrijders

MOTORNIEUWS



Duitsland wil meer motorvriendelijke vangrail

Een dichte vangrail maakt bij verkeersongelukken met de motor soms het verschil tussen leven en dood. Maar je komt ze slechts sporadisch tegen. In Duitsland is een club opgericht die hard aan de weg timmert voor motorvriendelijke vangrail. En die boekt steeds meer succes.

MEHRSI – mehrSicherheitfürMotorradfahrer – heet de organisatie. Drijvende kracht erachter is Monika Schwill. Een gedreven vrouw, die fondsen bij elkaar heeft gebracht om motorvriendelijke vangrail onder de aandacht te brengen. Zij heeft de politiek, bedrijven en de ADAC zover gekregen hun schouders onder de zaak te zetten. Intussen begint de noodzaak van de motorvriendelijke vangrail aan te slaan. Verschillende Duitse deelstaten hebben ze her en der aangebracht in bochten waar motorrijders regelmatig de fout in gaan.

Een belangrijke drijfveer voor Schwill is een vriendin, die op twintigjarige leeftijd een been kwijtraakte toen zijn na een schuiver in een open vangrail terechtkwam.

Belgen schieten met scherp

Ze zijn het een beetje zat in België, al die buitenlandse verkeersdeelnemers die op hoge snelheid door hun land jakkeren, onderweg naar Frankrijk of een ander vakantieoord. In 2014 werden er bijna 300.000 boetes aan buitenlanders opgelegd en dat zijn er 100.000 meer dan in 2013. Dit komt mede doordat de Belgische politie elk jaar strenger controleert, maar de stijging van het aantal boetes voor buitenlanders dan voor Belgen is opvallend hoog.

Dat laatste is waarom de federale wegpolitie het hoog tijd vindt voor een campagne die is gericht op buitenlandse verkeersdeelnemers. Het Nieuwsblad bericht dat het vooral Nederlanders zijn, waaraan in het afgelopen jaar de boetes werden uitgedeeld. 'Er rijden dan ook procentueel veel Nederlanders over onze wegen. Als ze bijvoorbeeld op vakantie gaan, moeten ze bijna altijd door ons land', zegt Michaël Jonniaux van de federale wegpolitie. Door een campagne te starten wil de federale wegpolitie Nederlanders waarschuwen voor de controles die elk jaar scherper worden. 'Wij zijn voor elk initiatief dat een positief effect kan hebben op de verkeersveiligheid', stelt Jonniaux. 'Want voor alle duidelijkheid: hoe minder boetes we moeten uitschrijven, hoe beter. Dat betekent dat bestuurders zich aan de wegcode houden.'

Kortom: een beetje rust in je rechterpols kan een vervelende vakantieboete voorkomen, want de Belgen schieten met scherp!

Nieuwe naadbeschermers vervangen gladde exemplaren.

Als motorrijder ken je ze wel: de naadbeschermers die in de lengterichting over de snelweg lopen. Van die gladde dingen die zijn aangebracht tussen twee lagen open asfaltbeton. Omdat Rijkswaterstaat niet tevreden was over deze naadbeschermers -en daar zijn wij het mee eens- zijn er nieuwe ontwikkeld die de waterafvoer niet blokkeren, die niet glimmen, stroef zijn en ook minder zichtbaar zijn.

De nieuwe naadbeschermers zijn de winnende oplossingen van een door Rijkswaterstaat uitgeschreven prijsvraag. Een deskundige, onafhankelijke jury toetste de 11 inschrijvingen op deze criteria. Daaruit kwamen 5 mogelijk geschikte oplossingen die zijn uitgetest in het laboratorium en op een proefvlak in de A59 bij Waalwijk. Inmiddels worden ze op enkele plekken gebruikt, bijvoorbeeld in de A73 tussen Venlo en Maastricht.

De huidige naadbeschermers hadden enkele nadelen. Adviseur asfalt bij Rijkswaterstaat Jan Voskuilen legt uit: *'Ze zijn vaak als glimmende streep zichtbaar. Bij neerslag kan dit tot verwarring leiden, omdat weggebruikers de streep als spookmarkering kunnen ervaren. Ook kan de naadbeschermers glad worden, wat vooral voor motorrijders gevaarlijk is.'*

Alle 5 geteste naadbeschermers van de 4 bedrijven Heijmans, Boskalis, Wegenbouw Van den Broek Heteren en Esha Infra Solutions voldoen nu aan de gestelde eisen en kunnen voortaan op alle wegen van Rijkswaterstaat gebruikt worden. Voskuilen: *'We zijn blij met de uitkomst. Naadbeschermers zijn een heel specifiek onderdeel van de weg, waarvoor meestal niet zoveel aandacht is. We hadden niet verwacht om zoveel inschrijvingen te krijgen. Dankzij deze prijsvraag zijn ook andere aannemers wakker geschud: naadbeschermers moeten stroef zijn en dat ook blijven. Daar moeten we alert op zijn.'*

24ste Motor en Scooter 'RideToWork Day' op maandag 15 juni

De 24ste Motorcycle en Scooter RideToWork Day vindt dit jaar plaats op maandag 15 juni. De organisatie van dit traditionele evenement, dat zijn oorsprong in de Verenigde Staten kent, roept dit jaar vooral stadsbestuurders op om dit evenement te ondersteunen door het beschikbaar stellen van gratis motor- en scooter parkeerplaatsen op gemeentelijk grond en betaalde parkeerplaatsen.

Elk jaar geven wereldwijd meer dan een miljoen motorrijders gehoor aan de oproep om op deze speciale dag met de motor naar het werk te gaan ter promotie van hun favoriete vervoermiddel en de voordelen daarvan aan te tonen. Het doel van de initiatiefnemers is om erkenning van het grote publiek te krijgen voor de vele voordelen die het vervoer met een gemotoriseerde tweewieler biedt. Volgens de (non-profit) organisatie verbruiken motorfietsen en scooters minder grondstoffen per km dan de auto en nemen minder ruimte in op parkeerplaatsen en op wegen. Voor honderdduizenden forensen zijn motorfietsen en scooters dan ook een economische, efficiënte en maatschappelijk verantwoorde vorm van mobiliteit die energie bespaart, de files vermindert en een breed scala aan andere publieke voordelen oplevert.

De FIM ondersteund dit wereldwijde evenement al jaren via haar nationaal aangesloten bonden en in samenwerking met vele motor- en scooterclubs over de hele wereld roepen zij hun leden dan ook op om met hun favoriete tweewieler naar het werk te gaan en dat vooral op maandag 15 juni te doen. Extra informatie over dit evenement is te vinden op: www.ridetowork.org

Overlast door motoren zorgt voor afsluiting Lekdijk West

De gemeente Lopik heeft deze week op haar site en in de Staatscourant bekend gemaakt dat ze voornemens is een deel van de Lekdijk binnen haar gemeente af te gaan sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De belangrijkste redenen zijn het verhogen van de verkeersveiligheid en (geluids)overlast voor omwonenden en de natuur te verminderen. De bewoners van de Lekdijk in de Utrechtse gemeente hebben meerdere malen geklaagd over geluidsoverlast en gevaarlijke verkeerssituatie veroorzaakt door motorrijders. De werkgroep motoroverlast Lekdijk heeft hetzelfde beeld aan de gemeente gepresenteerd. Eerder waren er al borden geplaatst die motorrijders moesten wijzen op deze vormen van overlast. De gemeente stelt dat de Lekdijk slechts een weg is voor de verkeersafwikkeling van locaties in de directe omgeving van de Lekdijk. Daarnaast heeft de Lekdijk een recreatieve functie voor onder meer wandelaars en fietsers. Zowel de provincie Utrecht als de gemeente Lopik hebben al enkele jaren fietsprojecten lopen om de dijk beter in te richten voor recreatief fietsverkeer. De gemeente wil de karaktereigenschappen van de Lekdijk behouden en wil dit bewerkstelligen door de Lekdijk west tussen de gemeentegrens en de Zijdeweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Bestemmingsverkeer gebruik mogen blijven maken van de dijk.

Online petitie filerijden Duitsland teleurstellend

De online petitie in Duitsland, voor een wettelijke regeling om met de motor files te passeren, is geen groot succes geworden. Nadat de online petitie gisteren werd gesloten meldt DieterBalboa, initiator en organisator van de petitie, dat er in totaal 135.248 handtekeningen zijn ingediend, waarvan 125.404 uit Duitsland zelf. Ook werden er 339 ingescande pagina's met in totaal 3.327 handtekeningen opgestuurd en abonneerden 61.481 ondertekenaars zich op de nieuwsbrief. De online petitie werd ruimschoots gesteund door de handel, beurzen, forums, congressen en kreeg ook regelmatig aandacht in de media via tijdschriften en radio-interviews. Maar ondanks dat 125.000 verzamelde handtekeningen in Duitsland een groot aantal lijkt, is met een totaal van 4 miljoen motorrijders (en 15,1 miljoen houders van een motorrijbewijs) de eindstand ronduit teleurstellend te noemen. De organisatie heeft dan ook lang in onzekerheid gezeten of het minimaal vereiste aantal van 125.000 handtekeningen gehaald zou worden.

DieterBalboa gaat nu in overleg met het Instituut voor Veiligheid van de Motorfiets (IFZ) en de vrijwillige belangenvereniging voor motorrijders, BAGMO (BundesarbeitsgemeinschaftMotorrad), om de juridisch correcte vervolgstappen te zetten. Het is de bedoeling dat de handtekeninglijsten (symbolisch) worden aangeboden aan het ministerie van verkeer in Berlijn op een nog te bepalen datum.

VAN DE REDACTIE

Als gevolg van het overgaan van UPC naar Ziggo is het (nog) niet mogelijk de verzending van de infowijzer onder geheimschrift (bcc) te verzenden tenzij ik alle verzend adressen één voor één invoer. Dit kost me een veelvoud van tijd die ik onder UPC nodig had. Ziggo herkent mijn verzendgroepen (nog) niet. Tot zolang moet het niet anders dan dat u bij toezending alle verzendadressen te zien krijgt . Ik hoop op een spoedige verbetering hiervan en mijn excuses voor het ongemak.

Henk Bijkerk

VAKANTIE 2014: VAN VEEL ZONNESCHIJN TOT VEEL REGEN, DIT ALLEMAAL HEB IK GEHAD, MAAR TOCH VEEL GEZIEN.

WAT VOORAF GING.

In november vorig jaar begin ik er over na te denken, waar ik met de zomervakantie naar toe wil gaan, dat is in ieder geval richting de Alpen. Van lieverlede komt het in me op, dat ik eigenlijk wel weer eens naar Zwitserland wil gaan. Ik stuur een mailtje naar hotel Galenstock in Realp, waar ik al twee maal ben geweest. Zij antwoorden, dat ze pas in april weten of zij het hotel voortzetten en dat vind ik eigenlijk veel te laat. Daarna zoek ik op internet naar een redelijk betaalbare ZimmerFrei in de buurt van Andermatt. Ik vind iets voor 50 Zwitserse Franken (ongeveer 43 euro). Net na de kerst stuur ik een e-mail en ik kan een kamer, die wel vijf Franken duurder is, reserveren en dat doe ik. Ik wil hier in drie dagen naartoe rijden. De eerste dag ga ik na Aken de Autobahn af om binnendoor verder naar het zuiden te rijden. Onderweg wil ik een paar oorlogsbegraafplaatsen of oorlogsgraven op kerkhoven bezoeken tot ik in Orscholz in het Saarland ben, waar ik overnacht. De volgende dag rij ik eerst ongeveer 100 km Autobahn rond Saarbrücken en via de noordelijke Vogezen ga ik door het Zwarte Woud verder naar het zuiden. Ik wil nu over de Kandel rijden, waar ik vorig jaar september in dichte mist ben geweest en ik hoop nu op beter weer. Net zoals vorig jaar overnacht ik weer in Holzschlag. De derde dag ga ik Zwitserland in en via de Ibergereggen een uitstap naar de Klausenpass kom ik naar Andermatt, waar ik drie nachten zal blijven. De twee routes, die ik vanuit hier ga rijden, heb ik redelijk vlot met Tyre gemaakt, maar daarna pas ik deze nog enkele malen aan door bij alle twee een keer een mooi zijdal in te rijden. Vanuit Zwitserland ga ik naar Nauders, maar welke route ik ga volgen, weet ik nog niet, want ik heb namelijk de keus uit drie. Ze gaan allemaal naar het oosten en de kortste gaat over de Albulapass en verder langs de Inn naar Nauders. De tweede buigt op een gegeven moment naar het zuidoosten af om over de Julierpass te gaan. Daarna kan ik kiezen of ik nog heen en weer over de Malojapass wil rijden en verder naar het noorden heb ik dezelfde mogelijk met de Albulapass. De derde route gaat bij Disentis naar het zuiden over de Lukmanierpass en later volgen de San Bernadino- en de Splügenpass. Deze route is het langste, maar op de dag zelf wil ik een keuze maken en dat is ook afhankelijk van het weer.



In Nauders blijf ik vier nachten en dat betekent drie routes. De eerste gaat natuurlijk weer naar de KaunertalerGletscher, wat altijd een mooi gebied is en daarna rij ik nog naar het volgende dal, het Pitztal. Ook dit dal moet ik terugrijden, want op een gegeven moment kun je hier niet verder. De volgende dag volgt een route van vorig jaar naar Livigno, maar dan wel

tegengesteld. Voor de laatste dag ga ik vanuit Nauders naar het zuiden en ik ga dan eerst naar rechts een aantal zijdalen in, waar ik nog nooit ben geweest.

Terug neem ik weer een aantal dalen naar rechts en via Samnaun om daar goedkoop te tanken, ga ik terug naar mijn overnachtingsadres. Trouwens elke route hier besluit ik met een rondje naar het tolvrije gebied in Zwitserland. Via de Flüelapass en een oorlogsbegraafplaats in Bregenz ga ik naar Faschina voor de laatste vier overnachtingen in de Alpen. Gasthof Sonnenkopf is sinds 1996 altijd mijn laatste stop van een Alpenvakantie. De eerste route, die ik daar wil rijden, gaat over de Silvretta, waar ik vorig jaar niet ben geweest. De volgende route gaat naar Zwitserland langs de Walensee en dan naar het noorden naar de Säntis, de hoogste berg in Oost-Zwitserland. De laatste is een vrij korte route langs veel kerken en kapellen in het gebied ten zuiden van Faschina en dit betekent weinig rijden en veel foto's. Begin dit jaar verstuur ik naar Haus Julia in Nauders en Gasthof Sonnenkopf een e-mail en enkele dagen later heb ik positief bericht, dat ik welkom ben.

Andere jaren reed ik steeds in één dag naar het Saarland, maar nu wil ik nog een tussenstop in het Zwarte Woud maken en wel in Lierbach, waar ik tijdens de Vriendschapsrit van dit jaar ook zal verblijven. Hierdoor hoef ik geen Autobahn in de route op te nemen en ook de te rijden afstand wordt minder. De laatste zaterdag ga ik via de Vogezen, waar ik een aantal oorlogsgraven wil bezoeken naar Perl in het Saarland. Eigenlijk wilde ik daar in het vertrouwde adres in Orscholz overnachten, maar dat was helaas vol. Zondag rij ik naar Martelange om daar La Balade des GrandsDucs van MC La GrandsDucs te rijden, waarna de laatste 300 km naar huis volgen. Ik heb er voor gezorgd, dat de meeste routes wel wat korter zijn dan andere jaren, zodat ik meer tijd heb om te fotograferen.

OP WEG NAAR SAARLAND (zaterdag 21 juni)



Om kwart over vijf 's middags ben ik in Orscholz en drie kwartier later wandel ik naar de Saarschleife. Ik zie daar hoe een leeg schip de bocht neemt en dit gaat heel langzaam. Hierna wandel ik naar ZumZeck, waar ik tijdens het Pinksterweekend erg lekker heb gegeten. Wanneer ik om de menukaart vraagt, vertelt de ober me, dat je hier alleen op zondag of op feestdagen kunt eten. Teleurgesteld bestel ik toch een Weizen en zal straks wel zien waar ik nu ga eten. Het bier smaakt erg goed en ik ben veel te gulzig, want het bier komt mijn mond en neus uit.

Na wat proesten lukt het me toch om wat bier binnen te krijgen.

Afgelopen dinsdag heb ik de Deauville voor de 84.000 km beurt naar Waalwijk gebracht. Daar stond mijn vierde Deauville al in de showroom om me te wachten. In april heb ik een rood exemplaar besteld en een paar weken later belde mijn dealer op, dat er volgens een vertegenwoordiger van Honda zo'n motor niet meer leverbaar was. Dus moet ik een andere kleur kiezen en daar baal ik enorm van. Uiteindelijk blijkt een rode toch leverbaar te zijn en die kan ik nu bewonderen. Ik spreek af, dat ik na de vakantie wel zal bellen om alles te regelen. Ik vraag of men mijn oude motor kan voorzien van Michelin Pilot Road 4 banden. Dat kan, de voorband is op voorraad en de achterband wordt direct besteld. Men verwacht, dat deze er donderdag is en ik zal dan bellen. Dat doe ik, maar er is nog geen achterband.

Vrijdag tegen de middag bel ik weer. De Deauville staat klaar, maar er is nog geen achterband. Dat is balen, want morgen ga ik op vakantie. Tegen drieën bel ik weer en dan staat de motor gelukkig buiten op mij te wachten. Met de oude banden heb ik ruim 11.000 km gereden en deze zijn nog niet versleten. Ze worden opgeslagen en wanneer de nieuwe banden versleten zijn, worden de oude er weer omgelegd. Tijdens de vakantie zal ik ongeveer vijfduizend km rijden en ik verwachtte niet, dat de oude banden deze afstand mee zullen gaan. Het zal tijdens de vakantie zeker een dag kosten om aan nieuwe banden te komen en die tijd wil ik eigenlijk wel aan het motorrijden besteden.

Vanmorgen sta ik iets na zessen op en ik controleer de bandenspanning. Dat doe ik altijd, wanneer er nieuwe banden omliggen. De spanning is goed en dan doe ik alle bagage in en op de motor. Tegen zevenen vertrek ik. Ik volg de A2 richting Maastricht en bij knooppunt Kerensheide ga ik richting Aken.

Na ruim 180 km verlaat ik ten zuiden van die plaats de Autobahn en ik volg de B258 naar Monschau. Deze weg volg ik ruim 40 km en en verschillende keren verlaat ik deze om oorlogsgraven te bezoeken. ... Het Italiaanse restaurant, waar ik meestal in Orscholz ga eten, staat te koop en daarom loop ik verder naar Bistro Ali Baba. De Döner Kebab Teller mit Pommes smaakt goed en dat geldt ook voor de Erdinger Weizen. ...

Na ruim vier keer verlaat ik voor de eerste keer de B258 om in Schmidthof naar de begraafplaats te gaan, waar acht gesneuvelde Duitse soldaten uit de Tweede Wereldoorlog (WOII) liggen begraven. Vijf km verder stop ik in Roetgen bij het Evangelischer Friedhof, waar drie Duitse oorlogsgraven uit WOII zijn. Het houdt maar niet op, want na ruim negen km zijn op de begraafplaats van Konzen elf graven van gesneuvelde Duitsers uit WOII. Een halve km verder zie ik voor de kerk van Imgenbroich een groot kruis staan en daar stop ik. Hier zijn herinneringen aan de gesneuvelden uit 1866, 1870/1871, WO I en WOII. De zon begint nu zo af en toe te schijnen.

Ik ben in de zon van huis vertrokken en in Limburg wordt het bewolkt. Iets verder ben ik op de plaatselijke begraafplaats, waar ook 11 Duitsers uit WOII zijn begraven. Het is wel even zoeken voor ik deze heb gevonden. Ruim acht km verder ben ik Höfen bij de begraafplaats bij de kerk. Ik loop deze helemaal rond en ik zie geen Kriegsgräber, terwijl er hier toch 23 uit WOII moeten zijn. Uiteindelijk vraag ik aan een vrouw, die een graf aan het verzorgen is, waar deze zijn. Ze wijst naar



de kerk en daar zie ik schuine bruine stenen, die de graven aangegeven. Deze liggen dus net achter de kerk en daar had ik nog niet gekeken. Toch weer gevonden. Hierna kan ik de B258 ruim 13 km volgen en dat rijdt erg fijn: een mooie weg in een mooie omgeving. In Schönesseiffen zijn 22 Duitse oorlogsgraven uit WOII bij een splitsing links van de weg. Hier ben ik al verschillende keren langs gekomen zonder dat dit mij is opgevallen. Iets verder moet ik rechtsaf naar Hellenthal en in deze plaats ga ik de B265 richting Trier volgen.

Gelukkig kan ik nu ruim 40 km rijden tot de volgende stop in Prüm en de zon schijnt nu volop. Op de begraafplaats moet ik wat zoeken voor ik links in de hoek de graven van 31 Duitse soldaten uit WO I en WO II zie. Daarna loop ik omhoog naar mijn motor om verder te rijden. Bijna vier km verder ben ik in Rommersheim bij de begraafplaats bij de kerk. Er is daar net een begrafenis geweest en daarom doe ik het maar rustig aan. Ik trek het sweatshirt uit, want het begint warm te worden. De mensen komen rechts van de kerk en daarom loop ik aan de andere kant er langs. Tussen een hoge haag zie ik de 93 Duitse oorlogsgraven uit WO II. Het hek zit zwaar in de verf, want ik kom er met mijn helm tegenaan en dan zitten er zwarte strepen op. Hierna volg ik een mooie Landstrasse en in Densborn ga ik het Kylldal in. Dit is een erg mooie weg in een mooi dal met veel bomen en ik steek verschillende keren de spoorweg over. Aan het eind van het dal ga ik verkeerd, want ik rij Kyllburg in, terwijl ik naar links naar Schleiden wil. Dat doe ik alsnog en iets verder ben ik op de B257. Nu is het landschap open met veel graanvelden en dat is ook erg mooi. Na ruim vijf km verlaat ik in Badem de voorrangsweg al weer en ruim tien km verder ben ik bij de begraafplaats van Speicher, waar 157 Duitse oorlogsgraven uit WO II zijn. Voor ik deze graven vind, heb ik al bijna de hele begraafplaats over gelopen. Het valt me op, dat bij de oorlogsgraven veel vrouwen zijn begraven, dus er zullen ook wel burgerslachtoffers liggen. Een paar km verder zie ik naar links een bord met het opschrift RömischeLangmauer, dus ik ga even kijken. Het is een ongeveer vijf meter lange muur tot een hoogte van twee meter, die uit de Laat Romeinse tijd (4e eeuw) stamt. Ik rij nu al weer een tijdje tussen de bomen en dat is wel zo koel. Ik ben nu in de buurt van Trier, maar ik ga die stad niet in. Een paar km volg ik de B53 en net voor ik deze verlaat, stop ik op een kleine parkeerplaats om wat foto's van de Moezel te maken.

Even later steek ik de rivier over en ik rij weer tussen de bomen. Ik volg nu mooie wegen op de Hunsrück en bij Thomm staat een lorrie als herinnering aan de leisteengroeve hier.

Een paar km verder zie ik in Waldrach bij een rotonde een aantal wijnpersen onder een afdak staan. Toch wel bijzonder. Iets verder staat op een parkeerplaats de NachbauRömischeWasserleitung, dus een nagebouwd deel van een Romeinse waterleiding met materiaal van de oorspronkelijke waterleiding.

Het is een gemetselde buis met een diameter van ongeveer een meter en het is toch wel knap, dat men dit toen al kon. Onderweg kom ik de eerste haarspeldbocht van deze vakantie tegen en daar ben ik helemaal niet op bedacht. Midden in de bocht stop ik even om te kijken hoe de situatie is. Daarna kan ik verder met de bocht. Er volgen weer vele mooie wegen en een eind verder ben ik op de B407, dat hier deel uitmaakt van de HunsrückHöhenstrasse. In Trassen na ongeveer tien km verlaat ik deze weg. Wat verder moet ik volgens de routebeschrijving in Merzlingen gewoon de weg volgen. Dat doe ik dus, maar wat later begin ik te twijfelen of dat wel goed is. Dus niet, daarom draai ik om en ik had daar gewoon rechtdoor een zijweg in moeten gaan. Langzaam ga ik steeds verder naar beneden richting Moezel. Na Kreuzweiler ben ik bij de rivier en daar ga ik de B419 naar links op richting Metz. De rivier zie ik maar af en toe en na een km ga ik naar rechts naar Remich. Ik steek de grens met Luxemburg over en daar kan ik niet naar links afslaan om naar de rivier te gaan, want de weg is afgesloten.



Ik rij nog een stukje verder om te kijken of ik iets moois ziet om te fotograferen. Helaas is dit niet het geval en daarom draai ik om. Even later tank ik goedkoop (1,36 euro voor een liter euro). Terug na de grens ga ik bij de rotonde toch naar rechts in plaats van rechtdoor, want ik wil toch foto's maken van de Moezel. In Besch ga ik richting haven en daar zie ik de rivier. Daarna rij ik de laatste km's van vandaag naar HausDaniela in Orscholz, waar ik zal overnachten.

VAN SAARLAND VIA VOGESEN NAAR SÜD-SCHWARZWALD (zondag 22 juni.)

Ruim voor achten zit ik aan een goed ontbijt en een half uurtje later start ik de Deauville. Gisteravond heb ik gezien, dat de geplande route in Orscholz niet kan doorgaan, want de weg is nog steeds opgebroken. Daarom neem ik me voor om via Oberleuken naar oprit 3 van de A8 richting Saarbrücken te rijden. Nu ik bij de wegomgeving ben, besluit ik toch maar de omleiding te volgen en wat later rij ik na een omweg van ongeveer 300 meter toch op de geplande route. Na ruim acht km ga ik de Autobahn op, die ik 100 km zal volgen. Dit schiet lekker op al zijn er onderweg twee Baustellen, waar je niet zo hard mag rijden en dat doe ik ook niet, want ik heb vakantie.

Bij Pirmasens gaat het over de B10 ook lekker vlot verder en in de toekomst zal het hier nog vlotter



gaan, want deze tweebaansweg wordt verbreed tot vierbaans. In Hinterweidenthal ga ik rechts de B427 op. Ik ben nu in het gebied van de vakwerkhuisen en ik zie een aantal heel erg mooie, dus tijd voor een fotostop.

Na tien km verlaat ik de Bundesstrasse en ga ik rechts richting Bruckweiler-Bärenbach. In deze plaats moet ik een omleiding volgen, want er is een wielervedstrijd. Ik volg wel de route van deze wedstrijd, want overal zitten en staan mensen met een oranje hesjes aan, dus de

wedstrijd is nog niet begonnen. Na een mooie kronkelende, smalle en op- en neergaande weg kom ik weer op de geplande route, al heb ik bijna vijf km extra gereden, maar dat is niet zo erg. De weg, die ik nu door de bossen volg, is soms wat slecht, maar het rijdt eigenlijk toch wel behoorlijk.

Net na de grens met Frankrijk zie ik in Weiler, dat rechts van de weg een openluchtmis aan de gang is, die erg druk bezocht wordt. Iets verder zie ik links van de weg een necropole nationale, een oorlogsbegraafplaats. Ik ben er eigenlijk al voorbij voor ik dit beseft en dus draai ik om. Ik moet drie trappen op voor ik bij deze kleine oorlogsbegraafplaats ben. Hier liggen naast 295 Franse en een Brit ook Russen begraven, die in WOI in dienst van Frankrijk vchten en sneuvelden. Ook zie ik Italiaanse graven. Dan ga ik verder en na Wissembourg volg ik ruim 15 km dezelfde route, die ik ongeveer vier weken ook heb gereden, toen we onderweg waren voor de Vriendschapsrit. Nu ga ik niet de snelweg op, maar rechtdoor. In Beinheim staan vakwerkhuisen en het gemeentehuis ziet er mooi uit. Daarna ben ik vlot weer in Duitsland en ik rij hier over een oude spoorbrug over de Rijn.

De oorspronkelijk brug is in 1902 gebouwd en het spoor hierover werd steeds minder belangrijk tot het in 1998 werd opgeheven. Net na de brug stop ik en ik loop de brug op.

In de verte zie ik de sluizen van Iffezheim en het is al de hele tijd zonnig en redelijk warm weer. Eigenlijk is het iets te warm om mijn motor te rijden, maar ik doe het er maar mee, want in de regen is het veel slechter rijden. Ik ben al een tijd in het dal van de Rijn, waar het redelijk vlak is. Graan- en grasvelden worden regelmatig afgewisseld met bos. In de verte zie ik de bergen van het Zwarte Woud, maar het duurt nog een hele tijd voor ik daar ben, want ik blijf nog ruim 80 km in het dal. Ik volg eerst nog wat kleinere wegen en in Renchen ga ik de B3 op naar het zuiden.

Het gaat nu redelijk vlot en ik rij evenwijdig aan de Rijn, maar die zie ik bijna nooit. Vanaf Offenburg volg ik ruim 30 km de B33 richting Villingen-Schwenningen. Nu gaat het vlot en de omgeving is



redelijk, maar nergens zo mooi om te stoppen voor foto's. In Haslach in Kinzigtal ga ik verder zuidwaarts over de B294. In Elzach gaat het eindelijk via mooie bochten omhoog en in Waldkirch heb ik zo de weg naar Kandel gevonden. Dat is toch wat anders dan vorig jaar begin september toen ik hier aan het zoeken ben geweest. Wel kwam ik toen anders de stad in. Over een zeer slechte weg gaat het door het bos omhoog. Ik zie nu ook veel meer dan vorig jaar toen door de dichte mist het zicht minder dan 50 meter was. En nu is het ook

een stuk warmer. Langs de kant van de weg staan om de paar 100 meter een bord, dat waarschuwt voor slecht wegdek. Dat is helemaal niet nodig, want je merkt het direct wel. Bij de tweede fotostop omhoog kies ik wel een hele slechte plaats om de motor te parkeren. De losse stenen liggen erg ongelijk en links van de motor is het wat dieper, terwijl rechts de bomen langs de helling groeien. Ik denk de motor achteruit te laten lopen en daarna de weg op te rijden. Helaas is het achter de motor wat hoger en dat lukt niet, dus maar vooruit.

Heel langzaam lukt dat, maar echt fijn gaat het niet. Uiteindelijk kom ik toch op de weg en ga ik verder omhoog. Vlak voor de top ben ik boven de boomgrens en nu heb ik een goed uitzicht over de omgeving. Iets verder stop ik om te genieten van wat ik zie. Ik ben nu op de Kandel, het hoogste punt van het Midden-Zwarte Woud.

Op een bord lees ik, dat je hier alleen maar op de paden mag lopen, maar ik kan vanaf de parkeerplaats voldoende foto's maken van verschillende bloemen, die er groeien. Aan de andere kant van de weg kijk ik zo in het dal, waar Waldkirch ligt. Dan gaat het naar beneden en al gauw is het wegdek een stuk beter. Ik kom langs St. Peter en de hellingen zijn hier redelijk stijl.

In St. Märgen ga ik links en iets verder kom ik op de B500. Al gauw kom ik langs een mooie kapel aan de linkerkant van de weg en pas een eind verder kan ik veilig omdraaien, wat ik dan ook doe. Bijna 20 km volg ik deze Bundesstrasse en dan ga ik via de B315 richting Lenzkirch. Op een bord zie ik, dat tussen acht en twaalf uur de weg door deze plaats afgesloten is, maar nu is het al veel later, dus daar zal ik geen last van hebben.

Net voor deze plaats zie ik iets wat op een houtskooloven lijkt. Dat is het niet, maar wel de Burgruine Alt-Urach, die in de 13e eeuw werd gebouwd en sinds 1491 onbewoonbaar is. Het ziet er mooi uit: een brede oude muur en een toren is alles wat er nog over is. In Lenzkirch is de weg toch afgesloten en ik rij zover mogelijk door, maar de weg wordt een gravelweg en daar heb ik geen zin in, dus ga ik de omleiding volgen door een 30 km-zone. De Duitser in de auto voor me rijdt geen km harder en omdat het passeren niet gaat, blijf ik hem maar volgen. Na een tijdje ben ik weer op de B315 voor de laatste km's van vandaag en dat zijn er totaal 384.



In Gasthof-Pension-Café Reichenbächle krijg ik op de eerste verdieping een kleine tweepersoonskamer. Links naast de deur is een afgescheiden wc met wastafel en in de hoek er schuin tegenover staat een douchecabine. In de bevestigingsmail stond, dat de douche op gang zou zijn, maar dit is toch wel wat beter. Na een verkwikkende douche wandel ik eerst wat door de omgeving voor ik me op het terras waag aan een Weizen. De Cordon-bleu met Pommes smaakt prima en onder het genot van een tweede Weizen komt een einde aan dit verslag van vandaag.



Alex Loef



STANDEN TOERCOMPETITIE 2015

CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	580
2 MVTC Al Weer	465
3 MTC Noord	365
4 MC Promotie	285
5 MTC de Steur	265
6 Gold Wing Club Holland	170
7 MTK de IJselrijders	165
8 MC de Megafoon	110
9 MC Trajectum	95
10 MC '93 Nijverdal	80
11 MV Almere	80
12 Boreftse MC	75
13 VAMC de Graafschaprijders	75
14 BMW Club Oirschot	70
15 MC de Kraats	70
16 MC Wombarg	70
17 MTC Hasselt	70
18 MC Contact Dordrecht	60
19 MTC de Lingerijders	60
20 MTC Mariahout	60
21 Club Pan European Nederland	55
22 MC Alkemade	55
23 MC Keizer Karel- Nijmegen	55
24 MC RAM Raalte	50
25 BMW MTC 's-Hertogenbosch	45
26 MTC de Happy Drivers	45
27 Needse MC	45
28 MC Mios	40
29 MTC D'n Dommel	40
30 Veluwe Motor Tour Club	40
31 Baarnse MC	35
32 MC HAMAC Harfsen	30
33 MC Zwolle e.o.	25
34 MC '68	20
35 MC Salland	20
36 MC Vogelvrij	20

37 MC Zeeuws Vlaanderen	20
38 MSV Mike the Bike	20
39 MTC de Padd'nrieders	20
40 MTC de Schaffelaar	20
41 MTC Dick van Logchem	20



RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	115
2 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	110
3 Volger A.P.	Amsterdam	Individueel rijder	100
4 Seegers Rien	Weesp	MTC Motovatie	70
5 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	70
6 Tolboom A.J.	Leusden	Individueel rijder	70
7 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	60
8 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	60
9 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	55
10 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	55
11 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	55
12 Berge van den Arie	Zaandijk	MC Promotie	50
13 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	50
14 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	50
15 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	50
16 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	50
17 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	50
18 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	45
19 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	45
20 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	45
21 Kootstra Gradus	Donkerbroek	MTC Noord	45
22 Rondeel Jan B.M.	Groenlo	Needse MC	45
23 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	40
24 Goosen Rob	Lelystad	MV Almere	40
25 Keus Peter	Haarlem	MTC Motovatie	40

26 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	40
27 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	40
28 Kraaij Theo	Zaandam	MC Promotie	40
29 Remeus J.M.	Maarn	MTC Noord	40
30 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	40
31 Valk Dick	Wormer	MC Promotie	40
32 VergersAad	Uithoorn	MTC Motovatie	40
33 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	40
34 Wijngaarden Marten	Marsum	MTC Noord	40
35 Brouwers P.	Lieshout	MTC Mariahout	35
36 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	35
37 Laan van der Thomas	Jirnsom	MTC Noord	35
38 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	35
39 Valk Jan	Zaandijk	MC Promotie	35
40 Vliet van Ben	Woerden	Boreftse MC	35
41 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	35
42 Zijlstra G.	Jistrum	MTC Noord	35
43 Aarts Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	30
44 Bij van der Lieuwe	Wanswerd	MTC Noord	30
45 Bijkerk Henk	Zwijndrecht	MC Contact Dordrecht	30
46 Bogerd Maxim	Houten	MC Trajectum	30
47 Liende van der Gerard	Apeldoorn	MC de Megafoon	30
48 Louwers Peter	Veldhoven	Individueel rijder	30
49 Raaijmakers Patrick	Beek en Donk	MTC Mariahout	30
50 Roosmalen van Ton	Schijndel	Individueel rijder	30
51 Zwaan Aad	Castricum	MVTC Al Weer	30
52 Boertjes Ab	Staphorst	MC Zwolle e.o.	25
53 Donkerbroek Peter	Gemert	BMW MTC 's-Hertogenbosch	25
54 Dor Pieter	Montfoort	MC Trajectum	25
55 Jager J.	Drachten	Individueel rijder	25
56 Limburg van Kees	Holten	Individueel rijder	25
57 Limburg van Kees jr.	Holten	Individueel rijder	25
58 Padberg Ben	Neeroeteren	MTC Motovatie	25
59 Palm Jan Laag	Soeren	MC de Megafoon	25
60 Roomen van Wim	Leusden	Individueel rijder	25
61 Rossenberg van Cor	Uithoorn	MTC Motovatie	25
62 Tolboom Theo G.	Leusden	Individueel rijder	25
63 Velzen van R.G.D.	Heemskerk	Individueel rijder	25
64 Bas van der Marco	Culemborg	MTC de Lingerijders	20
65 Bree van P.M.	Budel	Individueel rijder	20
66 Doesburg John	Zaandam	MC Promotie	20
67 Drummen Ton	Someren-Eind	MTC de Happy Drivers	20
68 Duchatau Els	Maasbommel	Individueel rijder	20
69 Duchatau Martijn	Maasbommel	Individueel rijder	20
70 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	20
71 Flantua Marc	Amersfoort	MTC de Schaffelaar	20
72 Groot de Theo A.	Malden	BMW MTC 's-Hertogenbosch	20
73 Gunderson John	Amsterdam	MTC Motovatie	20
74 Hilhorst Antonio H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	20
75 Hoeven van der Gerard	Bunschoten	Baarnse MC	20
76 Kampen van Henk	Ede	MC de Kraats	20
77 Kesler Joop	Haarlem	MTC Motovatie	20

78 Keulen Cees J.	Oudehaske	MTC Noord	20
79 Louwsma B.	Balk	MTC Noord	20
80 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	20
81 Man de Z.	s' Gravendeel	MC Contact Dordrecht	20
82 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Promotie	20
83 Oostrum van C.M.	Montfoort	Boreftse MC	20
84 Osterop F.W.	Dieren	Individueel rijder	20
85 Peer van Selly	Milsbeek	Individueel rijder	20
86 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	20
87 Roemer Johan	Almere	MV Almere	20
88 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	20
89 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	20
90 Sijsens Jan	Zwijndrecht	MC Contact Dordrecht	20
91 Spierings Ger J.M.	St. Michielsgestel	Individueel rijder	20
92 Theunissen Theo	Best	MC Keizer Karel- Nijmegen	20
93 Vennix J.F.M.	Oostelbeers	Individueel rijder	20
94 Vennix Jan	Oostelbeers	Individueel rijder	20
95 Wijk van Hans	Wijk en Aalburg	BMW MTC 's-Hertogenbosch	20
96 Wit Leo	Markenbinnen	Individueel rijder	20
97 Wolbers T.	Zenderen	Individueel rijder	20
98 Wortel Els	Eemnes	Baarnse MC	20



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2015



01/01/2015-30/11/2015 **MEER PROVINCIEENRIT** **MTC Motovatie**

Doorlopend – 5 punten. Start te: Diverse start mogelijkheden op de route Info: 06-29571673
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: Noord Brabant en Gelderland 5 Euro op
Rekening NL38INGB0002972580 o.v.v. naam/adres/woonplaats en eventueel e-mailadres. Zie ook
www.motovatie.nl. Meerdere startpunten Op papier en GPS/Garmin en TomTom

01/04/2015-30/11/2015 **10e DOORLOPEND EVENEMENT** **Baarnse MC**

Doorlopend – 5 punten. Start te: BP Station Eemweg 25 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.06-22549248 E-mail: [http:// baarnse-
mc@solcon.nl](http://baarnse-mc@solcon.nl) Website:http://www.baarnse_mc.bleuh.net Ook op Garmin

01/04/2015-30/10/2015 **3e DOORLOPENDE GELDERLANDRIT** **MC Asom**

Doorlopend – 5 punten. Start te: AC Restaurant Zevenaar Doesburgseweg 43 Zevenaar Info: 06-
21427464 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 225 km. Omgeving: Gelderland totaal (Achterhoek en
Betuwe) Route GPS op gpx formaat. Incl. kortingsbonnen AC Resto. Voor verdere info site [www.mc-
asom.com](http://www.mc-asom.com)

01/04/2015-30/11/2015 **10e DOORLOPEND EVENEMENT** **Baarnse MC**

Doorlopend – 5 punten. Start te: BP Station Eemweg 25 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](http://baarnse-mc@solcon.nl) Website:http://www.baarnse_mc.bleuh.net Ook op Garmin



30/05/2015 - 31/05/2015**58e VIERLANDENRIT****EMAC Eindhoven**

Meerdaagse - 0 punten

Start te: Café-Zaal De Schuttershoeve, Grotesteeg 10, 6006 TE Weert

Info: Guillaume Hanique Tel.: 0031652649753 L. Vermeulen Tel.: 040-2117904. Lengte: 350 km.

Omgeving: NL, België, Luxemburg, Duitsland Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00

Extra info: Info over de rit op www.emac-eindhoven.nl of www.vierlandenrit.nl De rit kent twee soorten : 1. toerit op GPS/Garmin alleen motoren 2. regelmatigheidsrit motoren en auto s alleen op routebeschrijving. 350 km per dag.

31/05/2015**16e VECHTDALRIT****MTC Dalfsen**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubgebouw MTC Dalfsen, De Singel 3, 7722 RR Dalfsen

Info: A. Dijk Tel.: 0529-471887 , Ivo Kemper Tel.: 06-11232864 , J. Boelen Tel.: 06-18016986

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.) , Lengte: 250 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: www.mtc.dalfsen.nl Ook GPS

31/05/2015**KIEKENDIEFTOER****MV Almere**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis MV Almere, Meerveldstraat 55, 1359 HZ Almere

Info: dinsdag vrijdagavond Tel.: 06-28875664

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.) , Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: GPS/Garmin vooruit aan te vragen bij jan.van.es@xs4all.nl

01/06/2015**24e GELDERSE MOTORAVOND****VAMC de Graafschaprijders**

Avondrit - 5 punten

Start te: Café Restaurant De Olde Molle, Diepenheimseweg 21, 7161 MH Neede

Info: J. Vrugink Tel.: 06-49677598 , Inschrijfgeld: 2,00(z.h.) . Lengte: 100 km.

Omgeving: Twente, Achterveld en Veluwe

Inschrijven vanaf: 18:30 tot 20:00. Extra info: 2,50 per avond 9,00 voor 4 avonden. 2e avond CR Peters Borculo 3e avond Café Heezen Steenderen 4e avond Clubhuis VAMC Kranenburg

07/06/2015**14e WIL HARTOGRIT****MC Mios**

Toerit - 5 punten

Start te: Wil Hartog Museum, Mijnsheerenweg 17, 1658 CA Lambertschaag

Info: Mels van Ammers Tel.: 0229-581901, Nico Roodt Tel.: 0226-353501

Sjaak Schouten Tel.: 06-41299125 , Inschrijfgeld: 2,00(z.h.)

Lengte: 180 km. Omgeving: Noord Holland , Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Koffie en koek gratis bij start. Zie: www.mcmios.nl

07/06/2015**BIKERS WORLD LUNCHRIT****MTC Motivatie**

Toerit - 10 punten

Start te: Bikers World, Spoorsingel 45, 1947 LB Beverwijk

Info: Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673 , Milco Smit Tel.: 0251-251661

Inschrijfgeld: 7,00(z.h.) Lengte: 150/175 km.

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 11:00 Extra info: Voorrijders aanwezig tot 10.45 uur. 06-16368496 alleen bereikbaar tijdens de rit. Alleen op GPS/Garmin en TomTom

07/06/2015 **MUNNINGHOFF** **VMTR Norg**

Toerit - 10 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: 200 km. Omgeving: Noord Nederland

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

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

08/06/2015 - 11/06/2015 **13e AVOND 4 DAAGSE** **MC Free Wheels-Heeten**

Avondrit - 5 punten

Start te: Het Trefpunt, Dorpsstraat 5, 8111 AD Heeten

Info: Johnny Tutert Tel.: 0572-382387

Inschrijfgeld: 6,00(z.h.), 6,00(m.h.) Lengte: 100 km.

Omgeving: Overijssel, Drenthe en Gelderland. Inschrijven vanaf: 18:30 tot 19:30

Extra info:Route op GPS verkrijgbaar door voor inschrijving via mail naar
toercommissie@mcfreewheels.nl

versnapering onderweg. Zie ook www.mcfreewheels.nl voor info

10/06/2015 **AVONDRIT 1** **MC '93 Nijverdal**

Avondrit - 0 punten

Start te: Café/Rest. De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info: Gert Paarhuis Tel.: 0547-851445 , Albert Tempelman Tel.: 0546-572402

Wim Geesink Tel.: 0548-688109

Inschrijfgeld: 6,00(z.h.) , Lengte: 100 km.

Omgeving: Zie www.mc93.nl , Inschrijven vanaf: 19:00 tot 19:30 uur

Extra info: Incl. consumptiebon.Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig. Leden :€ 4,00

11/06/2015 **AVOND 2 DAAGSE DAG 1** **MTC Motivatie**

Avondrit - 0 punten

Start te: KLM Sportcentrum, Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673

Inschrijfgeld: 3,00(z.h.) Lengte:80 km. Inschrijven vanaf: 19:00 tot 19:30 uur

Extra info: Route naar clubhuis via www.motovatie.nl. Voorrijders aanwezig. 06-16368496 alleen
bereikbaar tijdens de rit. Alleen op GPS/ Garmin en TomTom

13/06/2015 **24e INT. VMTC MOTORY** **VMTC**

Benefit Toerit - 10 punten

Start te: Kerkplein Putten Info: Herman Kamphorst Tel.: 06-20350001 Inschrijfgeld: 29,00(m.h.)

Inschrijven vanaf: 08:45 tot 10:00 uur

Extra info: Voorinschrijving rijder 25,00 duo 23,00. Dag inschrijving rijder 29,00 duo 25,00.

Rit is geheel verzorgd. Bolletje Pijl en GPS/Garmin. Meer info op www.vmtc.eu

14/06/2015 **27e BARTJE TOERTOCHT** **MC Bartje**

Toerit - 10 punten

Start te: Café Hingstman, Hoofdstraat 18, 9491 AE Zeijen

Info: secretaris@mcbartje.nl Tel.: 06-27226933 , Mark Bakema Tel.: 06-27226933

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.), 6,00(j.h.),7,00(p.j.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:30

Extra info: Route vanaf Assen Noord richting Ubbena/Zeijen. www.mcbartje.nl Route begint in Zeijen en eindigt elders. Bolletje Pijl en GPS

14/06/2015 **30e KOPERTEUTENRIT** **MC de Kempengalm**

Toerit - 10 punten

Start te: Motoport Veldhoven, De Run 5202, 5502 DC Veldhoven

Info: M. Blox Tel.: 040-2217602 , R. van Doorn Tel.: 040-2545710

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.) Lengte: 200 km.

Omgeving: Nederland en België. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Gratis koffie bij start. Route op GPS met voorinschrijving beschikbaar. Ter plaats route alleen digitaal (niet op papier) voor Zumo en TomTom. Duo gratis.

14/06/2015 **MOLSHOOPRIT** **MC Nijverdal-Hellendoorn**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkserstraat 4, 7447 AZ Hellendoorn

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

Lengte: 180/250 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.

19/06/2015 **AVOND 2 DAAGSE DAG 2** **MTC Motovatie**

Avondrit - 0 punten

Start te: KLM Sportcentrum, Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673 , Inschrijfgeld: 3,00(z.h.)

Lengte: 80 km. Inschrijven vanaf: 19:00 tot 19:30

Extra info: Route naar clubhuis via www.motovatie.nl Voorrijders aanwezig. 06-16368496 alleen bereikbaar tijdens de rit. Alleen op GPS/Garmin en TomTom

20/06/2015 **8e OME WILLEMTRIT** **MC de Kraats**

Middagrit - 0 punten

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

Info: Rene van Schaik Tel.: 0343-576602 Na 18.00 uur

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.) Lengte: 80 km.

Inschrijven vanaf: 13:00 tot 14:00

Extra info: Mooie zaterdagmiddagrit voor alle motoren maar vooral voor klassiekers van alle bouwjaar, totale opbrengst gaat naar een Goed Doel, na afloop gezellig samenzijn.

21/06/2015 **15e AL WEER TOERTOCHT** **MVTC Al Weer**

Toerit - 10 punten

Start te:Hotel/Rest. De Roskam, Hessenweg 212, 3791 PN Achterveld

Info:Petra VermeerTel.: 06-23595116

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)Lengte:150 km.

Omgeving:Richting o.a. Utrecht en Gelderland

Inschrijven vanaf:09:00 tot 11:30

Extra info:Route naar start: A1 Hoevelaken, A28 Ri Utrecht, afrit 8 (Amerfoort) Ri

Leusden/Achterveld aanhouden (Barneveldsewegg.o.i. Hessenweg) door Stoutenburg en na 7

kmbent u gearriveerd bij De Roskam (t.o. kerk) Zie ook www.alweer.eu.

22/06/2015 - 26/06/2015 **30e AVOND 4 DAAGSE** **MTK de IJselrijders**

Avondrit - 5 punten

Start te:Restaurant De Lindeboom, Lindeboomsveg 1, 7433 BH Schalkhaar

Info:Dirk Welgraven Tel.: 055-5410940 , Jos Korting Tel.: 0570-618711

Inschrijfgeld: 5,00(m.h.)Lengte:125 km.

Omgeving:Alle windrichtingen rond Deventer

Inschrijven vanaf:19:00 tot 20:00

Extra info:5 avonden een verschillende rit waarvan 3x 100 km en 2x 125 km.

Na 4 avonden een herinnering. 5,00 voor de hele week.

28/06/2015 **21e OPEN EAGLE RIT** **MV The Eagles**

Toerit - 10 punten

Start te:Café Zaal Beej Bertje, Rietstraat 28, 6003 PM Weert (Laar)

Info:Giel OberijeTel.: 06-20241720openeaglerit@mvtheeagles.nl

toercommisaris@mvtheeagles.nl

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)Lengte: 200 km.

Omgeving:Limburg en Duitsland

Inschrijven vanaf:09:00 tot 12:00

Extra info:Incl. 1 consumptie. Diverse prijzen. Route word alleen voor navigatie gpx Garmin

aangeboden. Groene kaart en paspoort meenemen. Volg bordjes MV The Eagles vanaf de

invalswegen van Weert.

28/06/2015 **23e KASTELENTOER** **VAMC de Graafschaprijders**

Toerit - 5 punten

Start te:Clubhuis VAMAC de Graafschaprijders, Eikenlaan 2A, 7251 LT Vorden-Kranenburg

Info:Gerard SchefferTel.: 06-53949484fam.g.j.scheffer@hetnet.nl

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)Lengte: 180 km.

Inschrijven vanaf:09:00 tot 12:00

Extra info:Route op GPS. Info zie www.vamc.nl28/06/2015

AFTER TT RIT MC Alkemade Middagrit - 5 punten

Start te:Clubhuis , Weteringlaan 22, 2377 XN Oude WeteringInfo:Marcel de JongTel.: 06-29574856

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)Lengte: 120 km.Inschrijven vanaf:12:00 tot 14:00.Extra info:Gratis koffie en

geen papier wel GPS/Garmin en TomTom. Meer info www.mcalcemade.nl

28/06/2015 **VELUWERIT** **MC '93 Nijverdal**

Toerit - 0 punten

Start te:Café/Rest. De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info:Gert PaarhuisTel.: 0547-851445, Albert TempelmanTel.: 0546-572402

Wim Geesink , Tel.: 0548-688109

Inschrijfgeld:6,00(z.h.). Lengte: 225 km.Omgeving:Veluwe

Inschrijven vanaf:09:30 tot 10:30

Extra info:Incl. consumptiebon. Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig. Leden € 4,00

01/07/2015 - 29/07/2015 **ZOMER AVOND RITTEN** **VMTC**

Avondrit - 5 punten

Start te:De Muzenhof, Leuvenumseweg 66, 3852 AS Ermelo

Info:Herman KamphorstTel.: 06-20350001

Inschrijfgeld: 4,00(z.h.)Lengte: 120 km.

Inschrijven vanaf:18:00 tot 20:00

Extra info:5 ritten op de woensdagavonden in juli 2015. 1e rit op 1 juli, 2e rit op 8 juli, 3e rit op 15 juli, 4e rit op 22 juli, 5e rit op 29 juli. Meer info op www.vmtc.eu Bolletje Pijl en GPS/Garmin

02/07/2015 - 03/07/2015 **VAMAC AVOND 2 DAAGSE** **VAMAC Varsseveld**

Avondrit - 10 punten

Start te:VAMAC Motohome, Gesinkkampstraat 26, 7051 HP Varsseveld

Info: Mark BesselinkTel.: 06-20130417

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)Lengte: 100 km.

Inschrijven vanaf:18:00 tot 19:30

Extra info:MC en GPS. Internet: www.vamac.nl E-mail: toer@vamac.nl 2 x 100 km

04/07/2015 **AVONDRIT** **MAC Veenendaal**

Avondrit - 5 punten

Start te:Bikers Best, De Hogehoek 22, 3927 GG Renswoude

Info:M. v.d. BeekTel.: 06-538798515

Inschrijfgeld: 3,00(z.h.), Lengte: 120 km.

Inschrijven vanaf:18:00 tot 19:30

Extra info:Info 06-53798515 MC + Navigatie. Info www.mac-veenendaal.nl

04/07/2015 **B.B.Q. RIT** **MTC de Boekeniers**

Toerit - 10 punten

Start te:Cafeteria La Compagnie, Kerkstraat 52, 5427 BE Boekel

Info:J. VerwegenTel.: 06-53969342 , N. ArtsTel.: 0492-322512 , P. van Uden , Tel.: 06-51608288

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.)

Lengte: 280 km.

Omgeving: West Brabantm en Belgie

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 14:00

Extra info: GPS alleen Garmin. Mogelijk vooraf 5,00 te voldoen op NL60RABO0154994111 voor ontvangst route op GPS. Geen voorrijders

04/07/2015

FREAK RALLY

Maastrichtse Motorclub '72

Toerit - 5 punten

Start te:Camping In den Hof, Musschenbroek 27, 6461 AB Heerlen

Info:Jos VinckenTel.: 024-6412651tourinfo@mmc72.nlwww.mmc72.nl

Inschrijfgeld: 8,00(z.h.)Lengte: 550 km.

Omgeving: België, Duitsland en Luxemburg

Inschrijven vanaf:07:00 tot 10:00

Extra info:1-daagse toertocht van 550 km door de Belgische en Luxemburgse Ardennen. Paspoort en groene kaart meenemen. Info www.mmc72.nl Inschrijven GPS via internet. Voorinschrijven vrijdag 18.00 tot 22.00 uur.

05/07/2015

22e VAKANTIERIT

MC de Megafoon

Toerit - 5 punten

Start te:Clubhuis MC de Megafoon, Stinzenlaan 81, 7392 AD Twello

Info:Rudi PelgromTel.: 0571-789092 , Jan PalmTel.: 0313-619895

Inschrijfgeld: 4,00(z.h.)Lengte: 180 km.

Omgeving:Salland. Inschrijven vanaf:09:00 tot 11:30

Extra info:Route op GPS verkrijgbaar door voorinschrijving. Miltje naar toer@demegafoon.nl Op inschrijfnummer kan zondags dan inschrijfgeld voldaan worden. Koffie gratis. www.demegafoon.nl

