

L.O.O.T. INFOWIJZER



NOVEMBER 2014

INHOUDSOPGAVE

2. COLOFON
3. NIEUWE VERKEERSBORDEN
5. ONDERHOUD EN OPSLAG.....
8. SPIEGELEN
9. UIT DE CLUBBLADEN
13. MOTORNIEUWS
17. VAKANTIE 2013.....
23. L.O.O.T. TOERCOMPETIE
27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt december 2014. Uw kopij gaarne voor 23 november naar infowijzer@loot.nl

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

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



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

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

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

De Coördinatoren -----

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

Adressen -----

Algemene post- en adreswijzigingen

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

Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken









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

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieftst digitaal)

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

Nieuwe verkeersborden in Nederland per 1 januari 2015

De laatste nieuw ingevoerde verkeersborden in Nederland dateren al weer uit 2006. Werd vanaf 2012 de "witte rand" ingevoerd, met ingang van 1 januari 2015 worden de volgende nieuwe verkeersborden in het RVV 1990 opgenomen.

 <p>F11</p>	<p>Verplicht gebruik passeerstrook. Rijstrook om ingehaald te kunnen worden, uitsluitend bestemd voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h. <i>Geldt ook voor heftrucks, graafmachines en dergelijke. Verboden voor andere bestuurders</i></p>	 <p>F12</p>	<p>Einde verplicht gebruik van de passeerstrook voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen en mogen rijden dan 25 km/u</p>
 <p>F13</p>	<p>Rijbaan of rijstrook, uitsluitend ten behoeve van lijnbussen <i>Voertuigen met een ontheffing uitgezonderd (b.v. taxi's)</i></p>	 <p>F14</p>	<p>Einde busbaan of busstrook</p>
 <p>F15</p>	<p>Rijbaan of rijstrook, uitsluitend ten behoeve van trams <i>Voertuigen met een ontheffing uitgezonderd (b.v. taxi's)</i></p>	 <p>F16</p>	<p>Einde trambaan of tramstrook</p>
 <p>F17</p>	<p>Rijbaan of rijstrook, uitsluitend ten behoeve van lijnbussen en trams <i>Voertuigen met een ontheffing uitgezonderd (b.v. taxi's)</i></p>	 <p>F18</p>	<p>Einde busbaan of trambaan of busstrook of tramstrook</p>













 F19	Verplichte rijbaan of rijstrook, uitsluitend ten behoeve van vrachtauto's en lijnbussen <i>Voertuigen met een ontheffing uitgezonderd (b.v. taxi's)</i>	 F20	Einde verplichte rijbaan of rijstrook voor vrachtauto's en lijnbussen
 F21	Verplichte rijbaan of rijstrook, uitsluitend bestemd voor vrachtauto's	 F22	Einde verplichte rijstrook of rijbaan voor vrachtauto's
 L20	Uitwijkplaats rechts van de weg	 L21	Uitwijkplaats links van de weg

Nieuwe Verkeersborden met een witte rand vanaf oktober 2012

Alhoewel de "oude" verkeersborden voorlopig nog niet uit het straatbeeld verdwenen zullen zijn, treft u onderstaand een overzicht aan van de nieuwe verkeersborden.

Nederland telt ongeveer 700.000 kleurenblinden. Voor sommige kleurenblinden zijn bepaalde verkeersborden niet duidelijk omdat de kleuren niet of moeilijk van elkaar te onderscheiden zijn. De verkeersborden bijvoorbeeld waarop rode elementen in een blauw vlak worden weergegeven blijken voor hen te bestaan uit één vlak van dezelfde kleur. Een contrasterende witte rand tussen de verschillende kleuren moet dit probleem verhelpen en maakt het bord voor hen beter herkenbaar. Voor de blauwe verkeersborden geldt dit probleem niet, omdat deze al waren voorzien van een witte omtrek -bies.

Witte rand als contrast

Het is aan de individuele wegbeheerders om te bepalen of en wanneer de nieuwe verkeersborden worden geplaatst. (bijvoorbeeld bij nieuwe aanleg of regulier onderhoud van wegen)

Onderhoud en opslag van je motor.....

De eerste nachtvorst dient zich aan en voordat je het weet wordt er gestrooid en dat is nooit best voor de motor, vooral voor de aluminium delen. Hieronder een aantal tips die je kunt gebruiken als je zelf de motor winterklaar maakt. Heb je een motor met kuip, haal deze er dan af bij het onderhoud. Er hoopt zich toch behoorlijk veel vuil op aan de binnenzijde en je kunt meteen het gedeelte dat normaal verborgen zit onder de kuip controleren op ongewone slijtage, scheurtjes in rubbers, beschadiging van het lakwerk etc.

Olie verversen

Bij de meeste motoren wordt de olie één keer per jaar verversd. Meestal niet omdat dat qua kilometers noodzakelijk is, maar meer omdat het verstandig is om olie niet al te lang in je motorblok te laten zitten. Tijdens het verbrandingsproces in je cilinders ontstaan er naast PK's ook nog allerlei minder aantrekkelijke zaken, zoals zuren en verbrandingsresten. En als je dan je motor aan het eind van het seizoen zo wegzet, hebben vooral die zuren alle tijd om heel zachtjes aan het binnenste van je motorblok te knagen. Niet schrikbarend hard (er vallen niet meteen gaten in je carter), maar toch.....



Daarom is het verstandig om aan het eind van het seizoen de olie in je motor te verversen VOOR je hem in de winterstalling zet. Als je het zelf doet, dan eerst de motor warm draaien (laatste ritje voor de winterstop) en meteen daarna de olie eruit. Deze is dan mooi dun en dan lopen alle resten er goed uit. Ik zelf zet de opvangbak eronder, draai de plug eruit en laat hem dan rustig een paar uur staan. Je zult er verbaasd van staan, hoelang er nog olie uit blijft lopen.

Vervang ook altijd je oliefilter. Daar blijft tenslotte de meeste rommel achter. Kijk ook even naar je aftapplug. Vaak zijn deze voorzien van een magneet. De bedoeling is dat metalen deeltjes daaraan blijven hangen (alleen ijzer en staal, geen aluminium). Veeg dat magneetje altijd even schoon. En zie je dat er erg veel metalen deeltjes aan zitten, dan is het verstandig om eens te overleggen met je dealer, want dan kan het zijn dat er iets is dat extreem snel slijt. Misschien een lager dat niet lekker meer draait, maar in ieder geval reden voor onderzoek. Als je repareert voordat het echt stuk gaat, scheelt dat klauwen geld in vergelijking met de reparatiekosten nadat je motorblok echt de geest heeft gegeven.



Luchtfilter

Je luchtfilter hoeft niet jaarlijks te worden vervangen (hangt uiteraard wel af van het aantal kilometers dat je jaarlijks rijdt). Maar even schoonmaken is geen slecht plan. Als je er over nadenkt



hoeveel kubieke meter lucht er per uur door dat filter gaat, dan kun je je voorstellen dat

dit toch vervuiling oplevert. De standaard luchtfilters kun je het best even uitblazen (van binnen naar buiten, dus tegen de normale luchtstroomrichting in). Even een lapje door het filterhuis en dit klusje is geklaard.

Bougies

Ook de bougies kunnen langer als een seizoen mee (ook weer afhankelijk van het aantal kilometers). Maar het kan geen kwaad om ze er uit te draaien en even te bekijken. Van de kleur van de binnenzijde kun je een hoop wijzer worden. Mooi bruin = een goede verbranding en een goed afgesteld mengsel. Zwart = een te rijk mengsel, en heel licht = een te arm mengsel.

Te arm betekent bijna altijd een te warme motor. Het klinkt gek, maar te weinig benzine in het mengsel zorgt voor (over)verhitting. Te rijk is zonde van de benzine (en die is duur zat). En dan laten we het milieuaspect even buiten beschouwing. Maar als je zelf wel eens achter een te rijk afgestelde auto of motor hebt gereden, dan weet je hoe dat stinkt.



Accu



Staat je motor in een schuur of garage waar de temperatuur zeker boven nul blijft, dan kun je de accu in de motor laten zitten. Af en toe de druppellader eraan, en dan komt hij de winter wel door. Bij bevroeringsgevaar is het beter om de accu eruit te halen en in een vorstvrije ruimte op te bergen.

Ketting

De winterperiode is een mooie tijd om de handen eens flink zwart te maken. Uiteraard is de ketting de hele zomer netjes ingespoten met vet. Maar dat vet is kleverig, dus er blijft ook allerlei troep aan hangen. De ketting goed schoonmaken met kettingreiniger en vervolgens lekker in het vet. Dat verlengt de levensduur van je ketting (en tandwielen) aanzienlijk.



En je kunt tevens controleren of er geen vastzittende schakels in je ketting zitten. Even elke schakel heen en weer bewegen en je weet waar je aan toe bent. En meteen controleren of de ketting niet te

slap staat. De juiste afstelling staat in je serviceboekje, maar globaal moet je de ketting in het midden tussen de tandwielen ongeveer 2 cm omhoog en 2 centimeter omlaag kunnen duwen. Zet je ketting nooit te strak. Dat kost je echt je ketting en tandwielen. Door het inveren tijdens het rijden, wordt je ketting dan echt vernield.



Remmen



Om je remmen te reinigen kun je het best een remmenreiniger gebruiken. Dit is vetoplossend spul, dat na opdrogen geen sporen achterlaat. Gebruik het wel uitsluitend buiten, want het is niet echt gezond om te in te ademen. Als je het echt goed wilt doen, kun je het best eerst je remblokken er uit halen. Een tandenborstel in combinatie met remmenreiniger zorgt voor blinkend resultaten. VERWIJDER ALLEEN JE REMBLOKKEN ALS JE WEET WAT JE DOET.

Remmen zijn een vrij essentieel onderdeel, dus ga er niet aan werken als je er geen verstand van hebt. Op zich is er niets moeilijks aan, maar als je iets vergeet of verkeerd doet, kan dat nare gevolgen hebben als je straks weer gaat rijden en je moet een keer remmen.

En de remvloeistof moet om het jaar worden vervangen. Als het nieuw is, is het mooi lichtgeel, maar gaande de tijd, wordt het steeds donkerder. Dat is op zich nog niet zo'n probleem. Wat wel een probleem is, is dat remvloeistof water(damp) aantrekt. Daardoor wordt het watergehalte in de remvloeistof steeds hoger. Als je dan een paar keer flink remt, en de remmen worden warm, dan kan dat water gaan koken en kleine dampbelletjes in de remvloeistof veroorzaken. Het vervelende van dampbelletjes is, dat ze samendrukbaar zijn. Hierdoor gaat een deel van je remkracht verloren. Omdat dit zeer geleidelijk gaat, heb je dit waarschijnlijk niet in de gaten. Tot je een keer een echte noodstop moet maken.

Op tijd verversen dus.

Banden

Zorg dat je banden op spanning zijn voor de winterstop. Heb je een middenbok gebruik deze dan, want dan is je achterband mooi van de vloer. Je voorband regelmatig even een stukje doordraaien voorkomt dat je aan het eind van de winter een platte kant op je band hebt. Die gaat overigens meestal gewoon weer weg als je gaat rijden, maar het rammelt wel even gedurende de eerste kilometers.

En gebruik de gelegenheid om de banden eens goed te inspecteren. Goede lamp er bij en de band cm voor cm bekijken op beschadigingen en/of vreemde materialen die in de band zitten (metaal, steentjes e.d.)



Koelvloeistof



Hoeveelheid koelvloeistof controleren. Kan bij de meeste motoren gebeuren via het overlooptankje, dat van doorzichtig kunststof is gemaakt. Koelvloeistof is tevens het smeermiddel van je waterpomp. Zie je in de koelvloeistof zeepachtige sporen, dan zou dat kunnen betekenen dat er olie in je koelvloeistof terecht is gekomen. Kan een kwestie van een lekkende pakking zijn. Zijn de sporen minimaal, dan geen paniek, maar wel regelmatig controleren of het niet erger wordt.

Brandstoftank

Om roestvorming te voorkomen kun je het beste de tank volgooien. Vul hem niet helemaal tot aan de nok aan toe vol, want als je koude benzine hebt getankt (meestal in deze tijd) en je motor staat bijvoorbeeld in een verwarmde ruimte, dan kan door de opwarming van de benzine je tank overlopen.

En niemand zit te wachten op verdampte benzine in zijn opslag. Stinkt als een gek is en is ook nog gevaarlijk. Met de juiste verhouding tussen lucht en benzinedamp wordt de zaak explosief en is het vonkje dat kan ontstaan bij het aanschakelen van het licht voldoende zijn voor een mooie knal.

Algemeen

Uiteraard wordt de motor gewassen en gepoetst voordat hij zijn winterslaap ingaat. Tevens een mooie gelegenheid om te controleren op lakbeschadigingen, slijtage van bekabeling etc.

SPIEGELEN.....

Dat bij motorrijden het kijken heel belangrijk is, dat weet bijna iedereen. Je motor volgt je blik, dus altijd kijken waar je heen wilt, en nooit kijken waar je **niet** heen wilt. Maar wat ook belangrijk is, is het regelmatig kijken in je achteruitkijkspiegels, kortweg "spiegelen" genoemd. De basisregel is dat je zo ongeveer om de zeven seconden een korte blik in je spiegels werpt. Even kijken wat er achter je allemaal aankomt.

Maar minstens net zo belangrijk is het spiegelen bij het rijden van bochten in de bergen. In de vorige Nieuwsbrieven hebben we het uitgebreid gehad over de lijnen voor en in de bochten. Het buiten/binnen/buiten is daarbij de basis. Maar wat je absoluut niet moet vergeten om telkens voor elke bocht (en dat zijn er wat) voor je aan de bocht begint even een blik in je spiegels te werpen. En dat betekent dus met al die bochten die elkaar in rap tempo opvolgen, dat je heel wat vaker dan 1 x per 7 seconden in je spiegels zult moeten kijken.



Waarom is dat zo belangrijk? Wel, al rijd je nog zo snel, er zijn altijd jongens en meisjes met auto's en motoren die nog sneller willen gaan. En dus moet je rekening houden met inhalers. Op rechte stukken niet zo spannend. Misschien even schrikken als je opeens uit het niets wordt ingehaald, maar op het rechte stuk is er meestal in de breedte genoeg ruimte om veilig ingehaald te kunnen worden.

In bochten wordt dat wat anders. Ga je voor een bocht naar rechts naar buiten (dus links op je weghelpt als er een middenstreep is en helemaal links op de kleinere wegen als je goed zicht hebt) dan

kan dat pijnlijk worden als je niet eerst even hebt gekeken in je spiegels of er toevallig op dat moment niet iemand bezig is om je in te halen. Een motorrijder die "opeens" voor de bocht naar links gaat terwijl hij/zij net wordt ingehaald, daar kun je wel wat bij verzinnen wat voor een vervelende gevolgen dat kan hebben.

Ga je voor een bocht naar links keurig naar buiten (dus helemaal rechts rijden) dan doe je dat met de bedoeling om op het juiste moment naar binnen te sturen. Maar het zou natuurlijk zo maar kunnen dat een motor/automobilist die achter je rijdt denkt: Goh, wat een aardige attente motorrijder. Die ziet mij aankomen en gaat keurig helemaal rechts rijden, zodat ik er makkelijk voorbij kan. En als jij dan "opeens" instuurt naar binnen (links), omdat je niet hebt gespiegeld en dus helemaal niet aardig en netjes opzij ging om die motor/auto erdoor te laten, ook dan kun je wel verzinnen wat voor een nare gevolgen dat kan hebben.

Dus rijdend in de bergen (of ergens anders waar mooie bochten zijn) altijd bij elke bocht even een blik in de spiegel voordat je begint aan het buiten/binnen/buiten. Nog meer om aan te denken terwijl je aan het rijden bent. Maar ja, motorrijden is een sport, zowel lichamelijk als geestelijk. Het is niet voor niets dat iedereen na afloop van de tocht bekaft is.

Maar voor nog veiliger rijden is het spiegelen echt een noodzaak.

UIT DE CLUBBLADEN



Nooit grappig

- Een wolk van een baby die van tijd tot tot een bui geeft is nooit grappig
- Een dokter die tegen je schreeuwt "het klinkt misschien hard, maar u bent doof" is nooit grappig
- Een junk vragen naar zijn dopenamen is nooit grappig
- Als excuus voor het te laat zijn bij de tandarts zeggen "sorry, m'n brug stond open" is nooit grappig
- Een automobilist die in een deuk ligt door een flauwe bocht is nooit grappig
- Een brood terugbrengen naar Leen Bakker is nooit grappig
- Een stinkende grijze zak als vuilnisman is nooit grappig
- Af en toe sex met Klaas Vaak, is nooit grappig
- Een dokter die tegen een overspannen stripteasedansers zegt, kleedt u zich maar uit is nooit grappig
- Met een steekwagen de oversteek wagen is nooit grappig
- In de file je motor afzetten tot ie is opgelost is nooit grappig
- Een boktor die uit het goede hout gesneden is is nooit grappig
- Een teek de huid vol schelden is nooit grappig
- Een hengst die de tafel dekt is nooit grappig
- Een dakloze met een huisvriend is nooit grappig
- Je hut decoreren met hutspotjes is nooit grappig
- Je vriendin bij de bewaking een waakvlam noemen is nooit grappig
- In een antiekwinkel vragen of ze nog iets nieuws hebben, is nooit grappig
- Een bakker die in een Kadettje rijdt is nooit grappig
- Zoeken naar de poezenbuurt in Katwijk is nooit grappig
- Je afvragen welke kleur een smurf krijgt als je hem wurgt, is nooit grappig
- Tegen je vriendin "m'n duifje" zeggen als die beesten weer je auto hebben ondergeschetten is nooit grappig
- Muntthee trekken van je kleingeld is nooit grappig
- Een busje van "Diana's Dildo's" dat bij jou een pakje komt bezorgen is nooit grappig
- Een oppasser die moet oppassen waar hij op past, is nooit grappig
- Tegen je gymleraar zeggen dat je aan denksport doet is nooit grappig
- Tegen een Hell's Angel 'ga es opzij met je brommer' zeggen, is nooit grappig
- Aan iemand met geheugenverlies vragen wat hij nou eigenlijk precies vergeten is, is nooit grappig

Bandenslijtage.

Ook al zijn banden tegenwoordig niet meer zo slijtagegevoelig als vroeger, toch zijn ze onderhevig aan slijtage, of het nou motorbanden of autobanden zijn. Je kunt er zelf iets aan doen om onregelmatige of onnodige slijtage zoveel mogelijk te voorkomen. Bij een motor kun je de banden onderling niet omwisselen om ze gelijkmatiger te laten slijten. Houd je rekening met de volgende oorzaken van onnodige en onregelmatige slijtage, dan verleng je niet alleen de levensduur van je banden, maar rijd je bovendien veiliger.



Bandenslijtage is afhankelijk van veel factoren (belading, snelheid, conditie van de weg, onderhoud, rijstijl...) maar de belangrijkste is toch wel de kwaliteit van het contactvlak. Die kwaliteit wordt hoofdzakelijk bepaald door de luchtdruk. De juiste bandenspanning, bepaalt de grootte en vorm van het contactvlak, en de verdeling van de mechanische krachten op diverse punten van de band in contact met het wegdek. Zorg voor een juiste bandenspanning, te allen tijde! Onder- of over inflatie bij motorbanden is de oorzaak van cupping en onregelmatige slijtage, vooral in combinatie met hard remmen.

Onderhoud je motor goed en dan vooral je voorvork en vering. Een slechte schokbreker aan één kant kan onregelmatige bandenslijtage veroorzaken. Vermijd hard remmen zoveel mogelijk. Remmen veroorzaakt eenzijdige bandenslijtage. Bij het remmen pakt en slijt de band in één richting. Door te remmen met je voorwiel overrekt de gewichtsverplaatsing de band en verhoogt het risico op cupping en onregelmatige slijtage.

Een onjuiste belading van je motor zorgt ervoor dat je voorband onregelmatig slijt. Een goede gewichtsverdeling is essentieel voor het veilig kunnen sturen en beheersen van je machine. Door je zadeltas aan een kant te veel te beladen, rijd je niet meer zo verticaal mogelijk en zullen je banden aan een kant sneller slijten.

Rijd je elke dag motor? Slippende banden bij het wegrijden of onnodig de rem vasthouden zorgen voor versnelde slijtage.

Rijd nieuwe banden voorzichtig in. De eerste 150 kilometer niet extreem hard rijden of hard door de bocht. Dit is noodzakelijk om diverse redenen. De nieuwe band reageert anders dan je oude versleten band, heeft een ander patroon en een andere constructie.

Bovendien is een nieuwe band stijver dan een oude. De nieuwe band heeft een ronder loopprofiel, een ander contactvlak en andere afschuinhoek dan het versleten patroon van je oude band. Ook zal een nieuwe band anders reageren in combinatie met de reeds bestaande band. Bovendien zit er een soort beschermlaagje op een nieuwe band die behoorlijk glad kan zijn. Door de band rustig in te rijden, raak je gewend aan het gevoel van de nieuwe band en de combinatie van beide banden, zodat je na het inrijden beter in staat bent optimale grip te creëren bij hoge snelheden, flink accelereren en soortgelijke situaties.

Kijk je banden regelmatig na en zie je buitensporige of onregelmatige slijtage, houd dan rekening met het bovenstaande. Door de juiste voorzorgsmaatregelen en kennis van zaken rijd je niet alleen veiliger, maar verleng je ook de levensduur van je banden.

Aan de hand van de slijtage van je motorbanden kun je heel wat te weten komen over je rijgedrag. Daarom hieronder een aantal afbeeldingen van slijtagepatronen aan de hand waarvan je een goed beeld krijgt van het bijbehorende rijgedrag.



1. De vierkante band (letterlijk kruiwagen/heftruck)

Wie vooral veel kilometers recht door rijdt (snelweggebruik) zal zich geconfronteerd zien met een in het midden afgeplat loopvlak, de zogenaamde vierkante band. Het grootste nadeel van dit slijtageprofiel is dat de motor veel aansporing nodig heeft om ingestuurd te worden om vervolgens in de bocht te vallen. Dat komt doordat je hem letterlijk over de rand moet tillen, waarna het sturen plots veel makkelijker verloopt. Het enige wat eraan te doen is, is de druk in de achterband een paar honderd gram verhogen. Wel moet je dan rekening houden met een verminderde grip in de bochten. Een betere oplossing is overstappen naar een iets hardere band of zelfs een band waarvan het midden harder is dan de randen.

2. Opperolde zijanten

Veel circuitkilometers kunnen voor een slijtagepatroon zorgen waarbij er zich rubber ophoopt aan de rand van het loopvlak en de rest van de flanken duidelijke krulletjes vertonen. Die stukken van het loopvlak bieden dan minder grip. Een lichtjes hogere bandendruk (zowat 100 gram) kan dit fenomeen een beetje onderdrukken, maar wie er echt vanaf wil, zal moeten investeren in een goede achtervering. De meeste standaard achterdempers zijn immers niet bestand tegen langdurig circuitgebruik en worden na een tijdje veel te soepel, waardoor de band extra belast wordt. Je kunt proberen ze harder af te stellen, maar dat geeft meestal maar een beperkte verbetering, met een aantal nieuwe problemen



3. Schuine groeven met ruwe kanten

Dit is een typische acceleratieslijtage die op het circuit vrij snel zal optreden. Op zich is het fenomeen vergelijkbaar met het vorige, maar het wordt veroorzaakt door gas geven op hellingshoek. Ook hier geldt dat het investeren in een degelijke achtervering de enig mogelijke oplossing is. In tegenstelling tot het vorige probleem manifesteert de slijtage zich hier meestal maar aan één kant van de band; net die kant waar je het meeste aan het gas hangt in de bochten.

4. Trapsgewijze slijtage

De tekening van een voorband kan er in combinatie met de stuurkrachten voor zorgen dat er een trapsgewijze slijtage optreedt. Daardoor krijg je een ongelijk loopvlak, waardoor het contactoppervlak steeds kleiner wordt. Dat resulteert in een minder goed stuurgevoel, maar ook in een vermindering van de grip. Het probleem manifesteert zich in grotere mate als je sporadisch erg hard rijdt met daartussen heel wat rustiger periodes. Typisch met andere woorden voor de occasionele circuitrijder die de gesloten omloop opgaat met een set straatbanden. Meer circuitgerichte banden hebben een ander profiel dat deze vorm van slijtage tegengaat.





5. Prisma

Deze slijtage is eigenlijk een combinatie van de eerste en de vierde, zoals hierboven beschreven. De band is niet meteen vlak gesleten, maar door relatief veel op kleine hellingshoeken te rijden slijt de band hoekig af. Het resultaat is een verminderde grip, ook al door de trapslijtage, en een minder vlot stuurgedrag. Omdat de overgang van het midden naar de rand minder hoekig is dan bij geval 1, is het verschil met een nieuwe band minder frappant. Ook aan deze slijtage is niet veel te doen...

6. Scheur

Los van het feit dat deze band compleet versleten is, en wellicht al 5000 km geleden vervangen had moeten worden, vertoont hij een diepe scheur. Die krijg je door op een scherp obstakel te rijden: een stoeprand, een put in de weg, een putdeksel. Dergelijke scheuren zijn erg gevaarlijk, niet alleen omdat het rubber gespleten is, maar ook en vooral omdat het meer dan waarschijnlijk is dat de staalgordel in het karkas geraakt is en de band daarmee (een deel van) zijn stijfheid kwijt is. Ook kan de binnenste laag rubber, die toch de luchtdichtheid verzekert, geschonden zijn, wat het risico op een lekke band of zelfs een klapband verhoogt. Enkel een demontage van de band laat je toe de constructie van het karkas en het binnenste rubbervlak te controleren, maar in elk geval is het niet raadzaam om met een dergelijke band verder te rijden.



7. Te lage bandenspanning

Dit is een onregelmatig slijtagepatroon dat gekenmerkt wordt door zijn puntvorm. Het is typisch voor mensen die met te weinig druk in de voorband rijden en toch hard remmen. De band vervormt onder de remdruk en slijt iets meer net naast het midden. Daardoor komt de band in het midden op één punt te staan, terwijl er een soort holte ontstaan naar de randen toe. Dit zorgt voor zeer onrustig en onstabiel bochtengedrag. Wie achteraf de bandendruk terug goed zet, zal het verschil des te meer voelen.

8. Te lage bandenspanning in de achterband

Door een te lage bandenspanning in de achterband slijten de flanken van de band het snelst. Dat komt door een te sterke vervorming van het karkas, waardoor zeer veel rubber contact heeft met de grond, terwijl de vervorming van het karkas nog eens voor extra wrijving en opwarming zorgt. Het is ook typisch dat het rubber een blauwe kleur vertoont als de motor een paar dagen stilstaat. Door de hoge temperatuur verbrandt het rubber immers en dat geeft na een tijdje een blauwe kleur. De verbranding is in de meeste gevallen slechts oppervlakkig, maar wie te lang met een te lage spanning doorrijdt, kan de eigenschappen van het rubber serieus hypothekeren.



BRON: MC West – Friesland

MOTORNIEUWS



Tips voor het motorrijden op dijkwegen

Motorrijders zoeken graag de mooiste weggetjes op zoals de dijkwegen. Op mooie, zomerse, dagen kan daardoor drukte ontstaan. Niet alle weggebruikers delen dezelfde ideeën over wat recreatief gebruik inhoudt en daardoor kan onderlinge irritatie ontstaan. Om dat te voorkomen heeft het Motorplatform tips opgesteld voor het rijden op dijkwegen. Deze tips zijn breed gedragen doordat motorclubs en hun vrijwilligers bij de totstandkoming betrokken zijn. De adviezen richten zich niet alleen op de individuele toerrijder al dan niet in clubverband. Ook organisatoren van een motortoer worden aangesproken.

Tips voor jou als toerrijder:

Zorg dat de technische staat van je motor op en top is en voldoe aan de wettelijke normen. Ook die voor het geluid dat je motor voortbrengt.

Rij niet in te grote groepen (maximaal vijf motoren), rij altijd met een rustige rijstijl en probeer de (geluids)overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken. Pas je snelheid tijdig aan je omgeving aan, denk aan aanwonenden, fietsers, wandelaars en kinderen. Besef dat je als deelnemer (on)bewust gekoppeld wordt als motorrijder of als lid van de organiserende club. Probeer een bijdrage te leveren aan het positieve imago van de motorrijder.

Tips bij het toeren in een groep:

Blijf altijd jezelf. Rij je eigen tempo.

Bespreek vooraf op welke positie de rijders in de groep rijden, afhankelijk van rijervaring. Onderling wordt er niet ingehaald. De afstand tot de voorrijder is minimaal drie seconden.

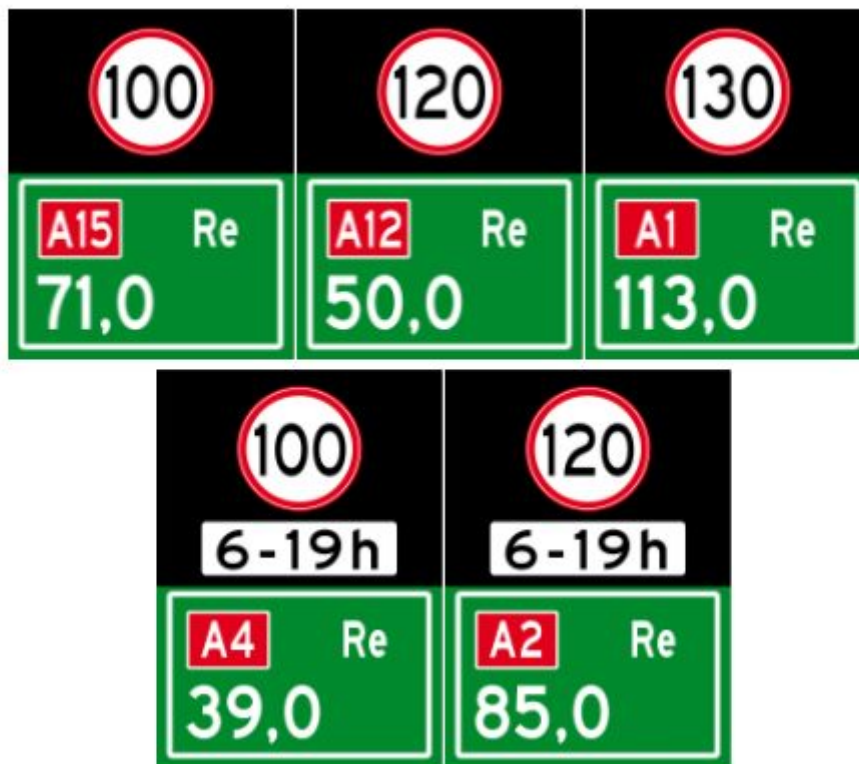
Zorg dat het toeren niet alleen voor jou veilig is, maar ook voor je omgeving.

Rij binnen de groep als individu, want jij blijft verantwoordelijk voor jouw eigen veiligheid.

Wanneer je deze tips in acht neemt, dan houden we onze dijken en toeristische routes veilig en open voor alle motorrijders. Laten we een voorbeeld zijn voor alle andere recreanten.

Hectometerbordjes met snelheidsaanduiding nu langs alle snelwegen

Rijkswaterstaat gaat deze week verder met het plaatsen van hectometerbordjes met snelheidsaanduiding op alle snelwegen. Eerder dit jaar werden deze al geplaatst op de A1, A2, A4, A12 en A15. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de weggebruiker om langs de weg meer ondersteuning te krijgen over de geldende maximumsnelheid. Uit een eerste evaluatie blijkt dat zo'n 90% van de weggebruikers tevreden is over de nieuwe hectometerbordjes en dat ze zich zekerder voelen over de geldende snelheid.




Gestart wordt met de A28. Tot december 2014 worden op alle snelwegen de hectometerbordjes op elke hele kilometer vervangen door hectometerbordjes voorzien van een snelheidsaanduiding. De werkzaamheden worden zoveel gecombineerd met andere wegwerkzaamheden. Uiteindelijk zijn er dan in totaal ruim 5.000 nieuwe hectometerbordjes geplaatst. De kosten bedragen voor het hele autosnelwegennet ca. 2,3 miljoen euro.

Bij wegen met drie of meer rijstroken worden de hectometerbordjes ook links van de weg voorzien van een snelheidsaanduiding. Op de spitsstrooktrajecten worden de hectometerbordjes niet aangepast, omdat hier de snelheid frequent met kantelwalsborden wordt aangegeven. Rijkswaterstaat beperkt de verkeershinder door zo veel mogelijk 's nachts te werken. Weggebruikers zijn eerder dit jaar geïnformeerd over de invoering van deze hectometerbordjes.

Bron: Rijkswaterstaat

Op 48 procent van de snelwegen in Nederland kan nu 130 km worden gereden. In de toekomst komen er steeds langere trajecten met één maximumsnelheid. De verhoging van de snelheid naar het wettelijke maximum van 130 vindt plaats als de regels voor verkeersveiligheid, milieu en natuur daarvoor ruimte bieden.

Warm wintertoeren In Spaans Andalusië

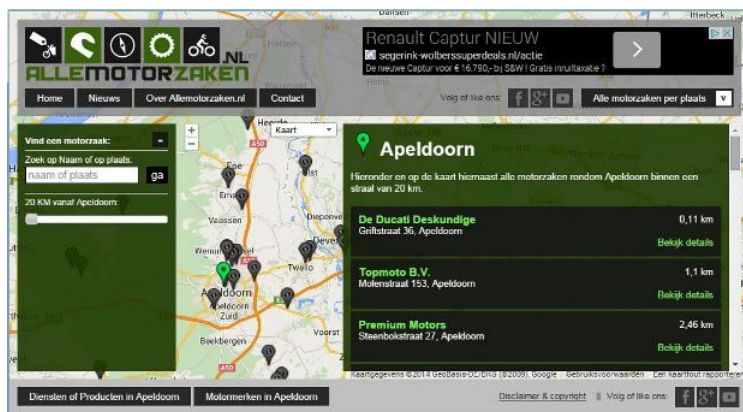
Altijd al willen motorrijden in de prachtige Sierra Nevada? Of wil je de Hollandse winter even ontvluchten om een weekje lekker te sturen in een zacht klimaat? Nu kan dat, want MotoPort Veldhoven heeft in samenwerking met BBNerja een uniek fly-and-ride concept ontwikkeld. Je vliegt voor een paar tientjes met een low - cost vliegmaatschappij naar Málaga en neemt je intrek in een studio, appartement of villa van BBNerja. Daar staan de huurmotoren klaar, die MotoPort Veldhoven voor het winterseizoen in het authentiek Spaanse Nerja aan de Middellandse Zee heeft gestationeerd. Je hebt de keuze uit een Honda NC750 ABS, een Suzuki Bandit 650 ABS, een Suzuki DL650 V - Strom ABS of een BMW R1200GS, allen voorzien van montagesteun voor een Garmin Zumo 660 navigatiesysteem. De prijs van de motorverhuur is afhankelijk van het gekozen motortype en start bij €175,- voor vier dagen of €290,- euro voor zeven dagen, een Zumo 660 kan eventueel worden bij gehuurd. Prijzen voor de accommodatie lopen van €275,- per week (studio) tot €750,- per week (villa). Kortere perioden zijn in overleg mogelijk. Het aanbod geldt van half oktober 2014 tot eind maart 2015. Meer weten? Kijk op www.motoportveldhoven.nl, op www.bbnerja.com of bel met 040-2012542  040-2012542.



Website allemotorzaken.nl gelanceerd

Sinds kort is de website www.allemotorzaken.nl officieel online gegaan voor de motorliefhebber. De motorrijder die op zoek is naar een motorspecialzaak was tot op heden altijd verplicht om het hele internet af te zoeken, een ramp als men geen idee had wat ook al weer de naam van de specialist was. De website allemotorzaken.nl biedt hiervoor de oplossing door met een handige zoekmachine de motorliefhebbers een direct overzicht te geven van alle motorzaken in de buurt die hij of zij zelf ingeeft. De website doet zijn best om zoveel mogelijk up-to-date te blijven. Zo worden niet alleen alle lokale motorzaken aangegeven, maar wordt er ook informatie geboden over de openingstijden.

Allemotorzaken.nl is pas net online, maar er zijn nu al plannen om de website verder uit te breiden. Motorbedrijven kunnen straks hun eigen zaak aanmelden en motorrijders laten zien wat ze te bieden hebben. Zo kan een motorrijder die op zoek is naar een speciaal merk direct zien of de winkel in de buurt het product verkoopt. De motorbedrijven zelf kunnen via een eenvoudige admin zelf hun informatiepagina updaten. Zo blijft de informatie altijd up-to-date en krijgen motorrijders geen oude informatie voorgeschoteld. Dit is één van de grote pluspunten welke de nieuwe website wil gaan bieden.



Opnieuw positieve verkoopcijfers nieuwe motoren

Opnieuw zijn er weer meer nieuwe motorfietsen verkocht dan vorig jaar. Dat laten de verkoopcijfers van VWE, voertuiginformatie en –documentatie, zien. Er zijn tot en met september dit jaar 12,18% meer motoren op kenteken geregistreerd dan in dezelfde periode van 2013. Van januari tot en met september werden er 9557 nieuwe motorfietsen verkocht en vorig jaar waren dat er 8519. Vooral het tour segment lijkt aan populariteit te winnen: van januari t/m september 2013 werden er 3099 tourmotoren verkocht, dit jaar waren dat er 4019 in deze periode.

BMW blijft haar positie als marktleider houden met 1803 nieuw verkochte motorfietsen in 2014 tot nu toe. Dit zorgt voor een marktaandeel van 18,87%, een verschil van 2,46% ten opzichte van 2013. Yamaha volgt met 1253 (marktaandeel 13,11%). Honda neemt een vierde plaats in met 1190 nieuw verkochte motoren (marktaandeel 12,45%). Suzuki en Kawasaki sluiten de top vijf af met respectievelijk 1058 en 868 nieuw verkochte motoren (marktaandelen 11,07% en 9,08). In deze top 5 is Honda het enige merk dat te kampen heeft met een daling van nieuw verkochte motoren: 1190 verkochte motoren in 2014 tot nu toe ten opzichte van 1367 in 2013. De rest van de merken laten een stijging zien.

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

OP WEG NAAR HUIS MET VEEL WATER EN LATER GELUKKIG WAT ZON (zaterdag 29 juni }

Wanneer ik tegen een uur of zeven 's avonds het Pizzeria-Ristorante Da Cesare in Orscholz binnenkom, wordt ik door de eigenaresse begroet met "Wieder ins Land?", dus ze herkent me. Haar man, de kok, zit naast haar aan een tafeltje tegenover de ingang en heeft een typisch mutsje op. Wanneer zij mijn bestelling heeft opgenomen, snelt hij naar de keuken om het eten klaar te maken. De Schnitzel smaakt later prima.

Wanneer ik vanmorgen tegen half acht de motor uit de garage haal, regent het en dat zal het nog een hele tijd doen. Na het ontbijt wil ik mijn verblijf met de bankkaart betalen en die wordt twee keer geweigerd. Stefan belt de hulpdienst en dan lukt het. Hij vertelt, dat hij veel problemen heeft met het apparaat en dat steeds meer mensen met de "Karte" willen betalen.

Over de Faschinajoch gaat het naar beneden en in Damüls ga ik links naar de Furkajoch.

Ik rij erg voorzichtig in de regen en gelukkig zijn er weinig tegenliggers. Na de top kom ik een aantal grote tractoren met veewagens erachter tegen.

Vorig werden de koeien over de weg naar de almen gedreven en nu doen het dus op deze manier. Dit gaat sneller en er zijn minder mensen nodig. Ik kan gewoon doorrijden, al is dat nu in de regen niet zo fijn. Ik volg de zuidkust van het Bodenmeer en echt opschieten zit er niet in.

Vooral later volgt het ene dorp het andere op en daar mag je maar 50 km/u. Pas na elfven ben ik bij de grens in Konstanz (D) en het duur heel erg lang voor ik deze stad uit ben. Dat ligt niet aan de douaniers, want die zie ik niet.

Nadat ik een tijdje onder het afdak bij de grens heb gestaan, rij ik voorzichtig langs de auto's. Dan zie ik waarom het verkeer hier vaststaat. Iets verderop is een rotonde en door het vele verkeer van links kunnen de auto's voor me niet de rotonde op. Links en rechts passeer ik zoveel mogelijk auto's en uiteindelijk rij ik op de B33 in de stortregen naar het noorden. Al een tijd geleden heb ik besloten om niet de oorspronkelijke route te volgen en maar zoveel mogelijk Autobahn te rijden. Zo zal het toch nog wat opschieten. Op de eerste parkeerplaats met toilet langs de A81 stop ik om onder het afdak op de kaart te kijken hoe ik zal rijden. Ik schrijf het op een vel van het routeblad: de A81 tot Bad

Dürrheim, dan de B33 dwars door het Zwarte Woud naar Offenburg, via de A5 richting Karlsruhe, bij

Iffezheim naar Frankrijk om daar de A35 naar Kandel te nemen, via Landau naar Pirmasens over de B10 en dan verder de A8. Het vel papier is ondertussen nat van de druppels regen, die van de helm vallen. Het kost veel moeite om het natte blad met de nieuwe route in de routerol te draaien.



Dan weer verder. Af en toe stortregent het en soms regent het iets minder hard, maar het blijft wel nat. De net geplande route is goed te volgen en op de heenreis heb ik ook een groot stuk van de B33 gereden, maar dan net de andere kant op. Wel zie ik nu natuurlijk veel minder van de omgeving.

Op de A5 naar het noorden is het een km of 20 zonnig, maar voor me zie ik weer donkere wolken en dat betekent weer regen. Daarna ga ik de grens over naar Frankrijk en op de A35 blijft het ook maar regenen. Deze snelweg wordt in Duitsland direct een tweebaansweg. Het is nu zo waar droog en ineens zie ik naar links Bad Bergzabern aangegeven. Op de heenreis ben ik daar ook doorgekomen, dus sla ik linksaf.

Na een lange weg in het bos stop ik in Schaidt even om de benen te strekken en om natuurlijk ook foto's te maken. De zon schijnt nu zelfs en dan wordt het motorrijden toch veel plezieriger. Ik kom ook weer door Dahn en nu ga ik toch het Ehrenfriedhof zoeken. Het zal toch niet waar zijn: er vallen enkele vette druppels regen, maar gelukkig is het daarna toch weer droog. Ik loop over een smal pad vrij steil omhoog, daarna is er een vals plat, waarna het pad wat naar beneden gaat en dan weer omhoog.

Het is ongeveer 500 m lopen naar de begraafplaats, die tegen een helling ligt. Hier en daar staat wat ruwe stenen kruizen en op de grond liggen de grafstenen met namen er op. Er liggen hier 2.408 Duitse soldaten begraven, die in de laatste fase van WOII, toen dit gebied in de frontlinie lag, hier zijn gesneuveld. Helemaal bovenaan staat de Michaelskapelle, die helaas op slot zit. Daarachter staat de Hochstein, een wonderlijk gevaarte van steen, dat onderdeel uitmaakt van het Dahner Felsenland, een verzameling van 47 natuurmonumenten en 24 rotsen. Het heeft wat zweet gekost om er te komen, maar ik ben toch wel blij, dat ik er naartoe gelopen ben.

Terug bij de motor ga ik verder over de B427, wat een mooie slingerende weg is. Ergens onderweg moet ik voor gesloten spoorbomen wachten en het duurt even voor de trein er aan komt. Dan zie ik nog een echte overwegwachter aan het werk, want de spoorbomen worden met de hand opengedraaid. Eerst mag ik op de B10 nog maar 50 km/u, maar later wordt de maximale snelheid 100 en dat schiet beter op.



Om vijf uur 's middags draai ik na Pirmasens de A8 richting Saarbrücken op. De oorspronkelijke route gaat ook een stukje over deze Autobahn en vanaf afslag 16 gaat het verder binnendoor voor de laatste 50 km naar Orscholz. Daar heb ik nu geen zin meer in, want ik heb liever een warme douche, een Weizen en een Schnitzel. Tegenkwart over zes ben ik bij Haus Daniela, mijn laatste overnachtingsadres van deze vakantie. Na een warme douche loop ik toch nog even naar het uitkijkpunt Cloef bij de Saarschleife.

NAAR HUIS VIA NEGEN EHRENFRIEDHOFEN (zondag 30 juni).

Tegen half negen vertrek ik uit Orscholz en binnen tien km ben ik in Kastel-Staadt, waar ik na even zoek het oorlogskerkhof vind, dat achter een mooie kerk ligt. Vanaf de begraafplaats met 1.463 Duitse oorlogsgraven uit WOII heb ik ook al een ruïne zien liggen en als ik daar door de poort wil lopen, komt er iemand aan en dat blijkt de beheerder/vrijwilliger te zijn. Na betaling van drie euro mag ik het terrein op van de Klause Kastel. Het is van oorsprong een toevluchtsoord, dat door een monnik is uitgehouwen in de rotswand van zandsteen op een plateau boven het dal. In latere jaren is het steeds weer uitgebreid tot wat het nu is. Het is daar erg mooi en ik heb ook een prachtig uitzicht over het dorp Serrig en de rivier de Saar.

Wanneer ik na ruim een half uur weer bij de poort ben, vertelt de beheerder, dat hij de kerk ook open gedaan heeft, dus daar ga ik ook nog eventjes kijken. Veel later dan ik eigenlijk verwacht had, ga ik verder. Al snel rij ik op de B407 wat een mooie bochtige weg tussen de graanvelden is. Ineens zie ik bij een parkeerplaats een kapel en nog een gebouwtje staan, dus eventjes stoppen en omdraaien om het geheel te gaan bekijken.

Daarna weer verder en na verloop van tijd sla ik de L142 in. Ik rij nu door het bos over een prima weg tot ik in Weiskirchen bij het Ehrenfriedhof ben. Ook hier is het erg rustig en ik loop de begraafplaats over. Ik moet dezelfde weg terug rijden en na ruim 12 km ben ik weer op de B407. In Zerf ga ik rechts naar Trier en de B268 is een leuke weg door het bos en later tussen de graanvelden. Het wordt steeds drukker en in Trier zie ik borden, dat de doorgaande weg afgesloten is, maar ik waag het er op. En dat is goed ook, want van de vier rijstroken is er maar eentje afgesloten voor een hardloopwedstrijd.

Na het stadion rij ik direct een doodlopende weg in en daar is de stedelijke begraafplaats. Langs het pad staan allemaal beelden en wat verder is de oorlogsbegraafplaats. Wanneer ik thuis naar informatie over deze begraafplaats zoek, blijken er zes erevelden te zijn, terwijl ik er maar eentje gezien heb. Het wordt steeds zonniger en af en toe zie ik wat wolken, maar gelukkig blijft het droog.

Volgens Tyre moet ik eerst de B49 naar rechts volgen en een eindje verder kan ik dan draaien.

Maar de praktijk is anders, want al snel kan ik naar links en zo naar de Kaiser Wilhelm Brücke. Ik volg nu een tijdje de B51, wat niet de mooiste weg is, maar het schiet wel lekker op. Dan ga ik rechts de B422 op en eigenlijk direct ben ik in Helenenberg, waar ik de borden Ehrenfriedhof volg. Het laatste stuk is wat moeilijker te volgen, maar ik kom bij een vrij klein kerkhof, waar ook paters van het nabij gelegen vroegere klooster liggen begraven.

In WOII lag het klooster in de frontlinie en werd gebruikt als hospitaal. In totaal liggen hier 342 Duitse soldaten begraven. Ik ben al langs een enorm complex gekomen en dat blijkt het Don Bosco Jugendheim te zijn en vroeger was dit een klooster. Daarna volgt een mooie op- en neergaande weg tussen bomen door en dan zie ik, dat niet alleen in Poperinge hop groeit. Bij Holsthum zie ik ook een aantal hopvelden, waar alleen maar hop geteeld wordt voor het Bitburger bier. Iets verder ben ik weer bij een oorlogsbegraafplaats en deze is maar erg klein, want er liggen 223 Duitse soldaten uit WOII begraven.

Het gaat verder over mooie wegen in een mooie omgeving. Ik heb eigenlijk nog geen idee, dat ik op weg naar huis ben. Ruim 10 km verder ben ik weer bij een Ehrenfriedhof in Schwarzenbruch en deze is nog kleiner, want er zijn maar 88 graven, waaronder 12 onbekende soldaten.

Hier moet ik een zeer smalle weg omhoog met direct een erg krappe bocht naar rechts, waarin ook nog wat grint ligt. Beter kan het niet. Na het bezoek aan deze begraafplaats rij ik een stukje terug en daarna volg ik richting Körperich. Het wordt ondertussen meer bewolkt en het zal toch niet waar zijn, neen gelukkig blijft het droog.

Ik rij op de toppen van de heuvels tussen de graanvelden door en dan volgt de afdaling naar Wallendorf. In het dorp zie ik een bord richting Ehrenfriedhof en ik moet terug. Verder zie ik geen bord, maar bij een hotel sla ik een weg in, die verboden is voor alle verkeer. In de verte zie ik iets, dat een kerkhof kan zijn, maar eerst de motor parkeren, want het is erg schuin. Op de parkeerplaats bij het hotel langs de weg is het redelijk recht en daar kan de Deauville wel eventjes staan. Ik moet ruim 200 meter lopen voor ik er ben. Van september 1944 tot februari 1945 lag het dorp in de frontlinie en na afloop waren bijna alle huizen vernietigd. De mannen van het dorp markeerden elk graf met een houten kruis en de gesneuvelden werden zoveel mogelijk geïdentificeerd. In 1950-1951 werden de doden op deze plaats herbegraven. Vanaf de rand van de begraafplaats heb ik een mooi uitzicht over het dorp Wallendorf in het dal van de Our. Toch moet ik verder, maar gelukkig schijnt de zon weer.

Via kleine Landstrassen in een mooie omgeving kom ik op de B50, maar die verlaat ik snel richting Neuerburg. Hier wijk ik even van de route af om naar de Burg Neuerburg te rijden via een steile weg omhoog. Het is druk bij de burcht en daarom heb ik geen zin om deze te gaan bezoeken. Na wat foto's ga ik weer naar beneden. Op een steil stuk stop ik weer en wat lager nog eens om foto's te maken.

Door de Torturm loop ik een binnenplaats op en daar staat een mooie kerk. Met het motorpak aan is het toch wel erg warm en dus rij ik snel verder. Even later sta ik bij de oorlogsbegraafplaats hier, die tussen de bebouwing tegen een helling gelegen is. Hier zijn 830 Duitse soldaten en 68 Poolse en Russische krijgsgevangenen uit WOII begraven. Het is toch wel mooi om dit te zien. Vlak daarna sla ik links af om de L10 een eind te volgen. Eerst gaat deze mooie slingerende weg tussen de bossen omhoog en wat hoger rij ik weer eens tussen de graan- en maïsvelden.

Na Preischeid stop ik bij een kapel, die gebouwd is ter herinnering aan de slachtoffers van de beide Wereldoorlogen. Daarna gaat het steil naar beneden naar de B410, waar ik naar links zou moeten. Vanwege wegwerkzaamheden is dat helaas niet mogelijk, want het hele wegdek is verdwenen en de weg wordt afgesloten door grote machines. Ik volg daarom de omleiding en ik kom in Daleiden, waar de laatste begraafplaats ligt, die ik vandaag zal bezoeken. Hier ben ik vorig jaar al geweest en het is een heel eind lopen om er te komen. Ik besluit om maar verder te rijden en in een open veld gaat het weer eens naar beneden. In Dahnen is aan de Daleidener Strasse de begraafplaats. Ik rij deze weg in en na een paar honderd meter kom ik op een vijfsprong, maar nergens zie ik de begraafplaats.

Iets terug had ik al twee oudere mannen op een bank zien zitten. Aan hen vraag ik waar ik het kan vinden en ik blijf bij de kapel aan het begin van de straat te moeten zijn. Ze hebben praat genoeg en vertellen van alles.



Er zijn hier in de oorlog bijvoorbeeld ook veel Amerikanen omgekomen, maar die zijn allemaal naar het thuisland overgebracht. De oudste heeft als kleine jongen het einde van de oorlog

meegemaakt. Het is allemaal erg interessant, maar helaas moet ik verder. Inderdaad achter de kapel

ligt wat hoger verscholen achter een haag een kleine begraafplaats, waar 62 gesneuvelde Duitse soldaten uit WOII liggen begraven. Daarna rij ik verder naar beneden

richting Dasburg. Net over de grens in Luxemburg tank ik, want de naald van de benzine meter staat al een tijdje helemaal onderin. Ik heb geen zin om helemaal om de geplande route te rijden, want daarvoor zou ik weer terug moeten rijden en dan naar de A60 gaan.

Ik rij verder langs de Our naar het noorden en eigenlijk weet ik niet precies waar ik ben. In de topkoffer heb ik ook geen kaart van Luxemburg, maar ergens onderin een tas in de zijkoffer heb ik wel een kopie, maar ik heb geen zin om die op te zoeken. Via een mooie en erg hobbelige weg door het bos ga ik verder. Wat verder begint het mij te dagen: op de eerste dag ben ik hier ook geweest, maar toen reed ik net de andere kant op. In Marnach neem ik de E421 naar het noorden richting Sankt-Vith en dat schiet lekker op.

In Grüfflingen maak ik nog een tussenstop bij de kerk. Tegen vieren draai ik de E42 op en daarna gaat het lekker vlot. Ik besluit om in Herstal de tank nog even vol te doen en helaas sta ik net bij die pomp, waarvan de betaalautomaat mijn bank- en creditkaart weigert. Dan naar een andere pomp en daar lukt het. Ik zoek de snelweg richting Maastricht op en daar gaat het weer vlot verder. Na 237 km snelweg sta ik om tien over half zeven bij de McDonald's in Waardenburg om daar wat te gaan eten. Daarna is het nog een kleine tien km binnendoor en dan zit deze vakantie er op.

TENSLLOTTE.

Ik heb dit jaar ongeveer 1.600 km minder gereden dan vorig jaar en er wel een dag langer over gedaan.

Dit is me veel beter bevallen, want na de vakantie ben ik nu niet erg vermoeid. Ik denk, dat ik de routes volgend jaar nog korter maak om zo meer tijd te hebben om te fotograferen. Tot nu toe is het streven steeds geweest om zoveel mogelijk passen te rijden, maar dat zal ik toch moeten loslaten en vaker een zijdal inrijden, want daar kan het ook mooi zijn.

Door verschillende omstandigheden van diesel tanken tot sneeuwval heb ik op 11 dagen de geplande routes aangepast en voor het eerst heb ik ook minder km's gemaakt dan ik gepland had. Eigenlijk vind ik dit niet zo erg, want bijna elke dag heb ik met veel plezier gereden.



Alex Loef.

OVERZICHT VAN DE GEPLANDE EN GEREDEN AFSTANDEN PER DAG VAN DE VAKANTIE 2013:

geplande gereden aantal afstand afstand passen

zaterdag 15 juni Meteren – Perl (D) 405 465

zondag 16 juni Perl (D) – Holzschlag (D) 396 442 3

maandag 17 juni Holzschlag (D) – Nauders (A) 333 342 5

dinsdag 18 juni Stelvio-, Gavia-, Ofen- en Samnaunroute 309 312 13

woensdag 19 juni Kaunertal-, Reschen- en Samnaunroute 265 276 10

donderdag 20 juni Livigno-, Albula- en Samnaunroute 297 299 11

vrijdag 21 juni Nauders (A) – Wolkenstein in Gröden/
Selva di Val Gardena (I) 298 301 13

zaterdag 22 juni Cadoreroute 210 255 10

zondag 23 juni Cereda- en Duranroute 281 294 15

maandag 24 juni Cortina d'Ampezzoroute 175 180 9

dinsdag 25 juni Wolkenstein in Gröden/Selva di Val Gardena (I) –
Faschina (A) 310 320 6

woensdag 26 juni Hahntenn-, Tobadill- en Paznaunroute 299 306 5

donderdag 27 juni Klöntaler- en Klausenroute 324 337 7

vrijdag 28 juni Oberstdorf- en Lechtalroute 289 295 6

zaterdag 29 juni Faschina (A) – Orscholz (D) 520 529 3

zondag 30 juni Orscholz (D) – Meteren via
9 Duitse oorlogsbegraafplaatsen 464 476

Totaal 5.175 5.429 115

16 dagen gemiddeld per dag 323 339



STANDEN TOERCOMPETITIE 2014

CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	1935
2 MTC Noord	1310
3 MVTC Al Weer	1215
4 Gold Wing Club Holland	625
5 MC Mozamo	545
6 MC '93 Nijverdal	445
7 MC Alkemade	370
8 MC Zeeuws Vlaanderen	355
9 MC Keizer Karel- Nijmegen	350
10 MC Salland	345
11 MTC de Schaffelaar	325
12 MC Contact Dordrecht	285
13 MC RAM Raalte	265
14 BMW MTC 's Hertogenbosch	250
15 Baarnse MC	245
16 MTK de IJselrijders	240
17 MTC Dalfsen	230
18 MTC de Lingerijders	230
19 BMW Club Oirschot	225
20 MC de Kraats	225
21 MTC de Steur	205
22 MC '68	195
23 MTC de Happy Drivers	190
24 MC Mios	185
25 MC Trajectum	145
26 VAMC de Graafschaprijders	135
27 MC de Megafoon	125
28 MTC Mariahout	105
29 Club Pan European Nederland	95
30 MC Zwolle e.o.	95
31 Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	95
32 Boreftse MC	90
33 Needse MC	90
34 MC de Mijlentellers	85
35 MC Vogelvrij	80
36 MC Nijverdal -Hellendoorn	75
37 MC Zobba	75
38 MTC Bergeijk	75
39 MTC Zevenbergen	75
40 St. Motor-Babes Nederland	75

TOERFACTOR

club	rijders	punten	factor
MVTC Al Weer	9	1215	135
MTC Noord	43	1310	30,46
MTC Motovatie	70	1935	27,64
BMW Club Oirschot	9	225	25
Baarnse MC	12	245	20,41
MTC de Schaffelaar	16	325	20,31
MTK de IJselrijders	12	240	20
Gold Wing Club Holland	32	625	19,53
Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	5	95	19
BMW MTC 's Hertogenbosch	14	250	17,85
MC Trajectum	9	145	16,11
MC '93 Nijverdal	30	445	14,83
MTC de Steur	14	205	14,64
MC Mozamo	38	545	14,34
MC Zwolle e.o.	7	95	13,57
MTC de Lingerijders	17	230	13,52
MTC Dick van Logchem	6	65	10,83
MTC Bergeijk	7	75	10,71
MC Zeeuws Vlaanderen	35	355	10,14
MC Contact Dordrecht	29	285	9,82
MC RAM Raalte	27	265	9,81
MC Mios	19	185	9,74
MC Zobba	8	75	9,37
MC Keizer Karel- Nijmegen	38	350	9,21



RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Volger A.P.	Amsterdam	MTC Motovatie	290
2 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	270
3 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	260
4 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	240
5 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	200
6 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	190
7 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	185
8 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	170
9 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	170
10 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	165
11 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	165
12 Noort Leen B.	Zoetermeer	MC Alkemade	160
13 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	155
14 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	135
15 Seegers M.J.	Weesp	MTC Motovatie	135
16 Nelissen Harry	Venray	Gold Wing Club Holland	125
17 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	125
18 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	120
19 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	120
20 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	115
21 Valk Jan	Zaandijk	MC '68	115
22 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	115
23 Wijngaarden Marten	Marssum	MTC Noord	115
24 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	110
25 Kraaij Theo	Zaandam	Individueel rijder	110
26 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	110
27 Bij van der Lieuwe	Wanswerd	MTC Noord	105
28 Laan van der Thomas	Jirnsum	MTC Noord	95
29 Remeeus J.M.	Maarn	MTC Noord	95
30 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	90
31 Kasius Johnny	Eemnes	Baarnse MC	90
32 Kootstra Gradus	Donkerbroek	MTC Noord	90
33 Rondeel Jan B.M.	Groenlo	Needse MC	90
34 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	90
35 Tolboom A.J.	Leusden	Individueel rijder	90
36 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	85
37 Straub Theo	Opijnen	Individueel rijder	85
38 Berg van den Bert	Papendrecht	MC Contact Dordrecht	80
39 Berge van den A.	Zaandijk	Individueel rijder	80
40 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	80
41 Keus Peter	Haarlem	MTC Motovatie	80
42 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	80
43 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	80
44 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	80
45 Roosmalen van Ton	Schijndel	Individueel rijder	80
46 Stralen van Simon	Wadenoijen	MTC de Lingerijders	80
47 Zijlstra G.	Jistrum	MTC Noord	80
48 Heg van de Henk	Barneveld	MTC de Schaffelaar	75
49 Heg van de Wim	Barneveld	MTC de Schaffelaar	75

50 Lemstra Romke	Franeker	MTC Noord	75
51 Osterop F.W.	Dieren	Individueel rijder	75
52 Wortel Els	Eemnes	Baarnse MC	75
53 Zwaan Aad	Castricum	Individueel rijder	75
54 Aarts Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	70
55 Bierman Dick W.	Hengelo	VAMC de Graafschaprijders	70
56 Jager J.	Drachten	Individueel rijder	70
57 Limburg van Kees jr.	Holten	Individueel rijder	70
58 Nieuwland Gerrit	Empe	MC de Megafoon	70
59 Ording Hugo	Grave	BMW MTC 's Hertogenbosch	70
60 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	70
61 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	65
62 Donkerbroek Peter	Gemert	BMW MTC 's Hertogenbosch	65
63 Schot Ben	Sint Pancras	MC Mios	65
64 Drummen Ton	Someren-Eind	MTC de Happy Drivers	60
65 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	60
66 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	60
67 Limburg van Kees	Holten	Individueel rijder	60
68 Riemersma S.	Heerenveen	MTC Noord	60
69 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	60
70 Sande van de Jan	Tilburg	Individueel rijder	60
71 T Hart M.	Breda	Individueel rijder	60
72 Wit Leo	Markenbinnen	MC Mozamo	60
73 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	55
74 Kerlen Joop	Haarlem	MTC Motovatie	55
75 Kiekebosch Rene	Lemelenveld	MC Salland	55
76 Kuik T.	Zwolle	Individueel rijder	55
77 Meindertsma Martin	Easterwierrum	MTC Noord	55
78 Nekkers Henk	Hellendoorn	MC '93 Nijverdal	55
79 Bartels Erik	Gouda	Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	50
80 Brouwers P.	Lieshout	MTC Mariahout	50
81 Cats Hans	Roelofarendsveen	MC Alkemade	50
82 Damman Bennie	Hoonhorst	MTC Dalfsen	50
83 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	50
84 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Mozamo	50
85 Schotpoort A.T.	Klarenbeek	Individueel rijder	50
86 Velzen van R.G.D.	Heemskerk	Individueel rijder	50
87 Voort van der Ton	Haarlem	MTC Motovatie	50
88 Wijk van Hans	Wijk en Aalburg	BMW MTC 's Hertogenbosch	50



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 nagereden. 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

4 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: baarnse-mc@solcon.nl Website: 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

14e 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



09/11/2014

24e Koude Novemberrit

MC de Kraats

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

30/11/2014

21e Sinterklaasrit

VAMC de Graafschaprijders

Toerit - 5 punten Start te: Clubhuis VAMC, Eikenlaan 2A, 7251 LT Vorden Kranenburg
Info: J. Vrugink Tel.: 06-49677598 riethuis@hetnet.nl Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 130 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: Route op GPS en MC.
Incl. na afloop een chocoladeletter of speculaas. Info: zie www.vamc.nl

14/12/2014

40e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Toerit - 5 punten Start te: Café zaal "De Markies", Graafseweg 600, 6603 CM Alverna (Wijchen)
Info: G. Langers Tel.: 0412-612213 Hay Smits Tel.: 0485-470579
Inschrijfgeld: € 3,00(z.h.), € 5,00(j.h.), € 6,00(p.j.) Lengte: 125 km. Omgeving: Regio Nijmegen
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00 Extra info: Bij start hangen clubvlaggen. www.mckeizerkarel.nl

14/12/2014

Snertrit

MC D'n Dommel

Toerit - 0 punten Start te: Café D N Dommel, Markt 15, 5492 AA St. Oedenrode
Info: Tinus Verhagen Tel.: 0413-474691 info@mcdndommel.nl Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)
Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: 1 consumptie.
Route op A4 en GPS/Garmin. Voorinschrijving op info@mcdndommel.nl

