

L.O.O.T. INFOWIJZER



FEBRUARI 2015

INHOUDSOPGAVE

2. COLOFON
3. L.O.O.T. 2015
5. VERKEER EN BOETES
9. REMMEN EN STUREN
11. ASFALT
12. UIT DE CLUBBLADEN
15. MOTORNIEUWS
21. EEN WEEKJE VAKANTIE.....
27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt maart 2015. Uw kopij gaarne voor 22 februari a.s. naar infowijzer@loot.nl

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

Opgericht 28-11-1989
Statutaire vestiging te Zwolle
Kamer van Koophandel V 40062177
Postbank -rekening 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

LOOT 2015

Om te beginnen wenst het LOOT bestuur iedereen die dit leest een bijzonder gezond, voorspoedig en gelukkig 2015 met veel motorplezier en veilige kilometers.

De benzine wordt vooralsnog steeds goedkoper, daarmee wordt het rijden van een door één van de aangesloten motorclubs uitgezette LOOT toerit weer een stukje meer toegankelijk en vooral goedkoper. Het LOOT bestuur denkt dat daardoor het aantal deelnemers weer een stijgende lijn zal gaan vertonen.

Ook de boetebedragen voor verkeersovertredingen stijgen (in tegenstelling tot voorgaande jaren) niet of nauwelijks. Er verandert wel wat in 2015. Zoals je allemaal in media hebt kunnen lezen komt een aantal overtredingen onder het strafrecht te vallen en niet meer onder de wet Mulder. Dat betekent onder andere dat die overtredingen geregistreerd gaan worden (strafblad) en dat bij herhaling hogere straffen kunnen worden opgelegd tot celstraf en ontzegging van de rijbevoegdheid aan toe. Welke overtredingen dat allemaal zijn, dat heb je al in de media kunnen lezen. Toch wil ik hier een aantal bijzondere kort noemen: een voetganger of een gehandicapte niet voor laten gaan bij een zebepad; inhalen bij een zebepad; een blinde met een blindenstok of een persoon die zich moeilijk voortbeweegt niet voor laten gaan; een bestuurder die links af wil slaan links inhalen; en last but not least: het negeren van een rood kruis boven een rijstrook en het buiten noodgeval gebruik maken van de vluchstrook, de vluchthaven of de redresseerstrook. Vooral die laatsten willen motorrijders soms nog wel eens doen om een file te ontwijken. Dus let er op.

Het LOOT zoekt nieuwe loten.

Na ruim 10 jaar deel uitgemaakt te hebben van het LOOT bestuur, hebben Frank van Dijk en Petra Vermeer beide besloten dat het tijd wordt dat iemand anders het stokje overneemt. Zij zullen zich beide op de ALV niet herkiesbaar stellen. Frank is jarenlang penningmeester van het LOOT geweest, verzorgde en administreerde de verzekeringen en was de laatste jaren algemeen bestuurslid. Petra was eerst secretaris, maar heeft zich de laatste jaren vooral ingezet om de LOOT einddag in samenwerking met een LOOT club te organiseren en tot een succes te maken.

Het LOOT heeft nu een probleem. Door het vertrek van deze twee bestuursleden komen we onder het statutair voorgeschreven minimum aantal bestuursleden.

MELD JE DUS AAN ALS NIEUW LOOT BESTUURLID.

Vooraf het organiseren en begeleiden van de LOOT einddag is een leuke en voldoening gevende taak. Petra is bereid het nieuwe bestuurslid met raad en daad bij te staan voor de eerstkomende tijd.



De LOOT einddag.

Petra heeft niet stil gezeten en de hoofdlijnen voor de LOOT einddag 2014 liggen al klaar.

De datum is 15 maart 2015 en de plaats Nieuwe Niedorp. Wat er precies wordt georganiseerd en hoe de dag er uit gaat zien, dat is nu natuurlijk nog een verrassing. Vanzelfsprekend wordt het weer zoals van oudsher een gezellige en leuke dag.

Ik zal een klein tipje van de sluier oplichten: het wordt een dag met een spelletjesconcept en er is een roofvogelshow. Gevraagd wordt om normale kleding en schoenen mee te nemen, er is een afgesloten ruimte om je om te kleden en je motorkleding en helm op te bergen.

De LOOT app.

Ook het LOOT gaat met zijn tijd mee. Cor heeft ervoor gezorgd dat voor het LOOT een app is ontwikkeld, tot nog toe alleen voor Android. Je kunt de app downloaden via www.loot.nl.

Harry Apperloo



Verkeer en boetes 2015

Verkeersregels 2015: Wat is er veranderd?

Vanaf 1 januari 2015 zijn enkele veranderingen doorgevoerd in het Reglement Verkeersregels. Er zijn 23 verkeersovertredingen onder het strafrecht ondergebracht, in plaats van bij de administratieve afhandeling van de wet Mulder.

Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie heeft een lijst openbaar gemaakt waarin de overtredingen staan die vanaf 1 januari 2015 niet meer onder de wet Mulder, maar onder het strafrecht vallen. Het gaat hier om de zogenaamde "hufterovertredingen" zoals het negeren van stoptekens van politie, over de vluchtstrook rijden, inhalen op een zebrapad, een blinde geen voorrang geven of het keren op een autoweg. Door de 23 ernstigste overtredingen onder te brengen bij het strafrecht worden de overtreeders volgens Opstelten ook uit de anonimiteit gehaald. Normaal is een overtreding namelijk 'af te kopen' door de boete te betalen, maar vanaf januari dient de overtreder voor de rechter te komen. Hierbij kan dan ook rekening worden gehouden met iemands verkeersverleden. Als er in het verleden meerdere zware overtredingen zijn begaan, dan wordt de straf zwaarder. Bovendien biedt het strafrecht een breder sanctie -arsenaal dan enkel de administratieve sancties die de wet Mulder kent, aldus de minister. Opstelten liet in november 2013 al weten per 1 januari 2015 ernstige verkeersovertredingen onder het strafrecht te laten vallen, zodat het OM (Openbaar Ministerie) de mogelijkheid krijgt om rijontzeggingen en celstraffen op te leggen aan hardnekkige "verkeershufters". Voor de overtredingen die straks onder het strafrecht vallen geldt dat deze bij de eerste overtreding al leiden tot een reactie van het OM. Invoering nieuwe verkeersborden uitgesteld

De invoering van een aantal nieuwe verkeersborden is uitgesteld tot 1 juli 2015. De oorspronkelijke datum van 1 januari werd niet gehaald, vermoedelijk omdat het RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens) niet snel genoeg aangepast kon worden. De nieuwe borden zijn vooral gericht op het aanwijzen van doelgroepstroken en -rijbanen, uitwijkplaatsen en passeervakken voor landbouwvoertuigen.

De overtredingen die bij het strafrecht worden ondergebracht zijn:

- Als weggebruiker niet opvolgen van aanwijzingen gegeven door middel van verlichte transparant op personen-, bedrijfsauto of motorfiets van politie
- Als weggebruiker niet stoppen voor een stopteken; gegeven door middel van een rode lamp
- Als weggebruiker niet stoppen voor een stopteken; gegeven met een aan een politievoertuig aangebrachte verlichte transparant
- Als weggebruiker niet opvolgen van de in de bijlage II RVV 1990 vastgestelde aanwijzingen; gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaar
- Als bestuurder een bestuurder van een gehandicaptenvoertuig, die op een voetgangersoversteekplaats oversteekt of kennelijk op het punt staat over te steken, niet voor laten gaan
- Als bestuurder een voertuig inhalen vlak voor of op een voetgangersoversteekplaats
- Als bestuurder een andere bestuurder die links heeft voorgesorteerd en een teken geeft linksaf te willen slaan, links inhalen
- Als bestuurder een voetganger, die op een voetgangersoversteekplaats oversteekt of kennelijk op het punt staat over te steken, niet voor laten gaan
- Als bestuurder een persoon die zich moeilijk voortbeweegt niet voor laten gaan
- Behoudens in noodgevallen als weggebruiker op een autosnelweg; over de vluchtstrook of vluchthaven rijden
- Als weggebruiker bij verlicht rood kruis een rijstrook gebruiken

- Als bestuurder een blinde, voorzien van een blindenstok niet voor laten gaan
- Als weggebruiker geen gevolg geven aan een door een opsporingsambtenaar ter zake van het verkeer op de weg gegeven aanwijzing
- Als bestuurder van een motorrijtuig dat motorrijtuig niet op eerste vordering stilhouden
- Anders dan als bestuurder van een motorvoertuig waarmee sneller mag en kan worden gereden dan 60 kilometer per uur, een autosnelweg gebruiken
- Als bestuurder van een motorvoertuig op een autosnelweg keren
- Als bestuurder van een motorvoertuig op een autosnelweg achteruitrijden
- Als bestuurder van een motorvoertuig op een autosnelweg deze op de rijbaan laten stilstaan
- Anders dan als bestuurder van een motorvoertuig waarmee sneller mag en kan worden gereden dan 50 kilometer per uur, een autoweg gebruiken

Overzicht verkeersboetes motorrijden 2015

De boetebedragen die vanaf 1 januari 2015 gelden zijn voor alle rijbewijscategorieën gemiddeld 0,8% verhoogd ten opzichte van 2014, volgens de overheid ligt dit aan toegepaste inflatiecorrectie. Voor algemene overtredingen zijn er nieuwe standaardbedragen ingevoerd, deze zijn hieronder in een lijst te vinden. Wil je bezwaar aantekenen tegen een boete, dan is dit online of schriftelijk mogelijk. Ook is het mogelijk om op de site van het OM het boetebedrag zelf uit te rekenen.

BOETES VERKEERSREGELS

Bumperkleven: € 280 tot € 700

Claxoneren op niet toegestane wijze: € 90

Door rood bij verkeerslicht rijden: € 230

Door rood knipperlicht bij overweg: € 230

Geen richtingaanwijzer gebruiken waar nodig: € 90

Geen voorrang verlenen bij een stopbord: € 230

Geen voorrang verlenen bij haaiantanden: € 230

Inhalen vlak voor of op een zebepad: € 370

Inrijden waar dat verboden is: € 90

Keren waar dat verboden is: € 140

Kruispunt blokkeren: € 230

Niet rechts houden op de weg: € 230

Niet rijden op de daarvoor bestemde rijbaan: € 230

Niet stoppen bij stopteken: € 370

Niet stoppen voor stopstreep: € 140

Niet voorsorteren op voorsorteerstrook: € 230

Onnodig geluid/lawaai veroorzaken: € 370

Op busbaan rijden: € 140

Over de vluchtstrook rijden: € 370

Overschrijden doorgetrokken streep: € 230

Rechts inhalen: € 230

Stilstaan met mogelijk gevaar voor anderen: € 140

Stilstaan waar dat verboden is: € 90

Tegen rijrichting inrijden: € 140 - (Op autoweg of autosnelweg (spookrijden) volgt een dagvaarding.)

Teken tot snelheid minderen negeren: € 370

Verplichte rijrichting negeren: € 90

BOETES KENTEKEN EN RIJBEWIJS

Als 17 jarige met rijbewijs een motorvoertuig besturen zonder de in de begeleiderspas vermelde begeleider: € 140 (De politie doet ook melding aan het CBR. Het CBR kan het rijbewijs vervolgens ongeldig verklaren)

Een rijbewijs dat meer dan een jaar verlopen is: € 340

Een rijbewijs dat minder dan een jaar verlopen is: € 90

Een rijbewijs dat niet behoorlijk leesbaar is: € 90

Een rijbewijs dat niet voldoet aan gestelde eisen: € 45

Geen verzekeringsbewijsn: € 550

Kentekenbewijs met foutieve gegevens: € 370

Niet inleveren van een ingevorderd rijbewijs: € 370

Niet kunnen tonen kentekenbewijs: € 45

Niet kunnen tonen van rijbewijs: € 90

Rijden terwijl het rijbewijs is ingevorderd/ingenomen: € 370

BOETES TECHNISCHE MANKEMENTEN

Foutieve uitlaat: € 140

Ondeugdelijke achterlichten: € 45

Ondeugdelijke banden: € 140 voor 1 band, € 210 voor 2.

Ondeugdelijke kentekenplaat: € 130

Ondeugdelijke knipperlichten: € 90

Ondeugdelijke remlichten: € 140

Ondeugdelijke verlichting: € 140

Staatssecretaris Teeven heeft tegelijkertijd een voorstel ingediend in de Tweede Kamer om boetebedragen van € 225,- of meer in termijnen te kunnen betalen. Op dit moment is dit niet mogelijk, waardoor bij het niet kunnen betalen van een boete altijd een verhoging volgt, met uiteindelijke kans op strafrechtelijke vervolging.

De bedragen bij de snelheidsovertredingen hieronder gelden voor de gemeten snelheid na correctie. De correctie op de gemeten snelheid is: 0-100 km/h: 3 km, 101 -130 km/h: 4 km, 131 - 165 km/h: 5 km, 166 - 200 km/h: 6 km, 201 - 230 km/h 7 km, 230 en meer km/h: nnb/ Bij wegwerkzaamheden zullen de boetes hoger uit vallen en bij staandehouding na een snelheidsovertreding van meer dan 100% van de toegestane snelheid is het mogelijk om ook het voertuig in beslag te nemen.

Km/h Bebouwde kom Buiten BBK Snelweg Woonerf

4	26	23	23	44
5	33	31	30	52
6	39	36	36	61
7	46	41	41	72
8	52	48	47	81
9	61	55	53	92
10	69	65	61	103
11	92	87	83	128
12	101	96	90	140
13	110	106	96	152
14	119	114	104	163

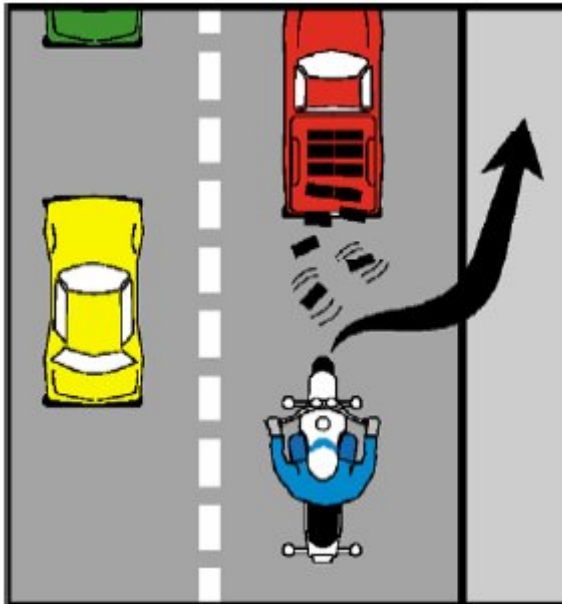
15	128	124	113	178
16	138	132	123	188
17	148	141	132	202
18	159	151	141	215
19	169	163	152	232
20	184	176	163	247
21	195	184	175	260
22	207	195	184	275
23	220	207	195	291
24	232	220	207	307
25	246	232	217	324
26	263	246	228	342
27	276	259	239	361
28	293	272	250	379
29	305	289	262	396
30	322	305	273	OvJ*
31	OvJ*	OvJ*	284	OvJ*
32	OvJ*	OvJ*	296	OvJ*
33	OvJ*	OvJ*	310	OvJ*
34	OvJ*	OvJ*	326	OvJ*
35	OvJ*	OvJ*	339	OvJ*
36	OvJ*	OvJ*	353	OvJ*
37	OvJ*	OvJ*	369	OvJ*
38	OvJ*	OvJ*	385	OvJ*
39	OvJ*	OvJ*	404	OvJ*
40	OvJ*	OvJ*	410	OvJ*
41>	OvJ*	OvJ*	OvJ*	OvJ*

OvJ: niet met standaard transactie af te doen, wordt door Officier van Justitie bepaald.*



Remmen en sturen.....

Remmen in combinatie met sturen is geen onmogelijke combinatie. Maar het vraagt wel oefening om het goed te kunnen doen. Als basis moet je proberen om of te sturen of te remmen. Ga je dus te hard op een bocht af, en is terugschakelen niet voldoende om de snelheid voldoende te verminderen, dan is het beter om de remmen te gebruiken voor de bocht, zodanig je op het moment dat je in gaat sturen, je niet meer aan het remmen bent.



Want als je remmen en insturen combineert kun je minder scherp insturen en kun je ook minder hard remmen. De combinatie sturen/remmen vraagt een gevoelige "aanpak" van beide zaken. Het feit dat veel van de huidige motoren zijn voorzien van ABS maakt het minder moeilijk, maar in de bocht vol in de remmen (moeten) gaan kun je toch echt beter vermijden.

In situaties waarbij je weinig tijd hebt om na te denken, bijvoorbeeld als je verrast wordt met een onverwachts obstakel, dan moet je hebben geoefend om niet te vervallen in het met wijd open ogen recht op het obstakel afrijden, terwijl je vol in de remmen gaat. Niet alleen worden er bij de noodstop vaak fouten gemaakt, zoals in één keer de voorrem inknijpen, zonder eerst de koppeling te hebben

ingeknepen, je kin te hebben opgetild om een horizon te nemen om pas daarna de voorrem vloeiend in te knijpen, maar vaak wordt ook vergeten dat er nog alternatieven zijn voor alleen maar remmen.

Vaak is een betere oplossing om uit te wijken of bijvoorbeeld de berm in te rijden. Het gekke is dat als je dit zo stelt, dat (bijna) iedereen het daar mee eens is. Maar als de nood echt aan de man komt, wordt het vergeten en wordt er vaak alleen maar geremd. En dat terwijl als je de keus hebt tussen tegen een hard voorwerp (auto of een andersoortig obstakel) aan te rijden of een schuiver te maken in de berm, iedereen die nuchter nadenkt, zal kiezen voor de schuiver in de berm. Over het algemeen een stuk minder schade aan jezelf en je motor.



Een goede oefening om het sturen in combinatie met uitwijken te oefenen is de volgende: Zoek een stuk weg waar het lekker rustig is en waar je ongestoord kunt oefenen. Een grote parkeerplaats, achter op een industrieterrein e.d.

Wat we gaan simuleren, is dat er een obstakel voor je opduikt en dat de ruimte tussen jou en het object te kort is om je motor tot stilstand te brengen. Als je dus alleen maar remt, dan kun je een aanrijding niet vermijden.

Je zult dus wat moeten doen. Behalve de berm zoals hierboven omschreven is er misschien ook de mogelijkheid om eerst te remmen en daarna links of rechts langs het obstakel te rijden. Dit noemen we remmen/uitwijken.

Wat je gaat oefenen is dat je komt aanrijden met een redelijke snelheid. Doe het in het begin rustig aan. Eerst de techniek, dan de snelheid. Een putdeksel stelt in dit geval het te vermijden object voor. Je rijdt recht op dat putdeksel af en remt stevig af, vervolgens laat je je rem los en stuurt links/rechts als je naar links wilt uitwijken of rechts/links als je naar rechts wilt uitwijken. Het moeilijke bij deze oefening is, dat voordat je gaat uitwijken je eerst je rem moet loslaten.



En we gaan er vanuit dat je in een echte situatie niet met een kippen snelheidje aan komt rijden, want dan is alles makkelijk, maar dat je bijvoorbeeld verrast wordt terwijl je over een prachtig bochtig weggetje in de bergen van Duitsland rijdt met de toegestane snelheid buiten de bebouwde kom in Duitsland van 100 kilometer per uur. En je rijdt keurig je lijnen, want je hebt al bergtrainingen gevolgd bij LCVM en op het moment dat je de bocht uitkomt ligt daar opeens een baal

hooi midden op jouw rijlijn. Blijkbaar verloren door de in de verte rijdende tractor met een grote aanhanger vol met balen hooi.

Je gaat vol in de remmen, maar je realiseert je: Dit ga ik niet beremmen. Dus moet je uitwijken. En dan komt er iets heel moeilijks. Je moet namelijk je rem loslaten. En op het moment dat je dit doet, heb je het gevoel dat je snelheid weer toeneemt. Dat is natuurlijk niet zo, maar als je na een sterke remming je rem loslaat lijkt het net of je naar voren schiet.

Terwijl je gezonde verstand weet dat je de rem moet loslaten, lijkt het wel of je rechterhand een eigen leven gaat leiden. En het kost heel veel overtuigingskracht om die hand te bewegen de rem toch echt los te laten. Daar heb je meestal geen tijd voor.

Met het vaak doen van deze oefening en het daarbij behorende opbouwen van je zelfvertrouwen, zul je merken dat je rechterhand steeds gehoorzamer wordt. Na het loslaten van de rem (je snelheid is dan inmiddels door het remmen een stuk lager) wijk je scherp links en direct rechts en rijd je links langs de baal hooi in plaats van er tegen aan (of je stuurt rechts/links en rijdt er rechts langs).

Als je scherp en snel moet sturen, kan dit alleen met de techniek van het doorkantelen van je motor. Andere methodes van sturen duren te lang en daarmee ben je dan niet snel genoeg.

Het is echt heel moeilijk om in de korte tijd die je hebt (vaak minder dan een seconde) alles goed uit te voeren. Dat kan echt alleen maar als je vaak oefent, en daardoor bepaalde dingen reflexmatig goed doet.



Asfalt.....

Asfalt is een mengsel van grind (of steenslag), zand en een zeer fijne vulstof dat met bitumen -een product uit de aardolie-industrie en niet te verwarren met teer!- aan elkaar wordt gekleefd. Al in de oudheid kende men asfalt. Het werd gewonnen op die plaatsen waar in de natuur de ruwe aardolie aan het aardoppervlak tevoorschijn kwam en zich mengde met stenen en zand.



Nadat de vluchtige delen uit de olie verdwenen (verdampten) bleef een soort asfaltmengsel over dat duizenden jaren geleden al werd gebruikt voor het afdichten van waterbouwkundige constructies en het aanleggen van wegverhardingen. En met succes: sommige van deze bouwwerken -zoals kademuren en andere waterbouwkundige werken van meer dan 5000 jaar oud- zijn ook nu nog intact.

Door het kiezen van een bepaalde verhouding tussen de verschillende componenten en door te variëren in de korrelvorm en de gradering van de minerale aggregaten kunnen alle mogelijke mengseleigenschappen aan het asfalt worden gegeven. Afhankelijk van de toepassing kan bijvoorbeeld gekozen worden voor een vloeistofdicht asfaltmengsel of voor waterdoorlatend en geluidsreducerend zeer open asfaltbeton, voor flexibele mengsels of voor mengsels die bestand zijn tegen hoge geconcentreerde belastingen.

ASFALT IS NIET ALTIJD HETZELFDE

Vaak wordt er gedacht dat asfalt altijd hetzelfde is. Maar in werkelijkheid zijn er diverse soorten asfalt. Eén van de bekendste is ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Met dit soort asfalt zijn we normaal gesproken als motorrijder zeer blij. Mooi strak en de voertuigen maken een stuk minder lawaai dan op andere soorten asfalt. Maar vooral in de regen is het stuk beter als je op ZOAB rijdt. Door de open structuur zakt het regenwater namelijk direct weg. En dus is het opspattende regenwater meteen gigantisch minder. In de regen rijdend, heb je vaak meer last van het opspattende water dan van de regen zelf. Iedereen heeft het wel eens mee gemaakt, dat het wegdek overgaat van gewoon asfalt naar ZOAB en dat je opeens weer redelijk goed zicht hebt.

Zie hieronder het verschil

Ook spoorvorming komt bij ZOAB stukken minder voor. Ook dat is voor de motorrijder een goede eigenschap.

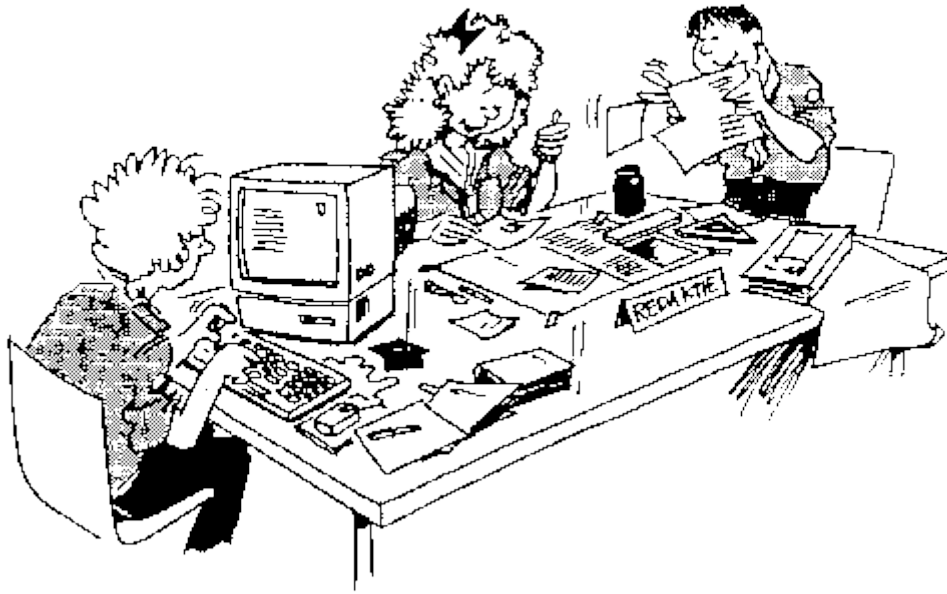
Zijn er ook nadelen aan ZOAB? Buiten een wat hogere slijtage is het voornaamste nadeel dat bij gladheid het bij ZOAB stukken moeilijker is om deze te bestrijden. Want door de open structuur verdwijnt het regenwater snel, maar dus ook het strooizout. Hoeveel, daar verschillen de meningen van de deskundigen over.



Wordt het gevraagd aan Rijkswaterstaat, dan staat er op de website te lezen dat het nauwelijks verschil maakt. Er moet alleen wat intensiever worden gestrooid. Maar kijk in het vakblad van de wegenbouwers, dan staat er toch echt, dat gladheidsbestrijding bij ZOAB een groot probleem is.

Ben je dus een wintermotorrijder, houd dan toch maar rekening met die extra gladheid van ZOAB. Maar ja, bij ijzel (of de verwachting op ijzel) zit je als verstandige motorrijder natuurlijk sowieso niet op de motor.

UIT DE CLUBBLADEN



“Men had geen Ice Tee, geen Cassis en geen belegde broodjes, maar wel een weinig flexibele bediening. Blijkbaar hebben de wereldkampioenen het hoog in hun bol gekregen.”

“In 1962 het bericht dat de ANWB stopt met de “Motor en Scooter Kampioen “. Dit wegens dalende belangstelling voor motoren en scooters. Leuk om dit te lezen terwijl ze enkele jaren geledenweer zijn begonnen met een voor motorrijders bestemde uitgave en zelfs motortoertochten organiseert. Het kan verkeren.”

Prostaatrit

“Je hebt de bouwvakrit , de krulspeldenrit , de snertrit , de pekelrit.

Ik denk aan een prostaatrit. De prostaatrit is een rit waaraan vooraloude mannen met problemen onder de gordel meedoen.

Plas ophoudproblemen spelen hun parten...

Zij rijden mee in de groep en gaan onderweg de hele rij voorbij om de voorrijder te beduiden even te stoppen. De motor wordt even aan de kant gezeten de blaas wordt geleegd in het struweel.

Deze manoeuvre voltrekt zich minstens drie keer per rit. Deze plaspauses zijn de prostaatrijder van harte gegund , want met druk op de blaas is het moeilijk sturen.

Bij het remmen klotst het vocht tegen het middenrif en dat komt de veiligheid niet ten goede.

Toch kunnen wij ons voorstellen dat mederijders niet gediend zijn van dit veelvuldig oponthoud.”

“ Bij nader onderzoek ter plaatse bleek het wel erg Frans te zijn. Een vies smerig café. Een café waar Rob de Geus van de smaakpolitie zijn hart kon ophalen. “

“Het mooie bij de benzinepomp was dat je er wel kon tanken maar het betalen van de benzine ging daar veel moeilijker, je kon daar namelijk alleen maar contant betalen en welke moderne motorrijder heeft tegenwoordig nog cash geld bij zich. Ik namelijk niet en zo waren er nog verschillend andere motorrijders die hun klein beetje geld moesten aan spreken om de benzine te betalen, maar uiteindelijk heeft iedereen betaald en gebaald van het moderne Duitsland waar je niet met creditcard of bankpas kon betalen HOE BESTAAT HET!!”

“ 1 november Allerheiligen , 1 november Snertit , 1 november21 graden!!!”

“Het Aussichtpunkt is verder . Dan ben ik er, het uitzicht is werkelijk schitterend! Er staat bord WC met de pijl naar beneden, nou dan moet je een heel eind afdalen, dat hou je niet droog....Hahahaha! “

“ Er is ook natuurlijk een koek -en- zopie -tent, eigenlijk is dat jammer, maar ja, een bak koffie naar beneden gooien en aftellen hoe lang het duurt voordat ' ie te pletter valt, geeft ook een kick...”

“ En nog wat. Het laatste dorpje is dan Avers-Juf! Ik ben er, in een dorp op ca. 2200 mtr. Hoogte. Let op: Er is hier gewoon een postkantoor, kom daar in Nederland eens om! “

“ Het werd een langzame overtocht omdat de schipper de betalingen anders niet op tijd ontvangen had.”

De spookmotor

Een motor die uit zichzelf blijft lopen, ook als je het contactslot uitzet? Een motor die blijft doorgaan als je het contactleuteltje verwijdert? Een motor die door blijft lopen zelfs als je de dodemansknop omzet? Een spookmotor? Of is er iets anders aan de hand? Lees en huiver.

Normaliter klinkt er een tik als ik mijn K75 RT opstart en start hij in 1 keer. Maar de laatste weken hoorde ik geen tik en sloeg hij pas na een paar keer starten aan. Ik had toen al besloten om hem in september naar Joost Motoren in Maarssen te brengen, een specialist in BMW-motorenonderhoud. Maar eerst mee met het Trajectumweekend. Ik sloot me aan bij het groepje motoren dat vanaf het huis van Jan van Haren in Houten vertrok.

Een prachtige route over de Veluwe die door Jacob Bonnema cs. was gemaakt.

In Welsum troffen we in Camping De Stuurmanskolk verrassend mooie chalets met eigen toilet, keukenblok en veranda met een zithoek. Vooral voor senioren zoals ik is een nachtelijk toilet in de buurt heel prettig als je er een paar keer uit moet.

Traditioneel vindt op de zaterdag van het motorweekend de grote rit plaats. Het eerste deel voerde over de Ijsseldijk en was van een ongeëvenaarde schoonheid. Mari -Anne en ik namen ons voor om nog eens terug te komen en dan de hele Ijsseldijk met de E-bike weer te rijden. De rit voerde verder ten noorden van Zwolle langs het Zwarte Water, ook een erg mooi stuk.

Daarna was het de beurt aan Jan van Haren om zijn traditionele leuke band te krijgen.

Tijdens de rit in België/Frankrijk langs de Eerste Wereldoorlog monumenten was dit ook al het geval. En toen had hij een nieuwe achterband omdat hij die daarvoor net lek had gereden.

In de achterband zat deze keer een joekel van een schroef. Toevallig stopten we net bij een benzinestation waar we de schade konden bekijken en ons verbazen over drie lekke achterbanden in 4 maanden tijd.

Toen we weer opstartten om verder te rijden op zoek naar een garage, gebeurde het.

Mijn motor gaf een vreemd ratelend geluid en omdat ik dat niet vertrouwde, probeerde ik het contactslot uit te zetten. Maar niks hoor, de motor bleef gewoon lopen. Ik dacht: een stofje zeker in het contactslot en ik haalde het sleuteltje eruit: geen effect.

Ik begon nu toch wel een vreemd gevoel te krijgen. Dan maar de maatregel nemen die elke motor uitkrijgt: de dodemansknop omzetten. Maar tot mijn ontzetting had dit ook geen effect. Iik kreeg er een spookachtig gevoel van. Intussen waren enkele motorvrienden aan komen lopen. Kees Rem ging kordaat op zoek naar de accuklemmen. Inmiddels was het flink gaan regenen.

In een regen van vonken en met mijn natte motorhandschoenen aan kon Kees de loskrijgen.

Eindelijk stopte de motor. Zodra we de accukabel tegen de accupool hielden, begon de motor weer te lopen. De Wegenwacht gebeld. Voor de 2e keer in 25 jaar dat ik die nodig had.

Binnen een uur stond een WW 'er naar mijn K75 te kijken.

Hij vertelde niet al teveel ervaring met kapotte motoren te hebben, maar door logisch denken vond hij de startmotor en het relaïskastje onder de benzinetank. De tank werd opgetild en vastgezet met een schroevendraaier. In het relaïskastje vond hij de relais van de startmotor en toen hij die ontkoppelde en de accu weer aansloot bleef de motor stil.

De Wegenwacht gaf de volgende verklaring voor de spookproblemen: Als de puntjes van het startrelais inbranden en aan elkaar blijven kleven, blijft de startmotor lopen, wat je ook doet. Dit circuit loopt niet via de hoofdschakelaar, dus de contactschakelaar en de dodemansknop staan buiten spel. De motor blijft lopen totdat de accu is leeggetrokken en dat kan best een tijdje duren. De oorzaak van een vastgeplakt startrelais is vaak een oude accu. Naarmate de accu zijn spanning verliest, gaat hij dat compenseren door meer stroom te leveren waardoor de kans op inbranden toeneemt ($W=A \times P$: vermogen=ampere x spanning).

De Wegenwacht brak het startrelais open, vijlde de contactpuntjes van het startrelais glad en na alles weer op zijn plaats te zetten liep de motor weer als een zonnetje. Ik kreeg wel het advies mee om de accu en het startrelais zo spoedig mogelijk te laten vervangen en kon toen naar huis. Het laatste deel van de zaterdagroute heb ik dus helaas niet kunnen rijden. Maar ik was al blij dat ik zelf de motor weer naar huis kon rijden. Ik was behoorlijk onder de indruk van de kennis en kunde van de Wegenwacht, die vooral met auto's te maken heeft, maar al snel de K75 door had.

Samenvattend was dit Trajectumweekend een bijzondere en leerzame ervaring. Een verassend nette en mooie camping, een habituele spijker en schroevenverzamelaar in de achterband en een spookmotor met een probleem dat elke motorrijder met een wat oudere motorfiets kan overkomen.

BART HAMERS
Trajectum

MOTORNIEUWS



Hallo motormuizen

Ja, zo ga ik beginnen.....

Allemaal heel hartelijk bedankt voor het meewerken aan zo'n geweldig leuk en goed seizoen :-)

We kunnen nog zo ons best doen maar.....zonder jullie gaat het natuurlijk niet.

We hebben dit jaar giga veel „oude bekenden” gezien en ook een goed aantal „nieuwe gezichten”

Dat is geweldig want we willen nog veel meer mensen een leuk weekend of vakantie bezorgen :-)

Het lijkt wel alsof ieder jaar sneller voorbij gaat.

Zo sta je aan het begin van het seizoen en zo heb je je vakantie Spanje er alweer op zitten en is het zowat Kerst. Dat betekent dat Guus nu behoorlijk aan het klussen is, zo gaat dat na het seizoen.

Niks lekker luieren.....maar klussen en schoonmaken.

De zaal schiet nog niet echt op want er komt elke keer wat tussen :-)

Guus die uit de running was omdat hij over zijn stuur gelanceerd werd in Spanje tijdens het Enduro rijden, het gaat inmiddels een héél stuk beter met hem.

Of waterschade in een van de kamers waardoor de hele vloer eruit moest en dan gelijk maar een nieuw kleurtje op de wanden,
het schilderwerk aanpakken en laminaat erin.

Omdat we heel gunstig aan een motor voor in de hal gekomen zijn, moest de hal natuurlijk aangepakt worden.

Dus de schaaldelen van de wanden in de zaal gesloopt, deze aan de wanden in de hal gemaakt, geschilderd, toneelspots ophangen enz.

Na de eerste kamer boven volgen er nog twee die aangepakt gaan worden en dan verder met de zaal.

Alles op zijn tijd en vooral geen stress, daar is de winter ook voor.....ontstressen hahahaha :-)

Aankomend februari staan we uiteraard weer op de Motorbeurs in Utrecht maar niet meer in de Mobike stand.

Vanaf 2015 staat Mobike niet meer met een stand op de beurs, waar wij in eerste instantie erg van baalden. De beurs is inmiddels voor ons en onze gasten een waar ontmoetingspunt geworden, erg belangrijk dus.

Maar toen we van de eerste schrik bijgekomen waren ontstond het idee om met Toets en Angela van Am Tunnel samen een stand te huren.

Wij zitten op dezelfde golflengte en sturen ook regelmatig gasten naar elkaar door als we zelf geen plaats hebben.

Waarschijnlijk komt dit op precies het goede moment, nu kunnen wij ons als 100% Motorhotel profileren en niet meer verdwijnen tussen al die „Motorvriendelijke” hotels.

Het Bikers Only gebeuren waar wij vorig jaar enthousiast over waren is helaas net zo op weg om nogal wat motor vriendelijke hotels toe te laten.

Terwijl dit dus echt niet de bedoeling was, daar zijn er genoeg van.

Ik hecht er geen waarde meer aan en we gaan het nu zelf doen.....”Op eigen 100% Motorhotel benen staan” :-)

Dus we staan in de hal reizen uiteraard stand nr: 09.DO13 :-)

Hoop dat we weer veel bekende en onbekende gezichten gaan zien.

In ieder geval gaan de Hachenburger biertjes weer mee!

Nou, dat was hem weer !

Rest ons nog om jullie een giga goed en vooral veilig 2015

Guus en Yvonne

T 0049 2688 333

www.motorranch-westerwald.com



Regering Duitsland: wel tol maar niet voor motorrijders

De Duitse plannen om tol te gaan heffen voor het gebruik van de autosnelwegen zijn deze week door het Duitse kabinet geaccepteerd. Dit houdt in dat buitenlanders die in Duitsland gebruik van de snelwegen willen maken, daar vanaf 2016 tol voor moeten gaan betalen. Goed nieuws is er echter voor de motorrijders, die worden evenals bestuurders van elektrische auto's en gehandicaptenvoertuigen ontzien. Overigens blijft "Europa", met Nederland en België voorop, zich tegen de plannen verzetten, omdat er sprake zou zijn van discriminatie. Dit omdat Duitsers gecompenseerd worden voor de tol, en mensen buiten Duitsland niet. Voor Duitse automobilisten betekenen de plannen dan ook niet niet zozeer een kostenpost dan wel een verschuiving van kosten.

Afhankelijk van het type auto dat bestuurd wordt, zal 74 euro of 130 euro aan tolbelasting betaald dienen te worden, die Duitsers echter via een verlaagde autobelasting terugkrijgen. Voor Duitsers geldt een tolplicht op zowel autosnelwegen als op doorgaande "Bundesstrassen", die laatste zijn te vergelijken met de Nederlandse N-wegen. Buitenlanders betalen vreemd genoeg alleen tol op de autosnelwegen. De Duitse regering denkt met dit plan 3,7 miljard euro aan inkomsten te kunnen genereren, waarvan na aftrek van de kosten zo'n 500 miljoen euro overblijft, wat direct in de infrastructuur geïnvesteerd zal worden.

De tol zal overigens via een elektronisch nummerplatensysteem gehandhaafd worden en niet via een vignet achter de voorruit. Hierbij heeft men zowel in binnen- als buitenland de kans om aan het begin van het jaar het bedrag te betalen. Betaalt men niet en wordt de nummerplaat op de snelwegen gesignaleerd, dan zal een geldboete volgen van € 150,- welke kan oplopen tot € 390,- voor bestuurders die vaker in de fout gaan. Voor buitenlanders die niet vaak in Duitsland verblijven of rijden, bestaat de kans om aan de pomp in de grensstreek of op het internet een tiendagen-pas voor € 10,- of een tweemaanden -pas voor € 22,- te kopen.

Motorrijders in Duitsland willen ook wettelijke regeling voor filerijden

Het Instituut voor Veiligheid van de Motorfiets ([IFZ](#)) in Essen roept alle motor- en scooterrijders op om een online petitie te ondertekenen die het passeren van files voor motor- en scooterrijders wettelijk mogelijk moet maken. Momenteel is het rijden door een file op de snelweg voor gemotoriseerde tweewielers niet toegestaan in Duitsland, maar door het aanbieden van de petitie aan het Bundesministerium für Verkehr hoopt het IFZ hier verandering in te brengen.

Elke motorrijder herkent het wel: bij hoge temperaturen met de motor stilstaan in een file waarbij de warmte van het blok opstijgt vergt een hoge fysieke en mentale belasting die een negatief effect kan hebben op de concentratie en daarmee de verkeersveiligheid. Met een aanpassing van de Duitse wegenverkeerswet kan aan deze dagelijkse praktijk een eind gemaakt worden, waarbij rechtszekerheid voor alle partijen geregeld wordt. Een belangrijk argument van het IFZ om het rijden tussen stilstaande files mogelijk te maken, zijn de goede ervaringen die de Europese buurlanden van Duitsland hiermee hebben opgedaan. In Oostenrijk bijvoorbeeld is het filerijden wettelijk toegestaan sinds 1998, evenals in de meeste andere EU-lidstaten. In Nederland is het weliswaar niet wettelijk toegestaan, maar is er wel een filegedragscode met bijbehorende spelregels.

Verkeers- en transportdeskundigen in Duitsland zijn het er al jaren over eens dat een wettelijke bepaling voor het passeren van files er al lang had moeten zijn. Dr. Ing. Achim Kuschefski, directeur van het Instituut voor de Veiligheid van de Motorfiets, hierover: "Dit is geenszins een voorkeurbehandeling voor motorrijders, maar een op veiligheid gerichte vervoerbeleid en verstandige maatregel".

Motordief haakt af bij chip

Een antidiefstal chip werkt. Op hun favoriete hotspot in Londen, St. James Square, hebben dieven niet meer toegeslagen sinds alle gestalde motoren hier in september vorig jaar zijn voorzien van een chip.

Een chip maakt het voor de politie niet alleen gemakkelijk om de eigenaar van een gestolen motor te achterhalen, ook is de kans aanzienlijk groter dat een dief in de kraag wordt gevat. De Londense politie heeft het initiatief genomen, omdat motor- en scooterdiefstal de spuigaten uitliep op St. James Square. Het plein stond bekend als een Walhalla voor dieven, die er jaarlijks 190 tweewielers stalen. Om dieven op voorhand af te schrikken, zijn de gechipte motoren voorzien van herkenbare tekens die wijzen op een chip. Een chip kost vijftig euro, het aanbrengen gebeurt in twintig minuten.

In Londen is motordiefstal een ware plaag. Jaarlijks worden in Groot-Brittannië 24.000 motoren gestolen, waarvan de helft in de hoofdstad. Het gaat vooral om gebruikte motoren. De meeste nieuwe motoren verlaten er de dealer mét chip. De chip heeft gezorgd voor een daling van motordiefstal met factor vier.

Een motorfiets om door de file te glippen is en blijft noodzakelijk.



Terwijl vanaf 2007 de filedruk vele jaren is afgenomen, is daar nu echt een einde aan gekomen. Hoewel de definitieve cijfers van 2014 nog gepubliceerd moeten worden, blijkt uit cijfers van de VID al dat de filedruk dit jaar wederom nagenoeg gelijk is gebleven aan het voorgaande jaar. In 2013 was dat ook al zo.

Uit de cijfers van de VID, die nog niet definitief zijn maar nog nauwelijks kunnen wijzigen, blijkt dat de daling van de filedruk nu echt ten einde is gekomen. Het was in de eerste helft van 2014 rustiger, maar de tweede helft bleek juist drukker. Dat laatste is opvallend, omdat we een relatief droge herfst hebben gehad. Juist de regenval staat normaal gesproken garant voor veel file.

Uit de cijfers blijkt dat het fileprobleem rond Rotterdam echt aan een oplossing toe is. Van de zeven zwaarste knelpunten liggen er maar liefst drie rondom Rotterdam. Een tegenvaller is er ook voor Leiden. Daar werd de A4 verbreed, maar de filedruk steeg toch met 56 procent. Deels zal de verkeersgebruiker nog aan de nieuwe situatie moeten wennen, maar de stijging is wel erg groot om het daaraan te wijten.

Kortom: het loont nog altijd om je woonwerkverkeer op de motor af te leggen. Lekker legaal tussen de file door, terwijl al die automobilisten zich zitten op te vreten!

TomTom Rider 400 vanaf april beschikbaar

TomTom introduceert de nieuwe Rider. Voor het eerst kunnen motorrijders kiezen hoeveel bochten ze op hun route willen maken tijdens hun rit. De nieuwe TomTom Rider helpt motorrijders om nieuwe routes te ontdekken. Zo kun je bijvoorbeeld een gebied op de kaart selecteren, waarna de TomTom Rider de meest spannende tour aangeeft. Routes kun je ook zelf van tevoren samenstellen, waarna iedereen de route op zijn of haar eigen Rider kan uploaden.

Dankzij het roterende bevestigingssysteem kunnen motorrijders overschakelen naar 'portrait view' om de bochten van de weg verder vooruit te zien. Het handschoenvriendelijke, interactieve scherm maakt het nu nog makkelijker om nieuwe plaatsen te vinden en te ontdekken. De gesproken instructies kunnen vervolgens via Bluetooth naar de headset of helm worden gestuurd.

De nieuwe TomTom Rider bevat de volgende speciaal op de motorrijder afgestemde functies:

- Kronkelwegen: Vind de kronkelwegen en vermijd rechte stukken.
- Bergwegen: Blijf op zeeniveau of beklim de hoogste bergen.
- Roundtrip-planning: Selecteer simpelweg in welk gebied je wilt rijden en de Rider vindt de leukste rondweg.
- Portrait View: Draai de Rider om voor 'portrait view' om meer van de aankomende bochten te zien.
- Routeplanning: Plan je route op je computer voordat je vertrekt.
- Route delen: Deel je route met andere motorrijders, vooraf of bij thuiskomst.
- Levenslang TomTom Traffic: Gebruik real-time verkeersinformatie gedurende de gehele levensduur van het apparaat.
- Gesproken instructies via Bluetooth: Houd je ogen op de weg en ontvang gesproken instructies via Bluetooth op de headset.
- Trackondersteuning: Upload tracks (GPX format) en de TomTom Rider wijst je de weg.
- Handsfree bellen: Bel handsfree terwijl je rijdt.
- Weerbestendig design: Rijd met elk weertype, de Rider kan het hebben.
- Handschoenvriendelijk scherm: Gebruik je TomTom Rider met handschoenen aan.
- Zichtbaarheid bij zon: Gebruik verschillende kleuropties gedurende de dag.
- Opnames: Neem je trip op en herbeleef je avontuur wanneer jij wilt.
- Statistieken: Zie hoe ver, hoe snel en hoe lang je hebt gereden.
- Volledig interactief scherm: Klik, zoom en swipe om de kaart te gebruiken.

De TomTom Rider is verkrijgbaar vanaf april 2015. Zie ook: www.tomtom.com/new-rider-400



Motorbeurs Utrecht

De beste plek om het motorseizoen 2015 te starten is MOTORbeurs Utrecht, van donderdag 26 februari tot en met zondag 1 maart. In de Jaarbeurs is een breed aanbod voor alle motorliefhebbers bijeengebracht. Van grote multibrand dealers en motorhandelaren tot reisorganisaties, motorclubs, motorverhuur en gereedschap. Bijna alle importeurs van motormerken presenteren hun nieuwe modellen voor het nieuwe seizoen. Daarnaast staan er traditiegetrouw spectaculaire activiteiten op het programma.

Hieronder alvast een voorproefje van wat er allemaal te verwachten is.

- Het hoogtepunt van MOTOR beurs Utrecht blijft natuurlijk de importeurshal walHALla, met dit jaar ontzettend veel mooie, nieuwe motoren. Alle merken zijn aanwezig.
- Het racepaviljoen keert terug, dit jaar nog mooier met meerdere Moto GP machines, de grote TT - Assen Quiz en een tweede editie van de Grid Girl competitie i.s.m. TT Circuit Assen met de finale op zondag. De winnares wordt de Grid Girl van Michael van der Mark tijdens de WK Superbike in Assen.
- Achterin hal 12 is de steile wand van Sala motordrome te vinden op de stand Indian Motorcycle en Victory Motorcycles. Een paar keer per dag mag het publiek bovenop de ton om de duizelingwekkende kunsten van Jan Laurens en zijn team te aanschouwen.
- In het MOTORbeurs theater kunnen de hele dag allerlei leuke en interessante sessies worden bijgewoond.
- Aan de kleine motorfans is uiteraard ook weer gedacht. Zij kunnen binnen op de elektrische motorfietsjes van Non Stop motoren hun eerste meters vreten. Voor de echte kleine petrolheads is er het buitenterrein met de Yamaha Junior Riding Experience.
- Het buitenterrein wordt deze editie buitenterrein 2.0! Met meer (internationale) stuntrijders dan ooit, leuke horecagelegenheden en - omdat de weergoden in februari onvoorspelbaar zijn – worden de activiteiten hier zelfs overdekt.
- BOVAG Try the Bike vindt weer plaats op het grote buitenterrein naast hal 12. Nu nog meer ruimte om de eerste meters op een motorfiets te maken.
- Het No Bike, No Glory café van vorig jaar wordt wegens groot succes geprolongeed. Samen met alle Custom deelnemers verhuizen Men at Work en de Custom Bike verkiezing naar hal 12. Ook in de andere hallen zijn de horecagelegenheden getransformeerd naar sfeervolle café's met hier en daar een live bandje. Want het nieuwe motorseizoen moet natuurlijk wel sfeervol beginnen!

Openingstijden

De openingstijden van MOTOR beurs Utrecht zijn op donderdag en vrijdag van 10.00 tot 22.00 uur, op zaterdag en zondag van 10.00 tot 18.00 uur.



EEN WEEKJE VAKANTIE IN WEST-VLAANDEREN, HET ZWARTE WOUD EN DE VOGEZEN 2013.

WAT VOORAF GING.

In april heb ik al het idee om eind augustus een week met de motor weg te gaan. Aan de hand van de kaart van het Zwarte Woud maak ik met Tyre al drie routes, die voornamelijk over de groene wegen in het zuiden van dat gebied gaan. Dit zijn de mooiste wegen en die wil ik rijden. Een tijd later informeer ik of ik bij de 6de Bachten de Kupetreffen van mijn Belgische club AMC Gijverinkhove moet helpen en dat is het geval. Na enig denken besluit ik om deze rit vrijdags al te rijden en daarna twee dagen bij de inschrijving te helpen.

Achteraf is dit zeker een goeie beslissing geweest, want vrijdags was het zonnig en warm weer, terwijl het de twee volgende dagen koud en nat was. Ik kan weer bij voorzitter Adrien overnachten en de reservering voor een kamer in Bad Krozingen is snel gemaakt.

De bedoeling is om vrijdags weer terug naar de Ardennen te rijden om zaterdag de rit in Welkenraedt en zondag die van Mont-Saint-Guibert te rijden. De overnachting van zaterdag op zondag in Ortho heb ik al in april gemaakt en dus hoef ik daar alleen nog de overnachting van de nacht er voor te maken. Later denk ik hier nog eens goed over na en dan besluit ik om een nacht langer in het Zwarte Woud te blijven, want de rit van Mont-Saint-Guibert kan mooi zijn, maar het kan ook tegenvallen. Daarom blijf ik toch liever een nacht in Duitsland en dan kan ik een rit in de Vogezes langs verschillende militaire begraafplaatsen maken. In Bad Krozingen kan ik een nacht langer blijven en dus dat is geregeld.

Daarna gaat het uitwerken van alle routes gaat redelijk vlot.

HET 6de BACHTEN DE KUPETREFFEN (vrijdag 23 augustus

lets na zeven uur vertrek ik en na een uurtje ga ik in Merksem tanken. Dan zie ik, dat de temperatuurmeter van de koelvloeistof halverwege staat, terwijl deze anders net voorbij een kwart staat. Bij erg warm weer gaat de wijzer verder, maar nu is het niet zo warm. Ik rij toch maar verder en wat later staat de wijzer weer op een normaal niveau. Het staat me eigenlijk niet aan en ik hou de meter goed in de gaten. Wanneer ik door het verkeer wat langzamer moet rijden, stijgt de temperatuur.

Bij Veurne verlaat ik de snelweg en ga daar richting Ieper. Een halve km verder bij de tweede rotonde staat de wijzer al weer halverwege. Onderweg heb ik bedacht, dat ik in Veurne eventueel naar Motorcenter Westhoek kan gaan, die ook een Honda-dealer is. Hier ben ik een paar keer gestart voor een avondrit van mijn vorige Belgische club en daardoor weet ik, dat deze zaak hier is. De tweede rotonde rij ik helemaal rond en ga terug naar Veurne. Na wat zoeken en een keer vragen ben ik er. Alles is donker, maar de deur is toch open en binnen vertel ik wat er aan de hand is. Ik kan de motor over een smal paadje naar de werkplaats rijden. Ik moet nog even wachten en dan laat Nico, de eigenaar, de motor lopen tot de ventilator aanslaat, dus daaraan ligt het niet.

Daarna controleert hij het niveau van de koelvloeistof en dat staat net onder het minimum. Dit is wel gek, want gistermiddag heb ik de Deauville na een onderhoudsbeurt opgehaald.

De vloeistof wordt aangevuld en dan is het probleem gelukkig opgelost. Opgelucht ga ik verder en na een paar km ben ik in Alveringem, waar de start is van het 6de Bachten de Kupetreffen. Het begin gaat over vlotte wegen richting Noord- Frankrijk. In Watou stop ik, want ik zie een groen bordje van de War Graves Commonwealth naast de ingang van de begraafplaats bij de kerk. Dit betekent, dat er oorlogsgraven zijn en in dit geval zijn het er vier, die op een rijtje tussen de andere graven in staan.

Wanneer ik later op internet op zoek ga naar deze begraafplaats kom ik er achter, dat er in totaal 12 graven moeten zijn, dus nu moet ik toch nog een keer terug. Daarna loop ik rond de kerk en over de heg zie ik nog witte grafstenen staan van Vlaamse gevallen. Op het plein voor de kerk staat een grote ijzeren plaat met uitgesneden een silhouet van de schrijver Hugo Claus. Het is mooi hier, trouwens ook het hele marktplein, maar ik moet toch verder en een paar km later rij ik Frankrijk binnen, waar het direct over een smal kronkelend baantje gaat.

In Flêtre moet ik einde weg links en dan direct rechts aanhouden. De weg loopt naar rechts en ik denk, dat het punt rechts aanhouden wel in het routeblad weggelaten had kunnen worden. De route is ook helemaal bepijld, maar daar let ik hier niet op. Drie km verder moet ik weer bij einde weg naar links, maar dit komt maar niet en even later rij ik in het Franse Méteren, dus niet in mijn woonplaats Meteren in de Betuwe. Ik draai om en onderweg weet ik nu al wat ik verkeerd heb gedaan, want ik had twee maal rechts moeten aanhouden. Iets later herinner ik me, dat ik hier al eens eerder dezelfde fout heb gemaakt. Hierdoor heb ik ruim zeven km extra gereden, maar nu kan ik de route weer volgen.

Iets verder op het routeblad staat aangegeven, dat er een flitser staat en ik weet nu, dat deze werkt, gelukkig flitst deze alleen van voren. Over mooie wegen gaat het verder naar Merville, waar de eerste controle is, maar rond de kerk is nu een markt, waardoor ik niet bij het café kan komen. Twee keer staat er een bord met omleiding (natuur in het Frans: deviation), maar daarna zie ik geen borden meer. Ik ga nog een keer naar rechts en dan ben ik weer op de route. Iets verder is een rotonde met in het midden een sluis en een oorlogsmonument. Dit nodigt uit tot een wandeling rond de sluis en dat doe ik ook, waarna ik verder ga over mooie bochtige wegen. In Lillers zie ik bij de kerk weer een groen bordje en dus stoppen.



Ik loop de begraafplaats over en dan zie ik een heleboel witte stenen, die soms erg dicht op elkaar staan. Hier liggen 894 soldaten uit het Gemenebest begraven en er moeten ook 15 Duitse oorlogsgraven zijn. Ook is er een monument ter herinnering voor de gevallen uit de oorlog 1870-1871. Weer verder en net als ik zit te denken, dat er maar geen kleine baantjes zijn, volgen er weer een aantal.

In Febvin staat een mooie en gedrongen kerk, dus weer stoppen. Bij de ingang van de begraafplaats zie ik op een bord, dat hier ook Franse oorlogsgraven zijn en dit blijken van 32 Marokkaanse soldaten te zijn, die op 30 mei 1940 zijn gesneuveld. Naast deze graven staat ook een monument ter herinnering aan hen. Kort daarna ben ik bij de tweede controle in Théroutanne, maar het café is gesloten. Het is al een hele tijd warm weer en dan rijden gaat het beste, want dan heb je minder last van de hitte. Het landschap is wisselend en bijna al het graan is al geoogst.

Wel liggen grote rollen stro op het land, die op sommige plaatsen op grote wagens achter tractoren worden geladen. Langs en door vele dorpjes rij ik verder tot ik in Serques weer een groen bordje zie. Het blijkt maar één graf uit de Eerste Wereldoorlog (WOI) te zijn en ik moet de hele begraafplaats rondlopen voor ik het zie. Eigenlijk had ik al de moed opgegeven om het te vinden.

Langs de Aa gaat het richting Watten en na deze plaats stop ik bij de molen en de abdij. De molen is in 1731 gebouwd met stenen van de naast de molen gelegen abdij. Van de abdij Notre Dame du Mont de Watten is alleen nog maar een toren uit de 15e eeuw over. Net hiervoor staat een groot huis met een twee kanonnen er voor, wel typisch.

Later rij ik weer langs het water naar de derde controle in Lynck.

Wat later is het even kruip-door-sluip-door en iets later zie ik wat mooie planten en dus even stoppen. Daarna volgen heel wat rotondes na elkaar en in Berques wijk ik even van de route af om te gaan tanken. Het wijzer van het benzinepeil staat al een hele tijd onderin de meter en dan kan ik nog ongeveer 50 km rijden, maar ik waag het er toch niet op. Bij Cora (niet van Mora) doe ik de tank vol en dan zoek ik letterlijk weer de route op, want het duurt eventjes voor ik verder kan.

In Coudekerque kom ik langs vier raar uitzierende bouwwerken en voor dit tot me doordringt, ben ik al een eindje verder. Toch omdraaien en dan blijkt ik in het Bois des Forts (Bos van Forten) te zijn. Ongemerkt ga ik de grens over en dan volgen nog redelijk vlotte wegen tot het eindpunt. Het laatste stuk na de N8 laat ik voor het is, want ik wil nog naar een oorlogsbegraafplaats, waarvan ik borden in het begin van de rondrit heb gezien, maar toen wilde ik niet van de route afwijken. Het is toch verder dan ik denk en heen en terug is het 40 km.

Het Haringhe Bandaghem Cemetery in Haringe is redelijk gemakkelijk te vinden en hier liggen soldaten uit het Gemenebest, Duitse en Chinese soldaten en een Franse burger begraven, dus een redelijk aparte begraafplaats. Ik wil eigenlijk ook nog naar de Belgisch militaire begraafplaats in Hoogstade, maar ik ben zo in Gijverinkhove en ik heb met Adrien afgesproken, dat ik rond vijf uur bij hem zou zijn. Het is al iets over vijven en dus ga ik naar zijn huis, maar hij is niet thuis.

Ik vermoed, dat hij nog wel in Alveringem bij de startplaats kan zijn en dus ga ik daar naartoe.

Ik kom nu langs Hoogstade en ik ga daar naar de begraafplaats, waar naast 805 Belgische soldaten ook 20 Engelse soldaten liggen begraven. Bij het startpunt is Adrien ook niet, want hij is daar net weggegaan. Dus ik rij terug en tegen zessen bel ik hem, maar hij is nog in Veurne en hij komt zo. Daarna gauw een douche nemen en dan gaan we naar Alveringem voor het etentje voor de helpers van vorig jaar. De gemaakte afspraken met de traiteur zijn bij hem niet goed doorgekomen en dus is er nog geen eten. Dit wordt toch opgelost en tegen negenen kunnen we genieten van het eten. De rit van vandaag is erg mooi geweest en onderweg zat ik te denken, dat er toch wel meer kleine baantjes in konden zitten.

HELPEN BIJ DE INSCHRIJVING (zaterdag 24 augustus).

Kort na half zeven roept Adrien me en bijna een half uur later gaan we naar Alveringem. Het regent al en dat blijft het eigenlijk de hele dag doen. Net tegen twaalfen komt de zon er iets door, maar even later is het weer prijs: regen, eventjes droog en dan de volgende bui. Nu is het goed, dat er niet teveel kleine baantjes in de route zitten.

Het is net of de uitzetters een voorgevoel hebben gehad. Iedereen, die terugkomt van de rondrit, is te spreken over de route. Het gekke is, dat velen veel regen onderweg hebben gehad, maar er zijn er ook, die bijna steeds droog weer hadden. Er zijn nog geen 100 inschrijvers en dat is veel te weinig voor zo'n mooie rit. Bij de inschrijving is het dus rustig geweest en dus kan ik op m'n gemak het verslag van gisteren



en van vandaag schrijven. Het is nu al het vierde jaar op rij, dat er veel regen is geweest bij deze toertocht. De avond wordt afgesloten met een lekkere en gezellige barbecue.

DE TWEDE DAG HELPEN BIJ DE INSCHRIJVING (zondag 25 augustus).

Het is gelukkig 's morgens droog, maar wel zwaar bewolkt, dus geen weer om veel zondagsrijders te trekken. Tegen de middag probeert de zon er door te komen, maar eigenlijk blijft het bij een poging. Toch komen er vandaag redelijk veel (± 220) motorrijders inschrijven en genieten van de mooie route. Over het hele weekend zijn er ongeveer 320 inschrijvers en dat is een leuk aantal. Ik hoef niet direct te helpen en daarom wandel ik naar de brug over de Lovaart om daar wat foto's te maken. Daar vlakbij is het Mout- en Brouwhuis De Snoek, de enige nog volledig intacte brouwerij en mouterij uit de 19^e eeuw. Hierin is een biermuseum gevestigd, dat helaas niet open is. Het gebouw ziet er wel apart uit.

Daarna wandel ik terug en ik hoor van Patrick, dat ik bij Carine op het matje moet komen: ik moet werken. Samen met Annie en Werner probeer ik de deelnemers zo snel mogelijk in te schrijven. Tegen half twaalf komt Werner met een aperitief (voor mij een Hoegaarden), dat bij de koude schotel hoort, die we tussen de middag krijgen te eten. Na nog een Hoegaarden gaat deze schotel er goed in. Proficiat voor de verantwoordelijken van AMC Gijverinkhove voor het verzorgen van de inwendige mens van de helpers. Tegen enen vertrekken Adrien, Werner en ik om de pijlen af te halen, want de route is ook helemaal bepijld.

Nu zie ik de route nog eens, maar dan van een ander perspectief, want ik zit achter in de auto. Mijn taak is om de plastic bandjes, waarmee de pijlen vastgezet zijn, uit de pijlen te halen en de pijlen netjes in een bak te zetten.

De hele route lang dartelt Werner als een jong veulen uit en in de auto op zoek naar de pijlen. Hij verspeelt een paar keer een bandje, maar daar staat tegenover, dat hij er meer goede terugvindt, die bij het ophangen van de pijlen ongemerkt zijn gevallen. Onderweg maak ik nog op verschillende plaatsen wat foto's. Bij de eerste controle in Merville bij La Cave aux Tonnaux krijgen we van de uitbater een lekker wijntje te drinken.

In Auchy-au-Bois komen we langs een aparte kapel. Vrijdag stonden er allemaal landbouwvoertuigen rond de kapel geparkeerd, maar nu zijn deze weg en Adrien stopt hier, zodat ik wat plaatjes kan maken. Jammer genoeg zijn de ramen beslagen, zodat er weinig van de binnenkant te zien is. In Th rouanne is de baas van het café, waar de tweede controle is geweest, de zaak aan te schoonmaken. We moeten binnenkomen en Werner en ik genieten van een Kronenbourg, terwijl Adrien zich tevreden stelt met een water, maar hij is ook de chauffeur.

Vele pijlen later zijn we in Wisques bij de Abbaye Saint-Paul. Het is hier erg mooi, maar jammer genoeg is de abdij gesloten, maar we kunnen deze wel van de buitenkant bekijken. De abdij stamt uit de 15e eeuw en door de tijd zijn er vele veranderingen gepleegd. In Lynck is de derde controle en vandaag is hier ook een wielervedstrijd gehouden. Vanmorgen zijn er een aantal mensen op pad geweest om een omleiding te maken. De dienst van het café is niet zo vriendelijk, maar we krijgen toch wel wat te drinken van het huis. Ondertussen schijnt de zon niet meer en er hangt een donkere lucht, maar het blijft wel droog. Na Uxem belt Monique, de vrouw van Werner, op om te vragen hoe ver we zijn. Werner vertelt, dat we nog niet in Uxem zijn. Weer terug in België gaan we in Houtem wat drinken, want we hebben tijd genoeg, omdat Werner er voor gezorgd heeft, dat we nog een stuk extra moeten rijden (tenminste dat denkt Monique nu).

Tegen 21.00 uur zijn we weer terug in de zaal in Alveringem. Een aantal helpers zit nog op ons te wachten en gezamenlijk eten we nog wat brood. Ik maak ook wat boterhammen klaar om die morgen onderweg op te eten. Tegen half elf verlaten we de zaal na een toch wel geslaagd 6de Bachten de Kupetreffen.

OP WEG NAAR DE VOGEZEN EN HET ZWARTE WOOD (maandag 26 augustus)

Na goed geslapen te hebben, vertrek ik iets na achten en de zon schijnt in tegenstelling tot de beide vorige dagen al volop. Richting Ieper wordt het wat mistig, maar dat trekt toch redelijk snel op. Net op de E42 richting Mons ga ik in Doornik tanken en dan duurt het bijna 300 km voor ik weer stop op Aire de Berchem om goedkope Luxemburgse benzine te tanken. Daar eet ik ook een paar boterhammen, die ik gisteravond heb klaar gemaakt. Al vanaf de Belgisch -Luxemburgse grens miezert het en de lucht ziet er niet zo best uit. Daarna ben ik snel in Frankrijk en dan regent het licht.

Na Nancy stortregent het en dat is niet zo leuk. Ik ga toch even een parkeerplaats op om de regenhoes over de tanktas te doen.

Dan maar weer verder en gelukkig stopt de regen na niet al te lange tijd. Op de N59 richting Colmar klaart het op en ik zie af en toe de zon. Na zo'n 540 km wordt het motorrijden mooier, wanneer ik de D424 richting Moyemoutier opdraai.

In die plaats stop ik bij de abdij, die nu gedeeltelijk gerestaureerd wordt. De voorloper hiervan is in 671 door Sint Hydulphe opgericht en was een van de eerste scholen in grammatica in Europa.

Ik loop een klein rondje door de stad en dan vervolg ik mijn weg over de kronkelende route nationale met prachtige bochten.

Al gauw ben ik op de Col du Hantz (637 m). Een eindje verder ga ik linksaf richting Plaine en kort daarna kan ik de route niet meer volgen. Tyre heeft me waarschijnlijk over een bosweg gestuurd, die ik ook nog niet kan vinden. Ik rij gewoon door en wat later zie ik op de kaart, dat ik via Champenay er ook kan komen. Daarna ben ik snel in Plaine, maar dan heb ik de Franse militaire begraafplaats nog niet gevonden.

Ik rij een rondje door het dorp en dan zie ik een bordje met Nécropole er op en dit moet ik volgen. Even later sta ik bij de begraafplaats, waar gesneuvelde soldaten uit WOI liggen begraven, waaronder ook vrij veel Marokkaanse soldaten. Op de begraafplaats staat ook een standbeeld van Jeanne d'Arc. Hier heb ik wel foto's van gemaakt, maar ik ben pas achteraf te weet gekomen, dat het van Jeanne is. Door al het zoeken bedenk ik me veel later, dat ik helemaal vergeten ben om foto's te maken van de mooie kerk in het dorp, maar ik heb geen zin om terug te rijden.

Wanneer ik richting Schirmeck rij, zie ik borden naar Le Memorial, die ik ga volgen. Daar aangekomen vind ik, dat het toch te ver lopen om het te bezoeken en dus draai ik om. Op de heenweg heb ik een bord naar een Deutscher Soldatenfriedhof gezien en dat wil ik ook nog bezoeken. Op de terugweg zie ik het bord pas op het laatste moment, omdat er nu een auto voor staat. Het Deutscher Soldatenfriedhof La Broque Cimetière militaire Allemand ligt mooi tegen een helling aan en hier heb ik een mooi uitzicht over Schirmeck.

De gedenktekens zijn anders dan anders, want het zijn ijzeren kruizen, die op 636 graven staan en bijna 300 gesneuvelden rusten in twee gemeenschappelijke graven. Na dit bezoek rij ik terug naar La Broque en volg ik de weg naar Le Struthof. Over een kronkelende D130 is het zeven km voor ik daar ben. Het Camp Natzweiler-Struthof is het enige Duitse concentratiekamp in Frankrijk en het ligt verscholen tussen de bossen op een heuvel.

Deze locatie werd door Albert Speer gekozen, omdat hier graniet voorkomt, dat hij wilde gebruiken voor de bouw van de nieuwe hoofdstad Germania. Onder de ongeveer 40.000 mensen, die hier vastgezet hebben, waren ook 590 Nederlandse verzetsmensen, waarvan 280 de oorlog niet hebben overleefd. Een aantal wachttorens en barakken zijn in stand gehouden en dat geldt ook voor de dubbele omheining van prikkeldraad. Je kunt tegen betaling dit kamp ook binnen de omheining bezoeken, maar daar heb ik geen zin in, want het wordt steeds later.

Tegen de helling boven het kamp liggen op vijf niveaus gedeporteerden begraven, waaronder twee Joodse broers. Er staat ook een groot monument en het geheel maakt grote indruk op me.

Ruim 20 km verder stop ik in Andlau, waar een mooie kerk staat en veel vakwerkhuizen.

Een paar km verder neem ik de A35 richting Colmar, want dit is de snelste weg naar Bad Krozingen, waar ik tegen half zeven aankom bij Gästehaus Meng en hier zal ik tot zaterdag overnachten.

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2015



01/01/2015-30/11/2015

MEER PROVINCIEENRIT

MTC Motivatie

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



08/02/2015**25e KOUDE FEBRUARIRIT****MC de Kraats**

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

22/02/2015**KRIEBELRIT****MTC de Steur**

Toerit - 5 punten Start te: KWC Hoeve, Haatlanderdijk 92/1, 8263 AP Kampen
Info: Geen Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 150 km.
Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:30
Extra info: Ook op GPS/Garmin

01/03/2015**37e VOORJAARSRIT****MC Contact Dordrecht**

Toerit - 10 punten
Start te: Clubgebouw MC Contact Dordrecht, Grote Kerksplein 1C, 3311 CC Dordrecht
Info: Henk Bijkerk Tel.: 06-11221966 op 1 maart Tel.: 06-26850512
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 120/175 km. Omgeving: Noord Brabant en Vijfheerenlanden
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 13:00 Extra info: Beschrijving van de route op papier en GPS, deze is op te vragen via het email adres: gps@mcccontactdordrecht.nl * Koffie en thee gratis. * Diverse prijzencheques. * Te bereiken door vanaf de invalswegen afslag Centrum te volgen Daarna richting Grote kerk aanhouden en na Grote Kerk direct rechts

08/03/2015**KLAPPERTANDRIT****MC Nijverdal-Hellendoorn**

Toerit - 10 punten
Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ Hellendoorn
Info: Arjan Kamphuis Tel.: 06-51512029
Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 160/250 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

