

L.O.O.T. INFOWIJZER



OKTOBER 2023

INHOUDSOPGAVE

- 2. INLEIDING
- 3. COLOFON
- 4. ALLES WAT JE ALTIJD OVER.....
- 7. MOTORMODE DOOR DE JAREN HEEN
- 15. GELUIDSONDERZOEK
- 18. HERRIEMAKERS
- 19. UIT DECLUBBLADEN
- 20. OORDOPPEN....
- 22. L.O.O.T.TOERKALENDER

Volgende infowijzer november 2023. Kopij voor 28 oktober naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 61 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opgericht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle
secretariaat@loot.nl

Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



Het Bestuur

bestuur@loot.nl

Voorzitter	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
	Rolien Kats	06-20630156	pr@loot.nl

De Coördinatoren

Social Media	Rolien Kats	06-20630156	pr@loot.nl
Internet	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren	Theo Kraaij	06-30542133	toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 06-11221966 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningmeester

Jan van der Heydenstraat 101, 3774 BB Kootwijkerbroek 06-10921205 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 06-11221966 infowijzer@loot.nl

Alles wat je altijd al over banden wilde weten

Het is zeker dat banden en bandenspanning tot de meest besproken onderwerpen in de motorwereld horen. Niet zo gek natuurlijk, gezien de belangrijke rol die ze spelen. Maar tegelijkertijd bestaan er ook veel mythes en (soms zelfs regelrechte onzin-) verhalen over. Hoe het nou echt zit en hoe ook jij een kenner wordt op bandengebied, vertellen onze experts je in dit artikel. Met een mooie rit voor de deur wil je natuurlijk niets liever dan opstappen en wegwezen. Maar een goede voorbereiding is zeker voor een motorrit cruciaal. Een belangrijk onderdeel daarbij is de juiste bandenspanning. Uitgangspunt is dat je banden in goede conditie zijn: dus geen droogtescheuren, bulten op de wangen en genoeg profiel! Je zal niet de eerste zijn die diep in de laars van Italië er achter komt dat het nog niet zo eenvoudig is om in dat pittoreske slaperige dorpje de volledig kaal gereden achterband van je GoldWing te vervangen! Met de juiste bandenspanning stuurt je motor beter, is het comfort hoger en gaat de band langer mee.

Maar realiseer je je ook dat alles aan en rond een motorband een compromis is. Meer van het ene betekent vaak minder van het andere. Zo zal een circuitband nooit de levensduur van een tourband kunnen halen. Uitgangspunt voor de bandenfabrikanten is ook een rijder van gemiddeld 75 kilo. Een stevig gebouwde rijder van 150 kilo schoon aan de haak zal dus niet de spanning voor een solorijder aan moeten houden, maar die van belasting met duopassagier.

Ook zal de levensduur van zijn band minder zijn dan die op een motor waar een lieflijk meisje van 48 kilo mee rijdt! Hetzelfde geldt voor de rijstijl; ben je een bochtenvreter, snelwegbrander of juist een kalme toerrijder? De “gemiddelde” motorrijder bestaat dan ook eigenlijk niet, maar de opgegeven bandenspanningen zijn daar wel op afgestemd. Houd daar rekening mee!

Wat is mijn juiste bandenspanning eigenlijk?

Je zou zeggen dat je die eenvoudig in het instructieboekje van je motor kan vinden. Maar de praktijk is weerbarstiger. Die opgegeven bandenspanning klopt wel, maar geldt alleen voor de banden waarmee de motor uit de fabriek is komen rollen. Voor nieuwe motoren met de originele banden is dat dus simpel.

Maar bij oudere motoren waar nieuwe en dus vaak modernere banden zijn gemonteerd, kunnen de verschillen in geadviseerde spanning aanzienlijk zijn. Bovendien kan de spanning zelfs per bandentype nog verschillen!



Toch is de oplossing voor dit dilemma niet zo moeilijk. De juiste bandenspanning vind je feitelijk alleen op de site van de bandenfabrikant. Wat je dan meteen opvalt, is dat er voor zeer veel motoren een bandenspanning wordt opgegeven van 2.5 bar voor en 2.9 bar achter. Bandenfabrikanten spelen altijd op safe en deze bandenspanning is dan ook zelfs voor extreme omstandigheden geschikt: de motor met een flinke bepakking, passagier, op topsnelheid en dat uren lang. Maar is die 2.5/2.9 ook de beste spanning voor jou? Dat hangt er vanaf. Ga je inderdaad met volle bepakking, passagier en veel haast op een zinderend hete zomerdag de Autobahn op, dan is dit zeker de aanbevolen spanning. Heb je echter een doorsnee gewicht en rijdt je solo en zonder bepakking, dan zal je motor met 2.3 bar voor en 2.6 achter vaak comfortabeler rijden, strakker sturen en zelfs wat meer grip bieden.

De reden daarachter is dat de banden met een hoge spanning wat “puntiger” van vorm worden. Met een zware belasting wordt dat gecompenseerd, maar met een lichte belasting krijgt de band net niet zijn optimale vorm. Ga je voor de maximale levensduur, dan is het simpel: hou gewoon de opgegeven spanning aan.

Maar let op! Er zijn motoren waar deze 2.5/2.9 spanning niet wordt aanbevolen. Denk aan een Suzuki Hayabusa (2/9/2.9 bar) of een Honda Pan European ST1100/1300 (2.7/2.9 bar). In dat geval moet altijd de door de bandenfabrikant voorgeschreven spanning gebruikt worden! Check dus altijd goed wat de voor jouw motor voorgeschreven spanning is. Ik heb het gevoel dat met een hogere spanning dan voorgeschreven mijn motor lekkerder rijdt.

In de praktijk zijn daar extreme voorbeelden van, bandenspanningen van tot bijna 4 bar en hoger komen voor. “De motor stuurt er zo lekker licht mee” is dan het argument. Op zich klopt dat. Door de hogere spanning wordt de band zoals hierboven al beschreven puntiger van vorm, heeft minder contactvlak met de weg en stuurt daarom lichter. Maar tegelijkertijd neemt de rechthoekige stabiliteit af en is de kans op shimmyen (het van links naar rechts slingeren van het voorwiel) sterk toe. Bovendien zal de band door dat kleinere contactvlak (veel) sneller slijten en nemen de grip en het comfort af. Niet aan te raden dus.

Is het echt nodig om de spanning bij een koude band te meten?

Ja. Wanneer een band opwarmt onder het rijden zal de spanning er van toenemen door de uitzettende lucht in de band. Dat kan echt met vele tienden van een bar oplopen. Het heeft dus ook niet zo veel zin om onderweg de spanning te meten. De voorgeschreven spanning is bedoeld voor een koude band en het is normaal dat deze tijdens het rijden wat oploopt.

Voor het op de juiste spanning zetten adviseren we zo’n simpel voetspompje thuis, in combinatie met een goede spanningsmeter. Die 50 cent pompen bij de tankstations zijn vaak onnauwkeurig en bij hobbycompressortjes zijn meestal geen waterscheiders aanwezig. De kans bestaat dan dat er vochtige lucht in je band wordt gepompt. Aangezien waterdamp veel meer uitzet dan lucht, leidt dit tot een zeer onstabiele bandenspanning.

Mijn on board bandenspanningsmeter houdt alles goed bij

Ja en nee. De spanningsmeter houdt inderdaad de spanning in de gaten, maar geeft daarbij wel de actuele spanning aan. Zoals hierboven uitgelegd kan die spanning onder het rijden flink oplopen en dat wordt keurig door de computer aangegeven. Maak dan niet de fout om bij de eerstvolgende stop de spanning te verlagen! Met een beetje ervaring weet je zelf snel hoeveel de spanning kan oplopen en dat dit normaal is.

Is het gebruik van stikstof nog actueel?

Het was even een rage: stikstof in de banden. Met groene ventieldopjes was te zien dat er stikstof was gebruikt. Stikstof biedt zeker voordelen (zoals het minder snel leeglopen van de band), maar die zijn in de praktijk erg beperkt. Het is ook minder praktisch omdat je voor zoiets simpels als het op spanning brengen van je banden naar de dealer of bandenspecialist moet.

Bas Vis

Motormode – Het prille begin (jaren 30 en 40)

In de eerste helft van de vorige eeuw is de motorfiets nog een onmisbaar gereedschap in het dagelijks leven. Voornamelijk de minder bedeelde gezinnen hebben een motor, al dan niet met zijspan, als voornaamste manier van transport. Maar ook allerhande beroepsgroepen gebruiken een motorfiets. Allerlei soorten bakken worden gebouwd, bijvoorbeeld om vlees gekoeld te vervoeren. Men rijdt dan vaak ook in het gewone kloffie rond.

Het gros rijdt nog zonder helm

Helmen bestaan nog vrijwel niet en dus heeft men nog gewoon de boerenpet op. Tijdens de oorlog rijden Engelse militairen met leren mutsen, maar ook steeds vaker met 'potjes'. Die pothelmen worden aan de andere kant van het Kanaal gekescherend de 'puddingkom' genoemd. Die ovale helmen van verschillende fabrikanten bestaan aan de binnenkant uit kurk, dat een dempende functie heeft bij een val.

Zonder helm

Na de oorlog wordt die pothelm ook door sommige Nederlandse motorrijders geadopteerd, al rijdt het gros nog steeds zonder. Anders dan nu ligt er in die tijd nog geen strak asfalt. Tussen de kleinere dorpen vaak nog niet eens verharde weg. De kleding van de motorrijder uit die tijd bestaat daarom veelal uit lange jassen en hoge laarzen als bescherming tegen al het stof en straatvuil. De kleding zit gemakkelijk aangezien het praktisch nut voorop staat. En aangezien de motoren nog niet enorm betrouwbaar zijn, gaat er weleens iets kapot. Snel afstappen om wat te prutsen en dan – met een beetje geluk – rap weer verder. Een lange jas is dan ook niet alleen een handig beschermingsmiddel tegen straatvuil, het voorkomt ook dat er olie en smeervlekken in de kleren komen. De motor wordt veelal uit pure noodzaak gereden en dat soort kleine nukken worden er op de koop toe bijgenomen.

Sneller, dus veiliger (jaren 50 – 70)

Hoewel leer natuurlijk al langer gebruikt wordt voor jassen, laarzen, handschoenen en zelfs helmen, wordt het gebruik in de jaren zestig en zeventig extremer. Steeds vaker worden er leren kledingstukken specifiek gericht op het motorrijden op de markt gebracht. Van jassen die je kunt kennen van The Wild One met Marlon Brando, tot een extremere vorm: de leren overall. Zo'n leren pak maakt het mogelijk om bij een eventuele val te glijden over de steeds vaker geasfalteerde wegen.

Motorfietsen worden steeds sneller en krachtiger.

Natuurlijk is het een evolutie die vanuit de racerij overgaat naar de straat. Daar is het overigens hard nodig ook, want de techniek van motorfietsen heeft niet stilgestaan. Motorfietsen worden steeds sneller en krachtiger. En motorrijders omarmen die snelheid, maar ook het gevaar dat daarbij hoort. Daarbij ontstaan er her en der subculturen waarbij de motor centraal staat. Neem bijvoorbeeld de caféracers uit Groot-Brittannië: jongeren voeren hun motoren op, verbouwen ze en racen er vervolgens mee van kroeg naar kroeg in hun leren Jacks en broeken.

Stroomversnelling door twee motoren

Die evolutie van snelheid komt in een stroomversnelling met de komst van de Japanners. Notabel zijn de Honda CB750 en Kawasaki Z1 900. Deze twee motoren zorgen er haast eigenhandig voor dat er een nieuw tijdperk van motorrijden wordt ingeluid. Nog nooit waren er zulke krachtige motoren voor relatief betaalbare bedragen op de markt verkrijgbaar. Ineens was het niet alleen meer belangrijk dat kleding prettig moest zitten en je moest beschermen tegen vuil; veiligheid werd ook steeds belangrijker. Dat zie je ook terug in de verbetering van laarzen en helmen. De laarzen worden steviger gemaakt zodat het minder makkelijk wordt om je enkel of voet te breken.

De eerste integraalhelm maakte zijn intrede al in de jaren vijftig.



Die helmen van het Amerikaanse Bell zou je nog kunnen kennen van stuntrijder Evel Knievel, die altijd met een integraalhelm reed. Maar ook de pothelm wint aan populariteit. Deze pothelm zit niet alleen óp je hoofd maar beschermt ook aan de achter- en zijkanten. In 1972 wordt het in Nederland verplicht een helm te dragen tijdens het rijden. Dat mag overigens niet zomaar een beschermend hoofddekseel zijn; ook dan al worden er bepaalde eisen gesteld aan de veiligheid. Zo moet een helm bijvoorbeeld een geldend keurmerk en een goede sluiting hebben, in zekere zin hoe het nu nog steeds is.

Schreeuwende kleuren (jaren 80 en 90)

Tot nu toe moet motorkleding eigenlijk maar aan twee dingen voldoen om gedragen te worden: het moet gemakkelijk zitten en het moet de rijder beschermen bij een valpartij. Motorrijden wordt nog veelal gezien als een gevaarlijk tijdverdrijf. Desondanks worden de helmen steeds veiliger door gebruik van nieuwe materialen zoals piepschuim en lichtere behuizingen.

Dit is het tijdperk van de flitsende kleuren op motoren

Voor motorkleding geldt natuurlijk hetzelfde, maar er is meer waardoor motorrijden steeds verantwoord wordt. Door nieuwe wetgeving bijvoorbeeld. Neem nou de anti-alcoholwet die eind 1974 van kracht wordt. Hierdoor wordt het verboden om met een slok op achter het stuur te kruipen. Het heeft een paar jaar nodig (en we zijn er nog steeds niet helemaal) maar steeds meer mensen worden zich bewust van het gevaar en houden zich aan het verbod. Hierdoor zorgt alcohol in steeds minder gevallen voor gevaren in het verkeer dan voorheen. Daarbij wordt de regelgeving op de weg, maar ook de wegingdeling verbeterd zodat het verkeer in veiligere banen wordt geleid.

Dat moet ook wel, want er zijn steeds meer mensen op de weg. Het wordt niet alleen drukker op de weg: dit is ook het tijdperk van de flitsende kleuren op motoren. Een van de meest notoire 'schreeuwerds' is de Honda CBR- 900RR, beter bekend als de eerste FireBlade. Als hij in 1992 op de markt komt, zijn de meningen sterk verdeeld over zijn blauwig paars met rode uiterlijk. En ja, bij zo'n flitsende motor hoort natuurlijk een evenzo flitsend motorpak en dito helm.

Neonkleurige leren pakken zijn niet meer weg te slaan uit de motorzaken. Paars, roze, geel, groen, blauw: bedenk het en iemand rijdt ermee rond. Daarnaast is er nog een andere trend gaande in motorland: de nylon gewatteerde pakken.

In de kast van vrijwel iedere motorrijder die in de jaren tachtig of negentig zijn of haar motorrijbewijs haalde hangt nog wel zo'n jas. Misschien is het een MQP of zelfs een Uvex.

Lacherig zetten we dat soort jassen nu vaak weg als skipakken, maar ze waren veel warmer en met name beter bestand tegen regenbuien dan de textiele of leren jassen die men in de jaren ervoor had. Ideaal, want dit is de periode waarin men de financiën had om vaker en verder weg van huis op vakantie te gaan met de motor.

Een goed pak dat je tijdens zo'n verre trip beschermt tegen de elementen is dan zeer geliefd. Dit zijn dan ook de gouden jaren van de sport-tourmachines: motoren met een sportief uiterlijk, maar een veel hoger comfort. Denk aan een Yamaha FJ1200 of BMW K100RT. Doordat die tripjes steeds vaker en verder weg gaan groeit de vraag voor goede, veilige kleding die je in veel weersomstandigheden warm en droog houdt.



Motormode door de jaren heen – Op avontuur (jaren 00 en 10)

Wapp

Motorrijden is door de jaren heen sterk veranderd. Niet alleen werden de motoren sneller en betrouwbaarder, de motor zelf nam ook een steeds andere plaats in ons leven in. Natuurlijk werd de motormode daardoor sterk beïnvloed. Met een greep in de archieven proberen we die veranderende tijdsgeest te vangen.

Motormode: Op avontuur (jaren 00 en 10)

De schreeuwende kleuren maken in de vroege jaren 00 al heel snel plaats voor veel saaier grijs, zwart of donkerblauw. De motorkleding past zich wederom snel aan die trend aan. Leren pakken kun je krijgen in alle kleuren, zolang het maar zwart is. De trend van het steeds vaker en verder op pad willen en kunnen gaan zet door. Het zijn dan ook deze jaren dat de allroad populair wordt!

Met een membraan kun je vrijwel alles aan!

Een beetje motorrijder ruilt zijn sport-tour in voor zo'n krachtige hoogpoter. En met de komst van die avontuurlijkere motorfiets verschuift ook de vraag wat betreft motorkleding. Ging je altijd al verder na huis op vakantie per motor, dan had je al een pak dat weersbestendig was. Maar met de komst van het 'all-weatherpak' kun je écht vrijwel alles aan. Zeker als er Gore-Tex gebruikt wordt: een membraan dat 'ademt', maar vocht buitenhoudt.



Die all-weatherpakken hebben een veel strakker design dan de textiel/nylon pakken van de jaren negentig. Kenmerkend zijn de vele zakken voor alles wat je nodig hebt onderweg. Daarbij is de bescherming veel groter door het gebruik van betere en flexibelere protectiestukken. Zo kun je zelfs een trip offroad veilig doorstaan. Je zou kunnen zeggen dat naast gemak en veiligheid nu zeker ook het uiterlijk en comfort vrijwel even belangrijk zijn geworden. Een vierdeling waaraan motorkleding moet voldoen.

Dat gemak en comfort zie je bijvoorbeeld ook terug in de systeemhelm, misschien wel de meest tekenende trend op gebied van motorkleding in deze periode. Een systeemhelm combineert de veiligheid van een integraalhelm met het gemak van een pothelm.

Door een bewegend kinstuk kun je gemakkelijk een praatje maken, of iets eten of drinken bij een rustpauze, zonder de helm af te moeten zetten. Ga je weer op pad, dan sluit je het kinstuk en is je gezicht bij een valpartij beschermd.

Degelijke, gemakkelijk hanteerbare motorkleding dus. Dat de BMW R1200GS en zijn voorgangers in deze tijd de best verkopende motoren ter wereld zijn, sluit dan ook naadloos aan bij de mentaliteit van de motorrijder. Sleutelen aan de motor wordt in een garage bij de dealer gedaan, tijdens het motorrijden moet niets in de weg staan om fijn te genieten van deze – best wel prijzige – hobby.

Motorrijden is door de jaren heen sterk veranderd. Niet alleen werden de motoren sneller en betrouwbaarder, de motor zelf nam ook een steeds andere plaats in ons leven in. Natuurlijk werd de motormode daardoor sterk beïnvloed. Met een greep in de archieven proberen we die veranderende tijdsgeest te vangen.

Motormode: Hip & veilig (jaren 20 & verder)

Gedurende de jaren 10 van deze eeuw zien we al steeds vaker dat ‘urban’ of ‘casual’ motormode in opkomt is. En dat past in zekere zin wel bij de manier waarop de motor weer meer centraal in het leven van de motorrijder is komen te staan. Voorheen moesten motoren steeds groter, krachtiger en sneller worden. Nu is er een trend te zien waarbij mensen steeds vaker kiezen voor iets lichtere motoren.

Kleding moet steeds vaker bij je zelfbeeld aansluiten

De ‘naked’ is populairder dan ooit, al staat de allroad nog steeds fier bovenaan de verkooppijsten. Waar motorrijden gedurende de jaren 70 tot 90 een manier is geworden om je te uiten, wordt het in de late jaren 90 en jaren 00 een echte weekendhobby. Een manier om gemakkelijk en op een plezierige manier veel van de wereld te zien.

Toch zie je ook dat nu meer en meer verschuiven. Daar het steeds drukker op de weg wordt en de wereld inmiddels wel ‘ontdekt’ is, komt de motor weer meer en meer centraal in het leven te staan. Op dichtslibbende verkeersaders is de motor eigenlijk de enige manier om je nog vlot voort te bewegen.

Maar ja, om nou de hele dag in zo'n all-weatherpak met zware laarzen of volledig leren pak rond te sjouwen als je op kantoor bent of bij vrienden op bezoek gaat... Nee, kleding moet steeds vaker ook gewoon gemakkelijk zijn om te dragen én bij je zelfbeeld aansluiten. Opvallend is vooral ook dat het er niet meer uit hoeft te zien als hardcore motorkleding. Liever niet zelfs. Een spijkerbroek wordt voorzien van kevlar om nagenoeg even goed te beschermen bij een val als een leren broek dat doet.

Een motorjas krijgt een capuchon en het uiterlijk van een softshell-jas. Nu kun je 'm ook dragen als je niet op de motor ergens heengaat. De speciale motorsneakers zijn misschien nog wel het beste voorbeeld van deze trend. Veilig als een motorlaars, stijlvol als een sneaker. Dat de trend van elektrische motoren inmiddels ook is ingezet, sluit hier natuurlijk moeiteloos op aan. Ook elektrische motoren hoeven er niet meer uit te zien als een 'echte' motorfiets.

De motorrijder van de toekomst sleutelt ook nagenoeg niet meer aan zijn eigen machine. De motorfiets wordt net als hoe het ooit begon weer meer en meer een echt gebruiksvoorwerp voor iedereen. Het verschil met toen is dat het nu tevens een verlengstuk van je persoonlijkheid is dat zorgt voor een extra stukje vrijheid. Het stukje vrijheid dat andere weggebruikers moeten missen.

Motormode: Hip & veilig (jaren 20 & verder)

Gedurende de jaren 10 van deze eeuw zien we al steeds vaker dat 'urban' of 'casual' motormode in opkomt is. En dat past in zekere zin wel bij de manier waarop de motor weer meer centraal in het leven van de motorrijder is komen te staan. Voorheen moesten motoren steeds groter, krachtiger en sneller worden. Nu is er een trend te zien waarbij mensen steeds vaker kiezen voor iets lichtere motoren.

Kleding moet steeds vaker bij je zelfbeeld aansluiten

De 'naked' is populairder dan ooit, al staat de allroad nog steeds fier bovenaan de verkooplijsten. Waar motorrijden gedurende de jaren 70 tot 90 een manier is geworden om je te uiten, wordt het in de late jaren 90 en jaren 00 een echte weekendhobby. Een manier om gemakkelijk en op een plezierige manier veel van de wereld te zien. Toch zie je ook dat nu meer en meer verschuiven. Daar het steeds drukker op de weg wordt en de wereld inmiddels wel 'ontdekt' is, komt de motor weer meer en meer centraal in het leven te staan.

Op dichtslibbende verkeersaders is de motor eigenlijk de enige manier om je nog vlot voort te bewegen.

Maar ja, om nou de hele dag in zo'n all-weatherpak met zware laarzen of volledig leren pak rond te sjouwen als je op kantoor bent of bij vrienden op bezoek gaat... Nee, kleding moet steeds vaker ook gewoon gemakkelijk zijn om te dragen én bij je zelfbeeld aansluiten. Opvallend is vooral ook dat het er niet meer uit hoeft te zien als hardcore motorkleding. Liever niet zelfs.



Een spijkerbroek wordt voorzien van kevlar om nagenoeg even goed te beschermen bij een val als een leren broek dat doet. Een motorjas krijgt een capuchon en het uiterlijk van een soft shell-jas. Nu kun je 'm ook dragen als je niet op de motor ergens heengaat. De speciale motorsneakers zijn misschien nog wel het beste voorbeeld van deze trend.

Veilig als een motorlaars, stijlvol als een sneaker. Dat de trend van elektrische motoren inmiddels ook is ingezet, sluit hier natuurlijk moeiteloos op aan. Ook elektrische motoren hoeven er niet meer uit te zien als een 'echte' motorfiets.

De motorrijder van de toekomst sleutelt ook nagenoeg niet meer aan zijn eigen machine. De motorfiets wordt net als hoe het ooit begon weer meer en meer een echt gebruiksvoorwerp voor iedereen. Het verschil met toen is dat het nu tevens een verlengstuk van je persoonlijkheid is dat zorgt voor een extra stukje vrijheid. Het stukje vrijheid dat andere weggebruikers moeten missen.

Tom van Appeldoorn

De vrijheid is weg

Meer dan negen op de tien motorrijders is zich bewust van z'n omgeving en houdt daar ook rekening mee. Dit blijkt uit het geluidsonderzoek van Motor.NL waaraan ruim 10.000 motorrijders deelnamen. Uit het onderzoek blijkt ook dat steeds meer motorrijders worden geconfronteerd met afgesloten wegen, wat een grote impact heeft op het gevoel van motorrijders. Voor bijna zeventig procent voelt het zelfs als een aanval op hun vrijheid.

1. Steeds meer wegen worden afgesloten voor motorfietsen. Heb jij hier al ervaring mee gehad? Zo'n 37 procent heeft wel eens voor een weg gestaan die is afgesloten voor motorfietsen, ongeveer 23 procent zelfs al diverse keren. Samen dus zestig procent. Op dit moment heeft ruim 36 procent nog nooit te maken gehad met wegafsluitingen voor motoren, maar de kans is zeer reëel dat steeds meer motorrijders hier last van krijgen. Vier procent zegt zich overigens niets aan te trekken van zo'n verbodsbord, maar of dat slim is...

2. Wat vind je ervan dat er steeds meer wegen worden afgesloten voor motorrijders vanwege geluidsoverlast? Geen verrassing en volstrekt te begrijpen is dat ongeveer 66 procent deze wegafsluitingen voelt als 'een aanval op de vrijheid van motorrijden'. Toch vindt 22 procent het logisch, want geluidsoverlast kan gewoon niet meer; we moeten meer rekening met elkaar houden. Dat is best opvallend, want dit geldt dus voor 1 op de 4 motorrijders. Hoewel we nooit eerder een onderzoek als dit hebben gedaan, durven we met zekerheid te zeggen dat dit antwoord tien jaar geleden veel minder vaak gekozen had geworden. Sterker nog: is waarschijnlijk een reden waarom we nooit eerder een geluidsonderzoek hebben uitgevoerd.

3. Rij jij met een standaard uitlaat? Een leermoment voor ons, want waar we in het onderzoek spraken over standaard uitlaat, hadden we het natuurlijk moeten hebben over een legale uitlaat. Want wat is een standaard uitlaat? We kregen er terecht veel opmerkingen over. Toch geven de cijfers wel een helder beeld. Zo rijdt iets meer dan 32 procent bewust met een standaard uitlaat en meer dan 26 procent 'kreeg' die uitlaat bij aanschaf van de motor en vindt dat prima. Aan de andere kant blijkt dat net geen zestien procent een speciale uitlaat – ook dat hadden we anders kunnen omschrijven – heeft laten monteren en net geen twintig procent zo'n uitlaat 'kreeg' bij aanschaf van de motor. Samen nog altijd een behoorlijk aandeel.

4. Zou je overwegen een standaard uitlaat te laten monteren, als dat ervoor zorgt dat motorrijders in een beter daglicht komen te staan? Deze was alleen voor motorrijders die met een ‘herriepijp’ rijden. Dat deze groep bewust met zo’n uitlaat rijdt, blijkt wel uit het feit dat ongeveer 55 procent hoe dan ook blijft rijden met een luide uitlaat. Een kwart moet er eerst goed over nadenken en dan blijft er dus nog zo’n twintig procent over die dat wel wil, waarvan zo’n zeven procent dat doet als er niet voor betaald hoeft te worden. Dat laatste hadden wij niet verwacht en daarmee kan een subsidieaanvraag richting Den Haag ook direct de papierbak in.

5. Wat vind je van motorrijders die rijden met een zogeheten ‘herriepijp’? Nu wordt het echt interessant! Want zo’n 41,5 procent vindt het asociaal: ‘straks worden er nog meer wegen afgesloten’. Deze groep wordt versterkt door bijna vijftig procent – de helft! – die oprecht houdt van motorgeluid ‘maar te luid kan gewoon niet meer’. Met dit soort grote groepen, hou je nog maar weinig ruimte over voor ‘de rest’. Zo vindt slechts 6,5 procent dat iedereen dat vooral lekker zelf moet weten en net iets meer dan twee procent is jaloers op motorrijders met een ‘herriepijp’...

6. Voel jij je medeverantwoordelijk voor de geluidsoverlast van motoren? Het merendeel van de deelnemers voelt zich niet verantwoordelijk voor de geluidsoverlast. En daar is een goede reden voor, want wanneer je je bewust bent van rijstijl en geluid hoef je je daarvoor niet verantwoordelijk te voelen. Tenzij je je natuurlijk bewust bent dat je geluidsoverlast veroorzaakt... Maar dat geldt slechts voor een kleine vijf procent. Die vijf procent laat ook het TNO-rapport Monitoring Luide Voertuigen Amsterdam (2022) zien, want daar viel slechts 5,3 procent van de bij het onderzoek gemeten motorfietsen in de categorie ‘luide voertuigen’. In ons onderzoek gaat het om 4,8 procent. Op basis van zo’n kleine groep zijn natuurlijk geen categorale afsluitingen te realiseren. Opvallend is ook dat elf procent er zich wel voor begint te schamen. Iets meer dan 1 op de 5 – 22 procent – vindt rijden zonder geluid ook maar niets. En dat kunnen wij echt wel begrijpen

7. Het aanpassen van je rijstijl is ook een optie om minder overlast te veroorzaken. Pas jij dit al toe? Het is niet echt een verrassing dat de meeste motorrijders inderdaad de rijstijl aanpast aan de omgeving. In totaal zelfs 68 procent! Nog eens een krappe zestien procent rijdt altijd rustig en bewust nooit in een groep en bijna drie procent gaat dat vanaf nu doen.

En dan is er nog negen procent die in grotere groepen nog meer rekening houdt met de omgeving. Wat zijn we netjes! Slechts 4,4 procent doet dit niet en zal dit ook nooit doen. Weer die bijna vijf procent waar we het ook al over hadden bij de vorige vraag uit het TNO-onderzoek

8. Ook het rijden in grote groepen wordt vaak als overlast ervaren. Rij jij wel eens in een groep van meer dan drie motoren? Vraag een gemiddelde dijkbewoner naar overlast van motoren en het gaat al snel over grote groepen. Er wordt niet hard gereden, niet gevaarlijk, maar wel in een grote groep.

Dat hier misschien wel de grootste geluidswinst te behalen valt, blijkt wel dat vijftien procent regelmatig en bijna 42 procent soms in een groep van meer dan drie motoren rijdt. Eén procent rijdt zelfs altijd in grote groepen. Kortom: best een groot aantal. Daarentegen doet bijna 37 procent dit nooit en ruim vijf procent bewust niet meer.

9. Vermijd je B-wegen op drukke dagen? Drukke B-wegen zijn een ander heikel punt in de geluidsoverlast van motoren. Want op veel van die wegen kom je zo'n beetje alle andere weggebruikers tegen. Dat wringt en echt niet alleen van 'onze' kant. 55 Procent vermijdt op drukke dagen B-wegen desondanks niet en 29,4 procent soms. In de open antwoorden lezen we opvallend vaak dat dit niet gedaan wordt, omdat iedereen die 'wegenbelasting betaalt' recht heeft om daar te rijden. Daar valt niets tegen in te brengen. Nog geen vier procent vermijdt altijd B-wegen en net geen twaalf procent regelmatig. Waar ze dan wel rijden, maakt het onderzoek niet duidelijk. Voor de hand is dat dit vooral woon-werkrijders zijn. Eén lezer wees ons er overigens terecht op dat B-wegen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 niet meer opgenomen zijn. Maar gelukkig werd de boodschap wel begrepen

10. Is in jouw ogen elektrisch rijden de oplossing voor de geluidsproblematiek rondom motoren? Oef... Motorrijders en elektrisch rijden blijft een dingetje... Volgens 46 procent vinden 'ze' wel een andere stok om 'ons' mee te slaan. Zo'n 34 procent trekt deze vraag nog breder en ziet in elektrisch motorrijden helemaal geen toekomst. Een krappe zestien procent ziet het wel als oplossing, mits laadsnelheid en bereik verbeterd worden. Slechts vier procent ziet in elektrisch rijden de oplossing voor de geluidsproblematiek rondom motoren.

11. Ben je bekend met de actie 'Te luid geluid is uit'? Steeds meer motorrijders kennen deze boodschap. Zo'n 22 procent heeft zich erin verdiept en nog eens 22,5 procent heeft de bordjes met deze boodschap wel eens zien staan.

Ruim dertig procent heeft er wel eens van gehoord en 1 op de 4 niet. Werk aan de winkel voor 'Te luid geluid is uit'!

Marien Cahuzak

Herriemakers in Nijmegen gaan mogelijk op de foto

De VVD en Stadspartij Nijmegen vragen het college van wethouders opnieuw het gebruik van 'geluidsflitspalen' te onderzoeken. Daarmee zouden met name motorrijders die te veel herrie veroorzaken op den duur automatisch op de bon geslingerd kunnen worden. In het verleden wilde burgemeester Hubert Bruls hier niet aan omdat het systeem nog niet waterdicht is. Maar nu Amsterdam en Rotterdam starten met een proef, willen de partijen dat ook Nijmegen de mogelijkheden onderzoekt. In 2021 stelde de VVD de kwestie ook al aan de orde. Bewoners van de Molenweg zagen zo'n 'geluidsflitspaal' met verlangen tegemoet omdat ze al jaren veel overlast ervaren van knallende uitlaten van motoren en auto's. De geluidsflitspaal is uitgerust met een microfoon die het uitlaatgeluid meet. 'Overlast neemt toe' "Wij zijn ons er allen al geruime tijd van bewust dat inwoners van Nijmegen veel overlast ervaren van harde geluiden, veroorzaakt door knallende uitlaten van auto's en motoren", zo schrijven zij het stadscollege. Het probleem wordt steeds groter. "In debatten over de ringstraten is de overlast ook besproken en op de dijken, rond de tunnel en in de Waterstraat neemt de overlast toe." Nu Rotterdam en Amsterdam daadwerkelijk zulke flitspalen gaan neerzetten willen de VVD en de Stadspartij Nijmegen dus dat ook in de Waalstad gekeken wordt naar die mogelijkheid, zo blijkt uit de brief aan het college: "Stadspartij en VVD zijn vragen zich af of het inmiddels niet tijd is om in actie te komen." Boete van 280 euro Bij de proef in Amsterdam zijn digitale borden zogenoemde Geluid Informatie Displays (GID's) gekoppeld aan apparatuur die geluid meet. De borden geven informatie over het geluid dat een voertuig produceert en als het geluid boven de 83 decibel uitkomt, verschijnt de tekst "TE LUID" op het scherm. Bij soortgelijke borden in Rotterdam verschijnt er op het display zelfs een boodschap die waarschuwt voor een boete van 280 euro. VVD en Stadspartij Nijmegen concluderen: "Uit bovenstaande voorbeelden uit Amsterdam en Rotterdam blijkt dat er momenteel actieve pilots lopen en dat de technologie hiervoor inmiddels toepasbaar is." Daarom vragen zij het college om vóór februari 2024 te komen met een plan van aanpak zodat de gemeenteraad daar voor de volgende zomerperiode een besluit over kan nemen.

Karel de Jong

UIT DE CLUBBLADEN



'Rekeningrijden kan je honderden euro's per maand gaan kosten'. Deze weinig hoopvolle kop stond met dikke chocolade letters op telegraaf.nl. Het nieuwsbericht leeft duidelijk ook onder motorrijders, want op de redactie van ons kwamen tientallen mailtjes binnen, met als centraal thema of dit ook gaat gelden voor motorrijders.

Ongeveer een jaar geleden schreven we hier ook al over en toen was de reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat erg duidelijk: 'Betalen naar gebruik wordt voorbereid voor personen- en bestelauto's. Reden hiervoor is dat de bijdrage van motorrijders aan de opbrengsten in motorrijtuigbelasting relatief laag zijn, net als de bijdrage van motoren aan CO2-uitstoot. Het zou het invoeren van de hervorming van de motorrijtuigbelasting wel ingewikkelder maken dit direct mee te nemen', aldus een woordvoeder.

Maar, geldt dit nog steeds? Ja, is het goede – en voor ons beste – antwoord, zo bleek nadat wij opnieuw contact opnamen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: 'Er is niets veranderd. Het rekeningrijden wordt dus vooralsnog uitgewerkt en ingevoerd voor automobilisten en niet voor motorrijders.'

De oplettende lezer zal vooral het woordje vooralsnog opvallen. Wil dat dan zeggen dat het ooit wel zo kan zijn dat rekeningrijden voor motorrijders gaat gelden?

Ja, helaas wel. 'Indien nodig of gewenst kunnen motoren in een latere fase alsnog onder het systeem van betalen naar gebruik gebracht worden' zo liet dezelfde woordvoeder ons namelijk eerder al weten. Vooralsnog dus nog niet en daar kunnen we vooralsnog heel blij mee zijn. De Koppeling

Oordoppen: Kost een beetje, helpt heel veel!

Motorrijders kopen met gemak fancy valdoppen, gouden stuurgewichten of groene kettingsets. Allemaal accessoires die je op het oog motor mooier maken. Maar veel rijders vergeten één belangrijk accessoire dat zeker ook bij de motorpassie hoort: oordoppen!

Oordoppen. Ze hoeven echt de kop niet te kosten; Voor minder dan de prijs van een tankbeurt heb je al een goed werkend setje van bijvoorbeeld Alpine, Noizezz of Pluggerz. Online zo te bestellen of even langs de lokale motorzaak – wanneer die weer open mogen. Je pikt al een setje op vanaf 15 euro en je bent beschermd tegen tinnitus, oftewel oorsuizen.

Gele schuimpje



Ben je iemand die echt alles zo kwijt raakt én op de centen wilt letten? Dan zit je met de bekende gele schuimpjes al in de goede richting. Voor zo'n 80 euro heb je een slordige 500(!) setjes. Raden wij die schuimpjes aan? Nee, dat niet. De demping van deze schuimpjes is flink, wat fijn is. Het probleem daarbij is dat ze werkelijk ál het geluid tegenhouden. Dus ook het geluid dat die toeterende auto of boze agent produceren. Ga je met vrienden op pad dan moet je ze om een normaal gesprek te

kunnen voeren, veelvuldig in én uit doen. Daardoor neemt de veerkracht en dus de geluiddempende functie van die schuimpjes snel af. Heb je er alsnog niets aan.

Universele motordoppen

Voor 15 euro heb je één setje van de Alpine Motosafe Race oordoppen. Klinkt opeens heel duur in vergelijking met die schuimpjes, maar deze zijn wél veelvuldig herbruikbaar en omgevingsgeluiden worden een stuk minder gedempt. Die ambulance hoor je nu wel aankomen, de muziek die via je communicatieset afspeelt kan weer zachter en je kunt bij het stoplicht gewoon met je maten ouwehoeren. Schoonmaken doe je trouwens makkelijk met wat zeep en lauw water, mocht je ze een keer geel uit je oren trekken.

Enige nadeel: ook bij dit setje zal je na verloop van tijd merken dat de demping verminderd. Uit eigen ervaring kunnen we wel zeggen dat ze bij dagelijks gebruik elke 4-5 maanden vervangen moeten worden.

Wat te kiezen hebben?

Alpine heeft ook de MotoSafe Pro oordoppen. Dubbel zo duur als Race-oordoppen maar dan krijg je er een setje Tour-doppen bij. De Race dempt meer dan de Tour, hierdoor wissel je makkelijk tussen beide tijdens een vakantie. Eerste dag voornamelijk snelweg? Dan rijdt je met de Race. De volgende dagen binnendoor en op een lagere snelheid? Dan gebruik je de Tour. Even de Boulangerie binnenwandelen voor een pain du chocolat kan dan makkelijk: je laat de oordoppen gewoon zitten.

Heb je 'lastige' oren, kijk dan eens bij Noizezz. Bij een enkel setje oordoppen leveren zij vier! verschillende maten zodat elke oor past. Let op: er zit maar één setje dempers bij, deze plaats je zelf in de goede maat.

Nog een niveau veiliger!

Natuurlijk kan het altijd nóg beter. Wil je echt het beste van het beste, dan ga je naar oordoppen op maat. Beschermen die veel beter? Nee, de demping is nagenoeg hetzelfde. Het grootste verschil zit 'm in het draagcomfort. Daarbij zijn deze doppen te customizen. Nee geen spoilers of Fast and the Furious-neonverlichting in je oorschelp. Maar wel in mooie kleuren of transparant, en zelfs met glitters. Daarbij krijg je de keuze tussen verschillende dempingsniveaus. Zit je veel op het circuit, kies dan voor zware demping. Rij je lekker binnendoor op zoek naar de kleinste wegen, dan voldoet een gemiddelde demping prima.

Onderhoud is alles

Net als je motor hebben ook je oordoppen onderhoud nodig. Regelmatig schoonmaken, vervangen indien versleten – en vooral niet kwijtraken – is key. Heb je een setje over die eigenlijk versleten is? Stop die dan onder je zadel als reserve. Mocht je dan ergens onderweg zijn en je raakt je oordoppen kwijt, pak dan tijdelijk dat reservesetje.

Het is misschien wat droge kost, maar je wilt écht geen tinnitus krijgen. En natuurlijk, je uitlaat klinkt mooier zonder oordoppen dan mét. Maar omdat je buurman die al 30 jaar rijdt het toevallig nog niet heeft is geen garantie voor de toekomst. Lees de reacties maar eens op onze site van andere motorrijders.

Mark Meisner



BELANGRIJKE INFORMATIE VOOR ORGANISERENDE CLUBS

Gebruik LOOT inschrijfformulieren. Gratis te downloaden op de Lootwebsite.
Ga niet zelf knutselen.

Stuur voorinschrijvers de gps route 2 dagen voor het evenement en niet de laatste avond. Dat is te laat.

Voer een uitnodigend beleid: stuur de route met de mogelijkheid tot betalen achteraf. Noteer de namen wie een route heeft ontvangen. Schenk deelnemers het vertrouwen.

Twijfels over de gps route. Laat het LOOT serviceteam er naar kijken. Gratis en goed. Meer Informatie staat op de website.

Stuur na de toer de inschrijfformulieren of een bestand met NAAM EN ADRES of een LOOTNUMMER naar: LOOT toerkalender, Tuinstraat 66, 1506 VZ Zaandam. Onmisbaar voor de puntentelling voor de competities.

Maak gebruik van het LOOT draaiboek *Adviezen organisatie toertocht* met tal van nuttige tips.

Meld je evenement op tijd aan, zodat deze in Motoplus vermeld wordt.

Overleg met collega-clubs over de datum van het evenement om een goede spreiding te bevorderen. Niet de ene dag 6 ritten en de week daarop 1 of geen rit.

HET LOOT WIL SAMEN MET DE CLUBS ZOVEEL MOGELIJK MOTORRIJDERS INTERESSEREN VOOR EEN TOER VAN DE LOOT TOERKALENDER.

01/10/2023

28ste NATTE BLADERENRIT

MC Alkemade

Toerrit - 5 punten

Start te: MC Alkemade, Weteringlaan 22, 2377XN Oude Wetering

Info: Theo van Emmerik Tel.: 06-21270285

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

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Gratis koffie en thee. Alleen GPS/Garmin en TomTom.

Meer info: www.mcalcemade.nl

01/10/2023

36e Herfstrit

MC Grathem

Toerrit - 10 punten

Start te: Restaurant-Café-zaal Geraats, Markt 5, 6096 AL Grathem

Info: Jack Winkelmolen Tel.: 06-22969159. Secretaris Tel.: 0475 570273

Inschrijfgeld: € 7,50(z.h.) Lengte: 200 km.

Omgeving: Nederlands Belgisch Limburg

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Zo als ieder jaar weer voor de vroege vogels is er spek met eieren en een consumptiebon voor de deelnemers, waarna ze de route over mooie Limburgse binnen wegen kunnen rijden.

01/10/2023

HERFSTTOERTOCHT

MC Zwolle e.o.

Toerrit - 5 punten

Start te: Hotel Lumen, Stadionplein 20, 8025 CP Zwolle

Info: Peter Nelis Tel.: 06-51611942 , Paul Giesen Tel.: 06-13957503

Almer ten Klei Tel.: 06-41643593

Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.) Lengte: 180/230 km. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: Info. www.mczwolfe.nl Routes alleen op GPS beschikbaar tijdens inschrijving of op aanvraag bij pm-motorclub@mczwolfe.nl inschrijfgeld is incl. 1 kop koffie/ thee.

01/10/2023

Najaars Toertocht

MAC Zandvoort

Toerrit - 5 punten

Start te: Van der Valk De Biltse Hoek, De Holle Bilt 1, 3732 HM De Bilt

Info: Wim Brabander Tel.: 06-51828864

Lengte: 180 km. Omgeving: Midden Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Gratis , www.maczandvoort.nl

08/10/2023

39ste Smokkelrit

De Smokkeleers

Toerrit - 10 punten

Start te: Cafe Dn Bonn, Wilhelminalaan 53, 5541 CT Reusel

Info: Harrie Heesters ,Tel.: 06-53306959 ,<mailto:desmokkeleers@hotmail.com>

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

Omgeving: Nederlandse en Belgische grensstreek. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Voor het inschrijfgeld krijgt u een mooie rit. Tot 12 uur koffie en thee. Na terugkomst staat er een kop warme snert klaar en een broodje met een snack.

Pechservice retour start. Alleen op GPS Garmin en TomTom. Duo €3,00

<mailto:desmokkeleers@hotmail.com>

08/10/2023

Najaarstocht

MC 93 Nijverdal

Toerit - 5 punten

Start te: Cafe/restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info: Albert Tempelman ,Tel.: 06 25222969

Inschrijfgeld: € 6,50(z.h.). Lengte: 220 km.

Omgeving: Zie www.mc93.nl en facebook mc93

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 10:30

Extra info: Incl. consumptiebon. Digitale Garmin en Tomtom versie van de toertocht aanwezig. Niet leden betalen € 6,50

15/10/2023

19e ZULTRIT

BMW MTC Den Bosch

Toerit - 5 punten

Start te: Motoport Den Bosch, Reitscheweg 33, 5232 BX 's-Hertogenbosch

Info: Frans den Otter ,Tel.: 06 303 75 588 , Jan Peter de Bruin , Tel.: 06 135 90 933

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

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: Route verkrijgbaar voor Garmin en Tom Tom. Niet op papier

Koffie/Thee met cake bij de start.

Roggebrood met zult of spek aan de Finish

15/10/2023

28e KALE BOMEN TOCHT

MV Almere

Toerit - 5 punten

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

Info: Dinsdagavond / vrijdagavond 036-5310282

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 230/180 km.

Omgeving: De rit gaat richting Utrecht/Gelderland. De finishplaats is niet gelijk aan de startplaats. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00. Extra info: Het GPX bestand is uitsluitend middels inschrijving te verkrijgen via de site www.motorvereniging.nl

15/10/2023

Najaarsrit

MC de Megafoon

Toerit - 5 punten

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

Info: Fred Maatman. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 180 km.

Omgeving: Oost Nederland. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: E-mail: fred_maatman@hotmail.com

29/10/2023

Snertrit MCH

MC Hamaland

Toerit - 10 punten

Start te: Haak en Hoek, Holterhoekseweg 6, 7142 HZ Groenlo

Info: Gerben , Tel.: 06-38744380 Inschrijfgeld:€ 10,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Omgeving: Duitsland . Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: <mailto:info@mchamaland.nl>

12/11/2023

33e Koude Novemberrit

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik ,Tel.: 06-36446424. Inschrijfgeld:€ 5,00(z.h.) . Lengte: 120 km.

Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl . Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Verdere bijzonderheden : Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoepp na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via www.mcdekraats.nl Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoepp na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen.