

L.O.O.T. INFOWIJZER



DECEMBER 2018

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. L.O.O.T. NIEUWS
5. MANIEREN OM JEZELF.....
7. UIT DE CLUBBLADEN
13. VAN DE CLUBS
14. MOTORNIEUWS
20. KERSTVERHAAL
29. L.O.O.T. TOERCOMPETITIE
33. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt februari 2019 . Uw kopij gaarne voor 27 januari naar infowijzer@loot.nl.

INLEIDING

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er ruim 110 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 11.000 leden hebben.

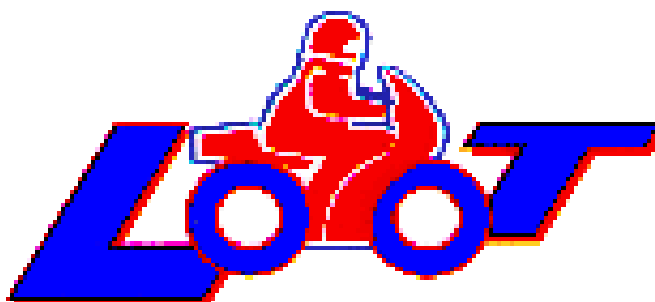
Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

- * De uitgifte van een maandelijks "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 uit-zetten 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
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	Jan van Es	06-28875664	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Anita Dieters	06-20889435	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	vacant		
Bestuursleden	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl
	Henk Bijkerk	078 -6101174	infowijzer@loot.nl
	Erik Dieters	06-21575716	pr@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

Beurzen	Anita Dieters	06-20889435	secretariaat@loot.nl
	Erik Dieters	06-21575716	pr@loot.nl
Internet	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Laurens Boersma	06-16402205	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 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 3334 CT Zwijndrecht 06-20381110 infowijzer@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

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

L.O.O.T.NIEUWS

Het L.O.O.T. zoekt nog steeds een nieuwe penning meester

Verder hebben de bestuursleden Cor Huijbrechtse en Henk Bijkerk aangegeven na de Algemene Ledenvergadering in 2019 niet meer als bestuurslid beschikbaar te zijn.

De Algemene Ledenvergadering 2019 is op zaterdag 13 april in Hotel “De Roskam” in Achterveld. Aanvang: 14.00 uur



De LOOT EINDDAG 2018 wordt zaterdag 18 mei 2019 gehouden. De start is in Achterveld bij Hotel De Roskam en nadere informatie over de eindlocatie volgt later.

Manieren om jezelf warm te houden tijdens het motorrijden

Bij slecht weer, harde wind en in de koude maanden van het jaar kan het behoorlijk koud worden als je op de motor rijdt. Verkleumde handen, een koude nek en de snijdende wind in je gezicht maken een rit op de motor stukken minder leuk. Wat zijn de beste manieren om warm te blijven?

Verwarmde motorkleding

Verwarmde motorkleding is een geweldige uitvinding voor motorrijders die in de winter rijden of met slecht weer. Er bestaan verwarmde (binnen)jassen, verwarmde broeken, verwarmde handschoenen, verwarmde sjaals, verwarmde sokken... het hele lichaam kan warm gehouden worden door deze (relatief) nieuwe techniek. Door middel van speciale batterijtjes worden de kledingstukken elektrisch verwarmd, zonder gevaar voor verbranding. Verwarmde motorkleding is een geweldige oplossing voor mensen die vaak in de kou rijden, maar er hangt wel een serieus prijskaartje aan. Hier krijg je wel ontzettend veel comfort voor terug en deze handschoenen gaan over het algemeen erg lang mee.



Thermokleding

Ook 'gewone' thermokleding biedt al ontzettend veel comfort en warmte en je betaalt hier minder voor dan voor elektrisch verwarmde kleding.

Thermokleding is nauwsluitend en is geschikt voor benen, voeten, armen, romp, nek en armen. Thermokleding draag je onder je gewone motorkleren en hebben als doel om zoveel mogelijk warmte binnen te houden. Het is raadzaam om over thermokleding ook waterdichte jassen te dragen. Een nat pak kan flink koud worden, ook als je thermokleding draagt.

Motorsjaals en -mutsen

Soms is een gewone sjaal of muts voldoende om geen wind door te laten, maar in sommige omstandigheden heb je zwaarder geschut nodig om warm te blijven. Je kunt voor een alles bedekkende bivakmuts gaan (doe deze wel af als je even de supermarkt in moet!), een turtleneck sjaal of een motorkol. Het voordeel hiervan is dat ze goedkoop zijn en makkelijk te dragen. Krijg je het toch te warm tijdens het rijden, dan kun je ze vrij makkelijk uittrekken. Deze oplossing is vrij goedkoop en erg duurzaam.

Handvatverwarming

Handvatverwarming is een goede oplossing voor de koude handen, maar is niet altijd genoeg om alle kou tegen te houden. Met handvatverwarming wordt vooral de binnenkant van je hand verwarmd. Er komt nog steeds wind tegen je handen en ook regen wordt niet tegengehouden. De beste oplossing voor warme handen is om handvatverwarming te combineren met stuurmoffen (zie hieronder). Zo wordt de warmte van de handvatten gecirculeerd binnen de kappen en worden regen en wind tegelijkertijd afgeweerd.

Stuurmoffen

Het grootste voordeel van stuurmoffen is dat ze niet alleen je handen warmhouden, maar ook beschermen tegen regen en wind. Het is een goedkope maar effectieve oplossing voor koude handen. Stuurmoffen zijn een soort grote, dikke en gevoerde wanten die aan je motorstuur bevestigd zijn. Naast je handen dekken ze ook je polsen af, waardoor er minder wind je jas in wordt gejaagd. Het enige nadeel van stuurmoffen is dat het er niet heel stoer uitziet, maar het comfort maakt dat weer helemaal goed!

UIT DE CLUBBLADEN



“Na de lunch zetten we de GPS op snelste route en die brengt ons naar een tolweg. Maar die is verboden voor motoren. We besluiten om ons daar niets van aan te trekken. Als we later voor het tolhokje staan weet de dienstdoende medewerker niet wat hij moet. Motoren zijn verboden. Er is dus geen tarief, dus rij maar verder. De slagboom gaat open en dat was dat.”

“Terwijl wij eten moeten we de motoren in de gaten houden want voortdurend willen er mensen opklimmen.”

“Op de motor beleef je de omgeving toch heel anders dan in de auto, stukken die je in de auto al vaak gereden hebt, lijken op de motor helemaal nieuw. Voor de ervaren motorrijder is dit waarschijnlijk niets nieuws, maar voor iemand die dit nog niet zolang doet, is het een bijzondere ervaring.”

“Tijdens het eten werden we welkom geheten door “Fleur”. Zij deed iets met geluid en wilde graag verschillende motorgeluiden vastleggen. Diverse mensen werden uitgenodigd hun motor te starten en even lekker gas te geven zodat de partner van Fleur het geluid kon opnemen. Ik denk dat Fleur tevreden kan zijn met de diversiteit aan motorgeluiden die ze geogst heeft.”

“Daarna hebben we nog een paar afzakkers in een Ierse pub gedronken. Ze hadden ook Guinness, maar spraken geen Engels. Best raar voor een Ierse pub.”

“Drie studenten hebben zich gigantisch verslapen en komen dus te laat voor hun examen. Ze spreken af dat ze als smoes zeggen dat de auto een lekke band had. Aangekomen bij school zeggen de studenten tegen de examiner: We hadden een lekke band. Gelukkig konden we hem verwisselen. Daarom zijn we te laat. De man lijkt hiervoor begrip te hebben en zegt tegen hen. Oké, jullie kunnen het alsnog halen. Daarvoor worden de jongens ieder in een apart lokaal gezet. De examiner geeft ieder een papier mee. Maar tot hun verbazing staat er maar één vraag op: Welke band was er lek?”

“Lang uitslapen is niet gezond, zegt een vader tegen zijn zoontje. Ik ken een man die iedere ochtend vroeg opstaat en dan een flinke wandeling maakt. Tijdens een van zijn wandelingen vond hij een portefeuille met duizenden euro's erin. Dat heeft hij goed belegd en is nu rijk. Dan kan wel zijn, antwoordt het zoontje slaperig, maar degene die de portefeuille had verloren, was nóg vroeger opgestaan.”

“De wegen zijn heel goed te doen voor een 50+ rijder. Er is op de hele route maar één “achenebbisweggetje” te vinden. “

7 tips om je motor winterklaar te maken:

Motor winterklaar met een volle tank

Met een lege of half volle tank kan er condensvorming ontstaan in de tank. Dit condens kan bij langer stil staan zorgen voor roestvorming, een euvel wat je zeker wilt tegen gaan. Zorg daarom als je de motor weg zet dat je dit doet met een volle tank. Dit zorgt ervoor dat de kans op roestvorming tot een minimum wordt beperkt. Daarnaast zorgt een volle tank dat benzine minder de kans krijgt om te verdampen zodat de brandstof zijn kwaliteit beter behoud. Met een kunststof tank is het daarom ook handig om de motor vol getankt op te bergen.

Wil je het allerbeste voor je motor tank de motor dan vol met bijvoorbeeld Shell V-Power. Deze brandstoffen hebben speciale toevoegingen waardoor ze stabiel zijn voor het behoud van de binnenzijde van de tank.

Een aanvulling zijn brandstof additieven, Forte heeft hier verschillende vloeistoffen voor die ervoor zorgen dat het gehele brandstof systeem van tank

tot carburateur/ injectie goed beschermd en gereinigd is. Rijd wel een stukje om deze vloeistof door te laten lopen.

Motor winterklaar met een acculader

Voor het behoud van de accu kan deze het beste uit de motor worden gehaald zodat je deze op een warme plek kan opbergen. Ben je in het bezit van een actieve acculader zoals een Optimate lader, sluit de accu hier dan continu of minimaal eens per maand op aan voor een langere levensduur van de accu.

Motor winterklaar maken tegen roest

Bescherm je motor door de ijzeren en stalen delen in te vetten met siliconenspray of een smeermiddel zoals WD40. De remschijven en remblokjes mag je uiteraard overslaan! Spray dit op de oppervlakte en wrijf het uit met een zachte doek. Dit is ook gelijk een makkelijk manier om deze ijzerdelen schoon en glimmend te maken. Delen die je met siliconenspray of WD40 kan schoonmaken en kan beschermen: – Velgen/ spaken/wielnaaf – achterbrug – Frame – Motorblok – Achterveer – Uitlaatdemper en bochten – Tandwiel

Voorvork – Stuur

Terwijl je de motor inspuit is het wijs om gelijk de beweegbare delen in te vetten voor het behoud hiervan. Denk hierbij aan je standaard, stepjes, contactsloten, scharnieren etc.

Maak de ketting van de motor ook winterklaar

Een goed onderhouden ketting gaat veel langer mee dan een droge roestige ketting. Goed onderhoud betekent de ketting eens per 1.500km te spannen indien nodig, eens per 500km in te vetten en bij voorkeur eens per 1.500km te reinigen. Voor het stallen is het verstandig om de ketting eerst goed te reinigen, dit kan je met een daarvoor bedoeld kettingreinigingsmiddel doen of eventueel met diesel of petroleum. Met een stevige borstel zoals een tandenborstel kan je ketting tot in de puntjes schoon krijgen. Maak de ketting daarna droog en spray de ketting in met kettingspray. Om de ketting nog beter te beschermen kan je met een losse pot kettingsvet en een kwast de ketting beter vet houden.

Motor winterklaar met nieuwe koelvloeistof

Wanneer je motor wat ouder is en de koelvloeistof onlangs nog niet vervangen is, is het een mooi moment om dit te doen voordat je de motor opbergt. Nieuwe koelvloeistof voorkomt inwendige corrosie of vervuiling aan het koelsysteem. Koelvloeistof vervangen is goed te doen als je een beetje technisch bent aangelegd. Mocht dit niet het geval zijn dan kan een lokale motordealer dit voor je doen.

Motor winterklaar voor het behoud van je banden

Het meest ideale is om de motor met de banden van de grond weg te zetten. Dit kan je doen met de eventuele middenbok en anders met paddockstands. Heb je dit niet ter beschikking pomp de banden dan goed op tot 2.8 bar zodat de kans op plat loopvlak wordt verminderd. Om de spanning van je banden te meten kan je een bandenspanningsmeter gebruiken.

Motor winterklaar met verse olie

Is je olie ouder dan 10.000km dan is het raadzaam om deze te verversen. Door het ontbrandingsproces ontstaan er zuren en vocht in de olie die op de lange termijn niet goed zijn voor het motorblok. De staat van de olie is van meerdere factoren afhankelijk.

Denk hierbij aan de gedraaide kilometer, de leeftijd/staat van het motorblok, de getankte benzine en wat voor soort ritjes er met de motor worden gemaakt. Voor een langere levensduur van het motorblok is het dus zaak om de olie binnen de voorgeschreven interval termijn te verversen en voordat de motor een tijd stil zal staan. Vervang altijd de oliefilter tijdens een oliewissel aangezien het anders weinig zin heeft.

Loop deze punten na voordat je motor in zijn winterslaap gaat en het profijt zal zich het seizoen daaropvolgend bewijzen.

Doorrijden in de winter

Maar ook wie de komende tijd wil blijven doorrijden met de motor, doet er verstandig aan om deze goed te prepareren. Vuil, vocht en pekelsvoren het materiaal aan en zorgen voor de nodige ellende als je geen voorzorgsmaatregelen treft. Een motorfiets verdient voor de winter invalt extra aandacht, zeker als je lekker door wilt blijven rijden.

Begin voor die winter-preparatie met het grondig schoonmaken van de motor. In de winter is een goede wasbeurt op wekelijkse, of bij pekels zelfs dagelijkse, basis in ieder geval aan te raden. Heb je inderdaad met je motor in de pekels

gereden dan is direct afspoelen met heel veel koud water het beste om dat pekkel te verwijderen.

Gebruik geen heet water, omdat dit de agressieve werking van het zout juist versterkt. En wacht ook geen dagen met dat afspoelen, maar doe het direct na je pekkel-ritje, want in één nachtje kan het pekkel al inwerken op de machine. Trouwens, een voordeel van regelmatig wassen met de hand is dat je eventuele problemen ook vaak eerder opmerkt, zodat je deze tijdig kunt verhelpen. Controleer na de schoonmaakbeurt alle vloeistofniveaus en vul deze zo nodig bij. Vergeet daarbij het peil van de koelvloeistof en die van de accu niet, want bij lage temperaturen is de accucapaciteit al gauw de helft minder! Smeer de accupolen ook in met zuurvrije vaseline. Voor de verdere preparatie heb je siliconenspray, vaseline(spray), kettingspray, tectyl en een universeel smeermiddel als WD40 nodig. Zowel siliconenspray als vaseline heeft als voordeel dat het later weer heel makkelijk te verwijderen is, maar anderzijds is de duur van de bescherming ook wel beperkt. Na elke wasbeurt moet je de motor er dus opnieuw mee inspuiten. Dat dan in tegenstelling tot tectyl, dat kan het in principe een hele winter uithouden. Maar is in het voorjaar ook weer lastig te verwijderen. Toch is tectyl wel een goed middel om kwetsbare metalen delen te beschermen tegen de inwerking van pekkel. Die kwetsbare delen zijn bijvoorbeeld verchromde zijkappen en beugels, velgen en spaken. Ook voor de voorvorkpoten is tectyl het beste om een beschermende laag mee te creëren en hetzelfde geldt ook voor de zichtbare aluminium-delen, zoals bijvoorbeeld de achtervork en/of het cardanhuis. Tectyl beschermt dus uitstekend tegen de pekkel, aartsvijand nummer 1 van kwetsbare motorfietsen. Je kunt daarbij kiezen tussen een blanke en bruine variant. Optisch is de blanke aan te bevelen, want de bruine kleur ziet er absoluut niet uit, maar heeft wel het grote voordeel dat je goed kunt zien welk deel van je motor al behandeld is. Bovendien kun je in het voorjaar goed zien wat je allemaal nog precies goed moet schoonmaken. Plak tijdens het spuiten van de tectyl de banden, de remschijven en de voetstepjes goed af. Wat oude kranten of stukken karton zijn nu erg handig. Evenals een doekje en een busje contact cleaner of een klein beetje benzine om de overtollige of gemorste tectyl direct te kunnen verwijderen.

Want bij het inspuiten moet je natuurlijk ten allen tijde voorkomen dat de remmen niet meer behoorlijk werken, de banden spekglad worden en de voetsteunen geen grip meer hebben. De rest van de motor behandel je met de andere middelen. Daarbij is het zaak om alles wat beweegt en elk

scharnierpuntje goed te smeren met een universeel smeermiddel. Ga er namelijk maar van uit dat er in elk scharnierpuntje een stukje blank metaal zit, dat extreem gevoelig is voor de inwerking van het agressieve pekkel.

Als universeel smeermiddel kun je trouwens ook kettingspray gebruiken: dat komt dun vloeibaar uit de spuitbus en laat na even inwerken een uiterst kleverige smerende beschermlaag achter, precies wat we in de winter eigenlijk nodig hebben. Vooral bij de scharnierpunten van het rempedaal, de voetsteunen, de schakelgewrichtjes en de scharnierpunten van jiffy en middenbok.

De koppelingskabel, chokekabel en gaskabels moeten ook gesmeerd worden, maar daarvoor kun je beter een wat dun vloeibaarder smeermiddel gebruiken, zoals 6-in-1 of een speciale (teflon)kabelspray. Goed inspuiten helpt niet alleen tegen slijtage, maar ook tegen vastvriezen omdat er vocht in de kabels zit. Maar ook de delen die niet bewegen verdienen aandacht. Gaat het tectyleren je te ver dan kun je veel metaaldelen ook inspuiten met kettingspray om ze een beetje vettig te houden. Onder meer de verchromde vorkpoten moet je vettig proberen te houden, de keerringen blijven hierdoor langer heel en het chroom is zo beter beschermd tegen invreten. Voor de rubber onderdelen gebruik je siliconenspray. Dit beschermt niet alleen, maar houdt de zaak ook soepel. Gebruik deze spray ook voor de elektrische installatie, zoals de bobines.

Dit voorkomt ook lekstroom door vochtinwerking, waardoor de bougies minder goed of helemaal niet meer willen vonken. Behandel niet alleen de bobines zelf, maar ook de bougiekabels en bougiedoppen.

Ook schakelaars, het tankdopslot en het contactslot vragen om de nodige aandacht, vooral om te voorkomen dat ze vastvriezen. Spuit ze in met WD-40, siliconenspray of olie en bedien de schakelaars en de sloten daarna even intensief zodat het smeermiddel goed in alle hoekjes kan komen. Tot slot zet je de lakdelen even goed in de was om zo een beschermend laagje te krijgen.

Bovendien kun je de motor dan makkelijker weer reinigen als hij vuil is geworden, omdat het vuil door de was minder goed hecht. De aandrijving levert bij cardan motoren in de winter eigenlijk geen enkel probleem op, een ketting vraagt wel intensieve aandacht. Eigenlijk moet je na vrijwel elke rit de ketting wel even invetten om te zorgen dat hij soepel blijft draaien en dat hij

gaat roesten. Niet voor niets kiezen veel winter doorrijders voor een automatisch ketting smeersysteem zoals een Scottoiler.

Doorrijden in de winter vereist een betrouwbare en veilige motor. Kijk daarom ook kritisch naar de banden, remmen, schokdempers en verlichting. Na al deze werkzaamheden kun je gerust de winter door . Bedenk wel dat het nu veel langer duurt voordat het blok op werkktemperatuur is gekomen. Bij echt lage temperaturen kun je daarom overwegen om voor een dunnere olie te kiezen, kijk daarvoor in je instructieboekje. Geef het blok in elk geval altijd even rustig de tijd om op bedrijfstemperatuur te komen.

Clubblad M.C. Contact november 2018

VAN DE CLUBS

MC De Kempengalm

Nieuw e-mail adres:

info.mcdekempengalm@gmail.com

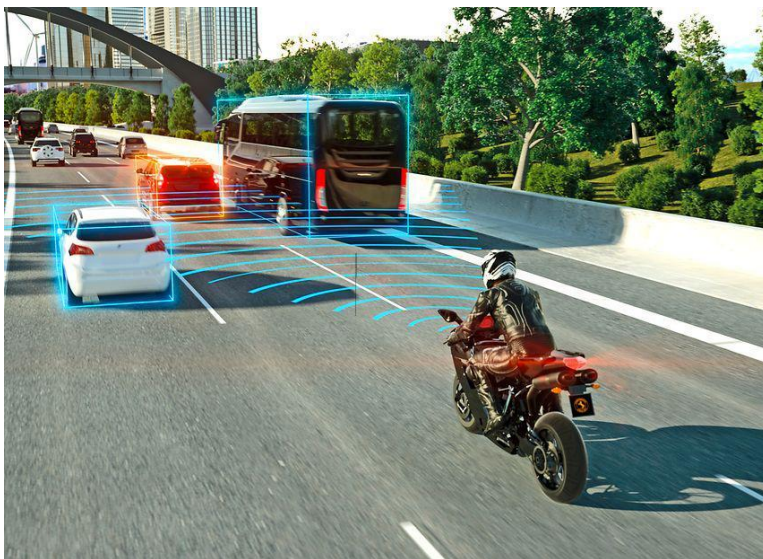


MOTORNIEUWS

Continental introduceert noodrem hulpsysteem voor motorfietsen

Als toonaangevend technologiebedrijf wil Continental de eerste leverancier zijn die een noodremhulpstelsel voor motorfietsen introduceert. De nieuwe vijfde-generatie radarsensoren van Continental bieden mogelijkheden zoals verbeterde objectdetectie, die het mogelijk maken om een high-performance noodremhulpstelsel te leveren. De jarenlange ervaring van het bedrijf met veiligheidssystemen in personenauto's en bedrijfsvoertuigen is opgenomen in het ontwikkelingsproces van het motorfietsstelsel. Toch zijn er verschillen. Een noodremhulp in een personenauto voert automatisch een noodstop uit met maximale remkracht wanneer een botsing dreigt, het motorsysteem remt veel meer gecontroleerd af. Het is dan ook meer ontworpen om de motorrijder te helpen dan zelf de controle over te nemen. Volgens Continental's eigen onderzoek naar ongevallen, kunnen hiermee in de nabije toekomst veel kopstaartbotsingen worden voorkomen, zelfs in het geval van kruisend of tegemoetkomend verkeer.

"In tegenstelling tot auto's worden motorrijders enorm blootgesteld aan



omgevingsfactoren zoals wind, weer en trillingen, en dit kan het rijden erg uitdagend maken. Als gevolg hiervan bevinden motorrijders zich vaker in situaties waarin het moeilijk kan zijn om de snelheden van andere weggebruikers in te schatten. Noodremhulp voor motorfietsen is daarom primair indicatief van aard.

Het vestigt de aandacht van de rijder op kritieke situaties en maakt ze begrijpelijker", aldus Christian Pfeiffer, ARAS (Advanced Rider Assistance Systems) projectmanager op het gebied van tweewielers en Powersports op Continental. "Net als bij auto's, vermindert het systeem ook hier de snelheid.

Het doel is echter om een proces in gang te zetten wat de berijder zelf kan overnemen. Dit verkort de reactietijd, wat de remafstand aanzienlijk kan verminderen."

Noodremhulp vertraagt automatisch in kritieke situaties

Noodremhulp maakt gebruik van een radarsensor om het gebied vóór de motorfiets te scannen. Als er gevaar voor een botsing met een voertuig of een ander obstakel aan de voorkant wordt waargenomen, wordt de rijder gewaarschuwd door een zichtbare, hoorbare of voelbare waarschuwing, in het laatste geval door middel van trillingen in het stuur. Lage initiële remdruk helpt de rijder vervolgens bij actieve remwerking. Als de rijder niet reageert op de waarschuwing, bouwt de noodremhulp automatisch de remkracht op - als de bestuurder beide handen op het stuur heeft. De vertraging is veel minder uitgesproken dan bij een noodremsysteem voor personenauto's.

De korte- en langeafstandssensors van Continental zijn met de vijfde generatie radar, die in 2019 in serieproductie zal gaan, nog nauwkeuriger en krachtiger geworden. Ze gebruiken verbeterde algoritmen voor objectdetectie, die zelfs kleinere objecten, zoals een uitlaat ie van een auto is gevallen, kunnen detecteren. Bovendien kunnen de hoogten van objecten worden berekend door middel van de hoogtemeting. Dit betekent dat de sensor de "staart" van een verkeersopstopping, zelfs onder een brug of voorbij stoepranden, nauwkeuriger kan detecteren. Een ander voordeel, dat gezien de beperkte installatieruimte die beschikbaar vooral belangrijk is bij motorfietsen, is dat het radarsysteem nog compacter is gemaakt.

De radarsensor is niet alleen het centrale element van het noodremhulpsysteem; in veel moderne motorfietsen is dit ook het enige aanvullende onderdeel dat nodig is om deze hulpfunctie in de praktijk te brengen. Met name in het topsegment zijn in de meeste gevallen alle andere componenten al in de motorfiets geïnstalleerd. Dit betreft bijvoorbeeld het sensorcluster, dat de versnelling en de snelheid meet.

Het radarsysteem gebruikt de gegevens van het sensorcluster om in elke situatie te analyseren waar andere weggebruikers zijn en of een noodstop als gevolg daarvan noodzakelijk is.

Het remmen wordt dan uitgevoerd door de rembediening, terwijl het motortoerental tegelijkertijd wordt verlaagd via de motorregeleenheid. Continental kan voor motorfietsen van alle groottes alle betrokken technologieën leveren vanuit één bron, inclusief het instrumentenpaneel, dat de rijder waarschuwt wanneer een aanrijding dreigt.

Een andere ARAS-functie die ook met de voorwaarts gerichte langeafstandsradar werkt, is de **intelligente adaptieve cruise control**. Het systeem past de snelheid van de motorfiets automatisch aan naar die van de voorligger



en zorgt te allen tijde voor een veilige afstand, zelfs als de motorfiets enigszins overhelt. Als een perfecte aanvulling op noodremhulp, zorgt deze intelligente adaptieve cruise control voor een ontspannen rit, vooral bij druk verkeer op snelwegen. Tot de aanvullende ARAS-functies die Continental voor tweewielige voertuigen biedt, behoren **dodehoekdetectie**, **verkeersbord assistent** en een **intelligente koplamp hulp**. Blinde vlekdetectie bewaakt het gebied achter de motorfiets met behulp van een kortbereik radarsensor en waarschuwt de bestuurder voor voertuigen in de dode hoek in het geval dat de rijder van rijbaan wil veranderen. de verkeersbord assistent maakt gebruik van een camera om snelheidslimieten, inhaalbeperkingen en toegangsbeperkingen voor eenrichtingsstraten te registreren en geeft deze aan de rijder door. Intelligente koplamp assistent detecteert de lichten van voorliggers en tegenliggers en schakelt het grootlicht zo veel mogelijk in om optimale verlichting van de weg te garanderen.

Bovendien waarschuwt de berijder als er een botsingsgevaar bestaat, maar heeft, in tegenstelling tot noodremhulp, geen noodremfunctie.

Dankzij de modulaire structuur van alle systemen kan Continental oplossingen bieden die specifiek zijn afgestemd op verschillende markten, verdragen en wettelijke voorschriften.

"Anders dan bij inzittenden van passagiersauto's, is passieve bescherming door airbags slechts in zeer beperkte mate mogelijk voor motorrijders. Om deze

reden is ongevallenpreventie met name van belang voor tweewielers ", aldus Pfeiffer. "De systemen die de omgeving bewaken, vormen in dit opzicht de volgende belangrijke stap op weg naar veiligheid op de weg; met hen zijn we een stap dichterbij onze Vision Zero. "

Motorfiets nieuwverkoop: BMW Motorrad alsnog marktleider 2018

Na een flink aantal maanden waarin BMW Motorrad genoeg moest nemen met een plaats achter Kawasaki of Yamaha, is het Duitse motormerk weer terug aan de leiding van de verkooplister voor nieuwe motorfietsen. Dit blijkt uit de RDW-inschrijvingscijfers van VVE Voertuigdocumentatie en -informatie. Traditioneel scoort BMW altijd al relatief goed aan het einde van het jaar, maar nu is er onder de interne benaming "Mission Number 1" de afgelopen tijd flink op salesincentives ingezet, om zo straks het marktleiderschap voor het tiende jaar op rij te kunnen vieren.

Hierdoor werd er een flinke tussensprint gemaakt, waardoor er in de afgelopen maand oktober maar liefst 86 méér nieuwe BMW's werden verkocht dan in oktober 2017. Voor het hele jaar 2018 staat BMW Motorrad tot nu toe op 2018 gekentekende motorfietsen (2017: 1899), op redelijk korte afstand gevolgd door Yamaha Motor op 2 met 1972 (2017: 1816) en Kawasaki volgt dan op grotere afstand met 1768 (2017: 1787). Dit betekent dat BMW Motorrad en Yamaha Motor flink gestegen zijn ten opzichte van vorig jaar, terwijl bij Kawasaki de verkoop licht achterloopt op vorig jaar. Opvallende noteringen zijn er ook voor KTM op een zeer knappe 4e plaats met 1228 units (2017: 1067), vóór respectievelijk Suzuki (1105), Harley-Davidson (1033), Honda (844), Triumph (644) en Ducati (475).

Mede hierdoor steeg de algehele verkoop van nieuwe motorfietsen ook: tot nu toe werden er 12.471 motorfietsen in dit kalenderjaar op kenteken gezet, dat is exact 200 meer dan in de eerste 10 maanden van 2017. Voor de maand oktober van 2018 wordt een verkoopstijging van maar liefst 24% genoteerd,

Dé Noordelijke Motorbeurs

Dé Noordelijke Motorbeurs is gestart in 1996 in de Martiniplaza in Groningen en is een jaarlijks terugkerend evenement. De beurs is inmiddels uitgegroeid tot één van de grotere motorbeurzen van Nederland. Na 22 jaar in de Martiniplaza in Groningen wordt de beurs sinds 2018 gehouden in Expo Assen (voorheen TT-Hall).

Op de beurs presenteren ca. 100 bedrijven en organisaties hun producten en diensten. Naast de vele nieuwe en gebruikte motoren kunt u verder o.a. vinden kleding, accessoires, toerisme, verzekeringen, rijopleidingen, gehoorbescherming en gereedschappen. Daarnaast zijn er diverse organisaties en (overheid) instanties aanwezig zoals de Politie en de MAG. Via de standhouders zijn de meeste motormerken vertegenwoordigd waaronder Suzuki, Kawasaki, Honda, Yamaha, BMW, Triumph en Harley-Davidson.

Data en openingstijden

Vrijdag 18 januari 2019 van 18.00 tot 22.00 uur

Zaterdag 19 januari 2019 van 10.00 tot 18.00 uur

Zondag 20 januari 2019 van 10.00 tot 18.00 uur

Online verkoop toegangskaarten

Vanaf ca begin december kunt u online toegangskaarten bestellen. Dit is een service zodat u niet in de rij voor de kassa hoeft te staan. [Koop online tickets](#)

Locatie

Dé Noordelijke Motorbeurs wordt gehouden in Expo Assen (voorheen TT-Hall) aan De Haar 11 te Assen en ligt direct naast het TT-Circuit. Het complex ligt direct naast de A28 (Hoogeveen-Groningen, afrit 31a) en is daarom gemakkelijk te bereiken. (zie Expo Assen)

Route en Parkeren

Voor de route en parkeren zie Expo Assen.

Standhouders

In de praktijk is gebleken dat tot op het laatste moment wijzigingen zijn in de lijst met standhouders. Daarom zult u hier geen deelnemerslijst van de komende editie van Dé Noordelijke Motorbeurs vinden. Het overgrote deel van de deelnemers van voorgaande jaren en diverse nieuwe zullen ook dit jaar weer aanwezig zijn.

Entreprijzen

Volwassen: kassa € 12,-

65+: kassa € 7,-

Kinderen t/m 12 jaar gratis



De Headless Biker. (kerstverhaal)

Een maandje voor kerst was het eindelijk zo ver.

"Hartelijk gefeliciteerd met je 16e, An". Leida zoende Anja op beide wangen en overhandigde haar een verjaarscadeautje.

"Oh gaaf!" reageerde Anja enthousiast toen ze de CD had uitgepakt, "die wou ik net".

"En wat heb je van je ouders gekregen?" vroeg Leida.

Anja begon te glunderen, "een badjas".

"Echt ?" vroeg Leida, ze wilde niks zeggen maar ze vond het maar een duf cadeau voor een meid die 16 was geworden, "wilde je dat graag ?"

"Nou, is best wel OK hoor, Mooie rooie badjas is nooit weg", zei Anja terwijl ze

zichtbaar genoot.

Leida meende dat Anja zich groot hield en enthousiasme speelde.

Anja's zusje Monique, Leida's beste vriendin, had van hun ouders toen ze 16 werd een bromfiets gekregen, een Puch Maxi.

Weliswaar een gebruikte, maar wel een gave.

Leida zelf had ook een Puch, en ze konden niet wachten tot Anja ook een brommer had, dan konden ze er gedrieën op uit.

Nou was zij ook eindelijk zestien, maar een brommer zat er niet in, meenden ze alle drie. De vader van de meisjes was momenteel werkloos, dus...

Anja haalde de badjas erbij en vroeg aan Leida, terwijl ze haar hand in één van de zakken deed, "en weet je wat er in deze badjaszak zat ?".

Haar zus schoot in de lach. "Haha... wat is dat nou weer, een badjas zakzat ?

Moet je eens proberen 10 keer achter elkaar te zeggen. Zo snel als je kan..".

Toen ze uitgelachen waren zei Leida, "nou, zeg op. Wat zat er dan in die badjas... eh... zak?".

Ze was wel blij voor Anja, ze dacht, "oh gelukkig, ze heeft toch nog wat leuks gekregen. Zo te zien is ze er ook echt wel blij mee, ben benieuwd wat dat is".

"Tadaaaa...". triomfantelijk toverde Anja een setje sleuteltjes tevoorschijn en rinkelde ermee voor Leida's neus.

"Zijn dat sleuteltjes van een br..." begon deze. "Yep, een Puch Maxi" onderbrak Anja haar.

"Gaaf hè ? Ja, pap had een beetje bijgeklust bij de fietsenmaker, en die had deze inruiler staan die pap gunstig van hem kon overnemen.

De 'fietsboer' stalde hem zolang voor ons tot mijn verjaardag...

Ik wist van niks, en eerlijk gezegd verwachtte ik zoiets ook niet, dus over verrassing gesproken...".

"Nou kunnen we er mooi met z'n drieën op uit" zeiden Leida en Monique bijna gelijktijdig.

"Gaaf An", vervolgde Leida, "weet je nog wat we van plan waren met de viering op kerstavond op school ? Gaat nu mooi gebeuren hè, gaan we op de brommer naartoe.

Hoeven we onze ouders niet lastig te vallen om ons te brengen of halen, en we kunnen blijven zolang we willen; eigen vervoer... vrijheid...".

"Is hartstikke koud man, op de brommer in de winter" zei een van de andere vriendinnen.

De drie meiden keken elkaar aan. Ook Leida's vader was motorrijder en, net als die van Monique en Anja, een 'winterharde' doorrijder.

De dames waren dus echt wel wat gewend, en bovendien hadden ze alle drie behoorlijke motorkleding omdat ze vaak bij hun vaders achterop of in het zijspan meegingen.

Ze keken de vriendin uitdagend aan en Monique zei quasi stoer " Mwah... Valt reuze mee hoor, en vergeet niet je hebt het hier wel tegen de 'liga van motordochters'...

De vriendin boog 'eerbiedig' voor de drie... Er werd gelachen, er werd gebabbeld, er kwam nog meer 'jeugd', er kwam taart, er kwam chips en alles wat zoal op een meidenparty hoorde...

Anja's zestiende verjaardag werd zoals een zestiende verjaardag moest zijn... Inclusief brommer.

Aad, de papa van Monique en Anja, werd wakker. Hij keek op de verlichte wekker; 2 uur 's nachts...

Hij kwam een beetje overeind, steunend op één elleboog en luisterde aandachtig; hij meende dat hij wakker was geworden van de meiden die thuiskwamen.

Maar er is helemaal niks te horen in het huis. Geen gefluister, geen geschuifel, geen openende of sluitende deuren, geen gekraak op de trap, helemaal niks. Hij mompelde wat in zichzelf en z'n vrouw Henna werd ook wakker. "Hoe laat is het? Meisjes nog niet thuis?"

"Twee uur", zei Aad en stond op om uit het raam te kijken, "het zit buiten potdicht", zei die, "tjonge wat een mist, zelden zo'n ondoordringbare muur van nevel gezien.

En die meiden zitten daar waarschijnlijk midden in, hoe laat zouden ze thuis zijn?"

"Geen tijd afgesproken", zei Henna, "maar je weet dat ze het normaal gesproken nooit te bont maken. Daar kan je op vertrouwen".

"Dan is er iets", zei Aad ietwat gespannen. "Wie weet, misschien wel verdwaald ofzo, of pech... ik ga ze zoeken".

"In die mist?" wierp Henna tegen, "je ziet zelf geen hand voor ogen, laat staan dat je hen vindt".

"Ik ga", zei Aad beslist, "Ik zou het mezelf nooit vergeven als... Bovendien, denk je dat ik ook maar één oog dicht kan doen nu?"

Hij trok z'n kleren aan en ging naar beneden. Toen hij ook z'n winterpak had aangetrokken trok hij buiten de hoes van het zijspan en startte de motor.

Henna stond voor het raam en zag alleen een bescheiden kegeltje van geel licht en, een stukje daarachter, een rode 'gloeiende spijker' richting straat zweven.

Van de motor of z'n berijder was niks te zien. En nog voordat Aad het erf was afgereden waren het kegeltje en de spijker al niet meer te zien.

Ze hoorde nog even een gedempte brom van de zich verwijderende motor.

Daarna slechts nog een oorverdovende stilte.

Laat in de middag van de 24e doorkruisten 3 Puchjes Maxi de Betuwe op weg

naar de kerstviering op de school van hun berijdsters.

Het was even rijden, want de school stond in een andere plaats dan waar ze woonden, en bovendien pakten ze de binnenwegen, 'door het veld' zoals dat plaatselijk genoemd werd.

Ze meden de provinciale weg liever, want automobilisten scheurden daar vaak als gekken.

De viering begon met een gezamenlijke maaltijd, waarna een uiterst gezellige en sfeervolle avond volgde.

Sfeervol in een aantal betekenissen. Natuurlijk zorgde de kerstbomen en de versiering en verlichting voor een ware kerstsfeer.

Maar hier en daar waren wat 'hoekjes' met een net iets meer gedimde verlichting waar groepjes wat oudere leerlingen hun 'eigen' sfeer bepaalden. De drie vriendinnen zaten in het clubje vrienden waar ze meestal mee optrokken.

In dat groepje zat ook 'gangmaker' Teus die altijd wel een originele draai aan hun samenkomsten wist te geven.

Teus nu had bedacht dat ze elkaar enge verhalen moesten vertellen en stelde voor, om de spanning ietwat te verhogen, om nog wat lampjes uit te doen.

En dus zaten ze daar in het halfduister te luisteren naar diverse griezel- en spookverhalen.

Nadat er een paar min of meer enge verhalen de revue waren gepasseerd nam Teus het woord.

En Teus zou Teus niet zijn als hij niet een goed voorbereid verhaal had dat na afloop geheid bij zijn luisteraars zou blijven hangen. En dat hen zelfs af-en-toe schuw over hun schouders zou doen kijken.

Hij vertelde het verhaal van de 'Ruiter Zonder Hoofd', 'the Headless Horseman', zoals de Engelsen hem noemen, die te paard rond trok op zoek naar zijn hoofd. Volgens overlevering zou hij een prins zijn die als generaal leiding gaf aan het leger van zijn vader, de Koning. In een langdurige en bloedige oorlog tegen een neef die aanspraak maakte op de troon van de koning.

Tijdens zijn laatste veldslag zou de Prins op verraderlijke wijze in de val zijn gelokt, waarbij zijn hoofd werd afgehakt en door de verraders werd verstopt, zodat hij zonder hoofd begraven werd.

Sindsdien waarde zijn geest te paard rond in schemerland, het land tussen leven en dood, waaruit hij op donkere, maanloze of nevelige nachten tevoorschijn kwam.

Om aan iedereen die hij tegenkwam te vragen - waarschijnlijk telepathisch - waar zijn hoofd verstopt was. Als die arme drommel het antwoord niet wist, werd hij gezien als verrader, werd vervolgens door hem gevangen genomen en overgeleverd aan de Dood.

Burgers die, uiteraard goed verscholen voor de ruiter, getuige waren van zulke ontmoetingen tussen de ruiter en een nietsvermoedende medeburger, vertelden dat de Dood, met de zeis over de schouder, altijd in zijn buurt rondhing, wachtend op een makkelijke prooi...

Iemand had de Dood bij zo'n gelegenheid letterlijk in de ogen gekeken, maar deze verroerde geen vin om hem te vangen en wachtte geduldig tot de Ruiter zijn slachtoffer aan hem overdroeg.

Teus vertelde het verhaal op meesterlijke meeslepende wijze en de vriendengroep hing aan zijn lippen. Na afloop zei hij: "Nou denken jullie dat het zomaar een sprookje is natuurlijk, maar de ruiter wordt nog steeds gezien af en toe. Ik heb dat zelf gehoord van een vriend van mijn buurman wiens oom z'n zoon dat zelf gehoord had van een boerenknecht die getuige was van zo'n ontmoeting...", besloot hij met een knipoog en een grijns...

"Moet er toch niet aan denken dat je zoiets tegenkomt in het donker, zo'n ruiter zonder hoofd", zei iemand. "Nou, ook niet bij daglicht wat mij betreft", zei een ander.

"Klasse Teus, mooi verhaal", klonk het alom.

"Dank je", zei Teus, "het is al een oud stukkie folklore en het verhaal van een ruiter zonder hoofd bestaat al sinds mensenheugenis in vele varianten in bijna alle culturen op aarde. De oorsprong ligt in de vroege middeleeuwen en mogelijk zelfs bij oude volkeren zoals de Germanen en de Kelten".

Teus werd opeens ongewoon serieus. "Maar weet je", ging hij verder, "Het schijnt dat er hier, in onze eigen Betuwe, ook een figuur zonder hoofd rondwaart. Op stikdonkere of heel erg mistige kerstavonden of -nachten schijnt hij weleens te zijn waargenomen.

Vooralsnog heeft ie schijnbaar geen slachtoffers gemaakt, maar er zijn wel officiële meldingen binnen gekomen bij de politie.

Deze hoofd-loze dwaler is geen ruiter te paard, maar een motorrijder zonder hoofd.

"Joh, hou toch op. Dat geloof je zelf toch niet?", klonk het.

"Dat bestaat niet, en daar gelooft nu toch zéker niemand meer in. Als je zoiets gelooft dan ben je echt een kip zonder kop".

Teus knipte de overige lampen uit behalve één klein schemer-pitje.

Hij gebaarde met zijn armen dat ze wat dichterbij in een kring om hem heen moest komen.

Toen het geschuifel verstomd was zei hij, "Oké, zeg zelf maar wat je ervan denkt, luister..."

En op fluisterende, samenzweerderige toon hij vertelde het verhaal van de Betuwse 'Headless Biker' zoals hij het noemde. Zijn toehoorders luisterden gespannen en aandachtig.

Op een kerstavond, vele jaren geleden, reed een gast op z'n motor door de Betuwe naar huis.

Hij had een gezellige avond bij z'n vriendin en haar ouders doorgebracht; haar moeder had voor hun viertjes een lekkere kerstmaaltijd bereid.

Glaasje wijn erbij, niet overdreven veel gedronken natuurlijk, maar toch...

Het zicht was niet heel slecht, er stond wel een half maantje, maar het hield toch niet echt over. Het was licht heilig, en er waren hier en daar flarden van behoorlijk dichte mist.

Niet ongewoon voor dit gebied, het is tussen de rivieren tenslotte echt vochtig en optrekkende of laaghangende nevel in de avond was hier bepaald niet vreemd.

Hij stond overigens wel bekend als een wildebras op de motor en hij jakkerde dan ook altijd flink door met snelheden ver boven 'verstandig'.

Trok zich niks van die plaatselijke dichte mist aan en denderde altijd met volle vaart door.

Hij kende de wegen op zich natuurlijk ook goed, dus hij wist wel waar hij vaart moest minderen voor een bocht ofzo.

Maar, meende hij, die mistbanken waren nooit erg groot, daar hoefde je echt geen vaart voor te minderen en je was er zo doorheen. Wat kon je nou helemaal gebeuren?

Zijn vrienden, familie en vooral zijn vriendin waarschuwden hem meermalen dat hij niet echt verstandig bezig was en vooral die laatste smeekte hem af en toe om toch eens wat te temperen. Maar dat bleek aan dovemans oren gericht...

En blijkbaar is hij zo die avond in volle vaart een zware, ondoorzichtige mistbank ingedoken.

Precies op een plek waar één of andere onverlaat een vrachtwagen, geladen met metalen platen, onverlicht langs de weg had geparkeerd.

Alsof een brandend achterlichtje in die mist wat had uitgemaakt, maar hoe dan ook, zicht was nihil.

Eén of twee platen staken aan de achterkant blijkbaar wat verder uit dan de rest en ik hoef je niet uit te leggen wat de man is overkomen, lijkt me. Het was vreselijk.

"Lariekoek" onderbrak Ruud Teus z'n relaas. Al zou zo'n plaat je precies op je hals raken, en al reed je nog zo hard, ik geloof nooit dat je hoofd zomaar 'compleet' wordt afgesneden...".

"Ssst...", klonk het uit het 'publiek' "stil joh, het is maar een verhaaltje".

Teus reageerde kort op Ruud z'n opmerking en verwees naar de berichten in het nieuws in die tijd.

"Hoe dan ook", ging Teus verder, "sinds die tijd wordt af en toe melding

gemaakt en...”, hij keek Ruud hierbij aan, “ook aangifte gedaan bij de politie van waarnemingen van de Headless Biker. Altijd bij nacht en ontij en altijd bij heel dichte mist, maar uitsluitend in kerstavond of de kerstnacht.

Opvallend is daarbij wel dat hij nooit slachtoffers maakt of ongevallen veroorzaakt.

Er wordt dan ook gefluisterd dat hij eerder als een soort beschermengel, mensen voor onheil behoedt. En oudere Betuwe-naren, met hun ondoorgrondelijke nieuwsbronnen, zeggen gehoord te hebben dat als hij voldoende mensen in nood heeft geholpen, hij zijn hoofd terug krijgt en er een eind aan zijn dwalen komt.

Iedereen was stil van de vertelling van Teus en zat, nog onder de indruk, in het flauwe schemerlicht van dat ene lampje, voor zich uit te staren.

En het duurde even voordat er weer glasgerinkel, geroezemoes en gelach te horen was.

Wat prompt weer verstomde toen Gijs, die buiten afscheid van wat vrienden had genomen, weer bij de groep kwam met de mededeling dat het buiten werkelijk potdicht zat van de mist en dat je letterlijk geen hand voor ogen kon zien.

Iedereen keek naar Anja, Monique en Leida met een gezicht van ‘nou, liever jij dan ik’.

Omdat ze wisten dat die nog op hun Puchjes in de mist door het veld naar huis moesten.

En... omdat men zich realiseerde dat het inmiddels kerstnacht geworden was...

Aad herinnerde zich dat de meisjes zeiden dat ze binnendoor zouden rijden omdat ze de provinciale weg maar gevaarlijk vonden. Daarom reed hij het dorp uit via de binnenweg door ‘het veld’. Om te beginnen ging hij richting het stadje waar de school stond.

Maar hij kreeg al gauw in de gaten dat het in die ‘erwtensoepe’, zoals hij dichte mist altijd noemde, “verrektes” moeilijk was om je te oriënteren.

De wegen kronkelden nogal en er waren talrijke kruispuntjes en splitsingen. Bovendien werd z’n ‘timing’ verstoord omdat hij zo langzaam reed, waardoor hij op het laatst niet meer precies wist bij welk kruispunt of splitsing hij nu weer was.

Op goed geluk begon hij dus zijweggetjes in te draaien op zoek naar oriëntatiepunten, totdat hij zich realiseerde dat hij gewoon verdwaald was.

Op een gegeven moment trok de mist enigszins op, en zag hij tot zijn verbazing in de verte een vreemde gestalte. Die stond naast een motor, hij kon het achterlicht duidelijk zien branden. In het rode schijnsel zag hij dat de figuur hem wenkte en in een eerste impuls reed hij ernaar toe, maar na een meter of

tien drong het tot hem door wat er zo vreemd was aan deze motorrijder; hij had geen hoofd !

Hij schrok zich wild, zijn hart sloeg over en z'n haren stonden overeind in z'n nek.

Hij stopte abrupt, zag dat hij op een kruispunt stond en scheurde zo hard hij kon rechtsaf.

De zijspanbak kwam vervaarlijk omhoog. Instinctief 'gooide' hij zijn lichaamsgewicht naar rechts, boven de bak en bedwong zo de combinatie. Maar hij moest weg wezen. Weg van dat verschijnsel zonder hoofd, zo snel als hij kon. "Wat was dát in hemelsnaam", vroeg hij zichzelf af.

Hij bedaarde enigszins en dacht dat het gezichtsbedrog moet zijn geweest. De inspanning van het rijden in de mist, de twijfel over waar hij was, z'n zorgen over de meisjes... Ja, hij had het zeker verkeerd gezien, dat kon niet anders. Een hoofd-loze motorrijder... Ja hoor... hij moest nu lachen om zichzelf.

De mist leek inmiddels toch iets op te trekken, en opeens zag hij iets verderop de gestalte weer. Deze keer stond die onder een lantaarnpaal en er was geen twijfel mogelijk; hij had geen hoofd. Hij had écht géén hoofd. En hij wenkte weer...

Het klamme zweet brak Aad nu uit. Waarheen, waarheen? Hoe kan ik hem ontwijken ?

De enige mogelijkheid was nu linksaf.

Aad gooide in een gecontroleerde drift de combinatie links de bocht om, bijna zonder vaart te minderen.

Nauwelijks een paar honderd meter na de bocht zag hij verderop de wenkende gestalte weer langs de kant staan. Hij werd er wanhopig van, maar er kwam nog een kruispunt, hij kon hem nog ontwijken... Maar verderop, wéér die gestalte... En weer... En weer...

De drie meisjes op hun Puchjes doken dapper de zeer dichte mist in.

Ze hielden zich bepaald groot maar voelden zich alles behalve gemakkelijk.

Had die stomme Teus die enge verhalen maar niet verteld... Alsof die mist op zich al niet erg genoeg was... Maar ze vermanden zich en concentreerden zich op wat een spannende en vooral inspannende rit beloofde te worden.

Ze reden het stadje uit, de weg door het veld op.

Door de mist konden ze niet hard rijden, en ze tuften met z'n drieën 'als aan een touwtje' door de Betuwse nacht. Monique voorop, Leida als nummer twee, en Anja achteraan.

Het duurde niet lang of ze waren volledig de weg kwijt. Ook zij begonnen op willekeurige kruispunten af te slaan op zoek naar bekende punten in de route. Toen ze even stopten voor overleg zei Anja, "het is beter als we consequent proberen links aan te houden, volgens mij moeten we dan vroeg of laat op de

provinciale weg stuiten”.

Het plan werd aangenomen en ze vervolgden hun weg.

In het zwakke schijnsel van de bromfietslampjes zagen ze plotseling als uit het niets een figuur in motorpak opdoemen. Een motor stond in de berm naast de weg.

Ze zagen het pas laat ondanks dat het licht brandde.

Het 'motorpak' stapte van de berm de weg op en leek de meisjes te willen laten stoppen door wild met z'n armen te gebaren.

Monique, die voorop reed, vond dat de figuur er heel raar uitzag, maar ze kon niet meteen zeggen waarom.

Niet goed wetende wat ze moest doen stuurde iets naar links om hem te ontwijken.

Haar hart stond stil toen ze ontdekte waarom hij haar zo vreemd voorkwam; hij had geen hoofd ! Ze slaakte een gil en week uit naar de linker weghelft.

De meisjes achter haar zagen de 'hoofd-loze' figuur ook, en reageerden op dezelfde wijze als Monique. Koude rillingen trokken over hun ruggengraat; De Headless Biker, beseften ze alle drie tegelijk.

Monique gaf van schrik en afschuw gas bij en probeerde de 'middenstreep' te volgen om niet van de weg af te raken. Haar vriendin en haar zusje volgden.

In het voorbij gaan zagen ze dat vlak achter de 'hoofd-loze' gestalte een landbouw werktuig half op de weg geparkeerd stond. Zonder verlichting of gevaren driehoek en zonder afscherming van uitstekende delen, of wat ook.

Het was zo'n apparaat dat achter landbouwtrekkers wordt gekoppeld om hooi in weilanden om te keren. Het bestaat uit enorme raderen voorzien van metalen pennen die alle kanten op uitsteken.

Als ze daar tegenop gereden waren...

Wat een geluk dat de Headless Biker daar stond... of ...???

Geschrokken reden ze voorzichtig verder. Ze zagen de gestalte niet meer terug...

Wat verderop kwam hen een enkele gele koplamp en twee a -symmetrisch geplaatste mistlampen tegemoet. Ze herkenden de zijspan-combi van Aad onmiddellijk.

Ze stopten opgelucht en wisselden kort hun belevenissen uit.

Nadat Aad de combi gedraaid had zag hij in het schijnsel van z'n lampen een vage gestalte zonder hoofd verderop die naar een zijweg naar links wees.

En hij beseftte nu pas dat deze motorrijder zonder hoofd hem feitelijk naar de meisjes had 'gedreven' door steeds z'n weg te 'blokkeren' ... Hij stak z'n hand op als dank naar de gestalte, al wist hij niet zeker of deze dat wel kon zien....

“We moeten daar linksaf, meiden” zei Aad kalm tegen het drietal.

“Rij jij weer voorop, Monique? , ik zal achter jullie rijden om eventueel verkeer

van achteren te blokkeren. De lampen van het span reiken ver voorbij die pitjes van de Puchjes, dus als het goed is hebben jullie nu ook beter zicht.

Voordat ze vertrokken hoorden ze het geluid van een motor die gestart werd.

Maar in plaats van dat je de motor hoorde wegrijden in de mist, leek het motorgeluid op te stijgen... Als van een helikopter.

Automatisch keken ze omhoog en zagen door een lichter deel van de mistbank een rode lamp richting de sterren verdwijnen met daarboven vaag het silhouet van een motorrijder.

Z'n rug, z'n armen, z'n schouders en... z'n hoofd. Ja, overduidelijk, dat was z'n hoofd!

Einde.



STANDEN TOERCOMPETITIE 2018

CLUBS

<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 MC Promotie	3015
2 MTC Motovatie	1340
3 MTC Noord	1325
4 Gold Wing Club Holland*	700
5 MC Wombarg	530
6 MTC de Schaffelaar	515
7 Club Pan European Nederland	405
8 MC Mios	385
9 Baarnse Motor Club	335
10 MC de Kraats	295
11 Boreftse MC	275
12 BMW Club Oirschot	270
13 MC de Megafoon	260
14 MTC Sint Joris	250
15 MTK de IJselrijders	210
16 MC Contact Dordrecht	195
17 MC Zwolle e.o.	195
18 MTC de Lingerijders	180
19 MC Alkemade	165
20 MC Zeeuws Vlaanderen	160
21 MSV Mike the Bike	150
22 MTC Mariahout	150
23 MC Salland	125
24 MC RAM Raalte	115
25 VAMAC Varsseveld	110
26 VAMC de Graafschaprijders	110
27 MTC de Steur	105
28 BMW Club Roosendaal	95
29 MC Keizer Karel- Nijmegen	90
30 MC de Kempengalm	85
31 MC Zobba	85
32 MC Buuten Nolletje	80
33 MC de Mijlentellers	80
34 MTC de Happy Drivers	80
35 V.M.T.R. Norg	80
36 MTC Bergeijk	75
37 MAC de Grensjagers	70
38 MC '93 Nijverdal	70
39 MC Trajectum	70
40 MTC Dalfsen	60

CLUBS OP FACTOR

Club	Aantal rijders	Punten	Factor
MTC de Schaffelaar	9	515	57.22
MTC Noord	34	1325	38.97
MTC Bergeijk	2	75	37.50
MTC Motovatie	36	1340	37.22
Baarnse Motor Club	9	335	37.22
MC Promotie	82	3015	36.77
MTC de Steur	3	105	35.00
MC Wombarg	16	530	33.13
BMW Club Oirschot	9	270	30.00
Boreftse MC	12	275	22.92
MTC Sint Joris	11	250	22.73
MC Contact Dordrecht	9	195	21.67
MC Mios	19	385	20.26
MAC Veenendaal	1	20	20.00
MC Zwolle e.o.	10	195	19.50
Gold Wing Club Holland*	38	700	18.42
VAMC de Graafschaprijders	6	110	18.33
MC Mios '93	2	35	17.50
MC de Kempengalm	5	85	17.00
MTC de Lingerijders	11	180	16.36
MC de Mijlentellers	5	80	16.00
MC Alkemade	11	165	15.00
MTC Mariahout	10	150	15.00
MC Zeeuws Vlaanderen	11	160	14.55
MAC de Grensjagers	5	70	14.00
MC de Kraats	22	295	13.41
V.M.T.R. Norg	6	80	13.33
MTK de IJselrijders	16	210	13.13
MC de Megafoon	20	260	13.00
MC RAM Raalte	9	115	12.78
MC Free Wheels-Heeten	4	50	12.50
MV Almere	4	50	12.50
MAC Zandvoort	2	25	12.50
MV The Eagles	2	25	12.50
MC Hamaland	2	25	12.50
VAMAC Varsseveld	9	110	12.22
MC Zobba	7	85	12.14
MC Salland	12	125	10.42
MSV Mike the Bike	15	150	10.00
MC Buuten Nolletje	8	80	10.00
MTC Dalflen	6	60	10.00
MC Roadrunner	5	50	10.00
MC Nijverdal-Hellendoorn	3	30	10.00
Maastrichtse Motorclub '72	2	20	10.00
CMA-NL Christian	2	20	10.00
MC Asom	2	20	10.00
Yamaha YZF R-Club Nederland	2	20	10.00
Shadow Motorclub	2	20	10.00
MC Arrows	1	10	10.00
MTC D'n Dommel*	1	10	10.00

RIJDERS

<u>NAAM</u>	<u>PLAATS</u>	<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 Groen, Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	255
2 Volger, A.P.	Amsterdam	Individueel rijder	240
3 Teunissen, Theo C.	Zevenaar	Individueel rijder	210
4 Tolboom, Antoon	Leusden	MC Wombarg	210
5 Oosterbroek, Harry	Leusden	Individueel rijder	185
6 Hauser, Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	170
7 Berge, Arie van den	Zaandijk	MC Promotie	165
8 Graaf, Wim de	Westzaan	MC Promotie	160
9 Bakkum, Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	150
10 Voorneveld, Jan	De Kwakel	MTC Noord	150
11 Wijngaarden, Marten	Marsum	MTC Noord	150
12 Kasius, Johnny	Eemnes	Baarnse Motor Club	145
13 Harten, Wout van	Zeist	Individueel rijder	140
14 Boer, M.J. de	Boerakker	Gold Wing Club Holland*	135
15 Hulst, Alex van der	Huizen	Individueel rijder	135
16 Vermeer, Roy	Haarlem	Individueel rijder	135
17 Kats, Rinze	Surhuizum	MTC Noord	130
18 Nelis, Peter	Zwolle	MC Zwolle e.o.	130
19 Willems, Bert	Eerbeek	Individueel rijder	130
20 Kuiper, Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	125
21 Overduyn, Wouter	Amsterdam	MC Promotie	125
22 Zwaan, Aad	Castricum	Individueel rijder	125
23 Bij, Lieuwe van der	Wanswerd	MTC Noord	120
24 Ruig, Theo	Schagen	MC Mios	120
25 Valk, Jan	Zaandijk	MC Promotie	120
26 Bravenboer, Arie	Amstelveen	Individueel rijder	115
27 Gunderson, John	Amsterdam	MTC Motovatie	115
28 Praster Evert	Rheden	Individueel rijder	115
29 Reitsma, Hielke	Workum	MTC Noord	115
30 Aarts, Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland*	110
31 Eilander, Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	110
32 Kouwen, Cees H. van	Nieuwegein	Individueel rijder	110
33 Kraaij, Theo	Zaandam	MC Promotie	110
34 Nelissen, Harry	Venray	Gold Wing Club Holland*	110
35 Schotpoort, A.Tonnie	Klarenbeek	Individueel rijder	110
36 Velzen, Rob G.D. van	Heemskerk	MC Promotie	110
37 Castelein, Roel	Hoofddorp	MTC Motovatie	105
38 Hilhorst, Antonio H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	105
39 Ras, Wouter	Assendelft	MC Promotie	105
40 Riemersma, Sjoerd	Heerenveen	MTC Noord	105
41 Vaart, Leen van der	Bergschenhoek	Individueel rijder	105
42 Burggraaf, Jan	Amstelveen	Individueel rijder	100
43 Heemskerk Mike	Egmond	Binnen MC Promotie	100
44 Remeeus, Hans	Maarn	MTC Noord	100
45 Breitsma, Jouke	Emmen	Individueel rijder	95
46 Heg, Wim van de	Barneveld	MTC de Schaffelaar	95
47 Maas, Johan	Heide	Individueel rijder	95
48 Stuijt, Peter	Rutten	MC Promotie	95

49	Jonker, Pieter R.	Joure	MTC de Schaffelaar	90
50	Kerlen, Joop	Haarlem	MTC Motovatie	90
51	Klerk, Jack	Heiloo	MC Promotie	90
52	Louwsma, Jan	Balk	MTC Noord	90
53	Wortel, Els	Eemnes	Baarnse Motor Club	90
54	Bijkerk, Henk	Zwijndrecht	MC Contact Dordrecht	85
55	Heg, Henk van de	Barneveld	MTC de Schaffelaar	85
56	Jager, John	Drachten	Individueel rijder	85
57	Vergers, Arie	Uithoorn	MTC Motovatie	85
58	Kate, Erik ten	Almere	MC Promotie	80
59	Kooi, Tonnie van der	Uithuizen	MTC Noord	80
60	Rietberg, Rolien	Surhuizum	MTC Noord	80
61	Dongelmans, Ben	Roelofarendsveen	MC Alkemade	75
62	Ehrismann, Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	75
63	Kootstra, Gradus	Donkerbroek	Individueel rijder	75
64	Raaijmakers, Patrick	Beek en Donk	MTC Mariahout	75
65	Zulver, Wim	Krommenie	MC Promotie	75



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2018



09/12/2018

43e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Toerrit - 5 punten

Start te: Café-zaal De Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alvena (Wijchen)

Info: G. Langers , Tel.: 0412-612213. Hay Smits , Tel.: 06-40309395

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.), € 6,00(j.h.), € 12,00(p.j.)

Lengte: 125 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Bij start hangen clubvlaggen. www.mckeizerkarel.nl

16/12/2018

Snertrit

MTC D'n Dommel*

Toerrit - 5 punten

Start te: Café Dommelzicht, Dommelstraat 18, 5492 DX Sint Oedenrode

Info: Tinus Verhagen , Tel.: 0413-474691. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00 Extra info: GPS.

Bij terugkomst een kop verse snert, voorinschrijving mogelijk via e-mail info@mcdndommel.nl



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2019



01/01/2019 - 30/11/2019

MEERPROVINCIEENRIT

MTC Motovatie

Doorlopend - 5 punten

Start te: Restaurant De Roskam, Hessenweg 212, 3791 PN Achterveld

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.).Lengte: 200 km. Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening:

NL38INGB0002972580 o.v.v. MPR Naam Mailadres

13/01/2019

25e JAN TERMAATENRIT

MC Wombarg

Toerit - 10 punten

Start te: Clubhuis MC Wombarg, De Bosrand 21, 3931 AP Woudenberg

Info: info@mcwombarg.nl , Ard v.d. Ploeg , Tel.: 033-2865130

Inschrijfgeld:€ 5,00(z.h.). Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00. Extra info: Incl. koffie en snert bij terugkomst gratis. Vanaf Amersfoort/Leusden rotonde 1e weg rechts 1e weg rechts, 1e weg rechts. Vanaf Maarsbergen rotonde 3e weg re, 1e weg rechts, 1e weg rechts.

27/01/2019

GEZELLIGHEIDSRIT

MTC Bergeijk

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool v.d. Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Arie v/d Moosdijk , Tel.: 0497-572580 . Jolanda Luijten , Tel.: 0497-577135

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf:10:00 tot 12:00. Extra info:

Incl. soep en koffie of thee en gezelligheid. Route op GPS/Garmin beschikbaar. Heb je geen GPS rij dan om 11.00 uur mee met leden van MTC Bergeijk.



PRETTIGE FEESTDAGEN EN EEN VOORSPOEDIG 2019!