

L.O.O.T. INFOWIJZER



DECEMBER 2022

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VANUIT HET L.O.O.T.
5. VEILIG(ER) OP WEG
9. HOE ZIET DE TOEKOMST VAN MOTORRIJDEN.....
11. VANAF 2035 ENKEL NOG.....
14. WATERDICHT MOTORRIJDEN MET
17. UIT DECLUBBLADEN
22. GEEN VERLAGING SNELHEID FRANSE.....
23. AANMELDINGEN TOERKALENDER 2023
25. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt Februari 2023. Kopij voor 29 januari 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.

Opricht 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
	Jan Valk	06-51604842	toercommissie@loot.nl
	Erik ten Kate	06-46331160	toercommissie@loot.nl

De Coördinatoren

Social Media	Vacant		
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

Vanuit het LOOT

We gaan alweer de laatste maand van het jaar in.
Na de beperkingen die we in 2020 en 2021 hebben ervaren zijn we blij dat we dit jaar weer een mooi motor jaar hebben mogen beleven.

2023 beloofd ook weer een mooi jaar te worden.
De voorbereidingen zijn in volle gang, en we kijken uit naar een jaar met vele mooi motorritten op onze toerkalender.

Vanuit het LOOT bestuur willen we jullie bedanken voor een fantastisch jaar, en we wensen jullie allemaal mooie feestdagen en een fijne jaarwisseling toe.

Met vriendelijke groet,
Martin Molenaar
Voorzitter

*Prettige Feestdagen en een
veilig 2023!*



Veilig(er) op weg in de koude en natte periode

Oké oké, iedereen snapt onderhand wel dat je jezelf warm en droog moet kleden als je in de winter op pad gaat. Maar hoe je ervoor zorgt dat ook je motor en rijgedrag op de juiste manier afgestemd zijn op de koude en natte periode? We zetten wat belangrijke punten voor je op een rij!

Het is een gemakkelijke valkuil om in te vallen: kleding is het allerbelangrijkste als je in de winter op pad gaat. Het is natuurlijk in de eerste plaats van belang om jezelf warm en droog te houden, op die manier blijf je in staat om je volle focus op de gevaren om je heen tijdens het rijden te richten.

Maar wat kun je dan verder nog doen als je motor is uitgerust met handvatverwarming, er een waterdicht pak in je kast hangt en je helm een Pinlock-vizier heeft? Nou, een heleboel! Zowel je motor als je rijgedrag kunnen aangepast worden om in de koudste en natste perioden van het jaar zoveel mogelijk voorbereid te zijn. En hoewel een heleboel van deze materie sterk onderhevig is aan persoonlijke voorkeuren, proberen we je toch een beetje op weg te helpen.

Grip

‘Wat is een verstandige bandenkeuze als ik in de winter de motor wil pakken?’ Dat is een vraag die we kregen onder één van onze andere artikelen over rijden in de winter. Een sluitend antwoord? Dat is erg moeilijk te formuleren. Je banden zijn het belangrijkste onderdeel aan je motor. Met slechte banden kun je de beste motorfiets verschrikkelijk verpesten en vice versa. Zoals er inmiddels duizenden verschillende soorten motorfietsen bestaan, geldt hetzelfde onderhand voor motorbanden. Voor ieder wat wils en dat is dan ook meteen de grootste valkuil: banden zijn een enorm persoonlijke keuze. Als je met een band ooit een ‘momentje’ hebt meegemaakt kan het vertrouwen dat je erin durft te leggen voorgoed verpest zijn, zelfs als je dat momentje met iedere andere band precies hetzelfde had ervaren. Doordat er wat ijsel in een bocht lag op het momentje dat jij net je gas opendraaide bijvoorbeeld, of een veeg olie. Dat heeft niets met de band te maken maar met de omstandigheden.

Een paar merken of modellen noemen als verstandige bandenkeuze? Dat gaan we om die reden niet doen. Maar er valt wel een bepaalde fundering te leggen waarop je jouw keuze kunt baseren.

Opwarmtijd is daarbij een erg belangrijke factor. Hoe sneller een band namelijk opwarmt, hoe sneller je optimale grip hebt en feedback voelt. Het rubber in je band werkt namelijk pas echt goed als het even de kans heeft gekregen om op te warmen. Het is lastig te zeggen wanneer een band opgewarmd is. Dit ligt zowel aan het type ondergrond, de buitentemperatuur en ook de druk op de band (gewicht van de motor & bestuurder, maar ook de atmosferische druk in de band). Als de buitentemperatuur laag is, kun je er donder op zeggen dat de asfalttemperatuur nog net iets kouder is. Hierdoor duurt het dus langer voor je band (die van zichzelf ook al koud is) op temperatuur komt.

Wel is bekend dat tourbanden vaak sneller opwarmen dan race/sportbanden, en/of al bij een lagere temperatuur 'warm' zijn. Dus het kan een aanrader zijn om voor dit type band te kiezen als je hier problemen mee ervaart. Kijk ook eens naar de specs van de banden. Vaak kan de fabrikant een bandentype nét wat beter maken voor de koude maanden door een aanpassing van de compound. Deze warmen hierdoor net wat sneller op of bieden meer grip bij koudere temperaturen.

De meest belangrijke tip is wel: doe rustig aan met het gas. Je weet pas hoeveel grip een band geeft op het moment dat je wegglijdt en dat is nou precies wat je wilt voorkomen.

Luchtdruk

Die opwarmtijd kun je overigens ook nog iets beïnvloeden. Is je bandenspanning laag, dan duurt het langer om een band op temperatuur te krijgen. Je moet daarvoor ook 'harder' (dus niet per se sneller) rijden om meer frictie te creëren. Daarbij kun je, door je banden iets meer op druk te zetten, het profiel ook beter later werken. Dat voert bij een hogere druk namelijk water en andere meuk die op straat ligt beter af, waardoor je uiteindelijk weer meer grip hebt. Het is allemaal erg onderhevig aan verschillende factoren en je persoonlijke voorkeur, maar als je de spanning 0.2 bar hoger zet dan je gebruikelijk doet zit je aardig goed.

Winterbanden

Heb je nu een (zeer) sportieve band op je motor liggen en overweeg je een andere band te kiezen? Dan zou je verleid kunnen worden om een winterband aan te schaffen. Of misschien zelfs een zogenaamde 'M+S-band', dat staat voor modder + sneeuw.

Het staat iedereen vrij om deze afweging naar persoonlijke voorkeur en behoeftes te maken, maar houd vooral het volgende in je achterhoofd: een motorfiets is een evenwichtsvoertuig waarmee je – zo lang je rolt – rechtop blijft. Raak je in onbalans, dan ontstaat de kans dat je door de verschillende krachten die effect hebben op je motor onderuitgaat. Iedere motorrijder weet dat dit erg snel kan gaan. Winterbanden zijn gemaakt van rubber dat juist bij lage temperaturen flexibel is. Hierdoor heb je bij lage temperaturen sneller grip en ‘gevoel’. Het profiel is daarbij dieper, net als bij offroadbanden.

Door dat diepere profiel kan de band meer materiaal afvoeren voordat hij ‘vol raakt’. Ga maar eens met een sportband over een modderige weg rijden en je weet wat we daarmee bedoelen. De band heeft in dat geval niets meer over om nog mee vast te grijpen aan de ondergrond en glijdt daardoor over alles heen. Het nadeel van dat bredere en diepere profiel is echter dat je bij schoon asfalt of asfalt waar ijs op ligt juist minder grip hebt. Dat komt omdat je effectief minder rubber per vierkante millimeter aan de grond hebt. Het is daarom belangrijk om de afweging te maken wat je het meeste gaat tegenkomen op je ritten. Zoek je de sneeuw en modder juist op, dan kan het voordelig zijn om banden te steken die daarvoor gemaakt zijn. Maar aangezien we in Nederland met ons zeeklimaat relatief weinig sneeuw kunnen verwachten, is gladheid over het algemeen je grootste vijand. Daarbij: sneeuw ligt er maar even en geeft vaak nog enige grip. Het wordt pas echt link wanneer je in die aangereden sporen terecht komt, waarbij de sneeuw tot ijs verworden is met daaronder een dun laagje water.

In veel gevallen is een sport-toer of toerband daarom ook een prima keuze. Houd er wel rekening mee – dat hoewel je wettelijk gezien minimaal 1 mm profieldiepte moet hebben – meer profieldiepte altijd beter is.

Je gedrag

Dan is er ook nog je rijgedrag. Dit is naast kleding en de juiste banden misschien wel de belangrijkste factor om rekening mee te houden in de koude en natte perioden van het jaar.

Want hoewel je gedurende de zomer natuurlijk hebt laten zien aan je vrienden dat je kan rijden als Marc Márquez, zijn de factoren enorm anders en wisselend in deze perioden van het jaar. Hoewel we willen onderstrepen dat je in principe altijd hetzelfde motor moet kunnen rijden, is het wel van belang om rekening te houden met het onverwachte.

En feit is dat je met wisselende factoren moeilijker kunt inschatten wat er mogelijk is. De rechterhand is namelijk in veel gevallen de grootste veroorzaker van glijpartijen.

Je zou ervoor kunnen kiezen om een soort 'regenmodus' op te bouwen voor je motor, mocht dit nog niet in je dashboard in te schakelen zijn. Hierdoor temper je de sportiviteit van je motor waardoor je vanzelf minder snel de bocht in bent en de hellingshoeken ook minder extreem zijn. Immers: hoe groter de hellingshoek, hoe minder rubber er aan de grond zit.

Regenmodus'

Kijk bijvoorbeeld of je de compressie van je vering wat zachter kunt afstellen om iets meer contact met de weg te houden. En kom je een bocht uit, bouw dan geleidelijk je gas op. Plan vooruit door ver voor je uit te kijken. Hierdoor voorkom je dat je op het laatste moment nog flinke sturbewegingen moet maken. Als laatste tip noemen we de remmen. Ga niet direct vol in de ankers maar leg eerst even aan. Door je remmen te eerst te activeren door zachtjes de hendel of het pedaal te activeren komt er alvast iets meer gewicht op de banden. Door daarna pas kordaat door te remmen kun je tot op zekere hoogte voorkomen dat je wielen direct volledig blokkeren. Heeft jouw motor ABS, dan is het nog steeds nodig om rustig de rem op te bouwen, maar de kans op blokkeren is wel zeer gering.

Natuurlijk is het hierbij ook weer afhankelijk van het gewicht van je motor en de opbouw, maar in veel gevallen is dit de meest effectieve manier van remmen. Oh, en vergeet vooral niet dat je ook gewoon een achterrem hebt. Als je langzaam rijdt kan het prettiger zijn om die te gebruiken om je motor te controleren dan door iedere keer al het gewicht naar de voorkant te brengen door de voorrem in te trekken. Zoals al geschreven zou dit eigenlijk niet heel veel anders moeten zijn dan je normaal rijdt, maar we weten allemaal dat de zomer wat vergevingsgezinder is als je toch besluit om je even 'te laten gaan'.

Tom van Appeldoorn

Hoe ziet de toekomst van motorrijden er nou precies uit?

Elektrisch, hybride, waterstof of misschien ‘gewoon’, met biobrandstof: dát er ook voor motorfietsen iets zal gaan veranderen aan de manier waarop we ‘tanken’ staat vast. Maar wat dat dan precies is? We zetten de huidige opties op een rij en kijken ook alvast even vooruit naar de toekomst van motorrijden. Dit jaar presenteerde verschillende merken op de internationale motorbeurs in Milaan, de EICMA, nieuwerwetse oplossingen om emissies terug te dringen. Om er zo maar even twee te noemen: Aprilia kwam met een concept voor een elektrische supermoto die bedoeld is voor jongere rijders (of dit dan een A1-motor of bromfiets is, blijft nog even onduidelijk) en Honda introduceerde een motorscooter met uitneembare accu die je gemakkelijk kunt opladen via een dock die op je werk of thuis staat.

De grootste klapper op het gebied van toekomstvisie werd echter gemaakt door Kawasaki. Team Groen presenteerde in Milaan namelijk niet één, maar direct drie verschillende (concept/pre-productie)modellen die dan wel elektrisch, dan wel met waterstof of middels een hybride systeem aangedreven worden. Hierover verderop in dit artikel meer. Dat de ontwikkeling van nieuwe technieken en platformen voor e-motorfietsen in een stroomversnelling (ik kon het niet laten) zit, wordt op zo’n motorbeurs als EICMA direct duidelijk.

Een kans geven

Toch lijkt het overgrote deel van de huidige motorrijders – in ieder geval in Nederland – nog niet al te happig als het gaat om dergelijke machines. In de aanloop naar ons eigen motorfestival in september van dit jaar, Motorfest ’22, bleek via sociale media dat sommigen het bijna als een soort klap in hun gezicht ervaren als je ook maar rept over elektrisch aangedreven motorfietsen. Maar goed, we zijn via sociale media nu eenmaal allemaal wel eens iets explicieter in onze bewoording dan we misschien in een regulier, fysiek gesprek zijn. De modellen van het volledig elektrische merk Energica, die tijdens Motorfest ’22 klaarstonden voor proefritten in de omgeving, vonden – ondanks die online ‘haat’ – gretig aftrek bij rijders die dat elektrische rijden gewoon een keertje wilde uitproberen.

Hoewel er mondjesmaat geëxperimenteerd wordt met alternatieve brandstoffen, lijkt elektrisch rijden ook op de motorfietsenmarkt momenteel de grootste prioriteit te krijgen.

Nagenoeg alle grote fabrikanten hebben inmiddels wel een elektrische motorfiets – of zijn met de ontwikkeling daarvan bezig. Eerder dit jaar kreeg ik, als redacteur van deze website, ook de kans om elektrisch te rijden. Hoewel wij – zoals je weet – geen testverslagen schrijven, is een dergelijke grote ontwikkeling op de motormarkt natuurlijk goed om aan den lijve te ondervinden. Al is het maar om een algemene indruk te krijgen. Dat deed ik in het verleden ook al wel een paar keer, maar met de nieuwste generatie e-voertuigen deed ik dat nog niet. Het ging hierbij om de Energica Experia en een BMW CE04.

In de praktijk

De Energica Experia is, wat je zou kunnen omschrijven als, een allroad. Hoog op zijn wielen, een rigide doch slijk ogend design en een prettige zit waarbij je – met je rug recht – prima overzicht hebt op wat er voor je voorwiel ligt. Al is allroad misschien een ietwat overtrokken benaming; hoogpotige tourmachine past misschien beter. Ik maak dit onderscheid vanwege het devies dat we krijgen bij een korte proefrit om er niet offroad mee te rijden. We rijden op dat moment namelijk met één van slechts een handjevol pre-productiemodellen die de importeur tot zijn beschikking heeft en die ook nog naar andere Europese importeurs moeten voor proefritten. Op de weg geeft de Experia echt een vertrouwd gevoel en is het koppel dat bij acceleratie vrijkomt – met name in de sportievere mappings – indrukwekkend. Wat betreft de laatste kun je hetzelfde schrijven over de CE-04: de futuristisch ogende, nieuwe generatie motorscooter van BMW Motorrad.

Met deze machine reden we eerder dit jaar met een aantal van onze lezers een route van zo'n honderdtwintig kilometer rondom Nijmegen. Deels door de stad en deels door de buitengebieden, om zo een goed beeld en gevoel bij deze motorscooter te krijgen. Als je het mij vraagt is de stap naar elektrisch bij een motorscooter redelijk klein, omdat je hierbij ook voorheen al te maken had met automatische versnellingsbakken waardoor het eigenlijk al enkel op gasgeven aankwam. Hoewel je natuurlijk prima uit de voeten komt in het buitengebied, viel het toch met name op dat de scooter zich in het drukke verkeer in het centrum van Nijmegen als een vis in het water voelt. Bij het fluisterstil, vlot wegrijden ervaar je iedere keer die kick van het motorrijden – en is een glimlach of domme “giegel” moeilijk te onderdrukken.

Niet dé, maar een toekomst

Hoewel we tijdens het napraten over onze ervaringen met zowel de Experia als de CE-04 veel verschillende dingen horen wat betreft de rijervaringen, leek één gedachte onder alle rijders unaniem aanwezig. Want hoewel elektrisch rijden absoluut een oplossing is om de CO2-uitstoot van motorfietsen terug te dringen, is het gevoel dat je aan het rijden met een 'traditionele' verbrandingsmotor overhoudt toch wel redelijk anders. Velen, en ook ik, omschrijven een gemis voor dat mechanische gevoel van het bedienen van de versnellingspook en koppeling, en het karakteristieke bokkende gevoel dat je hebt als je te weinig toeren draait. Dat mis je toch op zo'n elektrische motor. Daarbij is actieradius nog steeds een ding. Ja, dat wordt iedere generatie van accu's beter en beter, maar na een relatief klein rondje gereden hebben met de CE-04 moesten sommige exemplaren toch al bijna aan 'het sap'. Niet vreemd voor een stadse scooter, maar toch. Met de Experia konden we bij lange na niet genoeg kilometers maken om hierover uitspraken te doen.

Tom van Appeldoorn

Vanaf 2035 enkel nieuwe elektrische motoren?

Vanaf 2035 enkel nieuwe elektrische auto's - motorfietsen (nog) buiten beschouwing

De Europese Unie heeft haar plan bekendgemaakt om vanaf 2035 enkel nog de verkoop van nieuwe, elektrisch aangedreven (bestel)auto's toe te staan. Motorfietsen blijven vooralsnog buiten beschouwing in dit plan, maar wat moeten we daarvan verwachten?

Het was even hét nieuws in de Europese automotive wereld: vanaf 2035 zullen er enkel nog elektrisch aangedreven nieuwe auto's en bestelbussen verkocht mogen worden in Europa. Dat is binnen de Europese Unie besloten om de CO2-uitstoot tegen te gaan. Het gaat overigens niet ineens naar 100%, maar in drie fases. Eerst zal in 2025 minimaal 15% van de auto's en bestelbussen elektrisch aangedreven moeten zijn en in 2030 moet dat voor auto's naar 55% zijn gestegen en voor bestelbussen naar 50%.

Naar aanleiding van dit nieuws kwamen er behoorlijk wat vragen bij ons binnen. Want: hoe zit het met de motorfiets? Het is namelijk enigszins opvallend dat motorfietsen niet in dit plan genoemd worden. Ja, er zijn een stuk minder motorfietsen dan auto's in omloop. Maar, het zijn er nog steeds een heleboel. Uit cijfers van het CBS blijkt dat er op 1 januari 2022 bijna 678 duizend motorfietsen op kenteken stonden. Hoeveel motoren er nog zijn zonder kenteken, zoals crossmotoren, is niet duidelijk. Ter vergelijking: op hetzelfde moment waren er in Nederland 8,828 miljoen auto's op kenteken bekend.

Kwestie van tijd

Dat de motorfiets wél in een dergelijk plan van de EU genoemd zal worden, lijkt slechts een kwestie van tijd. Wanneer ook de motorbranche verder ontwikkeld is op dit vlak in de nabije toekomst, zullen vergelijkbare plannen voor de motorfiets gemaakt worden. Als belangenbehartiger van motorrijden en motorrijders zorgt dat voor een lastig situatie. Want ja, al ben je het hier misschien niet mee eens, ook elektrisch motorrijden is uiteindelijk motorrijden.

En als het betekent dat we door elektrisch aangedreven motorfietsen langer kunnen genieten van onze hobby, waarom zouden we ons dan actief inzetten om deze vernieuwende manier van motorrijden tegen te houden? Die vragen houden ons bezig.

Het komt eigenlijk neer op een redelijke existentiële vraag: wát maakt motorrijden tot wat het is? Is dat het geluid, de geur van uitlaatgassen en het gevoel van een stampende verbrandingsmotor als je gas geeft? Of is het iets ongrijpbaars zoals dat gevoel van 'vrijheid', dat nagenoeg iedere motorrijder als antwoord geeft op de vraag waarom motorrijden zo mooi is? Is blijven motorrijden met een verbrandingsmotor, terwijl elektrisch rijden misschien de toekomst heeft, straks vergelijkbaar met vasthouden aan culturele tradities die door de tijd zijn ingehaald? Allemaal onwijs lastige vragen om te beantwoorden, mede ook omdat het van persoon tot persoon zal verschillen waar de emotie van het motorrijden precies in zit.

Visie KNMV

Voor ons, als KNMV, is motorrijden het mooiste wat er is. Op welke manier dan ook. Maar met een oog op de toekomst is het wel duidelijk dat motorrijden in de komende decennia zal gaan veranderen. Motorrijders die hun motor rijden voor de hobby hebben daar vaak veel voor over. Nu al zien we de opkomst van eco-brandstoffen, die helpen bij het behoud van je voertuig.

Te verwachten valt dat deze brandstoffen meer en meer gebruikt zullen gaan worden door motorrijders als straks ook de hoeveelheid tankstations en de brandstofvoorraad aangepast zal gaan worden aan de samenstelling van het Nederlandse wagenpark.

Maar gezien het feit dat de restricties van de EU voor (bestel)auto's in 2035 enkel nog gelden voor de verkoop van nieuwe modellen, verwachten we niet dat de verbrandingsmotor zoals we deze nu kennen zomaar uit het straatbeeld verdwenen zal zijn. Wat de KNMV betreft zullen we er dan ook voor pleiten dat elektrisch rijden toegankelijk, goedkoop en aantrekkelijk moet worden gemaakt voor elke motorrijder, met name degenen die de motor dagelijks gebruiken.

Maar, dat doe je door elektrisch aantrekkelijker te maken en niet door alternatieven hard af te straffen. Het zou namelijk niet moeten betekenen dat voertuigen met verbrandingsmotoren uiteindelijk de weg niet meer op mogen en daarom maar moeten verdwijnen. Voor velen is het immers een hobby die slechts in de weekenden en avonden wordt uitgeoefend. Zo hoeven we uiteindelijk niet te kiezen, tussen het één of het ander, maar kunnen zowel elektrische- als wel verbrandingsmotoren samen bestaan.

Immers, in een wereld waar mensen nog steeds het vliegtuig pakken om een weekje Disney World aan de andere kant van de Atlantische Oceaan te beleven, zullen wat hobbymatige kilometers met een verbrandingsmotor rijden geen verschil maken.

TOM VAN APPELDOORN

Waterdicht motorrijden met Gore-Tex®

Iedereen is bekend met Goretex, maar wat is het precies en wat is er nog meer te krijgen? Zit je veel op de weg en wil je niet elke rit rondrijden met een regenpak in de tas of koffer, kijk dan eens naar waterdichte maar toch ademende kleding mét een waterdicht membraan. Wat is dit precies en wat doet het? De voor- én nadelen van dit principe leggen we je graag uit!

Wat is een ademend membraan?

Een ademend membraan is eigenlijk een meerlaags-systeem waar een membraan ín verwerkt is dat regen tegen houdt en transpiratievocht naar buiten laat. Iedereen kent wel de regenkleding die we vroeger op de fiets naar school droegen. Je droeg het om droog op school aan te komen, maar eigenlijk kwam je drijfnat van het zweet aan. Deze pakken ademden totaal niet en hielden transpiratie alleen maar binnen.

Gore-Tex membraan

Een waterdicht membraan is opgebouwd uit meerdere lagen, zoals aangegeven in bovenstaande afbeelding. Als eerst een zachte liner voor de afwerking aan de binnenkant, gevolgd door een beschermlaag om het membraan te beschermen tegen scherpe delen.

Dan het belangrijkste deel, het daadwerkelijke membraan dat weersinvloeden van buiten tegenhoudt, maar transpiratie van binnenuit doorlaat. Gevolgd door weer een beschermlaag aan de buitenzijde om deze zijde te beschermen.

Elk waterdicht meerlaags-systeem is op deze manier opgebouwd, al verschilt het daadwerkelijke membraan per merk en de manier van toepassen in de kleding.

Regen blijft buiten, vocht van binnen kan moeiteloos naar buiten.

Het grote voordeel is dat regen door het membraan tegengehouden wordt.

Wind droogt de bovenliggende lagen door de rijwind, maar duwt de regen niet door het membraan heen. Transpiratievocht kan daarentegen wel door deze lagen heen naar buiten en verdampt door de rijwind. Geen last meer van een klam bezweet lichaam.

Nadelen van een waterdicht membraan

Eigenlijk is het enige nadeel de prijs. Gore-Tex is een merknaam en als fabrikanten deze technologie willen verwerken in hun kleding moet daarvoor betaald worden. De jassen waar dit membraan in verwerkt zit, zijn vaak duurder zijn dan een tegenhanger zonder dit membraan.

Er zijn op dit moment ook voldoende merken op de markt die aangeven hetzelfde te doen als Gore-Tex. Deze laatste heeft wel de beste naam verkregen door een hoge mate van controle van de juiste werking van de kleding. Ook stellen zij hoge producteisen waar de fabrikanten zich aan moeten houden en bieden zij een levenslange garantie om de slogan "Gore-Tex keeps you dry" waar te maken.

Eventuele alternatieven zijn bijvoorbeeld Drystar van Alpinestars, Dryway+ van Jofama, Hydratex van REV'IT! of Macna met hun Raintex DL die allen dezelfde werking garanderen als Gore-Tex, maar voor een schappelijkere prijs.

Membraan vs. regenvoering vs. regenpak.

Maar waarom zou je een waterdicht membraan in je kleding willen hebben en waarom niet gewoon een waterdichte voering in je pak ritsen of een regenpak dragen over je kleding heen? Alles heeft zijn voor en nadelen. Een regenpak valt qua prijs erg mee en veel jassen worden standaard geleverd met een regenvoering die ervoor zorgt dat regen niet door kan dringen tot op je lichaam. Maar beide hebben wel een groot nadeel waar je rekening mee moet houden. Een regenpak moet je wel bij je hebben, wil je hem kunnen gebruiken. Kom je onverhoopt in een regenbui terecht en heb je geen regenpak bij je, dan word je alsnog nat. Heb je hem wel bij je, dan moet je eerst een veilige plek zien te vinden om te stoppen en aan te trekken.

Een regenvoering in je jas is al fijner, maar vaak ook niet van ademend materiaal gemaakt wat transpireren kan bevorderen. Een dergelijke voering zorgt wel dat de binnenkant van de jas droog blijft, maar de buitenkant niet. Je komt dus altijd op je bestemming aan met een natte jas, mits deze ondertussen niet is droog gewaaid door de rijwind.

Verschillende waterdichte membranen

Het ene kledingstuk is het andere niet en hierin kun je nog best wel eens de 'fout' in gaan. Je denkt dat je een jas, broek, handschoenen of schoenen hebt aangeschaft met een waterdicht membraan, maar toch kom je met een drijfnapte jas op je eindbestemming aan. Hoe zit dat? Een dergelijk membraan kan op meerdere manieren in het kledingstuk verwerkt zijn. Gaan we even uit van een jas, dan kan dit op drie manieren:

Door middel van een inritsbare laag, zoals hierboven aangegeven. Hiermee blijf je zelf wel droog, maar alles tussen deze laag en de buitenwereld neemt wel het regenwater op.

Het voordeel is wel dat het kledingstuk zo kan worden gemaakt dat hij met warme temperaturen beter door kan luchten (aan de buitenzijde is het niet nodig om rekening te houden met regen).

Een iets beter oplossing zijn membranen die verwerkt zijn als zijnde een 'Z-liner'. Klinkt heel spannend, maar zegt enkel dat het membraan verwerkt is tussen de buitenlaag en de binnenvoering. Hierdoor kan hij niet meer uit de jas worden geritst, maar neemt enkel de buitenlaag van de jas water op. Dit is een duurdere oplossing, wat terug te zien is in de kosten van een product. Het zorgt er wel voor dat je een stuk droger aankomt op je bestemming.

Een gelamineerde laag is het beste en ook direct het duurst. Dit zie je dan ook alleen bij de producten in het duurdere segment. Het membraan is gelamineerd in de stof die als buitenlaag dient van de jas. Hierdoor kan de buitenlaag geen water opnemen en blijft je gehele kledingstuk droog. Uiteraard zijn er ook nadelen aan verbonden. Er is een grotere kans op lekkage vanwege zakken, ritsen en ventilatiemogelijkheden in de jas. Deze moeten daardoor ook allen voorzien zijn van 'waterdichte' ritsen en de stiknaden moeten aan de binnenzijde beplakt worden om hier ook geen water door te laten.

Conclusie

Zit je veel op de weg, dan raden wij je aan om eens op zoek te gaan naar zowel waterdichte, als ook ademende kleding. Heb je ruimte genoeg op de motor en houd je nauwlettend het weerbericht in de gaten, dan is een regenpak ook geen slechte keuze. De portemonnee vindt dit ook een stuk fijner namelijk.

Mark Meisner

UIT DE CLUBBLADEN



Zeg maar dag tegen kettingvet met Regina's nieuwe Z-Ring HPE 520 ketting

De Italiaanse kettingspecialist Regina beweert dat het de oplossing heeft gevonden voor het vervelende kettingonderhoud met de Z-Ring HPE-ketting. In 2021 werd de Z-Ring HPE voor het eerst geïntroduceerd in een 525- maat, maar het bedrijf heeft nu een nieuwe 520-versie van de Z-Ring HPE, waardoor hij ook beschikbaar is voor kleinere sportfietsen en Naked bikes. Dus, hoe werkt de Z-Ring HPE precies?



Nou, om te beginnen maakt Regina gebruik van een gepatenteerde Tetrahedral Amorphous Carbon (ta-C) coating. Dat is een extreem gladde coating, die een enorme hoeveelheid wrijving elimineert en tegelijkertijd het metaal beschermt tegen roest en corrosie. De unieke technologie van de ketting vermindert de rommel van rondspattend kettingvet

tijdens het rijden, naast het verbeteren van de efficiëntie en levensduur. Natuurlijk is dit soort technologie vrij duur. Toen de Z-Ring HPE in 2021 op de markt kwam, kostte hij maar liefst 270 euro, afhankelijk van merk en model.

Maar volgens Regina zal het bedrijf de 520- ketting tegen een veel betaalbaardere prijs verkopen dankzij de schaalvoordelen die het succes van de eerste 525-ketting heeft opgeleverd. Op dit moment geeft Regina nog geen prijzen af voor de Z-Ring HPE 520-ketting. De verwachting is echter dat deze vanaf november 2022 beschikbaar zal zijn. Het is in deze goed om op te merken, dat ondanks dat de ketting zogenaamd onderhoudsvrij, het nog steeds een goed idee is om ervoor te zorgen dat de ketting schoon is, evenals om regelmatig de kettingspanning te inspecteren.

De eerste echte vliegende motorfiets is te koop in Japan, maar is kneiterduur. Je moet aardig wat duiten neerleggen om te pionieren. Want je bent echt een pionier als je het aandurft om op deze motorfiets te stappen. Niet iedereen voelt zich veilig op een uit de klauwen gegroeide drone. Maar goed, uniek is het wel. Overigens experimenteert het Amerikaanse leger al heel lang met dergelijke vliegende motoren.

Vliegende motorfiets te koop

De Xturismo, zoals het apparaat heet, is vanaf nu te koop in Japan. De prijs begint rond de 778.000,- euro. De futuristische motorfiets is pas onthuld op de Detroit Auto Show. De planning is dat de vliegmachine volgend jaar ook leverbaar is in Amerika. In Star Wars -ja de films- zijn snelle landspeeders te zien. De ontwerper van de Xturismo, Shuhei Komatsu, is gek op deze apparaten. Daar heeft hij zijn inspiratie dan ook opgedaan, zegt hij tegen Detroit News. Toen hij opgroeide besloot hij er een zelf te maken. Het is een landspeeder voor de Dark Side



Nu is het apparaat zover dat het echt kan vliegen en bruikbaar is. Het gevaarte kan ongeveer 40 minuten in de lucht blijven en haalt een topsnelheid van 100 kilometer per uur. Best indrukwekkend, want de Xturismo weegt bijna 300 kilo. Het is uitgerust met een hybride motor van Kawasaki. Het bedrijf is in eerste instantie gespecialiseerd in het bouwen van onbemande drones, nu heeft het dus een grotere variant gemaakt.

Lekker vliegen

De grote drone, want dat is het, is te koop in Japan. Dit omdat daar minder strenge regels gelden. Het land ziet het niet als een vliegtuig, daardoor heb je geen ingewikkelde vergunning of vliegbrevet nodig. De CEO van het bedrijf hoopt dat dit tevens het geval zal zijn in Amerika. Het is maar de vraag of de vliegmachine ooit toestemming krijgt in Europa. Wij (nou ja, meer onze beleidsbepalers) zijn namelijk dol op ingewikkelde regels. Bang aangelegd? Wees gerust, de Xturismo komt met allerlei veiligheidsvoorzieningen om onder andere botsingen te voorkomen. Het bedrijf denkt dat veel mensen de vliegmachine kopen om te recreëren, net zoals bijvoorbeeld waterscooters. Overheden zouden het kunnen aanschaffen om te gebruiken om inspecties te plegen van infrastructuur. Of handhavingstaken uit te voeren

De Koppeling

Het kapotte lampje dat niet kapot was

Het lijkt wel de titel van een sprookje. Niets is minder waar. Bloed, zweet en tranen. Het begon zo: aan het einde van ons, door corona perikelen, uitgestelde Paasweekeinde bleek mijn gedimd groot licht niet te branden. Dus met veel moeite klemmetje eraf, lampje eruit. Hé zei Wim, de gloeidraadjes lijken helemaal niet stuk. Doe de stekker er eens op. En ja hoor, het lampje brandde gewoon. Dus in omgekeerde volgorde maar weer monteren. Niet dus. Je kan niks zien, alles moet op de tast en het leverde niets op, alleen een paar zere vingers. Dus dan maar niet. Morgen gaan we naar huis. We hoeven niet in het donker te rijden dus doe ik het thuis wel. Wim rijdt dan maar voorop, zijn licht doet het wel. Eenmaal thuis nog een paar keer geprobeerd maar tevergeefs. In de avonden daarna als de ergste hitte wat voorbij is in de schaduw maar eens geprobeerd om erachter te komen hoe ik erbij kon. Zo hier en daar de zichtbare schroefjes maar eens losgedraaid en gekeken wat er los kwam te zitten. Weinig vooruitgang. Misschien achter de richtingaanwijzers? Ja, dat was een goede gok. Maar nog niet alles los. Dan zijschildjes eraf. Schuin onder de tank zag ik ook nog een bevestigingsboutje. Dus tank losgemaakt om ruimte te creëren. Onvoldoende. Benzineslangetje losgemaakt en dat ging beter. Nu kon het zijpaneel eraf. Enfin na diep graven uiteindelijk zicht op de fitting. En als je eenmaal kunt zien wat je doet was het zo gepiept om de lamp en het veertje op de goede plek te krijgen. En toen alles weer in elkaar. Ja, dat dacht je. Ging in eerste instantie prima. Totdat het boutje van het zijpaneel uit mijn handen gleed. Kloink, ik hoorde het in de onderkuip vallen. Geen probleem dacht ik. Rammelt ervan zelf uit en een 10 mm boutje heb ik vast nog wel ergens. Ja hoor, geen probleem.

Dan die maar, totdat... het pijpsleuteltje uit mijn vingers glipte en op dezelfde manier als het boutje in de onderkuip belande. Ok, dan de onderkuip er maar af. Maar ja hoe zat dat ding vast. Dus internet geraadpleegd en besloten om alle zichtbare schroefjes maar los te draaien. Geen beweging in te krijgen. Waar dienen die twee rubbers voor?

O, ik zie het al; daar zitten 2 inbusboutjes in verstopt. Losdraaien en ja hoor de voorkant komt omlaag. Nu de achterkant nog. Het duurt even voordat ik in de gaten heb dat het een insteekconstructie is. Door eraan te trekken ligt ineens de onderkuip los op de grond met het missende boutje en pijpsleuteltje. Nu zie ik ook dat het rijtje schroefjes over de lengte van de kuip alleen bedoeld waren om de 2 helften bij elkaar te houden. Geluk dat de helften bleven hangen op de klemmetjes voor de schroeven, anders hadden we dat ook nog. Gauw maar weer vastmaken. En dan verder met de montage. Onderkuip er eerst op. Maar de inbusboutjes die eruit waren gekomen kreeg ik er nooit meer in. Ze pakten letterlijk de draad niet meer op. Met draadeindjes ging het vlekkeloos. Dus op pad naar de doe het zelf en 5 mm langere inbusjes gekocht en toen was het zo gefikst. Na al deze perikelen ging het daarna beter. Eindelijk stond het geheel weer in elkaar. Hopelijk leven ze nog lang en gelukkig. Ik heb voorlopig de buik vol van dat sleutelwerk.

Het Contactpuntje

Er rijdt een man over de snelweg. Hij rijdt zo'n 140, 150 kilometer per uur. Hij wordt opgemerkt door een politie Porsche die de achtervolging inzet. De man gaat steeds harder rijden: 170, 180, 190 kilometer per uur. Uiteindelijk wordt hij door de politie klem gereden. "Waarom rijdt u zo hard?" Vraagt de politieagent. "Tja", zegt de man: "Vorige week is mijn vrouw er vandoor gegaan met een politieagent. En nou was ik als de dood dat u haar terug kwam brengen."

Een gids begeleidde een groepje Amerikanen. Hij wees naar het stadhuis. Een Amerikaan zei: "Dat hebben wij ook, alleen dan drie keer zo groot. De gids wees toen naar de kerk en de Amerikaan zei: "Dat hebben wij ook, alleen vijf keer zo groot. Toen wees de gids grijnzend naar een derde gebouw en de Amerikaan zei meteen: "Ja hoor, dat hebben wij ook, alleen dan wel tien keer zo groot. De gids zei: "Dat kan ik geloven, want dat is het gekkenhuis."

Tijdens afgelopen clubavond zei de voorzitter dat we binnenkort een avond krijgen met een lezing over veren. Gelijk allemaal verwarde gezichten in het clubhuis: "wat moeten wij nou met een lezing over vogelveren?"

"Nee nee," zei de Prezi, "niet over veren, maar over veerring!"

Wat is daar nou moeilijk aan? Die liggen gewoon bij het Kluspunt in het vak. Handig om bouten mee te borgen.

Aanpak intimiderend gedrag

Dat lekken van informatie niet alleen in de Haagse politiek voorkomt blijkt maar weer eens uit wat uw freelance columnist heeft opgevangen. Nee, de bron van deze info wordt niet vrijgegeven anders moeten we alras weer nieuwe verkiezingen houden en laten we eerlijk zijn daar zit toch niemand op te wachten.

In navolging van de aanpak van intimiderend gedrag in de Gooise matras wil het toerclubbestuur op voorhand hier ook maatregelen voor treffen. Of ze bij de volgende clubavond hier al duidelijkheid over geven weet ik niet maar je zou voorzichtig eens kunnen informeren die avond.

Voor 2023 wil men de volgende gedragsregels invoeren voor ongewenste intimiteiten. Deze gedragsregels gelden uiteraard niet voor de bestuursleden zelf!!

Boetes voor ongewenste intimiteiten per 01-01-2023

- 01 De aai over de bol € 5,00
- 02 Hand op de schouder € 10,00
- 03 Gehijg in de nek € 25,00
- 04 Knippen met de ogen Link
- 05 Knipoog € 10,00
- 06 Vette knipoog € 20,00
- 07 Dubbelzinnige opmerking € 5,00 (per opm.)
- 08 Kwijlen bij binnenkomst minirok € 30,00
- 09 Met de ogen uitkleden € 40,00
- 10 Hand nonchalant laten slingeren Bloed link
- 11 Hand op de kont € 50,00
- 12 Kneep in de kont € 75,00

Je ziet het, ons toerclubbestuur gaat met zijn tijd mee. Zo wil men de gestegen kosten van het clubhuis op de leden verhalen.

GT.

Franse premier Elisabeth Borne: Geen verlaging snelheid Franse Snelwegen naar 110 km/uur."

De Franse premier Elisabeth Borne ziet geen heil in het plan om de snelheid op de Franse snelwegen te verlagen naar 110 km/u. Volgens haar kost dit de Fransen te veel tijd en wil ze de Franse bevolking geen beperkingen opleggen. Een opmerkelijk keuze, omdat Borne in eerste instantie juist een voorstander bleek te zijn van dit voorstel. Met de huidige draai volgt zij dezelfde lijn als de president Emanuel Macron.

Geen beperkingen

Ambtenaren die voor hun werk reizen, wordt echter wel gevraagd om zich te houden aan de 110 km/u. Volgens berekeningen zou dit een brandstof- en uitstootbesparing van 20% opleveren. Borne wil deze bewustheid ook bij de Franse bevolking bewerkstelligen, maar weigert dit concreet te maken door ook daadwerkelijk de maximum snelheid te verlagen. De keuze van Borne om het plan niet door te zetten, lijkt met name ingegeven door de kans op hevige protesten. Zoals de gele hesjes in 2018. In een officiële verklaring laat Borne namelijk weten: "De uitdaging is om adequaat te reageren (in reactie op de energiedoelstellingen red.) en krachtige maatregelen te nemen. Als we echter niet oppassen, houden we niet iedereen aan boord en komen we uiteindelijk niet verder. Hierdoor willen we de Franse burger niets opleggen".

Volgens een enquête van het Franse dagblad le Parisien zou echter bijna 7 op 10 Fransen bereid zijn hun snelheid op de Franse snelwegen te verlagen tot 110 km/u.

De maximale snelheid van 130 km/u is hiermee overigens in lijn met de secundaire wegen, waar twee jaar geleden een eerdere verlaging naar 80 km/u ook al werd teruggedraaid.



Aanmeldingen Toerkalender 2023

De volgende ritten zijn aangemeld voor de LOOT Kalender 2023.

Een enkele rit is cursief gedrukt met een vraagteken erbij ?

De vraag hierbij ; Is de datum juist vermeld?

Indien er hierop nog een rit ontbreekt moet de club deze aanmelden bij
toerkalender@loot.nl.

08/01/2023	Jan Termatenrit	MC Wombarg
29/01/2023	Gezelligheidsrit	MTC Bergeijk
05/02/2023	33e Koude Februaririt	MC de Kraats
26/02/2023	Kriebelrit	MTC de Steur
05/03/2023	Voorjaarsrit	MC Contact Dordrecht
12/03/2023	Clappertandrit	MC Nijverdal-Hellendoorn
19/03/2023	Motor uit vet	MC 93 Nijverdal
19/03/2023	44e LENTERIT	MV Almere
26/03/2023	28ste Voorjaarsrit	MC Alkemade
26/03/2023	40e Brabantrit	MAC de Grensjagers
02/04/2023	39e Lichtstadrit	EMAC Eindhoven
02/04/2023	51e Frieslandtoertocht	MTC Noord
02/04/2023	Amstelland rit	MTC Motovatie
02/04/2023	Kouwe Kuitenrit	MC '68
10/04/2023	Eierit MTC Mariahout	MTC Mariahout
16/04/2023	26e Brabantselandschapsrit	
	BMW MTC Den Bosch	
16/04/2023	KOEKSTADRIT	MTK de IJselrijders
20/04/2023 - 23/04/2023	32e GROENE WEEKEND	MV Almere
23/04/2023	1001 bochten	MC 93 Nijverdal
23/04/2023	36e Marikenrit	MC Keizer Karel- Nijmegen
23/04/2023	Boshuizen /Mc free Wheels	
	MC Free Wheels-Heeten	
23/04/2023	Voorjaarstocht	MC Mios '93
23/04/2023	't Bergeijks Lenteritje	MTC Bergeijk
04/05/2023 - 07/05/2023	Rijn-Moezeltoer groep 1	St. M.T. Zaanstreek
06/05/2023	37e Schaffelaartoertocht	MTC de Schaffelaar
06/05/2023	Veentocht	MAC Veenendaal
07/05/2023	11e MZV Lenterit	MC Zeeuws Vlaanderen
07/05/2023	15 dorpentocht	MC West Friesland
07/05/2023	19e Elfmerentocht	MTC Noord
07/05/2023	Hamaland Meirit	MC Hamaland

07/05/2023	MTC Motovatie rit	MTC Motovatie
07/05/2023	VOORJAARSRIT	MC Nijverdal-Hellendoorn
12/05/2023 - 15/05/2023	Rijn-Moezeltoer groep 2	St. M.T. Zaanstreek
18/05/2023	Hemelvaartrit	MC 93 Nijverdal
21/05/2023	30e KIEKENDIEFTOER	MV Almere
21/05/2023	6e Beat Batten rit	MC Keizer Karel- Nijmegen
28/05/2023	Voorjaarstoertocht	MC Free Wheels-Heeten
29/05/2023	Pelgrimsrit MTC Mariahout	MTC Mariahout
03/06/2023 - 04/06/2023	64e Vierlandenrit	EMAC Eindhoven
04/06/2023	Bikers World Lunchrit	MTC Motovatie
05/06/2023 - 08/06/2023	21e avond 4 daagse	MC Free Wheels-Heeten
11/06/2023	38e Koperteutenrit	MC de Kempengalm
11/06/2023	Molshooprit	MC Nijverdal-Hellendoorn
13/06/2023 - 19/06/2023	Supertoer (7 groepen)	St. M.T. Zaanstreek
14/06/2023	Avondrit 1	MC 93 Nijverdal
15/06/2023	Avond 2 daagse, avond 1	MTC Motovatie
17/06/2023	14e Ome Willemrit	MC de Kraats
22/06/2023	Avond 2 daagse, avond 2	MTC Motovatie
01/07/2023	Avondrit	MAC Veenendaal
02/07/2023	37e Roadrunnerrit	MC Roadrunner
02/07/2023	Zomerrit	MC 93 Nijverdal
02/07/2023	Motoritisrit	MC Wombarg
09/07/2023	43e Veluwerit	MC de Kraats
09/07/2023	Zomerrit	MC Nijverdal-Hellendoorn
16/07/2023	9e Zomertoer	MTC Noord
20/07/2023	Avondrit 2	MC 93 Nijverdal
23/07/2023	Jubileumrit MC CONTACT	MC Contact Dordrecht
02/08/2023	Thuisblijvers Ritten	MC Alkemade
06/08/2023	34e Globetrotterrit	MC de Kraats
06/08/2023	Klepperrit	De Gasschoeve
20/08/2023	39e Airbornerit	EMAC Eindhoven
23/08/2023	Klepperrit	MC Nijverdal-Hellendoorn ?
25/08/2023	Nazomeravondrit	MTC Bergeijk
27/08/2023	Vakantierit	MC 93 Nijverdal
27/08/2023	Zomertocht	MC Mios '93
01/09/2023 - 03/09/2023	37e Driedaagse Molshoop tocht	MC Nijverdal-Hellendoorn
02/09/2023 - 09/09/2023	Oostenrijktoer groep 1	St. M.T. Zaanstreek
03/09/2023	37e Noorderrit	MTC Noord
03/09/2023	9e Open Trajectumrit	MC Trajectum

03/09/2023	De Nazomerrit 2023	MTC Motovatie
03/09/2023	Hamaland Zomerrit	MC Hamaland
03/09/2023	Monsterrit	MC '68
09/09/2023	10e MZV Gilderit	MC Zeeuws Vlaanderen
09/09/2023 - 16/09/2023	Oostenrijktoer groep 2	St. M.T. Zaanstreek
10/09/2023	Gert Segersrit	MAC Veenendaal
15/09/2023 - 18/09/2023	35e VULKANEN WEEKEND	MV Almere
17/09/2023	Verrassingsrit	MC 93 Nijverdal
23/09/2023 - 24/09/2023	39e MZV Diekentoer	MC Zeeuws Vlaanderen
24/09/2023	33e ponytoertocht	MC Free Wheels-Heeten
24/09/2023	Bladerrit	MC Nijverdal-Hellendoorn
24/09/2023	Hanzerit	MTC de Steur
01/10/2023	28ste Natte bladerrit	MC Alkemade
01/10/2023	Arena rit	MTC Motovatie
08/10/2023	39ste Smokkelrit	De Smokkelears
08/10/2023	Najaarstocht	MC 93 Nijverdal
15/10/2023	19e Zultrit	MTC Den Bosch
15/10/2023	28e KALE BOMEN TOCHT	MV Almere
29/10/2023	Snertrit MCH	MC Hamaland
12/11/2023	33e Koude Novemberrit	MC de Kraats
10/12/2023	46e Wildrit	MC Keizer Karel- Nijmegen

L.O.O.T. TOERKALENDER 2022



1/01/2022 - 31/12/2022 **MeerProvincien rit** **MTC Motovatie**
 Doorlopend - 5 punten
 Start te: La Place , Panweg 3 , 4157 PB Enspijk
 Info: Bart Kroezen , Tel.: 06 24787555.
 Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) .Lengte: 200 km.
 Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v.
 MPR Naam Mailadres + Lootnr.

11/12/2022 **46e Wildrit** **MC Keizer Karel- Nijmegen**
 Toerrit - 5 punten
 Start te: Café restaurant de Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alverna (Wijchen)
 Info: Hay Smits, Tel.: 06 4030 9395. Gijs Langens , Tel.: 0412 855946
 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.).Lengte: 150 km.
 Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00
 Extra info: www.mckeizerkarel.nl ,info@mckeizerkarel.nl

L.O.O.T. TOERKALENDER 2023



08/01/2023

Jan Termaten rit

MC Wombarg

Toerit - 5 punten

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

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

Omgeving: Midden Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: incl. koffie en Erwtensoep. Route GPX verkrijgbaar via
[mail:toer@mcwombarg.nl](mailto:toer@mcwombarg.nl)

29/01/2023

Gezelligheidsrit

MTC Bergeijk

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool van de Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Piet Bierens , Tel.: 06-13639516. Arie v/d Moosdijk , Tel.: 0497-572580

Inschrijfgeld: € 6,50(z.h.). Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Heb je geen GPS, rij dan om 11 uur mee met de leden van MTC Bergeijk

Prijs is inclusief soep, koffie en thee

<https://mtcbergeijk.jouwweb.nl>

05/02/2023

33e Koude Februarit

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik , Tel.: 06-36446424. detoercommissie@mcdekraats.nl

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

Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Extra info: Route online vanaf Maandag 30-1. Incl. erwtensoep na afloop
verkrijgbaar via www.mcdekraats.nl;