

L.O.O.T. INFOWIJZER



MAART 2022

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. L.O.O.T. NIEUWS
6. UIT DE CLUBBLADEN
12. DE IDEALE MOTOR VOOR.....
15. ANDALUSIË
20. MOTORNIEUWS
24. FEMA NIEUWS
27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt april 2022. Kopij voor 27 maart naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 55 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opgericht 28-11-1989

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	(ad interim)	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris		Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	(ad interim)	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
		Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

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

Adressen -----

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

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
------------	--------------	---------------------	-------------	--------------------

L.O.O.T. NIEUWS

Een aantal clubs hebben voor toerseizoen 2022 de motoren al gestart voor ritten in januari en februari en nu vrijwel alle corona – maatregelen zijn opgeheven kunnen we weer.

De LOOT TOERCOMPETITIE editie 2022 kan weer als vanouds van start.

De Toerkalender is goed gevuld dus is er voor elke motorrijder wel een toerit van zijn of haar gading te verrijden bij een aangesloten club.L

Laten wij er met zijn allen een prachtig toerjaar van maken.

Het bestuur



UITNODIGING

Algemene Leden Vergadering LOOT

Zaterdag 9 april 2022

aanvang 14.00 uur, verwacht einde 16.00

De Essenburcht

Schoonbeekhof 1

3774 DA Kootwijkerbroek

Telefoon 0342 441866



UIT DE CLUBBLADEN



65-plusser moet nadenken over minder krachtiger motor.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid VIAS doet een opmerkelijke aanbeveling aan oudere motorrijders: 'Kies een motorfiets die bij fysieke mogelijkheden past.' Vrij vertaald: koop iets kleiner dat makkelijk te hanteren is. Het instituut geeft het advies omdat sinds 2009 het aantal bejaarde slachtoffers met een motorfiets met 168% is toegenomen. Volgens het VIAS komt dat omdat 65-plussers na hun pensioen meer tijd hebben om kilometers te maken. Ernstiger gevolgen Per miljoen inwoners overlijden in België 53 mensen in het verkeer. Bij senioren zijn dat er 79. Het grotere risico is vooral te wijten aan hun verhoogde kwetsbaarheid. Bij oudere mensen breken de botten gemakkelijker en verwondingen genezen moeilijker. Sinds 2009 is het percentage dodelijke verkeersslachtoffers onder ouderen gestegen van 19% naar 28%. Het advies klinkt dus plausibel, maar het lijkt weinig twijfel dat niet iedere motorrijder op leeftijd er oren naar heeft. Geen druppel drank Het VIAS heeft motorrijders wel vaker ongevraagd voorzien van adviezen. Vorig jaar pleitte het er nog voor dat motorrijders geen druppel mochten drinken in het verkeer. Op zich plausibel nadat het aantal ongevallen met motorrijders onder invloed licht steeg. In 2017 had 6,6 procent van de motorrijders die bij een ongeval betrokken raakten te veel op. Bij automobilisten was dat 10,7%, bij bestelwagens 9,9% en bromfietsen 8,9%. Motorrijders doen het dus relatief goed en daarom pleitten belangenverenigingen voor een algemeen verbod op alcohol in het verkeer in plaats van alleen voor motorrijders.

De Koppeking –MC West Friesland

MotoPicto communicatie-app geeft motorrijders rust

Je kent dat wel als je met een groepje motorrijders onderweg bent: je tank is bijna leeg en in de verte zie je een tankstation. Driftig gebarend en zwaaiend probeer je de anderen te laten merken dat je moet tanken. Zonder succes en ook nog eens heel gevaarlijk. Of je wilt even stoppen voor overleg over de route. Hoe kun je dat de anderen dit laten weten tijdens het rijden? Met de komst van MotoPicto is hier eindelijk een oplossing voor. Al jaren zijn er communicatiesystemen waarmee motorrijders met elkaar kunnen praten tijdens het rijden. Los van de forse investering die voor een goed systeem nodig zijn, werkt het meestal alleen als je met een vaste partner rijdt die ook zo'n systeem heeft gekocht en ingebouwd in de helm. Een voordelige en effectieve oplossing om onderling te communiceren in een groep motorrijders bestaat eenvoudigweg niet. Tot nu. COMM UNICEREN MET PICTO'S MotoPicto is een app die ontwikkeld is door en voor motorrijders.

Het enige dat nodig is voor een veilige onderlinge communicatie is een app en een degelijke telefoonhouder. Middels tien grote en duidelijke pictogrammen laten motorrijders heel eenvoudig aan elkaar weten wat ze willen. Een tankstop? Links- of rechts afslaan? Even stoppen voor overleg? Sanitaire stop? Door simpelweg een pictogram aan te raken merken andere motorrijders wat je van plan bent en kunnen ze hier rekening mee houden op het moment dat dit veilig kan. IS DAT WEL VEILIG? Een goede vraag. In het verkeer, en zeker op de motor, is veiligheid van het grootste belang. Afleiding dient tot het absolute minimum beperkt te worden. Hiermee is zorgvuldig rekening gehouden bij het ontwerp van de app. MotoPicto is net zo veilig als het gebruik van een goed navigatiesysteem. En veel veiliger dan motorrijders die met wisselend succes al rijdend en zwaaiend aan elkaar proberen duidelijk te maken wat ze van plan zijn. GROTE GROEPEN MotoPicto is ideaal wanneer in kleinere of grotere groepen wordt gereden. Net als bijvoorbeeld bij WhatsApp kan heel eenvoudig een afgesloten groep aangemaakt worden. Leden van die groep kunnen onderling communiceren met MotoPicto. En omdat de app zowel voor Android als iOS beschikbaar is, werkt het op vrijwel iedere telefoon. TECHNIEK MotoPicto berichten maken gebruik van internet communicatie. In tegenstelling tot Bluetooth is communicatie over grote afstanden tussen de motorrijders hiermee geen probleem. Je raakt elkaar dus niet meer kwijt. 5 EURO PER JAAR De app kost 5 euro per jaar. Door deze bijdrage kan de app vrij van reclame worden aangeboden. Reclames leiden af van het verkeer. Het toont nog eens aan dat MotoPicto echt is ontwikkeld door en voor motorrijders.

De Uitlaat - MAC Veenendaal

Nostalgie .

Leuk van nu is om tijdens de winterdagen een column te schrijven denkende aan hoe het begonnen is. Een ander item wat mij om dit te schrijven ook aanspreekt, is dat tijdens de koffiestops het vaak over het verleden van de clubleden gaat, en hoe zij met het motorvirus in aanraking zijn gekomen. Met het hoofdstuk Nostalgie kunnen er boeken van vol worden geschreven, en zal het hoofdstuk Nostalgie in een andere column kunnen terugkomen. Dit even terzijde. Kijk pap zo'n motor ga ik later ook kopen. Dit waren mijn woorden kijkend naar een BMW R100RS, die tijdens een vakantie in een etalage in Duitsland stond. Ik was naar schatting 6 a 7 jaar oud en verzot op alles wat met motorfietsen te maken had. Op deze leeftijd wist ik dat BMW nieuwe modellen had uitgebracht, fabriek af met een kuip.

Wat ik ook interessant vond was het BMW boxermotor principe, welke toch anders was dan waarmee andere motorfabrikanten hun motoren waren uitgerust. Er stonden twee BMW motoren in de kleine etalage, de R100RT en de R100RS. De RT was groen van kleur en de RS blauw, beide motoren waren met zijkoffers uitgerust, en zal ongetwijfeld de extra accessoires erop en eraan hebben gezeten die voor die tijd beschikbaar waren. De RS was direct in mijn gedachten gegrift, en pa zei rustig: dat is goed jongen BMW bouwt goede motoren. Kijk naar de huidige boxermotoren die nog steeds gebruikt maar ook verbeterd worden. Zelf heeft hij scooter gereden, een Heinkel tourist, als klein ventje mocht ik als we binnen het dorp naar familie reden voorop staan. Ik stond achter het scherm en werd vastgehouden tussen de benen van vader. Dus is het motor virus al met de paplepel erin gegoten. Met spijt heeft hij zijn scooter verkocht, hij heeft het er nog over als we over motoren aan het praten zijn. Kort na de vakantie kwam een oom thuis met een Honda CB750 K1, ik kon er uren naar kijken, en wilde er alles van weten. Standaard werden deze motoren als naked bike geleverd, je kon er toen wel bijvoorbeeld een losse Vetter Windjammer kuip op kopen. Ik weet bijna zeker dat er clubleden zijn die op een Honda CB 750 hebben gereden, als net zo goed de al eerder besproken BMW serie en tal van anderen, zoals de Suzuki GT 750 welke de eerste Japanse motorfiets was met waterkoeling. Wat ik wel vreemd vond was dat de motor met driecilinders was uitgevoerd. Kawasaki kwam uit met de Z series, waarvan ik de Z650 het meest uitspringende model vond. Bij Bakker motoren kon je en kan je misschien nog wel een frame laten bouwen. Zo rond de jaren 80 was er een buurjongen die een wegracer met een Bakkerframe uit een Kawasaki Z1000 met groen witte kuipdelen had gebouwd, of er een nieuwe wereld voor mij open ging. In die tijd had ik een vriend met een sleutelschuurtje, hier heb ik de basis van de binnenkant van motoren geleerd.

De eerste brommer was een Flandria die eerst uit elkaar werd gesleuteld om de binnenkant van het motorblok te reinigen.

Hier heb ik het principe van een tweetakt geleerd, met de inlaat en uitlaat poorten. Na het blok te hebben gereinigd werd de carburateur uit elkaar gehaald. Deze werd ook gereinigd en er werd gelijk een nieuwe vlotternaald in gezet. Daarna aantrappen en lopen als een zonnetje, achter in het dorp was een crossweilandje waar we met de brommer reden. Nou dat was wel wat, ik was niet heel groot en moest leren omgaan met het schakelpookje. Met de eerste keer opschakelen voelde je meteen of je een heuse coureur was. Een half jaar later had hij een Kreidler crossbrommer gekocht. Dat was echt je van het zoals wij dat noemde.

Hier zat meer vermogen in en werd daarnaast ook nog opgevoerd. Er kwam ook een tweede Kreidler die voor de verkoop bedoeld was. Deze had een defecte versnellingsbak, nu gelijk een leuke uitdaging om dit principe te leren. Oorzaak van de defecte versnellingsbak was een gebroken schakelvork. Voor wie Amsterdam van toen een beetje kent, was er een filiaal van, van Veen Kreidler op de stadhouders kade. Hier konden we ook onderdelen bestellen of afhalen. Naderhand heeft hij een Kawasaki KX250 gekregen, dat was natuurlijk de crosser om mee te rijden. Een keer gasgeven en daar lig je dan in het zand, ik was te klein en woog te licht om deze machine, ja zo noemde wij ze al, te bedwingen. Dan maar terug op de Kreidler. Zijn vader nam ons wel eens mee naar MCA waar de Nederlandse crosskampioenschappen werden gereden met natuurlijk de grote namen voor die tijd, Gerrit Wolsink, Gerard Rond en Kees van der Ven. Ik heb zelf is een keer over de baan gereden, dit was toch wel anders dan de terreinen waar wij voor de fun reden. Wordt vervolgd.

De Koppeling – MC West -Friesland

“Er waren zelfs leden die een “klootzak “ bestelden. Het waren mannelijke leden en ik twijfelde dan ook aan mijn geaardheid. Alras bleek dat een klootzak bestaat uit twee sneetjes brood , twee gehaktballen en wat groenvoer , het zaakje werd bijeengehouden door middel van een lendendoek!”

“De grootste fout die je kunt maken is om er geen te maken, want voordat dingen beter gaan, gaan dingen slechter.”

“De zon gaf ook een gouden gloed over het graan dat in de talrijke akkers stond .Als het graan er was afgehaald dan zag je de vogels die de laatste graankorrels zochten. Zo zag ik een veld vol kraaien , ganzen en zelfs heel veel duiven.

Die laatste groep zocht misschien een vrede-stak . in ieder geval hadden ze net als ik die ochtend een meergranen ontbijt."

"De weersverwachting voor de volgende dag belooft weinig goeds, van het begin tot het einde grote hoeveelheden regen. In plaats van binnendoor tot Maastricht wordt besloten dat we binnendoor naar de dichtstbijzijnde oprit van de snelweg rijden en dan richting huis. Ik ben in de loop van de tijd best wat gewend geraakt qua omstandigheden, maar het weer dat we onderweg hebben is extreem, zeer zware regenbuien met slecht zicht en veel water op de weg. Dit blijft zo tot we ter hoogte van Eindhoven komen.

Met deze omstandigheden is het niet zo vreemd dat er af en toe file ontstaat en met het door de regen slechte zicht er tussendoor rijden is ook niet verantwoord. Uiteindelijk komen we na een zeer natte reis thuis aan, de blubber zit op de motoren tot op de buddy-seat. Pas als we thuis zijn horen we wat voor ramp zich in het gebied waar wij doorheen gereden zijn voltrokken heeft. Het was in dit geval dus echt "Na ons de zondvloed".

"Bij Prinsenbeek kregen we een lekke band, maar met mijn meegenomen accupompje kon ik weer voldoende lucht in de band pompen, want ik wilde Zevenbergschenhoek bereiken. 600 meter voor de benzinepomp kreeg ik er geen lucht meer in en ben ik met de lege band maar doorgereden. Inmiddels had een automobilist gemeld dat er onder een stilstaande motor op de vluchtstrook een man lag waarop politie, ambulance en RWS met spoed waren uitgerukt!"

"Blijf niet hangen in het verleden. Dat is voorbij. Raak niet gestrest van de toekomst. Zo ver is het nog niet. Leef in het heden en geniet."

"Van te voren had ik Jan gevraagd of hij zich wat aan de snelheid wilde houden want ik had recentelijk 3 bekeuringen gehad. 3 x voor slechts 5 km te hard rijden. Daar zakt je broek toch wel enigszins vanaf. 5 km ...waar hebben we het over???"
"Tijdens deze tour, presteerden wij het maar liefst 8 bruggen tegen te hebben. Nu is de vraag: 1. is dan de brug open voor ons of... 2. is de brug dan dicht? "

"En dan ben ik zo blij op met mijn Strommetje! (koosnaampje voor mijn Suzuki Vstrom 650dl)."

"Mijn motor rijdt het prettigst op de Esso Supreme, dus dat maar getankt. Van de prijs werd ik niet blij, € 2,129 per liter. Begin september nog met mijn zwager in Italië gereden, daar koste dezelfde benzine € 1,30 per liter. Dat scheelt een aardige slok op een borrel. Ik krijg spontaan heimwee naar Italië...."

"We rijden verder en ik verwonder me er elk jaar weer over dat de bomen bij onze laatste ritten hun bladeren laten vallen. Iemand moet ze dat ingefluisterd hebben."

"Als het leven je honderd redenen geeft om te huilen, laat het leven dan zien dat je duizend redenen hebt om te glimlachen."

Mijn vrouw en ik zijn al heel vele jaren getrouwd en telkens wanneer ik thuis kom, krijg ik van haar nog steeds een kus", zegt een man aan zijn vriend. "Ik ken dat", antwoordt deze, "Alcoholcontrole"! ..

Een ambtenaar staat voor het raam van zijn kantoor. Een collega komt binnen en gaat naast hem aan het raam staan. Ze kijken samen naar de plantsoenarbeiders. Zegt de eerste ambtenaar: "Die lui doen nu al zeker drie uur helemaal niets!"

Er komt een man bij de balie van de belastingdienst. "Ik zou graag Ali willen spreken." De medewerker van de belastingdienst zegt: "Ali, welke Ali?" Waarop de man zegt: "Ali Baba wil ik spreken en snel !" De medewerker van de belastingdienst antwoordt korzelig: "Hier werkt geen Ali Baba!" De man antwoordt: "Dan wil ik graag een van de andere veertig rovers spreken!"

"Er komt een Belg bij de Canadese grens. Hij zegt tegen de douanebeambte: "Ik wil graag emigreren." De douanebeambte zegt: "Daar moet je wel werk voor hebben." "Dat heb ik," zegt de Belg, "ik ben houthakker." "Zo," zegt de douanier, "en waar ben jij dan houthakker geweest?" "In de Sahara," zegt de Belg. "In de Sahara?" zegt de douanier, "maar daar staan toch helemaal geen bomen?" "Nee," zegt de Belg, "nu niet meer!"

De muzieklerares laat de leerlingen een piano zien. "Wie van jullie weet wat die witte en zwarte toetsen betekenen?" Kees steekt zijn vinger op: "De witte toetsen zijn voor bruiloften en de zwarte voor begrafenissen

De ideale motor voor een wereldreis bestaat niet

Sjaak Lucassen, ook wel bekend als R1 Sjaak, is de godfather van de Nederlandse wereldreizigers op de motor. Toen internet nog niet bestond, toerde hij al maanden op een Honda Fireblade door Australië. Daarna volgden wereldreizen waarbij hij alle continenten doorkruiste. Eerst op de Fireblade, later werd dat een Yamaha R1. “Vroeger toen ik als kleine jongen op mijn fietsje zat, trok ik al de wijde wereld in.”

Als je bij Lucassen door het raam kijkt in Maashees, staan er zes motoren op de stoep. Vijf R1's en een Fireblade. Honderdduizenden kilometers hebben ze op de teller, maar rijden doen ze nog altijd. Niet dat de avonturier veel op de motor zit. “In Nederland wil ik niet meer rijden, daar voel ik echt niets voor.” Maar het avontuur lonkt nog steeds. Lucassen wil naar het eind van de wereld, hij wil op de motor naar de Noordpool.

Geboren avonturier

Sommige mensen worden geboren als avonturier en dat geldt zeker voor Lucassen. “Als kind ben ik opgegroeid op een boerderij in Maashees, in Noord-Brabant. Destijds was ik eigenlijk al een avonturier, ondanks dat ik het zelf helemaal niet wist. Ik kon pas vrij laat fietsen, maar toen ik dat eenmaal kon begon ik de buurt te ontdekken. Het mocht niet, maar al snel fietste ik naar Boxmeer. Dat lag toch elf kilometer verderop.”

Het is begin jaren '90, als de Brabander een documentaire over de cycloon Tracy in Australië ziet. Hij is dan al fervent motorrijder. “Mijn kameraad zei: ‘We gaan een keer naar Australië’. Die outback, het trok mij enorm om daar te rijden. Op dat moment was ik aan het wachten tot de Honda Fireblade uitkwam, een revolutionaire motor. Ik heb hem in 1992 direct gekocht en daarbij aangegeven dat ik het krat wat eromheen zat wilde houden. Want ik zou naar Australië. De motor is in mei uitgepakt en rijklaar gemaakt en in het najaar heb ik hem weer in het krat gezet en hem naar Australië gestuurd.”

Met een Its-opleiding en de middelbare tuinbouwschool spreekt Lucassen vrijwel geen Engels. Sterker nog, hij is nog nooit buiten Europa geweest en heeft nog nooit in een vliegtuig gezeten. Maar het avontuur lonkt. Niet voor zijn vriend. Die is van gedachten veranderd...

‘Als mensen beseffen wat echt reizen is, dan krabbelen ze terug’

“Een wereldreis is een groeiproces. Voor veel mensen duurt een vakantie nooit lang genoeg. Maar als ze beseffen wat echt reizen is, dan krabbelen ze terug. Voor mij is het geen probleem. Als kind had ik al dat ik goed alleen kon zijn.” En dus zet Lucassen zijn tanden erin.

Enkele weken nadat hij zijn Fireblade verstuurd heeft naar Australië, komt er een telefoontje. “Er was een pakket met daarin een motor ontvangen. Ze vroegen zich af wat ze ermee moesten doen. Ik heb gezegd dat ze hem wel konden laten staan, want ik kom eraan. Diezelfde dag heb ik een ticket gekocht en drie dagen later landde ik in Australië.”

Daar staan ze raar te kijken, als de Fireblade uit het krat tevoorschijn komt. “Ik had in die tijd geen voorbeelden, kende niemand die dit ooit had gedaan. Maar voor mij was er geen twijfel. Ik wilde op de Fireblade, want die motor reed lekker. Op onverharde wegen is het wel eens wat lastiger, maar toch heb ik er enorm veel plezier mee gehad.”

Je zou het bijna als een impulsief idee omschrijven, maar Lucassen is het daar niet mee eens. “Ik was er natuurlijk al een jaar mee bezig in mijn hoofd, had alles al bedacht. Voor mij voelde het meer als een uitdaging om het avontuur aan te gaan.”

Fireblade wordt een R1

Na Australië volgt er tussen 1995 en 1998 een wereldreis op de Fireblade. Maar hoe groot de liefde voor de machine ook is, in 2001 komt er een R1. “Ik had al eens op die Yamaha gezeten en hij zat heerlijk. Een mooie sportmotor. Voor mijn wereldreis wist ik één ding, het zou weer een Japanner worden. Daar kwamen op dat moment de mooiste en degelijkste modellen vandaan. Ik heb er tussen 2001 en 2006 een vijf jaar durende wereldreis op gemaakt.”

Voor Lucassen geen offroad. “De R1 is de motor waar ik me op thuis voel en dan boeit het niet of hij geschikt is voor het terrein. Hij is geschikt voor mij. Dat moet iedereen in het achterhoofd houden die een lange reis op de motor gaat maken. Zoek een motor uit die bij jou past. Dat kan een racer zijn, maar als jij je lekker voelt op een lichte allroad is het ook goed.”

“Ik ben erachter gekomen dat je met een Fireblade of een R1 op de meeste plekken in de wereld gewoon kunt rijden. Dat betekent soms dat ik slechts zestig kilometer per uur kan rijden. Maar dat is beter dan dat je 120 rijdt en er ineens een vrachtwagen, kind, geit of een gat in de weg opduikt.”

Sjaak Lucassen rijdt ermee door de Sahara (‘achteraf een makkie’) en door de Democratische Republiek Congo, waar vrijwel geen wegen bestaan. Hij scheurde er vol gas mee over een zoutmeer in Bolivia en doorkruiste China. “Weet je, de ideale motor bestaat niet voor een wereldreis. De perfecte motor is de motor die je aan het hart ligt.”

Technisch mirakel

Ruim drie ton op de teller en dwars door woestijnen, rivieren en over bergen gereden. Het is een wonder dat de R1 van Lucassen nog altijd rijdt. “Die machine had op een gegeven moment een radiator die helemaal was dichtgeslibd. Als je dan door koud water rijdt, dan moet de motor kapot knallen. Maar er gebeurde niets. Ik reed dertig keer per dag door koud water en hij gaf geen krimp. Tot en met de uitlaat ging ik ermee in rivieren. Soms stierf de R1. Dan maakte je de uitlaat weer leeg, startte je opnieuw en reed hij weer verder.”

“Met een slippende koppeling door de modder op hoge bergen, stinken. Die Yamaha bleef doorploeteren. Onbegrijpelijk! De machine heeft technisch gezien zo op zijn donder gekregen, maar uiteindelijk heb ik er 360.000 kilometer zonder revisie op gereden. Bizar! Het blok is nog helemaal origineel, zelfs de versnellingsbak. Goed, hij is nu wel gaar, maar ik rij er nog steeds mee.”

Mee naar de Noordpool gaat hij niet meer. Daarvoor heeft Lucassen een nieuwe R1 gekocht, die wordt geprepareerd voor de reis. “Natuurlijk is dat niet de ideale motorfiets om de Noordpool te bereiken. Maar welke motor is er wel voor gemaakt om daarnaartoe te rijden?”

Frank Andringa

Andalusië

Andalusië, een hemelse plek door Moorse dichters bezongen. Dat is flamenco, tapa's, vino tinto, stierenvechter arena's, kastelen, historische steden, kerken in moskeeën en de zee. Het is bergen, valleien en strak asfalt. Al Andalus, zoals de Moren hun rijk in Spanje noemden, is genieten op de motor.

Wanneer je aan Zuid-Spanje denkt, denk je al snel aan dorre vlaktes en rechte wegen. Fout! Gooi dat vooroordeel direct in de prullenbak. Ze zijn er wel, maar waar mogelijk slaan wij ze over. Spreek liever over de Mesquita, het Alhambra en de bergketen Sierra Nevada. Andalusië is een van de mooiste en afwisselendste streken van Spanje.

Moorse overheersing van Andalusië

Een belangrijke reden daarvoor zijn de Moren. In het jaar 711 vallen de Islamieten het zuiden van Spanje binnen en binnen enkele jaren veroveren zij een groot deel van het Iberisch schiereiland. In Cordoba wordt in eerste instantie een emiraat uitgeroepen, later zelfs een kalifaat. Door onderling gekonkel valt het kalifaat en verandert Andalusië uiteindelijk in vele kleine Moorse koninkrijkes.

Die Islamitische invloeden zijn tegenwoordig nog steeds heel goed zichtbaar in met name de Andalusische steden. De Moren liepen in die tijd ver voor qua ontwikkelingen op gebied van landbouw, economie en gezondheidszorg op christelijk Europa. Na de heroveringen hebben de Christelijke koningen veel Moorse bouwwerken vrijwel ongemoeid gelaten en overgenomen.

Vliegensvlug naar Malaga

De start van het rondje Andalusië is in het Zuid-Spaanse havenstad Malaga. Bijna 2.300 kilometer rijden vanaf Utrecht. Gelukkig zijn hier ook enkele verhuurbedrijven waar je een motorfiets kunt huren. Nog een voordeel, het heeft een vrij groot vliegveld. Vanaf Eindhoven of Weeze vlieg je hier vlot en zeker niet al te duur naartoe.

Malaga is een echte Mediterrane stad. Palmbomen, stranden en volle terrassen tot 's avonds laat. Een heerlijke stad om rond te slenteren, maar daarvoor zijn we hier niet. Dit is de vertrekstad voor een rondje Andalusië. Blijf niet te lang hangen, want er komt zoveel moois op je pad. *Vamos!*

Laat je niet ontmoedigen door de eerste kilometers naar het zuiden. Aan je linkerkant liggen de costa's, rechts staan de onooglijke betonnen flats. Geen Moor te bekennen, wel talloze bejaarden die een groot deel van het jaar hier doorbrengen in Torremolinos.

Even verderop in Marbella is het ook nog rustig. De examens zijn nog niet geweest, de jeugd heeft nog geen tijd voor de discotheken hier. Een prima stuk om aan je huurmotor te wennen, maar wij kunnen wel iets meer uitdaging gebruiken. Het bordje San Pedro de Alcántara komt als geroepen. Het is tijd om rechtsaf te slaan, het is tijd voor de bergen.

Waar de wegen aan de kust vooral vlak, gaat het hier direct bergop. Vloeiende bochten naar links en rechts, aan de ene kant een bergwand terwijl je aan de andere kant uitkijkt op een vallei. Het asfalt ligt er prima bij en er is weinig ander verkeer op de weg.

Op de A-397 kun je je eenzaam voelen, want dorpjes of stadjes kom je niet tegen. Tot daar in verte ineens een witte vlek opdoemt: Ronda.

Ronda

De oude stad van Ronda ligt bovenop twee rotsplateaus vanwaar je over de omgeving uit kijkt. De plateaus zijn aan elkaar verbonden via de spectaculaire 98 meter hoge brug Puente Nuevo uit de 18^e eeuw. Daaronder stroomt de Río Guadalevín. Op het ene plateau ligt de prachtige oude Moorse stad (la Ciudad) met allemaal smalle straatjes, stadspaleizen en aan de rand een Moors badhuis.

Het andere plateau, el Mercadillo, wordt gedomineerd door de stierenvechtersarena. De Plaza del Toros is in 1785 gebouwd en is daarmee de oudste arena van het land. Het ronde stadion is ronduit indrukwekkend. Twee lagen tribunes kijken uit op een kleiveld waarop de toreadors de strijd aan gaan met de stieren.

Ook zonder gevechten is de arena een indrukwekkende plek om te bezoeken. Waan jezelf voor even een toreador midden in het stadion en zie hoe de stieren door de catacomben naar het stadion worden geleid.

Ben je op een All Road motor in Ronda? Maak een uitstapje naar de gravelpaden in de vallei rondom de stad.

De bergen in

Iets ten westen van Ronda ligt het Sierra de Grazalema Natural Park. Een berggebied met enkele helderblauwe meren. Het ligt op de route naar Jerez de la Frontera, de stad die we vooral kennen uit de MotoGP. Maar Jerez is veel meer dan dat.

De route slingert de eerste kilometers berg op en af door het natuurpark heen. Af en toe word je getrakteerd op schitterende uitzichten op de meren in het gebied, het volgende moment ligt er ineens een sprankelend wit stadje tegen een helling aangeplakt.

Er zijn verschillende routes te kiezen. Heb je de tijd, neem dan een van de slingerwegen. Want na de Sierra de Grazalema Natural Park houden de bergen op en gaan over in glooiend landschap met rechte wegen.

Culinaire tip: Rabo del toro

Restaurantjes in Spaanse dorpjes zien er vaak niet zo uitnodigend uit van de buitenkant. Maar vergis je niet, hier wordt het lekkerste eten bereid. Bovendien zijn de prijzen op de kaart doorgaans veel lager dan in de grotere steden.

Kun je niet kiezen? Kies dan altijd voor het menu del dia. Een stevige maaltijd waarna je weer uren in het zadel kunt zitten. Ben je een liefhebber van mals vlees? Kies dan voor de Rabo del toro, in het Nederlands de staart van de stier of ossenstaart. Dit heeft uren liggen pruttelen in een heerlijke saus, waardoor het vlees haast van de botten valt. Overheerlijk!

Jerez de la Frontera

Jerez de la Frontera is de stad van de sherry, maar ook van de Flamenco. Hier staat het Centro de Baille Jerez, een dansschool waar de beste flamencodansers worden opgeleid.

Zoals zoveel grote steden in Andalusië heeft het een historisch alcazar, een Moors kasteel dat zijn oorsprong zo'n duizend jaar geleden had. Maar er zijn ook eeuwenoude kerken en stadspaleizen waar je van de ene verbazing in de andere valt. Jerez is een pareltje.

Wanneer je de bezienswaardigheden van de stad hebt bekeken, is het tijd voor een bezoek aan een van de vele bodega's rondom de oude stad. Een bezoek aan Jerez kan natuurlijk niet zonder een sherry- en wijnproeverij.

Sevilla

Het land tussen Jerez en Sevilla is het land wat je misschien wel in gedachten had bij Andalusië. Kaal en vlak. Dit is een dagje overleven. Blik op oneindig en gaan. Gelukkig zijn de wegen goed, maar erg saai. Maar Sevilla maakt alles goed.

Wat een stad is dit! Onderweg wijzen verkeersborden erop dat we langzaam maar zeker steeds dichterbij Sevilla komen. En dan ineens, in de middle of nowhere, tekent zich een enorme vlek zich af tegen de horizon. Dit is de hoofdstad van Andalusië, de bakermat van de tapas, de stad van Christoffel Columbus. Dit is Sevilla.

Die kilometers kale grond ben je op slag vergeten als je in het centrum van Sevilla bent. Het Real Alcazar, de gouden toren, de kathedraal, de joodse wijk Santa Cruz, de stadspaleizen en het Plaza de Espana zijn schitterend. Eigenlijk doe je niets anders dan om je heen kijken. Alle gebouwen in het centrum, ze lijken vloeiende vormen te hebben, de mensen lijken allemaal te lachen en de terrassen zitten vol.

Vooraf het Real Alcazar, het koninklijke paleis van Sevilla. Dit Moorse gebouw, schitterend. De details zijn ontelbaar. Elke ruimte is met zoveel vakmanschap gemaakt. Honderden, misschien wel duizenden arbeiders moeten jarenlang gewerkt hebben om al die details zichtbaar te maken. En de paleistuin, met een beetje verbeelding hoor je de dichters uit de Moorse tijd hier nog steeds de mooiste liefdesgedichten voordragen.

Cordoba

Van huidige hoofdstad van Andalusië gaat het naar de oude hoofdstad van kalifaat, Cordoba. Natuurlijk kun je de E5 nemen om de 140 kilometer zo snel mogelijk af te leggen, maar mooier is de A-432 naar El Pedroso. Dit stadje ligt aan de voet van de Sierra Norte.

Het landschap is nog steeds enigszins kaal, maar heeft plaatsgemaakt voor nieuwe rotsen en bergen. Via Constantina en La Navas de la Concepcion rijd je het Parque Natural Sierra de Hornachuelos in.

De weggetjes worden smaller, het overige verkeer nog minder en de bochten uitdagender. Dit is heerlijk rijden tussen de kurkbomen door.

Helaas eindigt het mooie gedeelte van de route bij Hornachuelos. Gelukkig is het nog slechts enkele tientallen kilometers naar Cordoba.

Mezquita

Het kalifaat, dat heeft een zeer negatieve klank. Dan denken we al snel aan IS, dat in Syrië en Irak een kalifaat stichtte. Moordpartijen, martelingen en vrouwen die niets mochten. Maar hoe anders was dit in Cordoba, waar de Moren in 929 het kalifaat stichtten dat ruim honderd jaar bleef bestaan. Andere geloven waren welkom en mochten ook gepredikt worden en de Arabieren brachten voorspoed op gebied van landbouw en bijvoorbeeld de gezondheidszorg.

Granada

De kilometers van Cordoba naar Granada lijken vooral een moetje. Tot Alcala de Real. Hier verwisselen we de N-432 voor de A-335 richting Montefrio. Dit is weer motorrijden. De saaie autoweg is veranderd in een bochtig parcours waarbij je om de bergtoppen heen glijdt over het mooie asfalt. En verkeer? Nee, vrijwel niet.

Tientallen kilometers verderop, bij Loreto, draaien we de snelweg op naar Granada. Deze stad is schitterend en het voelt hier een stuk koeler dan in de vorige steden. Hier bouwden de Moren het Alhambra, een enorm fort en paleis op een berg.

Schitterend dat fort, maar als je wel een beetje klaar bent met dat Moorse culturele erfgoed, dan is het tijd om op de motor te stappen. Ten oosten van de stad ligt het berggebied de Sierra Nevada. Trek warme kleding aan en verbaas je niet als je hier halverwege april nog mensen tegenkomt die van de bergen af skiën.

De Sierra Nevada voelt als de Alpen aan. Groene weides, koeien met bellen en kleine dorpjes. Hier liggen haarspeldbochten zoals je nog niet eerder onderweg bent tegengekomen. En verrassend genoeg, de natuur is er echt groen. Heerlijk!

Terug naar de kust

Na de groene bergen van de Sierra Nevada is het tijd voor een terugkeer naar de kust, terug naar Malaga. En het prettige is dat er tussen de zee en het binnenland nog een bergrug ligt, waardoor we nog een keer lekker gaan slingeren.

Vanuit Granada pakken we de A-338 naar La Malaha. Langs het Bermejales Meer gaat het over strak asfalt naar Alhama de Granada. Daar gaat de weg over in de A-402, waar we worden getrakteerd op mooie groene valleien en bergtoppen waar in het voorjaar nog sneeuw op kan liggen. Zo dalen we langzaam af naar de kust, naar Velez-Malaga.

En ineens ligt hij daar uitnodigend, de blauwe Middellandse Zee. Voor je het weet bevind je je weer in Malaga, waar het strand lonkt. Even uit het zadel en met de voeten in het zand. Ook in het voorjaar en najaar kan de temperatuur hier erg aangenaam zijn.

Acht dagen reizen

Ga je een rondreis maken door Andalusië? Trek er in ieder geval zo'n acht dagen voor uit. De afstanden tussen de steden is vrij groot en zeker wanneer je de B- en C-wegen pakt, zul je een flink aantal kilometers afleggen.

Ben je geïnteresseerd in de cultuur van Andalusië, dan wil je ook zeker wat tijd doorbrengen in de historische steden. Geen cultuurliefhebber? De ongedwongen Spaanse sfeer is er ook heerlijk, met een cerveza of een vino tinto op het terras.

Beste reistijd

Andalusië staat bekend om zijn extreme temperaturen. Sevilla is een van de warmste steden van Europa. In de zomer een rondreis maken door dit gebied is daarom ook zeker niet aan te raden, wanneer de temperaturen willen oplopen tot ruim boven 40 graden.

De beste reistijd is in het voorjaar en in het najaar. Onze voorkeur gaat uit naar het voorjaar, omdat het gebied dan nog vrij groen is. Na de heftige Spaanse zomer is het landschap in het najaar vooral dor.

MOTORNIEUWS



NIEUW: RISEMousse B-SURE, DOORRIJDEN BIJ EEN LEKKE BA

Het Italiaanse bedrijf RiseMousse komt dit jaar met de B-Sure. RiseMousse garandeert dat er met dit onderdeel in de band doorgereden kan worden, ook wanneer de band lek is of anderszijds langzaam leeg loopt. Het concept van een mousse is al oud en onder andere toegepast tijdens de Dakar vanaf de jaren 80. Nieuw is echter dat de B-Sure de eerste mousse is die geschikt is voor gebruik bij straatmotoren.

Wat is een mousse?

Kort door de bocht is een mousse een semi harde plastic binnenband, gevuld met lucht. De mousse wordt dus om de velg aangebracht, waarna het mogelijk is om de reguliere band daaroverheen te monteren en te voorzien van de juiste luchtdruk. Op dat moment ontstaat er een luchtscheiding tussen mousse en band.

Dit is mogelijk omdat de mousse is gemaakt van een speciaal soort plastic (polymeer). Zolang er druk is van buitenaf (een opgepompte band), zal de mousse zijn vorm behouden.

Wanneer er echter lek gereden wordt en de lucht ontsnapt zet de mousse evenredig weer uit. Doordat de mousse dus elastisch is, heeft deze als het ware een soort 'geheugen functie'. Gevolg is dat de stevigheid van de band behouden blijft, ook wanneer er lucht ontsnapt. Probleem is dat deze elastische eigenschappen ook in werking treden tijdens hitte, waardoor een mouse dus niet geschikt was voor de openbare weg.

B-Sure

Risemousse heeft dus als eerste fabrikant een mousse ontwikkeld geschikt voor de openbare weg en het probleem van de hitte ontwikkeling weten te omzeilen. Dit hebben ze weten te bereiken door een zelf ontwikkelt polymeer, wat zij MEPP (Memorized Expanded Plastic Polymer) noemen. De B-Sure is daarnaast voorzien van een sensor, die actief de druk meet in de band. Deze sensor is gekoppeld aan een draadloos dashboard, dat gemonteerd kan worden op het stuur van de motor. De rijder is op die manier op de hoogte van de staat van de band. Een melding verschijnt op het moment dat er een lek is gedetecteerd. Om de levensduur van de sensor te garanderen, treedt deze alleen in werking, wanneer de motor rijdt. Hoe lang en met welke snelheid er precies doorgereden kan worden, wordt door RiseMousse echter niet gemeld.

Ze garanderen echter dat dit voldoende ver en snel is, om veilig bij een geschikte stopplek of garage te komen.

RiseMousse geeft aan op dit moment druk bezig te zijn met testen en verwacht het product nog dit voorjaar op de markt te kunnen brengen. Een typegoedkeuring is niet nodig, of mogelijk, omdat er op dit moment (nog) geen regelgeving voor een mouse bestaat.

Uiteindelijk moet de B-Sure leverbaar worden in de volgende uitvoeringen: Urban, Adventure, Chopper, Tourer en Sporty. Op dit moment maakt de website echter enkel nog melding van Urban en Adventure in de volgende maten:

Urban:	120/70-12	130/70-12	100/80-16	120/80-16	110/70-16
	30/70-16	150/70-13	120/80-14	150/70-14	120/70-15
	160/60-15	80/80-16	90/80-16		

Adventure	110/80-19	120/70-19	150/70-17	170/60-17	150/70-18
	90/90-21				

JE MOTOR VERKOPEN AAN MOTORDEALERS VIA MOTORSNELWEG

Motoroccasion B.V. lanceert een nieuwe dienst genaamd MotorSnelWeg. Hiermee kunnen particulieren snel en betrouwbaar hun motorfiets te koop aanbieden bij een groot aantal motorzaken. Deze kunnen door middel van biedingen aangeven of ze interesse hebben. De verkoper wordt geïnformeerd over het hoogste bod en kan dan besluiten hier wel of niet mee akkoord te gaan.

Een motor aanbieden gaat heel eenvoudig: kenteken (of merk en type) invullen, een aantal vragen beantwoorden, eenvoudig enkele foto's toevoegen vanaf telefoon of pc en met één druk op de knop wordt de motor aangeboden aan een groot aantal motorbedrijven. Er zijn voor de consument geen kosten aan verbonden. Je motor aanbieden of meer informatie: www.motorsnelweg.nl.



FEMA NIEUWS

Hoewel fysieke ontmoetingen in 2021 niet mogelijk waren, zijn we erin geslaagd de belangen van de Europese motorrijders binnen en buiten de Europese Unie te blijven behartigen. In dit artikel geven we een overzicht van onze activiteiten. Eerst geven we een samenvatting en daarna vind je de meer gedetailleerde acties per vier hoofdonderwerpen.

Samenvatting van activiteiten

Op het gebied van het milieu en de energietransitie verzetten we ons actief tegen het heden op elektrische voertuigen. We zien een toekomst in elektrische motorfietsen en andere kleine (L-categorie) voertuigen, vooral in stedelijke omgevingen, maar we willen ook de mogelijkheid hebben om te kiezen voor andere alternatieven met een lage en nul CO₂-uitstoot.

Tegelijkertijd moeten rijders die elektrisch aangedreven twee- of driewielers willen gebruiken dat op een gemakkelijke en veilige manier kunnen doen en goed gefaciliteerd worden.

We worden nu al geconfronteerd met gedeeltelijk geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen en in de toekomst zal dit nog meer het geval zijn. Volgens FEMA moet het mogelijk zijn om in zo'n omgeving te blijven motorrijden. Om dit mogelijk te maken, moeten geautomatiseerde voertuigen op een juiste manier reageren op niet-geautomatiseerde en misschien niet-verbonden voertuigen zoals motorfietsen. Geautomatiseerde systemen moeten worden getest met gemotoriseerde tweewielers, net zoals ze al worden getest met voetgangers en fietsers. Dankzij onze lobby zijn de eerste stappen in die richting al gezet. Daarnaast denken wij dat motorrijders bij verdere automatisering en verbinding profiteren van digitale verbinding met andere voertuigen en infrastructuur.

Daarom hebben we ons als ondersteunend lid aangesloten bij het Connected Motorcycle Consortium (CMC).

Door deel te nemen aan een adviesraad van de Europese Commissie en in een project dat zich richt op de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers door gebruik te maken van nieuwe technologieën hebben we actie ondernomen om motorfietsen te betrekken bij toekomstige ontwikkelingen op het gebied van ITS en digitale verbinding. Dit brengt ons bij de verkeersveiligheid. In 2021 werden we geconfronteerd met verschillende plannen om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar waar motorfietsen deel uitmaakten van deze plannen, gebeurde dat vaak op een manier die ons niet beviel. We hebben veel tijd gestoken in het overtuigen van wetgevers en de Europese Commissie dat motorfietsen een integraal onderdeel moeten zijn van verkeersveiligheidsplannen en dat verplichte periodieke technische inspecties voor alle gemotoriseerde twee- en driewielers niet de manier is om motorrijden veiliger te maken. Wij hebben input geleverd voor de herziening van de rijbewijsrichtlijn. We hebben een presentatie gegeven aan wegbeheerders over de behoeften van motorrijders aan veilige weginfrastructuur en wat wegbeheerders kunnen doen om de wegen veiliger te maken voor motorrijders. Tot slot hebben we deze zomer deelgenomen aan de virtuele Motorwerkplaats als lid van de Stuurgroep en als deelnemers aan verschillende werkplaatsbijeenkomsten. Naast onze hoofdonderwerpen hebben we ons werk in de Historic Vehicle Group (EPHVG) van het Europees Parlement voortgezet om de belangen van eigenaren van historische motorfietsen te behartigen en hebben we de Europese Commissie geschreven om het probleem van het transport van motorfietsen (en historische voertuigen) uit de Verenigde Staten op te lossen. Koninkrijk naar de Europese Unie voor vakanties en andere tijdelijke doeleinden.

Britten in moeilijkheden over motortransport naar de Europese Unie

Britse motorrijders die hun fiets per vrachtwagen of bestelwagen naar de Europese Unie laten vervoeren, komen vaak in de problemen en worden geconfronteerd met hoge boetes en heffingen in EU-landen.

Dit is een onvoorzien gevolg van de Brexit, het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie. De Britse en Europese rijdersorganisaties FEMA en NMC, en de groep van eigenaren van historische voertuigen FIVA vragen de Europese Commissie om hulp bij het oplossen van dit probleem.

Veel Britse eigenaren van motorfietsen en historische voertuigen reizen graag naar de Europese Unie om naar evenementen zoals shows, rally's en tentoonstellingen te gaan om hun passie met anderen te delen.

Of ze willen gewoon dat hun voertuig op hen wacht in het land waar ze hun vakantie of vrijetijdsreis hebben gepland.

Om praktische redenen worden de voertuigen vaak vervoerd in bestelwagens, op aanhangers of in transportwagens. We zijn op de hoogte van situaties waarin eigenaren van motorfietsen en historische voertuigen uit het Verenigd Koninkrijk na navraag dachten dat ze het juiste hadden gedaan, maar werden geconfronteerd met problemen en extreem hoge boetes en heffingen in EU-landen die ze overstaken of aan grenzen van EU-landen. Soortgelijke problemen hebben zich voorgedaan bij het binnenkomen van het VK vanuit de EU.

Het lijkt erop dat EU-lidstaten verschillende opvattingen hebben over de benodigde papieren en hoe met dit soort transport om te gaan.

Voor de duidelijkheid: het probleem heeft betrekking op voertuigen die op de weg zijn geregistreerd en legaal zijn voor gebruik op snelwegen - niet niet-geregistreerde voertuigen voor sportdoeleinden of tentoonstellingen waarvoor de ATA-carnetregeling van kracht is, zoals beschreven in de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK.

FIVA, NMC en FEMA hebben geschreven aan de Europese Commissaris voor de Interne Markt, de heer Thierry Breton, met het verzoek hem te helpen dit probleem op te lossen. We bieden een aantal mogelijke oplossingen en we hebben de commissaris om een mogelijkheid gevraagd om de zaak verder te bespreken.

Wim Taal

L.O.O.T. TOERKALENDER 2022



06/03/2022

43e Voorjaarsrit

MC Contact Dordrecht

Toerit - 10 punten

Start te: Clubgebouw, Grote Kerkplein 1c, 3311 CC Dordrecht

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 120/170 km.

Omgeving: Hoeksche Waard

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route alleen op GPS. Route vooraf aan te vragen via

www.mccontactdordrecht.nl/inschrijfformulier-voorjaarsrit

Parkeren op aanwijzing verkeersregelaar(s)

13/03/2022

KLAPPERTANDRIT

MC Nijverdal-Hellendoorn

Toerit - 10 punten

Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ Hellendoorn

Info: Rikus Tijhuis ,Tel.: 06-30397417 , toer@mcnh.nl

Inschrijfgeld: € 6,00(p.j.) . Lengte:200 km.

Omgeving: www.mcnh.nl/toer/toertochten. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Incl. koffie bij vertrek. Route alleen op GPS

E-mail: toer@mcnh.nl.V oor meer info zie: www.mcnh.nl/toer/toertochten

20/03/2022

43e LENTERIT

MV Almere

Toerit - 10 punten

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

Info: Dinsdagavond / vrijdagavond , 036-5310282

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

Omgeving: Veluwe en Overijssel. De finishplaats is niet gelijk aan de startplaats

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00. Extra info: Het GPX bestand is uitsluitend middels

inschrijving te verkrijgen via de site www.motorvereniging.nl

20/03/2022

9e VMTC BIJNA ZOMERTIJDRIJ

Veluwe Motor Tour Club

Toerit - 5 punten

Start te: De Muzenhof, Leuvenumseweg 66, 3852 AS Ermelo

Info: Herman Kamphorst , Tel.: 06-20350001. Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.)

Lengte: 170 km. Omgeving: Veluwe. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 11:00

Extra info: Incl. 1 consumptie. Ivm Corona: houd onze website in de gaten, zie hieronder.

Meer info www.vmtc.nl, email: tc@vmtc.nl. Route op GPS Garmin/TomTOM

27/03/2022

VOORJAARSTOERTOCHT

MC Zwolle e.o.

Toerit - 10 punten

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

Info: Peter Nelis, Tel.: 06-51611942. Geert Schakelaar, Tel.: 038-4603016.

Paul Giessen, Tel.: 038-4226577. Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.). Lengte:230/175 km.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00. Extra info: www.mczwolle.nl.

Routes alleen op GPS beschikbaar tijdens inschrijving of op aanvraag bij

TC-motorclub@mczwolle.nl. Inschrijfgeld is incl. 1 kop koffie/thee.

03/04/2022

50^E FRIESLANDTOERTOCHT

MTC Noord

Toerit - 10 punten

Start te: Partycentrum 't Haske, Vegelingsweg 20, 8501 BA Joure

Info:frieslandtoertocht@mtcnoord.nl. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 200/150 km. Omgeving: Friesland

Inschrijven vanaf:09:00 tot 11:00. Extra info: Route uitsluitend op GPS

03/04/2022

Amstelland rit

MTC Motivatie

Toerit - 0 punten

Start te: Honkbal vereniging DVH, Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 4,00(z.h.)

Lengte: 100 km. Omgeving: Amstelveen. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 11:00

Extra info: Leden gratis. Voorrijders aanwezig tot 11.00 (zolang voorraad strekt)

Alleen op GPS (Garmin en Tomtom)

03/04/2022

Tullepetoanerit

BMW Club Roosendaal

Toerit - 10 punten

Start te: Cafe Huis ten Halve, Kruisstraat 60, 4707 RC Roosendaal

Info: Piet van Zundert, Tel.: 0165-552244. T. Gorissen, Tel.: 06 51980960

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 200 km. Omgeving: Midden Brabant

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00. Extra info: Route alleen op GPS ,niet vooraf

Inschrijfgeld is incl. consumptie

03/04/2022

Warming Up RIT 2022

Culinair Bikers

Toerit - 10 punten

Start te: Zorgboerderij Rolerisuit, Bredestraat 4, 4823 ZA Breda

Info: Peter v Ineveld, Tel.: 06-53765472. Jopie Nieuwlaat, Tel.: 06-20728716

Pieter Seegers, Tel.: 06-38276065. Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.)

Lengte: 180 km.

Omgeving: W Brabant / Z Holl eilanden; Lunch mogelijkheid bij MC Contact in Dordrecht, tevens laad je hier het 2de gedeelte van de route.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30. Extra info: Incl. 1consumptie en een kop goede soep toe.

toercommissie@culinairbikers.nl, www.culinairbikers.nl. Duo gratis.
