

L.O.O.T. INFOWIJZER



INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. SLIMME ZET:.....
6. ÉÉN EU MAAR GEEN VASTE REGELS
8. DE 120 JAAR OUDE PEUGEOT.....
12. MOTORNIEUWS
17. GRAPPIG HÉ
19. IJSLAND
22. L.O.O.T. TOERKALENDER

Volgende infowijzer: Juni 2024. Kopij voor 26 mei naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 51 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 3.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

versterken; Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



LANDELIJK OVERLEG ORGAAN TOERCLUBS

L.O.O.T.

Opgericht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle
secretariaat@loot.nl

Kamer van Koophandel V

40062177 Postbank -rekening

ING: NL 38 INGB 0006 236630

t.n.v. LOOT



Het Bestuur

bestuur@loot.nl

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

De Coördinatoren

Social Media	Rolien Kats	06-20630156	pr@loot.nl
Internet	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Rolien Kats	06-20630156	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	Rolien Kats	06-20630156	toerkalender@loot.nl

Adressen

--

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Bonhommestrijtte 38 9283 VB Surhuizum 06-20630156 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

Slimme zet: provincies investeren in motorrijdersveiligheid

De KNMV meldde onlangs dat de provincies Friesland en Drenthe investeren in de veiligheid van motorrijders door de training Risico Herkennen met grote korting voor inwoners van die provincies aan te bieden. Normaliter kost deze 270 euro, maar in deze provincies slechts 50 euro.

Ook in het verleden waren er met name wat oostelijk gelegen provincies die op deze manier meewerkten aan het ondersteunen van veiligheid in het verkeer voor motorrijders. Ik verbaas me tot op de dag van vandaag over het feit dat niet álle provincies hieraan meewerken, want tegen relatief lage kosten bereik je ontzettend veel. Je gaat namelijk écht anders naar het verkeer kijken als je een dergelijke opleiding volgt, ook al rijd je al jaren. Dat blijkt ook gewoon uit onderzoek: het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid liet weten dat motorrijders die de cursus volgden, in de jaren daarna aanmerkelijk veiliger door het verkeer reden.

Het is eigenlijk gek dat er niet standaard zoiets is als een herhaal cursus voor rijvaardigheid. Of een opfriscursus. Of een verdiepende cursus, zoals dus die cursus Risico Herkennen. In tal van maatschappelijke sectoren is het doodnormaal om dat te doen. Werk je op een boot of op een boorplatform? Dan móet je elke vijf jaar een veiligheidskursus doen. Artsen volgen bijscholingscursussen, piloten dienen bepaalde vliegreuen te maken en trainen regelmatig, elektriciens moeten zich op de hoogte stellen van de nieuwste regelgeving en de werking van al dan niet potentieel gevaarlijke nieuwe apparaten, de lijst is lang, heel lang.

Vaak zie je dit soort opleidingen en trainingen in een omgeving waarin veiligheid een belangrijke rol speelt. Logisch, want je wilt geen ongelukken. Maar juist als motorrijder, of als automobilist, is de kans op een ongeluk stiekem altijd aanwezig. Ik bedoel: de kans dat je helikopter op weg naar het boorplatform neerstort in zee is wat minder groot dan dat je pal voor je voordeur een aanrijding hebt met een niet oplettende chauffeur van een lichte SUV. De kans op een auto die in de file ineens uitwijkt naar een andere baan en jou daardoor omver kegelt terwijl je rustig tussen de auto's door aan het laveren was, is ook groter dan dat een elektricien wordt aangevallen door een op hol geslagen warmtepomp.

Gek als je het niet doet

Toch zijn aanvullende cursussen en opleidingen in het verkeer in de praktijk heel ongebruikelijk. Zodra je je rijbewijs hebt gehaald, ben je 'klaar'. Zo voelt het ook en zo wordt het ook gecommuniceerd.

Mensen zeggen vaak wel dat je pas echt leert auto- of motorrijden zodra je je 'roze papiertje' binnen hebt, maar de gedachte om nog aanvullende opleidingen te volgen, komt bij de meeste deelnemers aan het verkeer niet eens op.

Terwijl het verkeer steeds complexer, drukker en gevaarlijker wordt, zeker met al die opgevoerde fatbikes, de opkomst van snelle elektrische fietsen met soms traag reagerende bestuurders daarvan en de massaal afgeleide automobilisten die druk zijn met hun mobieltje én hun interactieve dashboards. Vaak gaat het dan over wat die ánderen zouden moeten doen: minder op hun mobieltje, langzamer rijden en strenger straffen als verkeersdeelnemers regels overtreden, maar je eigen rijgedrag kan ook veel impact hebben. Het is gewoon een knop waar je aan kunt draaien om je éigen veiligheid te verbeteren.

Je bent eigenlijk gek als je het níet doet. Dus petje af aan de provincies Drenthe en Friesland, die dit stimuleren. Want alle beetjes helpen.



Eén EU, maar geen vaste regels

Volgens de kalender is het voorjaar begonnen, en ondanks de nattigheid betekent dat vele motorrijders weer op pad zijn. De paden op, de lanen in, de grenzen over. Want ook al is het leuk rijden in Nederland over dijkjes en de vijfenhalve heuvel die we hier hebben, over de grens zijn er vaak nog bochtigere weggetjes en ietsje meer bergen.

Maar dan loop -rijd- je als motorrijder dus ook tegen alle ingewikkelde wet- en regelgeving in die andere landen aan. Want je zóu denken dat we in de Europese Unie de regelgeving gelijk hebben getrokken, maar niets is natuurlijk minder waar. Sterker nog: er zijn niet alleen per land verschillen, maar soms ook per regio of zelfs per stad.

Ook in Nederland, want waar je op de ene plek wel op de stoep mag parkeren, mag dat op de andere niet. Waar je in het ene dorp over de dijk mag rijden met een motor, mag dat een dorp verderop ineens niet. Wegens 'redenen'.

Redenen die vaak neerkomen op: omwonenden die denken dat alleen motorrijders parkeer- of geluidsoverlast veroorzaken.

Waar het bijhouden van de regels in Nederland vaak nog wel min of meer te doen is omdat je er nu eenmaal woont, is dat voor het buitenland ingewikkelder. Wist je bijvoorbeeld dat je in landen als Oostenrijk, België, Cyprus, Italië en Ierland wél tussen de file door mag rijden, maar in bijvoorbeeld Denemarken, Tsjechië, Finland, Duitsland en Zwitserland niet?

In Frankrijk is het helemaal ingewikkeld, want daar mag het in principe niet, maar er zijn wel tientallen departementen waar ze ermee experimenteren en daar mag het dan wel, met maximaal 50 kilometer per uur. Ik denk alleen dat er ongeveer geen Nederlander is die weet in wélke departementen dat dan wel zou mogen.

In IJsland mag je overigens ook niet tussen de files door, maar daar heb ik dan nog weer nooit een file gezien. Wel heb ik er een keer 150 kilometer lang langs de zuidkust gereden over de snelweg zonder ook maar één tegenligger tegen te komen.

Bijzondere regels

Maar, er zijn nog veel meer regels die je van tevoren echt niet bedenkt en ter plekke vermoedelijk ook niet. Zo mag je in Noorwegen met je motor op de busbaan. Maar niet als je een zijspan hebt. Ook moet je er verplicht je licht altijd aan hebben staan. En er moet ten minste drie seconden afstand tussen je voorligger zitten.

In Polen mag je dan bijvoorbeeld weer kinderen meenemen op de motor, maar als ze jonger dan zeven zijn, dan mag je maximaal 40 kilometer per uur rijden. In Portugal mogen kinderen pas vanaf zeven jaar überhaupt achterop. In Slovenië tellen ze daar nog wat jaartjes bij op: de minimumleeftijd daar is twaalf.

Dit zijn wellicht regels waar je je nog wat bij kunt voorstellen, maar er zijn ook wat discutabelere regels. Zo ben je in Spanje verplicht een reservebril bij je te hebben, zelfs als je je bril tijdens het motorrijden helemaal niet op hebt. In Frankrijk moet je verplicht een reflecterende sticker op je helm dragen. In sommige Italiaanse steden mogen motorfietsen niet door bepaalde historische gebieden rijden op bepaalde tijden van de dag om de monumenten te beschermen.

En zo weet je al met al nauwelijks waar je nu echt aan toe bent als je het aandurft je voorwiel de landsgrens over te drukken. Misschien toch tijd voor wat meer internationale afstemming over de regels? Het moet immers wel leuk blijven.

Motormuis.



De 120 jaar oude Peugeot van Fred

Lang, lang voordat motoren voor negentig procent uit elektronische hulpmiddelen bestonden, was er een tijd dat je nagenoeg alles met de hand moest regelen. Een compleet andere beleving van het motorrijden ontdekken we in de garage van Fred Hesselink: enthousiast verzamelaar en berijder van antieke motorfietsen, waaronder een 120 jaar oude Peugeot!

Vroeger... Toen vluchtheuvels nog kuilen waren en je poep met een lange 'oe' schreef. De tijd dat je koffie maalde met een koffiemolen en een motorfiets nog trappers had om 'm aan te krijgen. Wat een tijd was dat!

Als een motorverkoper het nu heeft over een 'oud beestje', dan doelt hij vaak op die Honda of BMW uit de jaren negentig. Je weet wel, die ene die steeds iets verder achterin de showroom staat iedere keer dat je langskomt. De Achterhoekse Fred Hesselink zet dat label toch net even iets anders in. Op zijn Triumph Legend TT 900 na, zijn nagenoeg alle motoren in de garage rond de honderd jaar oud. Sterker nog: zijn oudste 'beestje' blaast dit jaar zelfs 120 kaarsjes uit! En hoewel deze Peugeot van het model 'H' in het jaar 1904 gebouwd werd, rijdt deze motorfiets nog steeds rond!

Jarige

Toevallig is dat ook de reden dat we bij Fred in de schuur zijn. Niet alleen zijn Peugeot bestaat dit jaar 120 jaar, ook de KNMV werd in 1904 in het leven geroepen. Om dat jubileum te vieren, gingen we specifiek op zoek naar een motor die er – in principe – vanaf het begin af aan bij was. En wát een motor is deze Peugeot.

Het is alsof je een stap terug in de tijd doet, zelfs als je ook maar in de buurt van deze stoere éénpitter komt. Dit model 'H' komt nog uit de tijd dat men in feite een fietsframe gebruikte om een gemotoriseerde fiets te bouwen. Een mooi bewijs daarvan vinden we in het Peugeot-logo dat op de balhoofdbuis zit, daar waar je een logo ook op moderne fietsen nog vaak vindt. Maar er zijn nog talloze andere aspecten die sterk verandert zijn door de jaren heen. Fred:

“Neem bijvoorbeeld een koppeling. Die heeft de Peugeot niet omdat die nog uitgevonden moest worden voor de motorfiets. Wil je stoppen bij een verkeerslicht, dan moet je de motor af laten slaan. Heb je groen, dan moet je 'm weer aanlopen of –fietsen.” De 472cc éencilinder produceert dan – op papier – 3,5 pk.

Passen en meten

De Peugeot kun je omschrijven als een schuurvondst. Fred: “In 2013 werd de motor in onderdelen gevonden, verspreid over wat zakjes, kistjes en dozen. Op wonderbaarlijke manier in nagenoeg complete staat.” De voorgaande eigenaar heeft de motor weer opgebouwd en ontdekte daarbij dat slechts het stuur, de bedieningshendels (op de tank) en wat motorische onderdelen ontbraken. De grootste uitdaging zat in de ontbrekende krukas, een essentieel onderdeel voor het motorblok. Fred: “Hij vertelde me dat hij het vermoeden had dat iemand ooit al eens begonnen was aan een restauratie. Een deel van het frame was immers al geverfd. Het zou aannemelijk zijn dat, in het kader van die restauratie, de krukas misschien ter revisie is weggebracht en vervolgens verloren is gegaan.”

Er was nog wel een krukas te vinden, maar dat zou dan een gevalletje lenen en namaken worden. Op zich is dat wel te doen, maar het is een aardige verspaningsklus. Fred: “Zoals wel vaker met dit soort oude motoren is het soms gemakkelijker om te kijken naar de afmetingen en dan een zelfde onderdeel van een ander model of merk te zoeken. Soms moet dat zelfs uit een ander era komen. Dan moet je doorgaans nog wel wat aanpassen, maar het is vaak een stuk minder werk dan iets helemaal opnieuw maken.” In het geval van de Peugeot ontdekte de restorator dat de slaglengte van 94 mm overeen kwam met de krukas van een BSA M20 uit de jaren '40 van de vorige eeuw. Ook de diameter en breedte waren in orde, alleen de astappen moesten aangepast worden. Fred: “Dat bleek niet zo'n groot probleem te zijn, omdat die op de krukwingen geklonken waren en daardoor makkelijker te bewerken zijn.”

BSA/Ford/Peugeot-hybride
Zelfs de originele zuiger uit 1904 was nog aanwezig, dus was het vervolgens een kwestie van een passende BSA-drijfstang vinden. Fred: “Gelukkig gebruikte BSA in die jaren maar één maat big-end, zodat de keuze in drijfstangen ruim bleek. Uiteindelijk werd er gekozen voor de B31 ShortRod.” Die naam bleek iets té passend te zijn, de drijfstang bleek namelijk 1mm te kort.



Maar dat zorgde waarschijnlijk niet voor grote problemen. Vervolgens werd het blok op deze manier opgebouwd. Fred: “Brandstof erin, olie erin en binnen de kortste keren liep het blok!”

Helaas trilde het geheel als een dolle. De originele, gietijzeren zuiger bleek te zwaar voor deze krukas, die gebouwd is om een aluminium exemplaar heen en weer te bewegen, met een hoop onbalans tot gevolg. De motor ging dus toch weer uit elkaar om vervolgens een passende aluminium zuiger te zoeken die de zaak kon balanceren.

Fred: “Uiteindelijk bleek een zuiger uit een of ander Ford-voertuig uit WW2 nog new old stock te krijgen. Die had de juiste maat en compressiehoogte om ook gelijk die ene millimeter van de drijfstang te corrigeren.” Het resultaat was een redelijk rustige stationaire loop. Tijd voor een proefrit. Fred: “Daarbij bleek dat de correctie van die ene mm niet echt nodig was, aangezien het ding nu veel te hard liep en erg nukkig op het gas reageerde.” Remedie: uit elkaar halen en een dikke, koperen voetpakking eronder zetten om de compressie te verlagen. Dat werkte. Fred: “Nu is er met plezier op te rijden, zeker nadat er ook nog een soort stuurdemper is aangebracht. Dit type voorvork is nu eenmaal niet de meest stabiele.”

Tijdmachine

Freds Peugeot lijkt door zijn lang niet meer alledaagse onderdelen en technieken rechtstreeks uit een tijdmachine gerold te zijn. Neem bijvoorbeeld de standaard die met een vlindermoertje vastgeschroefd wordt en zo als bagagedrager fungeert. Fred: “Heel stabiel is die overigens niet, dus ik start ‘m altijd op een zelfgemaakte ijzeren bok. Dat doe je door het geheel aan te fietsen en de hendels op de tank, voor onder andere lucht- en benzinetoevoer, te bedienen. Als de machine eenmaal gelopen heeft, kun je ‘m gedurende de dag doorgaans zonder veel moeite aanlopen of – fietsen.”

Ook de brandstoftank trekt de aandacht. Alle verf lijkt er afgebladderd te zijn door de jaren heen. Maar dat zit toch anders in elkaar: “Tijdens de restauratie zat er nog verf op de tank, maar de vorige eigenaar wilde dat goed overdoen. Toen hij de tank ontdeed van die verflaag kwam ineens die originele bies tevoorschijn. Dat was zonde om weg te werken. Daarbij vind ik ‘m zo juist wel gaaf!”

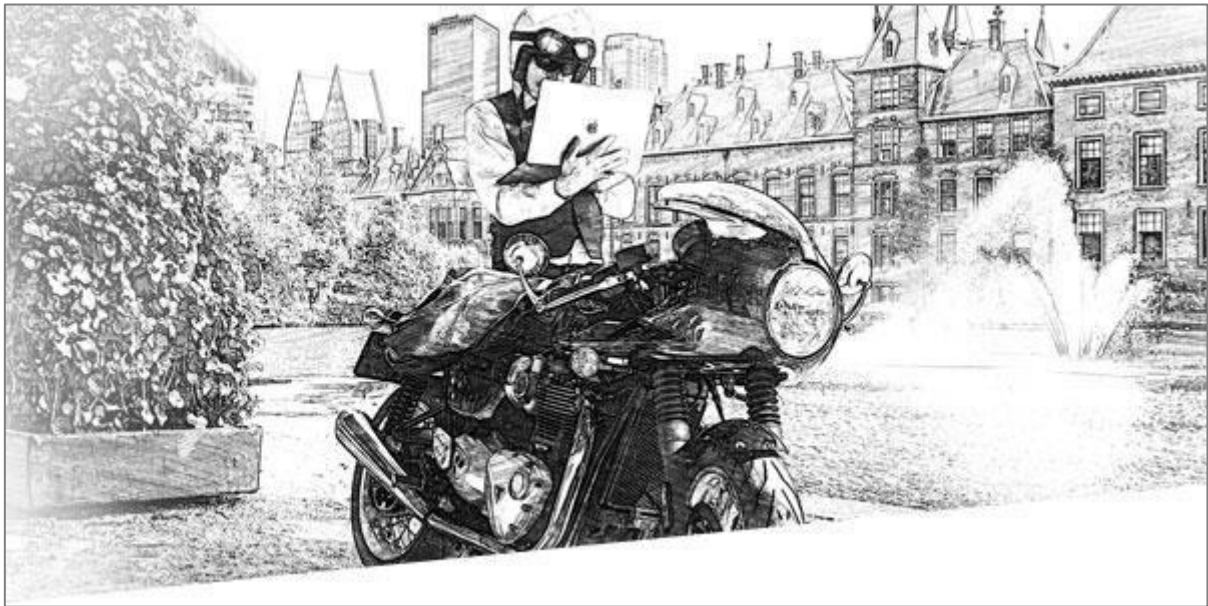
Veteraan Motoren Club

De Peugeot komt nog regelmatig in actie. Fred is namelijk lid van de Veteraan Motoren Club, een vereniging voor eigenaren en enthousiastelingen van motoren met een bouwjaar tot en met 1940. Je kunt al lid worden als je enkel een motorblok hebt dat aan die voorwaarde voldoet. De club heeft zo'n 1200 (ondersteunende) leden verspreid door heel Nederland en organiseert zeer regelmatig ritten. De ritten die tellen voor het clubkampioenschap zijn iets anders dan je ze misschien kent van jouw lokale toerclub. Je kiest namelijk niet hoeveel kilometer je op een dag wil rijden, maar met welke gemiddelde snelheid je de rit volbrengt. Daarvoor heb je de keuze uit drie verschillende snelheden. De snelste daarvan is 36km/u. Rijd je een rit met die gemiddelde snelheid, dan moet je tussen de verschillende controleposten daadwerkelijk die snelheid gereden hebben. Rijd je te snel, of langzaam, dan krijg je een strafpunt per minuut dat je van de richttijd zit. Fred: "Op dit soort motoren zit geen snelheidsmeter, dus het is een leuke uitdaging om op deze manier te rijden. Het is een beetje gokken. Tot nu toe is het me één keertje gelukt om zonder strafpunten binnen te komen." Dit soort ritten gaan niet altijd van een leien dakje. Deze oudjes zorgen nog wel eens voor technische 'uitdagingen'. Fred: "Onlangs had ik de schone eer om voor het eerst in de clubhistorie met een uitgebroken klepgeleider van het zogenaamde 'snuffelventiel' stil te komen staan. Door jarenlange trillingen was dat onderdeel in het inlaatkanaal van het motorblok gescheurd. Het meest bijzondere aan dat verhaal? Dat een andere rijder nog geen negen kilometer later vrijwel exact hetzelfde euvel had! Je maakt zo wat mee met deze antieke motoren, een ware charme."

'Keep them rolling'

Fred: "Ik ben een rijder, geen techneut. Als er gekke technische mankementen zijn waar ik zelf niet uitkom, ben ik blij dat er binnen de club genoeg kennis en kunde is om mijn motoren aan het rijden te houden." Want daar gaat het uiteindelijk om. Niet alleen Fred, maar de gehele VMC wil dit soort motoren rijdend houden. Je kunt immers wel een motor bekijken in een museum, maar pas als je zo'n voertuig operationeel ziet komt echt binnen hoe anders motorrijden is geworden. Levende historie, om het zo maar te noemen.
Tom van Appeldoorn

MOTORNIEUWS



METZELER ROADTEC 02: MOTORBAND MET DYNATREAD

Motorbandenmerk Metzeler presenteert de nieuwe RoadTec 02 motorband, een perfecte mix van technologie en duurzaamheid die de meest recente technologische innovaties van het merk integreert, waardoor de maatstaf voor het Sport-Touring-segment opnieuw wordt gedefinieerd.

RoadTec 02 is de eerste band die gebruik maakt van Dynatread, een gepatenteerde adaptieve loopvlaktechnologie waarmee het rijgedrag aangepast wordt op basis van de rijstijl van de motorrijder: van Sport-Touring tot Supersport. Zo wordt er bijna een nieuwe categorie motorbanden

gecreëerd: “Super-Sport-Touring”.

Deze nieuwe motorband is bedoeld voor motorrijders die sport touring-, naked-, crossover-, adventure- maar ook supersport-motoren gebruiken en die op zoek zijn naar een motorband met een sportiever uiterlijk en betere

prestaties dan die van een traditionele sport-touring band, zonder in te leveren op een goed kilometerrendement en veiligheid, zelfs op natte oppervlakken.

Dynatread

is

een nieuwe, gepatenteerde technologie die zich vertaalt in een adaptief loopvlakontwerp dat het gedrag van de band aanpast aan verschillende rijstijlen en omstandigheden.

Met andere woorden: in één enkele band heb je de mogelijkheid om verschillende rijstijlen te combineren, van sporttouring tot supersport. De RoadTec 02 is absoluut de eerste band die deze innovatieve technologie benut.

Touring

Wanneer de motorrijder een toerrijstijl heeft, of in natte omstandigheden, bevorderen de lange groeven van het loopvlakpatroon de afvoer van water en de juiste beweging in de loopvlakcompound, waardoor snelle opwarming, comfort en grip worden geboden, behorend bij de kwaliteiten en grip die typisch zijn voor een sporttouring-band.

Sportief motorrijden

Wanneer echter een sportievere rijstijl wordt gekozen, meestal in droge omstandigheden, genereren grotere hellingshoeken meer belasting en zijdelingse krachten, resulterend in meer druk op de banden, waardoor een deel van de profielgroeven sluit en de compactheid en stabiliteit van het loopvlak toeneemt. Dit resulteert in meer ondersteuning en directere feedback voor de rijder om de gripkwaliteiten van de compound optimaal te benutten, de rijprecisie te verbeteren en het gedrag aan te passen, door dicht bij dat van een supersportband te komen.



De voor- en achterbanden zijn ontworpen met hetzelfde loopvlakpatroon om hetzelfde adaptieve gedrag op beide wielen te garanderen en het akoestische comfort te verbeteren.

Akoestisch comfort

Het loopvlakpatroon van de nieuwe RoadTec 02 heeft, vergeleken met zijn voorganger RoadTec 01 SE, een grotere 'land/zee' ratio, waardoor het contactvlak groter wordt en het loopvlak uniformer blijft naarmate de hellingshoek varieert, om zo soepel, nauwkeurig motorrijden mogelijk te maken. Bovendien leiden minder groeven tot minder onderbrekingen op het loopvlak, wat het akoestisch comfort ten goede komt.

Full-Silica

RoadTec 02 verbetert de toch al uitstekende prestaties van zijn voorganger op nat wegdek verder, dankzij het gebruik van nieuwe full-Silica-compounds voor de voorbanden en bij de wangen van de achterbanden om de chemische grip te optimaliseren, vooral op natte wegen. Het middengedeelte en de basis van de achterbanden hebben een hoog silicagehalte (>80%) voor de beste balans tussen grip en thermische stabiliteit.

De achterbanden zijn voorzien van een dual-compound, waarbij het middengedeelte zich uitstrekt over ongeveer 20% van de bandbreedte, terwijl de resterende 80% gelijkelijk verdeeld is over de twee wangen.

Bio gebaseerde en gerecyclede materialen

Dankzij jarenlange studies, onderzoek naar nieuwe materialen en een zorgvuldige selectie van leveranciers, is het bij de RoadTec 02 gelukt om een band te creëren met meer dan 43% bi gebaseerde en gerecyclede materialen, een claim gecertificeerd door Bureau Veritas, wereldleider in het verifiëren van conformiteit en certificering op het gebied van kwaliteit, milieu, gezondheid, veiligheid en sociale verantwoordelijkheid (volgens de ISO14021-norm).

ECE 22.06 KEURMERK VOOR MOTORHELMEN: INNOVATIE EN VEILIGHEID VOOROP

Voor motorrijders is het dragen van een kwalitatieve motorhelm een niet te onderschatten aspect van veiligheid. Het is dan ook goed nieuws dat er een nieuwe standaard is geïntroduceerd door de Europese Commissie voor motorhelmen, genaamd ECE 22.06. Deze nieuwe norm belooft niet alleen verbeterde veiligheid, maar ook meer innovatie en comfort voor motorrijders wereldwijd.

Het ECE 22.06 keurmerk legt strenge eisen op aan de fabricage, materialen en prestaties van motorhelmen. Deze eisen zijn ontworpen om de bescherming van motorrijders te verbeteren in verschillende verkeerssituaties, van botsingen tot valpartijen. Het keurmerk omvat ook nieuwe testprocedures die een realistischer beeld geven van de bescherming die een motorhelm biedt.

Impactscenario's

Eén van de belangrijkste aspecten van het ECE 22.06 keurmerk is de introductie van verbeterde testmethoden, waaronder geavanceerde simulaties van

verschillende impactscenario's. Deze simulaties helpen fabrikanten om helmen te ontwerpen die beter bestand zijn tegen de krachten die vrijkomen bij een ongeval. Het doel is om hoofd- en nekletsels bij motorrijders te verminderen, wat van vitaal belang is voor de veiligheid van elke motorrijder.

Comfort en bruikbaarheid

Naast het verbeteren van de veiligheid, richt het ECE 22.06 keurmerk zich ook op het verbeteren van het comfort en de bruikbaarheid van motorhelmen.

Fabrikanten worden aangemoedigd om innovatieve ontwerpen te ontwikkelen die zorgen voor een betere ventilatie, pasvorm en aerodynamica. Dit draagt bij aan het comfort van de drager tijdens lange ritten en kan ook de algehele veiligheid en prestaties van de helm verbeteren.

Een ander belangrijk aspect van het ECE 22.06 keurmerk is dat het helpt bij het identificeren van illegale helmen die niet aan de vereiste veiligheidsnormen voldoen. Dit beschermt motorrijders tegen het kopen van inferieure helmen die hun veiligheid in gevaar kunnen brengen. Het is belangrijk voor motorrijders om te investeren in een helm die voldoet aan het ECE 22.06 keurmerk om maximale bescherming te garanderen.

Motor op slot

Naast het dragen van een kwalitatieve motorhelm is het ook belangrijk om je motor correct te beveiligen wanneer deze niet in gebruik is. Een ART slot is een uitstekende keuze om diefstal te voorkomen. ART sloten zijn goedgekeurd door Stichting ART, wat betekent dat ze voldoen aan strenge veiligheidseisen en getest zijn op duurzaamheid. Door je motor

te beveiligen met een ART slot, verklein je het risico op diefstal en bescherm je je investering.

Kortom, het nieuwe ECE 22.06 keurmerk voor motorhelmen belooft een positieve stap voorwaarts te zijn in termen van veiligheid, comfort en innovatie voor motorrijders wereldwijd.

Door te kiezen voor een helm die voldoet aan deze norm, kunnen motorrijders met vertrouwen de weg op gaan, wetende dat ze goed beschermd zijn tegen de gevaren van het motorrijden.

Op Helmonline een overzicht van alle ECE 22.06 goedgekeurde helmen.

38.000 MOTORRIJDERS PROTESTEREN TEGEN FRANSE APK VOOR MOTOREN

Volgens het Franse ministerie van Binnenlandse Zaken demonstreerden er afgelopen zaterdag 38.000 motorrijders in heel Frankrijk tegen de technische keuring van motorfietsen en scooters, die daar vanaf afgelopen maandag verplicht is geworden.

Het protest tegen de Franse versie van de 'APK voor motoren' werd georganiseerd door de Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), vrij vertaald als de Franse Federatie van Boze Motorrijders. Zij spreken over 60.000 protesterende motorrijders op 50 locaties in het afgelopen weekend. Ondanks dat de Franse raad van State een verzoek tot opschorting van de maatregel afwees, ziet de FFMC volgens eigen zeggen nog mogelijkheden om zich te verzetten tegen de recent ingevoerde APK.

CT2RM

Vooraf in Parijs viel de optocht van meer dan 10.000 motorfietsen op, maar ook in andere steden werd langs de keuringstations voor de nieuwe contrôle technique des deux-roues motorisés (CT2RM) gereden. Daar moeten motoren van voor 1 januari 2017 voor einde van dit jaar op 80 punten gekeurd zijn, waarvan wel een flink aantal zaken "visueel", dus op het oog. Punt van kritiek is ook dat de prijzen voor de keuring vrij zijn gelaten, waardoor de kosten voor de inspectie variëren tussen de 50 en 100 euro.

Met een aanloop door een steeds opschuivende grens qua bouwjaar, moet de CT2RM na 2026 voor alle motoren van vijf jaar en ouder gelden, die dan elke drie jaar gekeurd moeten zijn.

Nutteloos

"Deze maatregel is volkomen nutteloos, omdat slechts 0,3% van de ongevallen met gemotoriseerde tweewielers te wijten is aan de staat van het voertuig. Dit is waarom wij oproepen tot een grote nationale boycot van deze technische inspecties: als de regering nou voor de staat van de wegen zorgt, zorgen wij zelf wel voor de technische staat van onze motorfietsen!" – Jean-Marc Belotti, FFMC Parijs.

CONTANT MOTOR KOPEN VERBODEN VANAF 3000 EURO

Het lijkt onafwendbaar dat het vanaf 31 maart 2025 niet meer toegestaan is om aankopen boven € 3000 cash te doen, zo blijkt uit een schrijven van demissionaire ministers Van Weyenberg en Yesilgöz aan de Tweede Kamer. Dit betekent dat een aankoop als een motorfiets, die nog zeer regelmatig cash betaald wordt, niet meer op die manier mag worden aangeschaft.

Al in 2019 werd er een plan om witwassen tegen te gaan naar de Tweede Kamer gestuurd, met daarin opgenomen het verbod op grote contante aankopen. Dat plan werd vandaag weer actueel, nadat Van Weyenberg en Yesilgöz aan de kamer meldden dat het verbod is opgenomen in de voorwaarden die de EU stelt aan de financiële coronasteun aan Nederland.

Het uitvoeren van het verbod op grote contante geldbedragen wordt daarin genoemd, wat betekent dat het niet uitvoeren ervan ervoor kan zorgen dat Nederland tot 600 miljoen euro gekocht wordt, aldus de ministers.

Nog 20% motorverkopen contant

Een grote motordealer meldt aan Nieuwsmotor dat contant geld nu nog steeds gebruikt wordt bij zo'n 20 procent van alle motoraankopen. Cash is volgens de dealer vooral populair bij motorrijders met een migratieachtergrond, maar ook bij oudere mensen, die graag fysiek geld sparen voor een nieuwe motor. De motordealer geeft aan dat in Duitsland andere regels gelden, waardoor volgens hem een aantal motorkopers nu al daarheen uitwijkt om een nieuwe motor contant te kunnen afrekenen. Op dit moment mag u alle aankopen nog contant betalen, maar bij contante aankopen boven de € 10.000 moet de verkoper wel een cliëntenonderzoek doen "om witwassen en financieren van terrorisme te voorkomen".

Grappig Hé

Een jongen heeft een nieuwe motor gekocht. In de garage had hij nog een oud zijspan liggen en dat monteert hij aan zijn nieuwe motor. Aan een vriend vraagt hij of hij een stukje mee wil rijden. Eenmaal op de snelweg rijden ze tachtig en ziet hij zijn vriend helemaal rood worden. De jongen denkt: 'Hij vindt het vast leuk, laat ik maar iets harder rijden.' Als ie honderd rijdt ziet hij z'n vriend helemaal groen worden. 'Ha', denkt de jongen, 'hij vindt het ontzettend leuk' en trekt op naar 120 kilometer per uur. Zijn vriend begint paars te worden en de jongen denkt: 'Zo is het wel genoeg geweest,' en ze rijden weer naar huis.

Thuis vraagt hij aan zijn vriend: 'En, hoe vond je het?'

Zijn vriend antwoordt: 'Ik vond het ritje wel leuk, maar wil je de volgende keer een bodem in het zijspan zetten?'

Op de kermis staat een krachtpatser die een citroen helemaal uitknijpt.

Er wordt een beloning uitgelooft voor degene die er nog een druppel uitkrijgt. Allerlei sterke mannen knijpen in de citroen zo hard als zij kunnen, maar er komt geen druppel meer uit. Dan komt er een miezerig mannetje naar voren. Hij knijpt een hele straal sap uit de citroen.

Verbaasd vraagt de krachtpatser of het mannetje aan krachttraining doet. "Nee hoor", zegt het mannetje, "ik ben belastingambtenaar."

Het wordt winter en een man moet brandhout hakken, maar hij weet niet hoeveel hij moet hakken. Afijn, hij hakt 2 bomen om. Er komt een indiaan langs en de man denkt: "Hé, indianen weten altijd dit soort dingen meestal wel."

Dus hij vraagt: "Weet jij of het een strenge winter wordt?"

De indiaan antwoordt: "Het wordt een matige winter." "Mooi," denkt de man en hij hakt nog wat bomen om.

Komt er een andere indiaan langs en de man vraagt weer: "Weet jij of het een strenge winter wordt?" De indiaan antwoordt: "Het wordt een pittige winter."

De man denkt: "Dan toch nog maar wat meer brandhout hakken." Zo gezegd, zo gedaan. Nog 6 bomen erbij. Er komt nog een indiaan langs en hij vraagt weer: "Weet jij of het een strenge winter wordt?"

Indiaan antwoordt: "Het wordt een strenge winter." "Nog maar wat hakken dan." Nog 5 bomen erbij.

Er komt wéér een indiaan langs en de man vraagt wéér: "Weet jij of het een strenge winter wordt?" De indiaan antwoordt: "Het wordt een hele strenge winter."

De man vraagt nu: "Hoe weten jullie dat eigenlijk? Zegt jullie opperhoofd dat dat zo is?" De indiaan antwoordt: "Dat zien wij aan grote stapel brandhout."

Een motorrijder rijdt met een behoorlijke snelheid over een dorpsweg en snijdt daarbij onderweg bijna een oude man op een fiets de weg af.

Echter, even later wordt hij ingehaald door die oude man op de fiets.

Dat kan toch niet, denkt onze motorrijder en geeft nog wat extra gas en haalt het oude kereltje weer in. Maar even later gaat de oude man hem weer voorbij.

Dit wordt te gek, denkt onze motorrijder en hij stopt op een parkeerplaats.

De oude man op de fiets stopt naast hem en zegt:

"Fijn dat u stopt. Mijn bretels zitten namelijk vast aan uw motor!!!"

IJsland

De avonturier duikt bij Reykjavik direct het binnenland in. Hier zijn de wegen onverhard en de natuur woest, wild en meesterlijk mooi

'Rondje Rondweg over IJsland':

Route 1

IJsland heeft een rondweg (Route 1) die je in een lange ronde van meer dan 1.300 kilometer rondom vrijwel het hele eiland voert. Schrik niet als plotseling het asfalt ophoudt en het gravel begint – dat gebeurt hier vaker, zelfs op de grootste hoofdroute van het land. Aan welke kant je je ronde ook begint: IJsland trakteert je op uitzichten en landschappen die je nooit meer vergeet. Van vulkanische lavalandschappen, besneeuwde bergtoppen en kleine vissersdorpjes tot watervallen, gletsjers, geisers, fjorden, zandstranden en diepe kliffen.

Trek voor zo'n rondje eiland minimaal een week uit, want er is veel te zien. Het bekendst is de Golden Circle, de heilige drie-eenheid van toeristisch IJsland: de waterval van Gullfoss, de geiser van Geysir (*what's in a name*) en nationaal park Þingvellir. Dat laatste is de plek waar de Amerikaanse en de Euraziatische aardplaten langzaam uit



elkaar schuiven. Op het snijvlak is de Silfra-kloof ontstaan, waar je in het ijskoude water in een (gehuurd) duikpak prachtig kunt snorkelen.

Het binnenland in

Zoek je meer avontuur dan wat Route 1 al biedt? Duik dan met je allroad bij Reykjavik direct het binnenland in. Hier zijn de wegen onverhard en is de natuur woest, wild en meesterlijk mooi. Een extra jerrycan brandstof en een reserveband komen hier vaak van pas. Net als de nodige motorervaring, want reken op doorwadingen en gladde of modderige wegen.

Onvergetelijke highlights

Als je de elementen trotseert, kun je in noordoostelijke richting rijdend een flink aantal onvergetelijke highlights aftikken: de Skogafoss-



waterval, Laki (24 kilometer lange spleetvulkaan), Vatnajokull (gigantische gletsjer), Askja (actieve vulkaan) en Dettifoss (waterval van 100 meter hoog en 44 meter breed). Via een lus keer je dan weer zuidwestwaarts richting Reykjavik via Myvatn (meer in vulkanisch gebied) en Geysir. De Gouden Cirkel is dan je toetje van een heroïsche rit.



Hótel Laxá

Hótel Laxá is een 3-sterren hotel bij het meer van Mývatn. Het hotel opende in 2014 de deuren en heeft zich sindsdien snel op de kaart gezet als ecovriendelijk hotel met prima reviews. Onder meer voor het eten, want dat is bij Hótel Laxá uitstekend. De chef gebruikt vooral verse, lokale producten. Je kunt kiezen uit twee soorten kamers: de standaardkamer of een kamer met uitzicht op het sprookjesachtige meer. Voor de ontspanning neem je een bad in de plaatselijke warmwaterbron of je gooit een hengeltje uit in de Laxá rivier.

Hotel Siglo

In het pittoreske Siglufjörður – niet ver van de hoofdstad van het noorden Akureyri – vind je het gloednieuwe Hotel Siglo. Gelegen aan een haventje kunnen je er zelfs met je boot aanmeren, al verwelkomen ze motorrijders op zoek naar onderdak net zo hartelijk. De ruime kamers zijn modern ingericht en alle kamers bieden zicht op de oceaan en bergen. Na een dagje op de motor is het heerlijk relaxen in de hot tub of sauna. Voor de inwendige mens zorgt het prima restaurant van het hotel en je kunt ook terecht bij de burens: restaurant Hannes Boy en café Rauðka.





BELANGRIJKE INFORMATIE VOOR ORGANISERENDE CLUBS

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

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

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

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

Stuur na de toer de inschrijfformulieren of een bestand met NAAM EN ADRES of/en LOOTNUMMER naar:

LOOT toerkalender,
Bonhommestrijtte 38
9283 VB Surhuizum

Onmisbaar voor de puntentelling voor de competities.
Maak gebruik van het LOOT draaiboek *Adviezen organisatie toertocht* met tal van nuttige tips.

Meld je evenement op tijd aan, zodat deze in Motoplus vermeld wordt. Overleg met collega-clubs over de datum van het evenement om een goede spreiding te bevorderen. Niet de ene dag 6 ritten en de week daarop 1 of geen rit.

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

01/03/2024 - 30/06/2024

VOORJAARSRIT

MC Contact

Dordrecht Toerit doorlopend - 10 punten

Start te: La Place Meerkerk , A27, afrit 25,

Info: Henk Bijkerk ,Tel.: 06-11221966

,tour@mccontactdordrecht.nl. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) ,

Omgeving: Brabant , Zuid- Holland Inschrijven via website

<https://mccontactdordrecht.nl/evenement/> Extra info: Facebook;

<https://www.facebook.com/mccontactdordrecht> Website;

mccontactdordrecht.nl



04/05/2024

38e Schaffelaartoertocht

MTC De Schaffelaar

Toerit - 10 punten

Start te: Café-Restaurant De Rotterdammer, Wolweg 40, 3776 LP

Stroe Info: Paul Cornelissen ,Tel.: 033-4621475

Raymond van Eenennaam , Tel.: 06-23406531. Bert ten Hoven ,Tel.: 06

55833924 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 185 km. Omgeving:

Gelderland en Utrecht Inschrijven vanaf: 10:00 tot 14:00. Extra info: Lange

starttijd. Geen extra prijzen. Zie voor uitgebreide info:

www.mtcdeschaffelaar.nl

05/05/2024

1e MZV Bevrijdingsrit

MC Zeeuws Vlaanderen

Toerit - 5 punten

Start te: St. Albert, Van Milstraat 2, 4551 TD Sas van

Gent Info: M. Obrie , Tel.: 06-14494933, M. Burg ,Tel.:

06-27426472

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 180 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Door Zeeuws-Vlaanderen langs punten die een grote rol hebben

gespeeld in de bevrijding van Zeeland en de ontzetting van de haven van

Antwerpen.

Rijder en duo €10,00

05/05/2024 **41e Brabantrit** **MAC De Grensjagers**
Toerit - 10 punten
Start te: OJC the BOX, Bukkumweg 30A, 5081 CT Hilvarenbeek
Info: Gerard Sonneveld , Tel.: 06-82306212 , Pat van Iersel ,Tel.: 06-57549698
Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 190 km.
Omgeving: Door het prachtige Brabantse land
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00
Extra info: Gratis koffie en thee bij vertrek

05/05/2024 **Hamaland Meirit** **MC Hamaland**
Toerit - 5 punten
Start te: Haak en Hoek, Holterhoekseweg 6,, 7142 HZ Groenlo
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving:
Nederland/Duitsland Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

05/05/2024 **VOORJAARSRIT** **MC Nijverdal-Hellendoorn**
Toerit - 0 punten
Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ
Hellendoorn Info: Martijn Knol, Tel.: 036-48764074, toer@mcnh.nl
Inschrijfgeld:€ 6,0 (z.h.). 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 , voor meer info zie:

www.mcnh.nl/toer/toertochten/

9/05/2024 - 12/05/2024 **EUROTOUR** **Maastrichtse Motorclub '72**
Meerdaagse rit - 10 punten
Start te: Camping Natuurlijk Limburg , Roodbos 3, 3791 Voeren – Remersdaal
(België) Info: Jos Vincken ,Tel.: 06 10949926
Inschrijfgeld: € 50,00 (z.h.) Lengte: 1000 km. Omgeving:
Luxemburg Inschrijven vanaf: 08:00 tot 10:30
Extra info:4-daagse toertocht door Be, Lux en Dui.
LET OP: NIEUWE STARTLOCATIE CAMPING NATUURLIJK LIMBURG. Gratis kamperen op
de
EUROTOUR camping in Luxemburg. Diverse bekertjes. Paspoort en groene kaart
mee. Info: www.mmc72.nl. GPS inschrijven via internet.

09/05/2024 **Hemelvaart rit** **MC 93 Nijverdal**
Toerit - 0 punten
Start te: Café/Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE
Nijverdal Info: Jelmer Nijen Twilhaar, Tel.: 0611139130
Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) .Lengte:125 km.
Omgeving: Zie www.mc93.nl en/of facebook MC93 Nijverdal
Inschrijven vanaf:07:30 tot 08:00
Extra info: Zie www.mc93.nl en/of facebook MC93 Nijverdal
Incl. 1 consumptiebon, toer rit wordt geleverd in GPX bestand, inladen bij startpunt is
mogelijk. Leden betalen 4 euro.

09/05/2024

Hemelvaartrit

Boreftse MC

Toerit - 5 punten

Start te: Café "Custwijk", Laageind 1, 3465 KG Driebruggen

Info: André Fokker, Tel.: 0182-522649 , Ronald Bosch ,Tel.: 06-55 43 00 77

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) , alleen contant. Lengte: 200 km.

Omgeving: Vertrek vanuit Driebruggen, eindpunt ergens

anders Inschrijven vanaf: 09:30 tot 12:00

Extra info: **Inschrijfgeld alleen contant.** Geen rondrit, informatie over omgeving volgt nog. Rit is alleen digitaal verkrijgbaar, Garmin.

info@Boreftse-motorclub.nl , Geen finishbezetting.

12/05/2024

15 dorpentocht

MC West Friesland

Toerit - 10 punten

Start te: Kantine IJclub "De Sluisven", , Oosterwijzend 22, 1688DA

Nibbixwoud Info: <mailto:Toercommissie@mcwest-friesland.nl>

Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 185 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot

12:00 Extra info: Route alleen op GPS verkrijgbaar(wordt ter plekke

ingeladen).

PIN aanwezig.

19/05/2024

31e KIEKENDIEFTOER

MV Almere

Toerit - 5 punten

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

Haven Info: Dinsdagavond / vrijdagavond 036-5310282

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte:230/180 km. Omgeving: Deze rit gaat richting

Noord/Zuid Holland. 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

20/05/2024

Elfstedentocht

Friesche Motor Club FMC

Toerit - 0 punten

Start te: FEC , Heliconweg 42, 8914 AT

Leeuwarden Info: Fmc.nu . Omgeving: Elf steden

Friesland Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00

Extra info: Inschrijven FMC leden; 24-02-24 9:00

uur Inschrijven niet-leden; 23-03-24 9:00 uur

Alleen op de website Fmc.nu

€15,00 voor leden ,€17,50 voor niet-

leden Prijzen inclusief medaille, vaantje en

info-boekje

20/05/2024

Pelgrimsrit MTC Mariahout

MTC Mariahout

Toerit - 10 punten

Start te: Buurthuis Mariahout, Bernadettestraat 43, 5738 AV

Mariahout Info: Pieter van der Schoot , Tel.: 06-10871334

Wout Vermeulen, Tel.: 06-51884932 , Gerard Versteegden ,Tel.: 06-

43770160 Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) . Lengte: 200 km. Omgeving: Oost

Brabant Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00 ,Extra info: Website:

www.mtcmariahout.nl e-mail: mtcmariahout@gmail.com , Inschrijfgeld

inclusief consumptie

26/05/2024

VOORJAARTOERTOCHT MC Free Wheels-Heeten

Toerit - 5 punten

Start te: Trefpunt Heeten, Dorpstraat 16, 8111 AD Heeten

Info: Johnny Tutert ,Tel.: 06-13571538. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 150/200 km. Omgeving: Richting Twente. Inschrijven vanaf:09:00 tot 11:00. Extra info: www.mcfreewheels.nl/toercommissie@mcfreewheels.nl

02/06/2024

Munninghoff

V.M.T.R. Norg

Toerit - 10 punten

Start te: Café Zwaneveld,, Oosteind 33,, 9331AG

Norg Info: G. Neef, Tel.: 06-29031916. Inschrijfgeld:

€ 5,00(z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: Noord

Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 10:30

Extra info: Route beschikbaar op

Garmin. Gmail: gneef.gn@gmail.com

03/06/2024 - 06/06/2024

22e avond 4 vierdaagse

MC Free Wheels-Heeten

Avondritten - 5 punten

Start te: Trefpunt Heeten, Dorpstraat 16, 8111 AD

Heeten Info: Johnny Tutert ,Tel.: 06-13571538

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte:100 km. Omgeving: Overijssel en Drenthe,

Gelderland Inschrijven vanaf: 18:30 tot 19:30. Extra info: Routes gaan door

Overijssel en Gelderland. Meer informatie www.mcfreewheels.nl. Of

toercommissie@mcfreewheels.nl

04/06/2024 - 07/06/2024

Gelderse Motoravond 4 Daagse

VAMC De

Graafschaprijders

Avondritten - 0 punten

Start te: Dag 1 Clubhuis VAMC De Graafschaprijders, , Eikenlaan 2a, 7251 LT

Vorden Lengte: 100 km. Omgeving: Twente, Achterhoek en Veluwe

Inschrijven vanaf: 18:30 tot 19:30

Extra info: 2e avond Cafe Restaurant Haak en Hoek, Holterbroekseweg 6 7142 HZ

Groenlo 3e avond Clubhuis MC ASOM Edisonstraat 3, 6902 PK Zevenaar

43 avond Cafe Restaurant Den Bremer Zutphen, Emmerikseweg 37, 7227 DG

Toldijk 05/06/2024

VMTC ZomerAvondRit #1

Veluwse Motor Tour

Club Avondrit - 5 punten

Start te: De Vleugel, Oude Nijkerkerweg 4, 3853 JS Ermelo

Info: Remko Bor, Tel.:

0623955144. Inschrijfgeld:€

7,00(z.h.)

Lengte: 120 km.

Omgeving: Op, over en rond de

Veluwe Inschrijven vanaf: 18:30 tot

20:00

Extra info: Meer info www.vmtc.nl of email: tc@vmtc.nl

Routes beschikbaar (GPX), mogelijkheid tot laden bij inschrijving. Rijden in groepen

mogelijk met toerleider (aanmelden bij inschrijving). Gratis voor leden van de VMTC.

Houd de website in de gaten voor meer informatie.