

L.O.O.T. INFOWIJZER



NOVEMBER 2019

INHOUDSOPGAVE

- 2. INLEIDING
- 3. COLOFON
- 4. L.O.O.T. NIEUWS
- 8. RIJDEN IN DE HERFST
- 11. MOTORRIJDERS GEVEN OM
- 14. MOTORNIEUWS
- 16. UIT DE CLUBLADEN
- 24. VAN DE CLUBS
- 25. L.O.O.T. TOERCOMPETITIE
- 28. L.O.O.T. TOERKALENDER

Volgende infowijzer : december 2019. Uw kopij gaarne voor 24 november naar infowijzer@loot.nl

INLEIDING

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

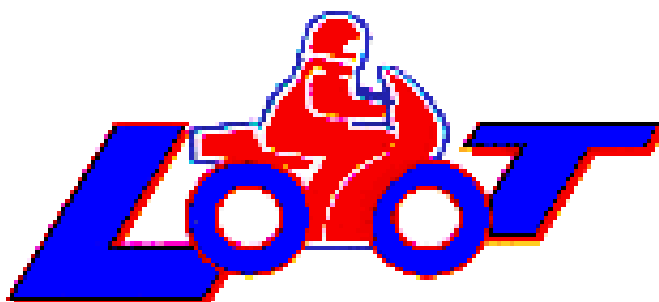
Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opricht 28-11-1989

Statutaire vestiging te Zwolle

Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



www.loot.nl

secretariaat@loot.nl

Het Bestuur ----- bestuur@loot.nl

Voorzitter	Jan van Es	06-28875664	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Anita Dieters	06-20889435	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	Annelies van Staveren	06- 13342677	penningmeester@loot.nl
	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
	Erik Dieters	06-21575716	pr@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

Beurzen	Anita Dieters	06-20889435	secretariaat@loot.nl
	Erik Dieters	06-21575716	pr@loot.nl
Internet	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf –formulieren			
	Theo Kraaij		

Adressen -----

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender	Jerseystraat 1	1339 TP Almere	036-5334402	toerkalender@loot.nl
--------------	----------------	----------------	-------------	----------------------

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningm.	Van Eijdenhof 27	3833 JX Leusden	06-13342677	penningmeester@loot.nl
-----------	------------------	-----------------	-------------	------------------------

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)

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

L.O.O.T. NIEUWS

Vacature secretaris LOOT

In april 2020 stopt Anita Dieters, aan het einde van haar ambstermijn, met haar werkzaamheden als secretaris van het LOOT. Daarom is het bestuur op zoek naar een nieuwe secretaris. De taken van deze secretaris zien er als volgt uit:

- Is lid van het bestuur en neemt actief deel aan bestuurs- en ledenvergaderingen.
- Verwerkt bestuursmutaties in officiële documenten, bijv. Kamer van Koophandel.
- Onderhoudt regelmatig contacten met het bestuur over de gang van zaken en voorziet bestuursleden van info.
- Schrijft bestuurs- en ledenvergaderingen uit.
- Verzamelt agendapunten en stelt de agenda t.b.v. vergaderingen op.
- Verwerkt in- en uitgaande post en reageert op email berichten van aangesloten clubs (of stuurt deze berichten door aan het desbetreffende bestuurslid).
- Notuleert tijdens vergaderingen, verwerkt en verspreidt deze.
- Stelt het secretariael jaarverslag ten behoeve van de Algemene Ledenvergadering op.
- Verzorgt de prijzen ten behoeve van de LOOT Einddag.
- Helpt de andere bestuursleden waar gewenst.

Een leuke, gevarieerde functie dus! Aanmelden kan via bestuur@loot.nl!
Gewoon doen!

Algemeen Bestuurslid.

Omschrijving: ondersteuning overige bestuursleden.

**Conceptverslag LOOT Toerkalender Vergadering d.d. 12 oktober 2019,
in Restaurant/Café "De Roskam" te Achterveld**

Aanwezige bestuursleden:

Jan van Es (voorzitter)	Henk Bijkerk (bestuurslid)
Anita Dieters (secretaris)	Erik Dieters (bestuurslid)
Cor Huijbrechtse (toercoördinator)	Annelies van Staveren (penningmeester)

Aanwezige clubs:

Baarnse MC	Voorzitter/secretaris/toer- commissaris en Penningmeester
MC Alkemade	Voorzitter
MC Freewheels	Toercommissarissen (2)
MC De Megafoon	Toercommissaris
MC Promotie	Toercommissaris
MC Roadrunner	Voorzitter
MTC Motovatie	Toercommissaris en lid toercommissie
MTC De Schaffelaar	Secretaris en toercommissie

Afwezige clubs met kennisgeving:

BMW-club Oirschot
BMW-club Roosendaal
Boreftse Motorclub
Culinair Breda
MAC Veenendaal
MC Gasschoeve
MC Keizer Karel
MC Mios
MCNH
MC Route 506
MTC Bergeijk
MTC Sint Joris

Agenda:

1. Opening
2. Vaststellen agenda
3. Ingekomen en uitgaande stukken
4. Mededelingen
5. Concept notulen LOOT Toerkalender Vergadering d.d. 13 oktober 2018
6. Toerkalender 2020
7. Vaststellen datum Toerkalender Vergadering 2020
8. LOOT Einddag 2019
9. Rondvraag

1. Opening door de voorzitter

De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering.

2. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Ingekomen en uitgaande stukken

De secretaris leest de namen voor van de clubs die zich hebben afgemeld.

4. Mededelingen

De voorzitter vertelt dat er voorzichtige contacten zijn met de KNMV, op initiatief van de KNMV.

Het bestuur zal een oriënterend gesprek aangaan, maar de voorzitter benadrukt nog eens dat er geen besluiten worden genomen voordat de leden gevraagd is naar hun mening.

5. Concept notulen LOOT Toerkalender Vergadering d.d. 13 oktober 2018

De notulen worden ongewijzigd vastgesteld.

6. Toerkalender 2020

De toercommissaris vermeldt dat er nog een aantal ritten op de toerkalender geplaatst moeten worden. Hierop wordt de toerkalender per pagina doorgenomen en dit levert de onderstaande punten / wijzigingen op:

- Pagina 3; De 28^e Molenrit van MC de Megafoon is de 38^e Molenrit. De omgeving is De Achterhoek. Eveneens op pagina 3; De RAM Lenterit van MC RAM Raalte vindt plaats op 26 april in plaats van 28 april.
- Pagina 5; De datum voor de Bikers World Lunchrit van MTC Motovatie is nog niet bekend. Het Buitenlandweekend is een week eerder.
- Pagina 6; Het telefoonnummer 0572 – 382387 komt te vervallen bij de 19^e Avond 4-daagse van MC Free Wheels. In plaats daarvan dient het telefoonnummer 06 13571538 vermeld te worden.
- Pagina 7; Bij de 35^e Roadrunnerit van MC Roadrunner zal worden vermeld: bij *afmelding* kun je de gratis foto meenemen.
- Pagina 8; Bij de Thuisblijversritten van MC Alkemade zal men géén bos tulpen ontvangen.
- Pagina 10; De 29^e Najaarsrit van MC de Megafoon zal door de omgeving van Salland zijn in plaats van de Veluwe.
- Pagina 11; Inschrijving voor de Arenarit van MTC Motovatie is van 10.00 tot 11.00 in plaats van 10.00 tot 12.00 uur.

De toercommissaris vermeldt nog dat zijn functie volgend jaar overgenomen zal worden door Theo Kraai.

7. Vaststellen datum Toerkalender Vergadering 2020

Deze datum wordt vastgesteld op zaterdag 10 oktober 2020.

8. **LOOT Einddag 2019**

De LOOT Einddag 2019 zal plaatsvinden in Twello. Binnenkort zal er een afspraak gemaakt worden met MC de Megafoon.

9. **Rondvraag**

- MC Roadrunner
Zou graag een bevestiging ontvangen dat de deelnemersritten ontvangen zijn. De voorzitter stelt voor om in de mail om een leesbevestiging te vragen.
- MC de Megafoon
Vraagt naar de status van de pasjes. De voorzitter antwoordt dat besloten is vanwege de hoge kosten geen app te laten bouwen. Pasjes geven een te grote administratieve rompslomp.

De vraag hoe men aan een nieuw LOOT nummer komt blijkt makkelijk te beantwoorden; gewoon een mailtje sturen.

- MC Promotie
Stelt voor te wachten met eventuele pasjes tot de gesprekken met de KNMV hebben plaatsgevonden.
- MC Baarn
Stelt voor de facturen voortaan ook met leesbevestiging te mailen. De secretaris vindt dit een goed idee. Tevens zal gekeken worden naar de mogelijkheid om de facturen eerder (bijvoorbeeld per december) te versturen. De penningmeester zal kijken naar de mogelijkheid van een automatische incasso.
- MC Alkemade
Wat gebeurt er als er dubbele namen in het bestand voorkomen? De toercommissaris antwoordt dat in dat geval het LOOT nummer altijd leading is.
- De voorzitter belooft dat hij een handleiding ten behoeve van Basecamp zal maken.

Er zijn geen verdere vragen voor de Rondvraag en de voorzitter dankt de aanwezigen voor hun komst en hun bijdrage. Hij sluit de vergadering en nodigt de aanwezigen uit voor een drankje.



RIJDEN IN DE HERFST

De zomer is voorbij, de mooie dagen worden ingewisseld voor een hogere regenkans en de wind waait je letterlijk om de oren tijdens de herfst.

De kans op bladeren op de weg is groter en de regen kan horizontaal voorbij komen vliegen. Maar jij blijft toch gewoon doorrijden! Wij bekijken het van de positieve kant en de herfst kan zeker nog hele fijne motorrijdagen verzorgen. Maar rij veilig en hou deze herfsttips in gedachten.

Ga voorbereid op pad

Het weer kan op één dag makkelijk omslaan, van warm naar koud maar ook van droog naar nat en van windstil naar storm. Houd dus goed de weersverwachtingen in de gaten en neem het zekere voor het onzekere. Het is beter om met een regenpak op stap te gaan dan je kleding twee dagen te moeten laten drogen omdat je tot je onderbroek bent natgeregend.

De ondergrond verandert

Nee, het asfalt zal niet veranderen maar datgene wat tussen het asfalt en je banden komt wel. Bladeren, takken en zand waaien door de grotere kans op wind de weg op en zeker als de bladeren uit de bomen vallen brengt dit veel risico met zich mee. Modder van landbouwvoertuigen rond weilanden is ook funest voor het rijplezier. Dit alles in combinatie met regen maakt de ondergrond verraderlijk, zeker in de bochten. Dit vergroot de kans op een valpartij enorm.

Temperatuur en de grip van banden

Als de temperatuur buiten zakt, warmen de banden ook minder snel op. Hierdoor zul je pas later gebruik kunnen maken van de optimale grip van de banden. Dit verschilt uiteraard per band. Waar sportbanden pas op een hogere temperatuur hun optimale grip geven, bieden tour- en winterbanden bij een lagere temperatuur al hun ideale grip. Rij je vaak in regen en het gehele jaar door, dan is het aan te raden om hier je bandenkeuze op aan te passen.

Witte vlakken en reparaties aan het wegdek

De verf die gebruikt wordt voor aanduidingen op het wegdek is in de loop der jaren een stuk verbeterd. De stroefheid is sterk verbeterd, maar dit wil nog niet zeggen dat dit overal zo is. Van tevoren is niet te zien of de geverfde markeringen op de weg wel of niet glad zijn, dus vermijd deze zo veel mogelijk. Maak ook geen haastige manoeuvres waardoor je onderuit kan glijden. Dit geldt ook voor de minder opvallende teerstrepen waarmee scheuren in het wegdek gerepareerd worden. Deze worden bij regen een stuk gladder waardoor de kans op het verliezen van grip groter is. Ook zijn putdeksels en tram- en treinsporen met natte omstandigheden spekglad. Probeer deze dan ook te vermijden of haaks overheen te rijden.



Eindelijk een zonnige dag, maar let dan ook goed op!

Niets is zo verraderlijk als laagstaande zon. Niet alleen voor jezelf maar ook voor de medeweggebruikers. Bij kruisingen of afslagen is de kans dat jouw tegenligger verblind kan zijn door de zon net zo groot. Jij kan diegene wel goed zien als je de zon in je rug hebt, maar dat hoeft niet zo te zijn voor de ander. Verplaats je hierdoor in de medeweggebruiker en pas hier je rijstijl op aan.

De wind kan verraderlijk zijn

Uiteraard brengt de herfst ook de 'herfststormen' met zich mee

Maar dat is nog niet alles

Het gaat niet alleen over anticiperen en aanpassen van je weggedrag, maar ook over de staat van de motor en de kleding die je draagt. Zorg voor voldoende profiel op je banden zodat de regen goed afgevoerd kan worden. Het is ook aan te raden om je kleding op de wisselende weersomstandigheden aan te passen, bijvoorbeeld door waterdichte kleding te dragen. Neem een warm vest mee voor een avondrit en zorg voor reflectiemateriaal op je kleding tijdens de donkere dagen voor meer zichtbaarheid.

Hou je al deze tips in acht, dan zal de motorrit een stuk veiliger verlopen!



Marc Meisner

Motorrijders.nl

Motorrijders geven om het milieu

Een rapport dat is geschreven door de Amerikaanse milieuorganisatie ICCT over vervuiling door verkeer in Parijs op warme dagen blijkt veel gebreken te hebben. In het ICCT-rapport werd vermeld dat motorfietsen aanzienlijk meer CO en NO₂ uitstoten dan benzineauto's.

Het rapport werd veel geciteerd in de pers en leidde tot vragen over de toegankelijkheid van aangedreven tweewielers in steden. Dit veroorzaakte natuurlijk veel hinder bij motorrijders en de industrie. Het is echter duidelijk geworden dat het rapport van ICCT veel fouten bevat en dat de conclusies over motorfietsen voorbarig en zelfs gewoon fout waren.

De tests werden uitgevoerd in de hete zomer van 2018, met temperaturen tijdens de testperiode van meer dan 30 graden Celsius, wat ver boven de gemiddelde temperatuur in Parijs is. Dit heeft een negatief effect op de testresultaten. Het rapport vermeldt dat 'bromfietsen en kleinere motorfietsen vaak dicht bij andere voertuigen op de weg rijden en dat hun uitstootpluim vaak niet duidelijk te onderscheiden is. De kleinere motoren die in deze voertuigen worden gebruikt, resulteren ook in een kleiner pluimsignaal in vergelijking met voertuigen met grotere motoren'. Ondanks deze duidelijke indicatie dat de testresultaten mogelijk niet betrouwbaar zijn, worden de testresultaten zonder enig voorbehoud gebruikt. Een andere fout in het rapport is de uitdrukking van emissies op brandstof specifieke basis. De schrijvers geven in het rapport toe dat 'deze kloof kleiner zou zijn als de emissies op afstand specifieke basis worden vergeleken'.

Gemotoriseerde tweewielers verbruiken minder brandstof per kilometer dan auto's. Hoewel de emissies van alle voertuigen van categorie L zijn gemeten, kwantificeert het rapport ze niet. Er is een groot verschil tussen bromfietsen (voertuigen van categorie Le1-B) en motorfietsen (voertuigen van categorie Le3). De zeer kleine motoren van bromfietsen met een cilinderinhoud van minder dan 50cc en de extra hoge omwentelingen per minuut (RPM) maken het veel moeilijker om de emissies te beheersen dan bij motorfietsen. Dit moet tot uiting komen in het rapport zelf, de conclusies en de aanbevelingen. Een ander element dat we in het rapport missen, is het feit dat het ervan uitgaat dat alle voertuigen dezelfde rijdynamiek hebben. Dit is niet het geval. Auto's moeten remmen, stationair draaien en veel meer versnellen dan gemotoriseerde tweewielers, die behalve verkeerslichten in beweging kunnen blijven en daarom in het stadsverkeer veel zuiniger zijn dan auto's.

Dit weerspiegelt zich ook in de lagere uitstoot van motorfietsen.

In een persbericht van 24 oktober 2019 schrijft de Europese motorfietsfabrikant ACEM dat er redenen zijn om aan te nemen dat de conclusies van het rapport voornamelijk gebaseerd zijn op metingen van voertuigen van categorie L tijdens hun versnellingsfase. Een generalisatie van dergelijke resultaten komt gewoon niet overeen met de reële stedelijke realiteit en resulteert in een drastische overschatting van voertuigemissies. "Ze verwijzen ook naar onderzoek dat is uitgevoerd door de European Research on Mobile Emission Sources (ERMES). Dit onderzoek heeft duidelijk aangetoond dat de emissieprestaties van Euro 4-motorfietsen vergelijkbaar zijn met die van Euro 5- en 6-benzineauto's. Deze metingen werden uitgevoerd met behulp van gevestigde laboratoriummeettechnologie en praktijktestcycli. Volgens ACEM zijn de ERMES-bevindingen door het Europees Milieuagentschap gebruikt om zijn eigen emissiemodel (COPERT2) in 2019 bij te werken. ACEM vraagt ook de betrouwbaarheid van de gebruikte methode vanwege de kleinere motoren van aangedreven tweewielers en daarom de kleinere pluimsignalen ten opzichte van voertuigen met grotere motoren.



Tests die werden uitgevoerd door het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie in 2013, toonden aan dat de NOX uitstoot van de geteste motorfietsen niet echt verschilde van die van de benzineauto's, maar aanzienlijk lager was dan die van de dieselmotor auto. De uitstoot van HC en CO van de motorfietsen was inderdaad hoger dan die van de auto's, maar zeker niet zoveel als het TRUE-rapport suggereert.

Getest werden twee motorfietsen (een kleinere scooter van het type 250 cc en een grote motorfiets van 1200 cc, beide gehomologeerd voor de Euro 3-norm) en drie auto's (een kleinere benzineauto, een dieselauto en een grote benzineauto, allemaal gehomologeerd voor Euro 4) werden getest met behulp van drie verschillende testcycli. De Euro 3-normen voor motorfietsen zijn van 2006. Alleen in 2016 werden de Euro 4-normen geïmplementeerd en in 2020 zullen de Euro 5-normen worden geïmplementeerd, die aanzienlijk lagere emissiegrenswaarden heeft. Ik vond dat de HC-, NOx - en CO-uitstoot ver onder de wettelijke norm bleef.

FEMA-secretaris-generaal Dolf Willigers merkt op: “Het ICCT / TRUE-rapport over voertuigemissies in Parijs heeft, wat motorfietsen betreft, te veel gebreken om hieruit conclusies te trekken. Hoewel de schrijvers zelf enkele bedenkingen uiten, hebben anderen daar geen rekening mee gehouden en alleen gekeken naar de conclusies en aanbevelingen die niet helemaal consistent waren met de bevindingen. In de conclusies en aanbevelingen wordt geen onderscheid gemaakt tussen bromfietsen en motorfietsen, terwijl er enige reden voor is. Nog erger is dat de gebruikte methodologie niet geschikt is voor motorfietsen in deze omstandigheden. Motorrijders geven net als iedereen om het milieu en de luchtkwaliteit en we verwelkomen goed onderzoek naar de uitstoot van motorfietsen. Dit is echter niet de manier om dit te doen en dit werkt alleen contraproductief”.

Wim Taal

Bron : FEMA



MOTORNIEUWS



Bridgestone geeft lek rij-verzekering op nieuwe motorbanden

Bandenfabrikant Bridgestone bereidt een soort verzekering voor op nieuw verkochte motorbanden, voor motorrijders die een nieuwe band snel lek rijden. De verzekering zal ingaan na de aankoop, waarbij dan waarschijnlijk een aankoopbewijs ingestuurd moet worden. Als de band dan snel lek raakt, krijgt de koper een korting op de nieuwe motorband, die kan oplopen tot de volle 100%. Zo zal een band die er pas net op ligt volledig kostenloos vervangen worden, maar een band die al langer gebruikt is een evenredige korting op de vervangende band opleveren. Het plan van Bridgestone is voor Nederland en België nog niet helemaal uitgewerkt, maar wordt gebaseerd op het Bridgestone Tyre Guarantee systeem, zoals dat ook al in andere landen door de Japanse bandenfabrikant wordt gebruikt.

Het idee achter deze "Tyre Road Hazard Warranty" is dat veel kopers het idee hebben dat ze vaak na een zeer korte tijd motorrijden al pech hebben door een gat in de band als gevolg van een spijker. Overigens lijkt het erop dat dit ook theoretisch zou kunnen kloppen, volgens sommige kenners zorgt een nieuw, scherp randje aan de band ervoor dat een spijker of schroef eerder in de band draait.

Minister van Nieuwenhuizen: geen APK voor motoren

Over een APK voor motoren hoeven we ons voorlopig geen zorgen te maken, zo laat Cora van Nieuwenhuizen, minister van Infrastructuur en Waterstaat, in een interview aan de MAG weten. Van een concreet voorstel dat een Europese APK voor motoren in 2022 ingevoerd zou worden, is de minister niets bekend, waarmee dit nieuwste gerucht ontkracht wordt. De discussie rondom APK voor motorfietsen woedt al jaren, waarbij de branche vóór is en de meeste belangenorganisaties van motorrijders juist faliekant tegen zijn. De motorbranche noemt verkeersveiligheid en milieu als grootste redenen om een technische keuring in te voeren, terwijl de motorrijders ervan overtuigd zijn dat de daadwerkelijke redenen commercieel zijn en dat er bijna nooit technische oorzaken zijn bij ongevallen.

Euro 98 verdwijnt

Per 1 oktober moeten benzinestations die twee soorten benzine verkopen in minstens de helft van die pompen E10 benzine aanbieden. Dat betekent dat Euro 98, een benzine waar vaak weinig of geen ethanol in zit, vaak het veld zal moeten ruimen.

Bovenstaande is slecht nieuws als je je motor in de donkere maanden op stal zet: ethanol houdende benzine veroudert snel en kan volgend jaar voor startproblemen zorgen. Ook kan de benzine metaal en andere materialen aantasten. De oplossing: ga snel op zoek naar BP Ultimate, Shell V-power of Esso Synergy Plus 98 en tank daarmee af voor je je motor wegzet. Als alternatief: gebruik een brandstofstabilisator of tank af met Ecomaxx Bike Fuel, een volledig gestabiliseerde voor motoren ontwikkelde benzine.

UIT DE CLUBBLADEN



Supertoer.

Door: leden van Keizer Karel.

In december 2018 kregen we de uitnodiging van MT Zaanstreek om weer in te schrijven voor de SUPERTOER van 2019.

Natuurlijk hadden we daar weer zin in en van onze Keizer Karel club kregen we de vraag van enkele mannen of er nog plaats was om met ons mee te rijden. Dus samen met Jos, Harrie, Roel en Leonie, John, Hennie en Quirijn hadden we ons aangemeld voor deelname. Na enkele telefoontjes en contacten kregen we een week voor de start de inlogcode om de routes voor de navigatie te downloaden.

Onze eigen navigatie-specialist had dit voor ons allemaal geregeld onder het genot van een kopje koffie en een borrel. We hadden daarmee meteen een gezellige avond met leuke verhalen en anekdotes.

Met z'n allen hadden we bedacht om in groep vier te starten, omdat we niet in het weekend in de Alpen wilden rijden vanwege de drukte van locals en wielrenners enz. dus onze eerste vertrek-dag was zondag 16 juni (Vaderdag).

Dag 1: 407 KM.

We vertrokken zondagmorgen om 07.00 uur bij Quirijn en Hennie zodat we om 08.00 uur in Weert gezamenlijk bijeen kwamen om met de groep eventueel kennis te maken.

We waren met ongeveer 60 motoren. Tegen inleveren van de blauwe muntjes kreeg je een kopje koffie met appeltaart en tja dat is altijd een lekker begin, onder ons gezegd.

Nadat we de handgeschreven route bij Harrie in de routerol hadden geïnstalleerd konden we aan onze eerste etappe beginnen.

Het is de bedoeling dat iedereen zijn eigen rit rijdt en het is vooral geen wedstrijd wie als eerste bij het hotel zal zijn!

De totale lengte van deze dag was 407 km, dus het was eerst even een stukje snelweg richting Maastricht en vanaf Beek ging de route over de kleinere wegen binnendoor.

Het weer was heerlijk om te toeren, 22°C. Het was zondag wel opletten voor alle recreanten onderweg! De route ging door België over de Hoge Venen richting Luxemburg. Voor degene wie met de buitenlandse reis mee geweest zijn, was het een stukje op herhaling. Jos herkende de mooie bochten die hij onlangs, dus met de club gereden had, maar vond het wederom leuk. We waren met zes motoren en ja die kanariegele helmen kun je goed volgen in de spiegel. Jos was de hekkensluiter van de groep.

Onze lunch was in Vianden en daar was het erg druk met allerlei motorgroepen van diverse nationaliteiten. Daarna ging de route richting Metz waar we de Franse grens passeerden. De grootste helft zat er al op en na een kleine pitstop langs de kant van de weg om even de benen te strekken, reden we door het mooie landschap van Frankrijk om vervolgens terug Duitsland in te gaan.

Rond de klok van 18.00 uur kwamen we bij ons hotel in Herbitzheim aan en kreeg iedereen de sleutel van de kamer. Roel & Leonie een kamer en Harrie, Jos en John hadden met z'n drieën een kamer, Quirijn en Hennie werden met een golfkarretje naar de dependance gebracht en ha ha, daar was de bruidssuite! Na een heerlijke douche was er een lekker biertje of drankje en gezellig buurten buiten op het terras.

Het eten was om 20.00 uur.

Het was een heerlijk buffet met voldoende keuze voor iedereen. Er werden nog twee consumptiemunten uitgedeeld en alle deelnemers mochten een gratis T-shirt ter herinnering gaan passen.

Dag 2: 467 KM.

De wekker liep om 06.15 uur af. We kregen een verrassing toen we bij de motor kwamen; Harrie was de vroege vogel die zich zo vrij voelde om de buddyseats van onze motoren droog te maken (Condens). Toppie Harrie! Rond de klok van 07.00 uur hadden we een gezamenlijk ontbijt en om 08.00 uur vertrokken we om verder Duitsland in te toeren. Het weer zag er goed uit en de wegen waren mooi. Veel heuvels en vergezichten dus dat is geen straf om deze kilometers met de motor te rijden. In de middag waren we op zoek naar een lunch en na enkele dorpjes hadden we een pizzarestaurant gevonden waar we onze honger konden stillen.

De routerol van Harrie werd even doorgedraaid en toen konden we weer verder rijden.

De temperatuur was ondertussen opgelopen naar 28°C eigenlijk te heet met die motorkleding aan maar ja... het is een keuze, in de auto zet je gewoon de airco aan.

De boeren waren druk met het hooi binnen te halen, dus het was opletten met de tractoren op de weg.

Aan het eind van de dag was er een hooiwagen welke net voor ons de weg op reed, dat was voor ons even het gas dicht en tempo verminderen.

Op de splitsing waren we van mening dat hij ons voorbij wilde laten, maar niets was minder waar. Hij werd me toch boos en stak z'n hand / vinger omhoog. Tja, wij dachten gas geven en doorgaan.

Toen we bij ons hotel in Buchloe aan kwamen hadden we ons biertje wel weer verdiend.

We gingen te voet naar de eetzaal, deze was 20 minuten van het hotel vandaan maar wel super mooie locatie.

Het eten was echt op z'n Duits: frites met schnitzel en salade. Heerlijk! Terug naar het hotel gingen we met de pendelbus.

Jos en John hebben nog een biertje gedronken en de anderen vonden het wel prettig om horizontaal te gaan.

Dag 3: 407 KM.

Vandaag gaan we de bergen in, passen rijden. En ja, toen we de bagagetassen op de motor aan het maken waren, was Harrie al in actie geweest, de buddyseats waren al weer afgedroogd.

Het begin van de route veranderde al in een grote omleiding. Dit was minder leuk, maar dat gebeurt en je zit altijd in tweestrijd ga ik rechtdoor of gaan we links of rechtsaf zeg het maar, je kunt nou eenmaal niet dwars door de bergen. Eenmaal weer op de route gingen we aan de HAHNTENNJOCH beginnen met een hoogte van 1894m.

Daarna volgde de KUHTAI 2020m vervolgens reden we over de oude BRENNER waar het vreselijk druk was met tractoren en overig langzaam rijdend verkeer. Lastig om in te halen met al die bochten in het vizier.

Vervolgens kwamen we na 250 km sturen bij de Italiaanse grens, daar gingen we de PENSER JOCH PAS op 2211m. In Italië was het opletten geblazen voor de vele flitskasten in de dorpjes dus de snelheid werd er wel uit gehaald van 80-naar50-naar 30km reden we richting Bolzano. Daar lag de KARERPASS 1752m. Schitterende uitzichten tussen de grote rotsblokken van de Dolomieten. Af en toe stoppen om een foto te maken, het was adembenemend mooi.

De temperatuur was opgelopen naar over de 30°C en op de berghellingen tussen de stenen muurtjes en de druivenranken werd het toch wel super heet op de motor.

Het was een lange dag-etappe maar zeer de moeite waard. Toen we in Selva Di Val Gardena aankwamen hebben we onze stalen rossen in de parkeergarage van het hotel geplaatst en toen we aan ons biertje zaten brak het onweer los met een dikke hagelbui en stortregen. Het eten was weer voortreffelijk, een lekker frisse meloen met ham vooraf daarna vlees/vis met aardappels en salades naar keuze en als toetje verse aardbeien met ijscoupe of tiramisu of allebei ha ha.

Moe maar voldaan gingen we van de rust genieten.

Dag 4: 453 KM

Nadat we een heerlijk ontbijt genuttigd hadden zijn we weer verder gegaan met waar we gisteren geëindigd waren, midden in de Dolomieten in een woord prachtig!

Binnen vijf km begonnen we alweer aan onze eerste pas, PASSO GARDENA 2136m een en al slingeren met mooie klimmen en strakke afdalingen tussen de grote rotspartijen door. De temperatuur liep al snel op naar de 25°C.

Vervolgens reden we de PASSO FURCIA op 1789m. Daarna kwamen we bij de PASSO STALLE 2052m dit was een pas met eenrichtingverkeer wat met een stoplicht en bloktijden geregeld werd.

Leonie en Hennie hadden nog net een kwartier de tijd om naar het toilet te gaan dus dat was handig. Bij terugkomst de helmen op en het stoplicht ging op groen.

De pas zelf was inderdaad erg smal maar niet zo heel spannend.

We reden door een natuurreservaat met mooie bloemen op de rotsen en het was de grens van Italië naar Oostenrijk. Eenmaal beneden gingen we een koffiehuisje zoeken want daar hadden we ondertussen wel zin in. De keuze was tussen Apfelstrudel of Topfstrudel, maar ja, de Apfelstrudel was helaas al uitverkocht.

Onderweg nog een stop gemaakt voor het fotoarchief en vervolgens verder Oostenrijk in, want we hadden nog aardig wat kilometers te gaan. De temperatuur liep op tot 33°C en je zag aan de wolken dat er onweer op komst was. En inderdaad na nog een uurtje sturen begon het gedonder.

We stopten even om de regenkleding aan te doen voor degene die dat nodig had en na een kort beraad besloten we om verder te gaan.

Helaas duurde dit besluit maar kort, want binnen een minuut brak de hel los! Noodweer de regen viel met bakken uit de lucht, de straat werd een rivier en we konden geen hand meer voor de ogen zien. Vlug schuilen bij een soort van schuur met afdak, maar de wind werd zo krachtig dat we met man en macht de motor moesten vast houden.

Plots hoor ik Quirijn via de intercom roepen dat John was gevallen.

Iedereen was druk met zichzelf, maar gelukkig had Jos z'n motor al veilig geparkeerd zodat hij John kon helpen.

Hij was met een windhoos gewoon omvergeblazen en achteraf gelukkig geen schade.

We hebben een klein uur gewacht voordat we verder konden, zo iets hadden we nog nooit meegemaakt!

Eenmaal boven op de berg lag er een laag papsneeuw en hagel op de weg, stapvoets reden we in de bandensporen van een auto en het was erg koud geworden met die natte kleding. Dus de verwarming aan en doorrijden.

Weinig keuze want het hotel lag nog 75 km van ons vandaan. Het was een zeer vermoeiend einde en we waren pas om 19.00u in ons hotel in Filzmoos.

Dag 5: 477KM

De handschoenen en kleding waren weer droog en zo ook de buddyseat, compliment voor Harrie!

Het was erg rustig onderweg, na enkele kilometers kwamen we tot de ontdekking dat het een nepzondag was. We kwamen diverse mensen in Oostenrijkse klederdracht tegen en we werden in het dorp staande gehouden voor een processie. Het was Sacramentsdag.

Dit duurde niet zo heel lang, maar we kwamen in het volgende dorp weer zo'n processie tegen dus ja weer even wachten en rondkijken naar de klederdrachten.

In de koffiepauze zaten we eerste rang voor de H. Mis, want ook hier werd een processie gehouden.

Vervolgens reden we verder met onze route door Beieren het was heerlijk sturen door de glooiende heuvels. Links en rechts waren er veel hopvelden en de diverse gewassen leken wel een patchwork-deken, zo mooi van kleur dat het was. In dit mooie landschap reden we langs de BMW fabrieken, we reden verder op zoek naar een tankstation.

Toen de mannen gingen betalen, vroeg de caissière waar we naar toe gingen. Er was code violet afgegeven door de brandweer en daar wilde ze ons voor waarschuwen. Na gisteren wilden we problemen voorkomen dus een nieuw plan gemaakt om naar het hotel te rijden. Dan maar over de Autobahn. Achteraf zijn we precies tussen twee onweersbuien door gereden en hadden we een goede keuze gemaakt.

Het laatste stuk ongeveer 30 km hebben we de route weer opgepakt en met een lekker zonnetje op de helm reden we over een mooie slingerweg naar het hotel in Gebstättel. Onder het rijden begon iedereen last van de spieren te krijgen. Roel had bedacht dat we een nieuwe sport hadden uitgevonden, yoga op de motor, ha ha.

De armen en benen werden regelmatig gestrekt en dat zag er grappig uit. Dit was een leuke afsluiter van de dag.

Dag 6: 576 KM

De laatste etappe is begonnen. Het was 16°C en met een volle tank gingen we op ons gemakje richting Nederland. Het was wederom een mooie route met schitterende vakwerkhuisen in diverse kleuren en uitvoering. Na ongeveer 300 km van de route gereden te hebben gingen we bij Köln de A3 op richting Nederland.

De laatste kilometers waren voor ons weer bekende omgeving en nadat we de laatste tankstop gemaakt hadden ging de groep huiswaarts.

Het was een fantastische, gezellige SUPERTOER-week en we hebben een gemiddeld totaal van 2950 km gereden.

De slogan van deze week was:

“We laten het los! Maar gelukkig hebben we de foto’s nog!”

De voortgezette rijvaardigheidstraining

Toen ik dinsdagmorgen 10 september de krant opsloeg, viel mijn oog direct op een grote foto bij een artikel over de motorrijder die op 2 september op de N302 verongelukte. De dag tevoren, de middag van 9 september hadden wij net de cursus voortgezette rijvaardigheid gedaan, die ik in juli had aangekondigd. Was dit toeval of een waarschuwing... word niet overmoedig.

Maandagmiddag rond een uur of vier begonnen de deelnemers zich te verzamelen bij rijsschool De Lange in Grootebroek. Zeven leden van de Motorclub West-Friesland en nog een aantal mensen die zich via de rijsschool hadden ingeschreven. Na nog een kop koffie voor de liefhebbers, ging de groep op pad richting het circuit bij Lelystad.

Dan merk je wel, dat in zo’n willekeurig samengestelde groep, niet de discipline heerst die wij in de motorclub gewend zijn.

Dit voor degenen die wel eens mopperen over het rijgedrag bij de MCWF.

Kortom tegen de tijd dat we op de dijk waren was de groep behoorlijk uit elkaar getrokken. Er zijn mensen die met een noodgang alles inhalen, maar er zijn er ook die vinden dat je je aan de regels moet houden. Een open sluisbrug nabij Lelystad bracht iedereen weer bij elkaar. Dat maakte het vinden van het doel toch makkelijker, want de omleidingsborden bleken niet de juiste route aan te geven.

Aangekomen op het circuit, moest natuurlijk even de administratie omtrent het eigen risico worden afgewerkt. Daarna konden de activiteiten beginnen, als eerste de remproeven. De uitgezette afstand moest worden afgelegd met een snelheid van 60, 80 en later 100 km per uur. Op een gemarkeerde plek moest een noodstop gemaakt worden, waarna je feedback kreeg van een instructeur. Voor mij betekende dat, dat ik het remmen mocht opvoeren, ondanks het ontbreken van ABS. Bij latere pogingen kon ik die instructies in de praktijk brengen. Een goede ervaring, want een noodstop is lastig te oefenen op de openbare weg tussen het overige verkeer.

Daarna werd de groep voor de bochtentraining in drieën verdeeld. Twee instructeurs namen allebei een groep onder hun hoede, de derde groep “oerend hard” (of “de mongolen”), ging zelfstandig aan het werk. “Oerend hard” zou de andere rijders natuurlijk geregeld inhalen, vandaar dat die “rustiger rijders” op het rechte stuk dus rechts moesten houden zodat er links ingehaald kon worden. Om een indruk te geven van de snelheden, ik werd op een gegeven moment, terwijl ik 150 km/h reed, ingehaald of ik stilstond. Toch heb ik niet het gevoel gehad dat het gevaarlijk werd.

Het circuit is zo in elkaar gestoken dat je verschillende soorten bochten tegenkomt, lange bochten met hoogte verschil, maar ook krappe en bochten die nog even naar binnen knijpen aan het eind, maar ook een chicane en een redelijk haakse bocht.

In onze groep reed de instructeur voorop, hij liet zien wat de ideale lijn is en hoe je een bocht het beste neemt. Kijkend naar hem en naar de collega rijders probeer je jezelf te verbeteren.

Al doende merk je dat je in staat bent langzaam je grenzen te verleggen. Je kunt sneller en schuiner door de bocht, dan je dacht. Een bocht die je in het begin met 60 km/h neemt gaat later op de avond met 90 km/h. Nadeel, je rijdt niet echt zuinig en je banden en remmen hebben het stevig te verduren. Afgezien van het werken aan je rijvaardigheid was het ook gewoon leuk. Ik denk dat zelfs zeer ervaren rijders aan deze avond nog veel plezier hadden kunnen beleven.

Na een korte pauze met een reepje en wat water voor de liefhebber, was er nog een tweede ronde rubber achterlaten op het circuit. Af en toe veranderde de instructeur de rijvolgorde wat, met een korte instructie. Verder ben je vooral zelf, geconcentreerd en ingespannen bezig. Langzamerhand werd het toch wel behoorlijk donker en zo tegen 21.00 uur werd het tijd om de activiteiten te beëindigen. Tegen die tijd had ik het behoorlijk warm en een natte rug. Aangezien we nog wat energie nodig hadden om weer thuis te komen was het goed te stoppen. De groep reed gezamenlijk naar de uitgang en met een omweg richting Lelystad, want er waren weer wegen afgezet.

Om terug te komen op het begin van dit stukje, over de verongelukte motorrijder. Door deze cursus hebben wij onze grenzen en die van de motoren beter leren kennen. Dat is natuurlijk geen garantie dat je niets zal overkomen.

Maar zo'n training geeft meer zelfvertrouwen door een betere beheersing, je weet nooit wanneer je dat in het huidige verkeer nodig zult hebben.

Akoestische camera's: hoe detecteren die de herriemakers?

Motornieuws Al eerder schreven we over zogenaamde geluidscamera's en de test waarover ze in Groot-Brittannië discussiëren. Daarop ontvingen we de vraag hoe zo'n akoestische camera bepaalt wie nou de veroorzaker is van geluidsoverlast. Lastige vraag. Je zou eerst moeten weten hoe zo'n akoestische camera eruit ziet. MoreBikes heeft onlangs foto's gepubliceerd van een al bestaand systeem. Medusa bestaat uit een vijftal microfoons. Een centraal opgestelde, grote microfoon ontvangt rondom geluid. Vier kleinere, meer puntige kunnen het geluid lokaliseren. Ze staan op 90° ten opzichte van elkaar en zijn allemaal schuin op de weg gericht. De grootste microfoon hangt verticaal naar beneden. Bekeuring voor te veel geluid
Alle microfoons ontvangen verkeersgeluid. Dat wordt waarschijnlijk gecombineerd en met elkaar vergeleken. De richting van het voertuig wordt achterhaald door het volume te volgen tot het sterkste punt in de halo van de microfoons valt. Zodra de geluidslimiet wordt overschreden, maakt een camera een foto en ontvang je dagen later een blauwpaarse enveloppe uit Leeuwarden.

DE KOPPELING - MC WEST –FRIESLAND

VAN DE CLUBS

Nieuw e-mail adres MC Bartje

secretaris@mcbartje.nl



STANDEN TOERCOMPETITIE 2019

CLUBS

<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 MC Promotie	3480
2 MTC Motovatie	1110
3 MTC Noord	980
4 MC Contact Dordrecht	520
5 MTC de Schaffelaar	480
6 MC Mios	355
7 Club Pan European Nederland	295
8 Baarnse Motor Club	265
9 MC Wombarg	265
10 MV Almere	255
11 MTC Mariahout	200
12 MC '93 Nijverdal	190
13 MC RAM Raalte	185
14 MTK de IJselrijders	180
15 BMW Club Oirschot	170
16 MC Keizer Karel- Nijmegen	170
17 Boreftse MC	150
18 MC de Kraats	145
19 VAMC de Graafschaprijders	145
20 Veluwe Motor Tour Club	145
21 BMW Club Roosendaal	130
22 MC de Megafoon	115
23 MC Alkemade	105
24 MC Nijverdal-Hellendoorn	100
25 MC Salland	100
26 MC Zwolle e.o.	100
27 MC de Kempengalm	80
28 MTC de Steur	80
29 MC Roadrunner	75
30 MC Zeeuws Vlaanderen	75
31 MTC Sint Joris	75
32 De Gasschoeve	70
33 MC Trajectum	70
34 BMW GS Club Nederland	55
35 BMW MTC Den Bosch	55
36 MC HAMAC Harfsen	55
37 MTC Dalfsen	50
38 V.M.T.R. Norg	50

CLUBS OP FACTOR

Club	Aantal rijders	Punten	Factor
MTC de Steur	1	80	80.00
MC Promotie	76	3480	45.79
MTC de Schaffelaar	11	480	43.64
MTC Bergeijk	1	40	40.00
MC Wombarg	7	265	37.86
MTC Motovatie	31	1110	35.81
MC Trajectum	2	70	35.00
Baarnse Motor Club	8	265	33.13
MTC Noord	30	980	32.67
BMW Club Oirschot	6	170	28.33
MV Almere	10	255	25.50
MC Zwolle e.o.	4	100	25.00
St. M.T. Zaanstreek	1	25	25.00
MC Mios	16	355	22.19
MC Contact Dordrecht	25	520	20.80
MC de Kempengalm	4	80	20.00
MC Free Wheels-Heeten	1	20	20.00
Boreftse MC	8	150	18.75
MC Alkemade	6	105	17.50
MTC Mariahout	12	200	16.67
MC '93 Nijverdal	12	190	15.83
MTK de IJselrijders	12	180	15.00
MC Roadrunner	5	75	15.00
MC Zeeuws Vlaanderen	5	75	15.00
MC Hamaland	2	30	15.00
MC de Megafoon	9	115	12.78
V.M.T.R. Norg	4	50	12.50
De Gasschoeve	6	70	11.67
VAMC de Graafschaprijders	13	145	11.15
MC Nijverdal-Hellendoorn	9	100	11.11
BMW GS Club Nederland	5	55	11.00
MC HAMAC Harfsen	5	55	11.00
MTC Sint Joris	7	75	10.71
MC RAM Raalte	18	185	10.28
MTC Dalfsen	5	50	10.00
Maastrichtse Motorclub '72	4	40	10.0
CMV Op Weg	3	30	10.00
MC de Mijlentellers	3	30	10.00
MTC de Lingerijders	2	20	10.00
MAC Mova '83	1	10	10.00
MAC Veenendaal	1	10	10.00
Culinair Bikers	1	10	10.00
MC Vogelvrij	1	10	10.00

RIJDERS

<u>NAAM</u>	<u>PLAATS</u>	<u>CLUB</u>	<u>PUNTEN</u>
1 Kats, Rinze	Surhuizum	MC Promotie	250
2 Rietberg, Rolien	Surhuizum	MC Promotie	200
3 Volger, A.P.	Amsterdam	Individueel rijder	195
4 Groen, Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	190
5 Teunissen, Theo C.	Zevenaar	Individueel rijder	190
6 Kouwen, Cees H. van	Nieuwegein	Individueel rijder	185
7 Tolboom, Antoon	Leusden	MC Wombarg	180
8 Nelissen, Harry	Venray	Individueel rijder	170
9 Voorneveld, Jan	De Kwakel	MTC Noord	170
10 Willems, Bert	Eerbeek	Individueel rijder	170
11 Oosterbroek, Harry	Leusden	Individueel rijder	165
12 Valk, Jan	Zaandijk	MC Promotie	160
13 Hauser, Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	155
14 Overduijn, Wouter	Amsterdam	MC Promotie	150
15 Harten, Wout van	Zeist	Individueel rijder	145
16 Hulst, Alex van der	Huizen	MC Promotie	145
17 Wijngaarden, Marten	Marsum	MTC Noord	140
18 Gunderson, John	Amsterdam	MTC Motovatie	135
19 Heemskerk, Mike	Egmond	Binnen MC Promotie	130
20 Ruig, Theo	Schagen	MC Mios	130
21 Zwaan, Aad	Castricum	Individueel rijder	130
22 Bravenboer, Arie	Amstelveen	Individueel rijder	125
23 Remeeus, Hans	Maarn	MTC Noord	125
24 Berge, Arie van den	Zaandijk	MC Promotie	120
25 Hauzendorfer, Otto	Westzaan	MC Promotie	120
26 Aarts, Antoon	Hilvarenbeek	Individueel rijder	115
27 Bakkum, Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	115
28 Burggraaf, Jan	Amstelveen	Individueel rijder	115
29 Hilhorst, Antonio H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	110
30 Plekker de Vos, Astrid	Assendelft	MC Promotie	110
31 Vaart, Leen van der	Bergschenhoek	Individueel rijder	110
32 Nielen, Aad	Krommenie	MC Promotie	105
33 Ras, Wouter	Assendelft	MC Promotie	105
34 Graaf, Wim de	Westzaan	MC Promotie	100
35 Jonker, Pieter R.	Joure	MTC de Schaffelaar	100
36 Riemersma, Sjoerd	Heerenveen	MTC Noord	95
37 Berg, Bert van den	Dordrecht	MC Contact Dordrecht	90
38 Bij, Lieuwe van der	Wanswerd	MTC Noord	90
39 Kraaij, Theo	Zaandam	MC Promotie	90
40 Coens, Jan H.	Amsterdam	MC Promotie	85
41 Gunderson, Harry	Hoofddorp	MTC Motovatie	85
42 Schotpoort A.Tonnie	Klarenbeek	Individueel rijder	85

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2019



01/01/2019 - 30/11/2019

MEERPROVINCENRIT

MTC Motovatie

Doorlopend - 5 punten

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

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

€ 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v. MPR Naam Mailadres



10/11/2019

29e KOUDE NOVEMBERRIT

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

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

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

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00. Extra info: Route alleen op GPS/Garmin incl. erwtensoepp na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via website www.mcdekraats.nl

24/11/2019

26e SINTERKLAASRIT

VAMC de Graafschaprijders

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis VAMC De Graafschaprijders, Eikenlaan 2A, 7251 LT Vorden/Kranenburg

Info: toer@vamc.nl. www.vamc.nl. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 130 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00. Extra info: Route op GPS.

Incl. na afloop een chocoladeletter of speculaas. Info zie www.vamac.nl