

L.O.O.T. INFOWIJZER



OKTOBER 2021

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VAN HET L.O.O.T.
5. NIEUWE KOERS IN
9. MOTORRIJDERS ZEGGEN NEE TEGEN
12. ZELF PECH OPLOSSEN.....
15. EEN AFSpraak BIJ
20. MOTORNIEUWS
26. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt November 2021. Kopij gaarne voor 31 oktober 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 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 uitzetten van touritten 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, 3744 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
------------	--------------	---------------------	-------------	--------------------

VAN HET L.O.O.T.: GEZOCHT , TOERCOORDINATOR

We hebben van onze toercoördinator het bericht ontvangen dat hij zijn werkzaamheden per Maart 2022 zal neerleggen.

Dit houdt in dat we per ommekeer op zoek gaan naar een enthousiaste opvolger.

We hopen als bestuur dat we deze vacante positie spoedig kunnen invullen om vervolgens in April bij de ALV deze nieuwe invulling alsmede alle huidige ad-interim posities definitief te maken.

Mochten u binnen uw vereniging een enthousiast lid hebben met affiniteit voor toer coördinatie, dan komen we graag met diegene in contact!

Hieronder vinden jullie een korte omschrijving van de te verwachte werkzaamheden:

Omschrijving werkzaamheden Toercoördinator:

- ***Invoeren/wijzigen van evenementen in de database.***
- ***Bijhouden van deelnemers aan ritten van aangesloten clubs.***
- ***Invoeren van nieuwe deelnemers.***
- ***Verspreiding van evenementen onder de clubs.***
- ***Behandelen/beantwoorden van mails van clubs mbt toerzaken.***
- ***Controller Routeservice*****
- ***Met mede-LOOT-bestuurders organiseren van de LOOT-Kampioensdag.***

Verder zal de Toercoördinator zitting nemen in het bestuur en deelnemen aan de bestuursvergaderingen.

***** Komend jaar zal een pilot worden gestart mbt Routeservice, waarbij clubs hun route kunnen laten checken.***

Voor aanmeldingen en/of vragen kunt u mailen naar: bestuur@loot.nl

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groet,
Martin Molenaar
Voorzitter
Landelijk Overleg Orgaan Toerclub

Nieuwe koers in motornavigatie

Tom van Appeldoorn – Motorrijder.nl

Navigatiesystemen zijn in de loop der jaren steeds groter en groter geworden. Maar er lijkt een nieuwe koers ingeslagen te zijn. Kleinere en simpelere motornavigatie, waarbij de smartphone in de binnenzak als brein gebruikt wordt.

In de bijna tien jaar dat ik nu motorrijd, heb ik geëxperimenteerd met zo'n beetje alle vormen van motornavigatie. Van een post-it op mijn toerenteller met daarop de belangrijkste plaatsen op de route genoteerd, tot de meest uitgebreide navigatiesystemen van TomTom en Garmin. Wat ik daarbij voornamelijk heb uitgevonden, is dat je eigen vindingrijkheid inzetten om heelhuids op de eindbestemming aan te komen het allerleukste is om te doen. Zeker op een motor.

Het valt niet te ontkennen dat de systemen voor motornavigatie steeds groter geworden zijn. En uitgebreider! Maar schieten ze daardoor hun doel misschien iets te ver voorbij? Heb je echt zoveel informatie nodig als je onderweg bent? Je zou het ook als enorme bron van afleiding kunnen zien, terwijl je eigenlijk liever van de omgeving en je route geniet.

En hoe uitgebreider je navigatiesysteem is, hoe minder je zelf gaat nadenken. Daarbij, een goede navigatie van de grote merken kost erg veel geld. En dat terwijl iedereen tegenwoordig een smartphone in zijn of haar binnenzak heeft zitten die in principe veel meer kan.

Het alternatief is dan ook om je telefoon op je stuur te zetten. Maar velen zullen daar, net als ik, net wat te zuinig op zijn. Zeker ook omdat je er dan eigenlijk ook een waterdicht hoesje voor moet aanschaffen die toch altijd net niet helemaal waterdicht blijkt. Maar er is een andere oplossing. Een gulden middenweg als het ware: een tweede scherm.

Punt-voor-punt

Motorfabrikanten zijn daar zelf ook al ver gevorderd in. Merken als Triumph, KTM, Ducati en andere 'luke' merken werken bijvoorbeeld al met dit soort 'connectivity': een verbinding tussen telefoon en je dashboard. Een van de eerst systemen die redelijk goed werkte, was dat van BMW Motorrad. De wegenkaart van het gewenste land/regio download je op je telefoon waarna je daarvandaan een route aanmaakt.

De navigatie verschijnt vervolgens in het dashboard van je motor, als soort tweede scherm. Niet met een lijntje op een grote kaart, maar met heel erg eenvoudige navigatie die je punt-voor-punt naar je bestemming brengt. Bij een kruispunt zie je of je links, rechts of rechtdoor moet aanhouden, op een rotonde wordt aangegeven welke afslag je moet nemen. Kwestie van opletten. Toen ik er twee jaar geleden voor het laatst veelvuldig gebruik van maakte, was het echter nog niet mogelijk om ook een route te rijden.

Een échte route bedoel ik dan, zoals wij motorrijders ze graag zien. Dus niet zo snel mogelijk van A naar B, maar van A naar A via fijn slingerende wegen. Er is immers een enorm verschil tussen 'navigatie' en 'motornavigatie'. Je kon wel een aantal bestemmingen instellen zoals je dat ook via Google Maps kan doen, maar een track of langere route maken was niet echt mogelijk. Andersom was het wel mogelijk om een gereden route te exporteren als gpx-bestand om te delen met anderen of later nog eens te rijden met een high-end navigatiesysteem. Daarbij is het nog een redelijk nieuwe feature die ingebouwd is op productiemotoren. Wil je er dus gebruik van maken, dan zal je een nieuwe motor moeten aanschaffen aangezien het systeem niet overgezet kan worden naar een andere motor. Daar hebben veel mensen dus niets aan.

Tripper

Maar het hoeft niet per se in het dashboard verwerkt te zitten, het kan ook anders. Dat bewijst bijvoorbeeld Royal Enfield met het Tripper-systeem dat dit jaar gepresenteerd werd. Dat systeem zit als een klein rond schermje naast de kilometerteller gemonteerd. Dat systeem wordt eigenlijk volledig aangestuurd vanaf je telefoon als een soort verlengstuk op het stuur, zonder die telefoon daadwerkelijk op het stuur te hoeven zetten. Het systeem zit dit jaar standaard op nieuwe modellen van de Himalayan en de Meteor 350.

Tijdens een rit georganiseerd door Royal Enfield is die nieuwigheid nog enigszins te merken. De app die ik van te voren al heb gedownload op mijn telefoon, weigert namelijk dienst zodra hij verbinding moet maken met het systeem. Het heeft iets te doen met bepaalde rechten die aan de app toegekend moeten worden. Langs de weg komen we er zo snel even niet uit.

Maar met de telefoon van de voorrijder in mijn binnenzak werkt het systeem feilloos. Voor zover ik in die twintig kilometer heb kunnen ervaren, werkt het navigeren redelijk eenvoudig zo lang je je kop er een beetje bijhoudt.

Net als bij andere navigatiesystemen, kom je zo nu en dan gekke dingen tegen. Een afslag die geen afslag is, of juist andersom. Kleinigheden. Maar als je gewoon een beetje oplet, dan kom je er altijd wel.

Het enige probleem is dat ook het Tripper-systeem vooralsnog enkel verkrijgbaar is als vaste uitrusting van de genoemde nieuwe modellen. Niet los verkrijgbaar dus. Wellicht dat het als accessoire beschikbaar wordt, maar daar kan de importeur ons op moment van schrijven nog geen duidelijkheid over bieden.

Ook hier heb je dus eigenlijk niets aan als je een andere motor rijdt.

Beeline

Heb je geen zin om een fonkelnieuwe motor te kopen maar wel met een dergelijk tweede scherm te kunnen navigeren? Dan is er gelukkig nog Beeline. Dit Britse bedrijf is één van de merken die een oplossing heeft voor dit soort motornavigatie. In feite is het Tripper-systeem van Royal Enfield zeer vergelijkbaar met het systeem dat Beeline al een aantal jaar maakt. Van origine is hun handzame navigatiesysteem eigenlijk voor fietsers ontwikkeld, maar inmiddels is er ook de Beeline Moto: een iets robuuster en strakker ontworpen apparaatje. Het is in feite een zeer eenvoudig systeem dat op nagenoeg iedere motor gemaakt kan worden. Geen moeren en bouten met lompe RAM-mounts om al het gewicht te houden, maar een simpel plastic plaatje dat op zijn plek gehouden wordt met twee elastieken.

Heb je clip-ons of geen vrij ruimte op je stuur of spiegel, dan wordt er ook nog een klein armpje meegeleverd dat je met een sterke sticker kan bevestigen op je tank of kuipruit. Het systeem werkt met hetzelfde schuif-systeem als Go-pro camera's, dus eventueel kun je ook die stickers gebruiken als die al op je motor zitten. Daarop klik je het systeem en draai je 'm met een kwartslag naar rechts vast. Klaar is Kees.

Eenvoudig

Geen voedingskabels die je naar je accu moet trekken, maar een interne batterij die tot wel 30 uur doet met een lading. Wat betreft het formaat is het schermje niet veel groter dan een flink horloge. Het systeem werkt met een gyroscoop en een app op je telefoon. Daarop voer je de bestemming in en kies je uit een paar routes die de app automatisch aanmaakt.

Dat is in feite alles. Via een bluetooth-verbinding wordt er stapsgewijs een routebeschrijving op de Beeline gezet naar mate je de route volgt. Dat wordt gedaan met een pijl die de richting aangeeft die je moet volgen. Met een puntje aan de linker-, of rechterkant van de pijl zie je aan welke kant je afslag zit. Een cirkel met getalletje erin zegt je welke afslag je moet hebben op een rotonde. Redelijk logisch als je voor het eerst gaat rijden.

Avontuurlijke motornavigatie

Wat de Beeline Moto wel biedt en de systemen van de grote fabrikanten nog niet, is een beetje avontuur. Zo kun je heel eenvoudig een gpx-route in de app laden en rijden. Daarbij is er ook nog de manier van navigeren. Je kunt het systeem stapsgewijs een routebeschrijving laten zien op het scherm, maar je kunt ook kiezen om de kompas-modus aan te zetten. In die modus wijst de pijl op je scherm direct naar je bestemming. Je moet dan dus zelf maar zien hoe je er komt. Leuk om een middagje mee aan te klooiën en nieuwe wegen te ontdekken.

Bekijk de mooiste routes

Al heeft het natuurlijk ook beperkingen. Woon je tussen de rivieren – zoals ik – of in de bergen, dan heb je soms lange tijd niets aan je kompas. Ben je niet bekend met bruggen, passen of tunnels, dan kan het zijn dat je lang in de verkeerde richting aan het rijden bent om rond deze natuurlijke obstakels te rijden. Maar goed, dat is natuurlijk ook een belangrijk gedeelte van het plezier dat je ermee kan beleven!

We kunnen al met al wel stellen dat de smartphone een steeds belangrijkere rol gaat spelen in motornavigatie. Zij het niet op het stuur zelf, dan wel met een tweede scherm of geïntegreerd in het dashboard van je motor. En wil je gewoon een ouderwetse kaart met ene lijn voor je zien? Dan zijn er altijd nog de grote namen in de navigatiewereld die zulke systemen aanbieden. Maar dat het ook anders kan, dat staat vast. De nieuwe koers in motornavigatie is ingezet.

Motorrijders zeggen 'nee' tegen verbod op nieuwe benzinemotoren

Uit een FEMA-onderzoek blijkt dat een mogelijk verbod op de verkoop van nieuwe benzinemotoren wordt afgewezen door meer dan 90 procent van de motorrijders die aan het onderzoek deelnamen. In juli en augustus 2021 heeft FEMA een online enquête gehouden over de uitstoot van motorfietsen en een mogelijk verbod op de verkoop van nieuwe benzinemotoren. De enquête was beschikbaar in 12 talen en werd ingevuld door 23.768 mensen (1.188 vrouwen en 22.580 mannen). Op de vraag 'Wat vindt u van een mogelijk verbod op de verkoop van nieuwe benzinemotoren?', verwierp 92,91% van de motorrijders een dergelijk verbod. Er zijn verschillen tussen landen, maar het afkeuringspercentage van een mogelijk verbod op de verkoop van nieuwe benzinemotoren daalt in geen enkel Europees land onder de 80%. In vergelijking met het onderzoek dat FEMA in 2016 heeft uitgevoerd, zien we een grotere groep motorrijders die bereid zou zijn een nieuwere motorfiets te kopen als oudere fietsen (vóór 2006) de stad niet meer in mochten (55,46% in 2021, tegen 44 % in 2016). Van de respondenten zou ruim 44% een ander vervoermiddel overwegen als een dergelijk verbod zou komen, wat in bepaalde steden tot een grote mobiliteitsverschuiving zou kunnen leiden. Dit zou een nog groter probleem kunnen zijn wanneer stadsautoriteiten besluiten om voertuigen op fossiele brandstof de stad niet in te rijden, omdat in dat geval meer dan 76% van de respondenten van vervoerswijze zou veranderen in plaats van over te stappen op een emissievrije motorfiets (elektrisch/brandstofcel). Dit kan ingrijpende gevolgen hebben voor de stedelijke mobiliteit zoals wij die kennen. Een grote meerderheid (88,75%) van degenen die bereid zouden zijn om over te stappen op een emissievrije motorfiets in het geval van een verbod op voertuigen op fossiele brandstof om de stad in te rijden, is niet bereid meer te betalen voor een dergelijke motorfiets dan voor een motorfiets met een verbrandingsmotor die draait op fossiele brandstoffen.

Op de vraag wat ze zouden doen Als de verkoop van nieuwe benzinemotoren zou worden verboden, zou een meerderheid van 53,38% stoppen met rijden als ze niet langer in staat zijn om een nieuwe benzinemotor te kopen. 38,96% van de respondenten zou een emissievrije motorfiets kopen als er geen nieuwe of gebruikte benzinemotorfietsen meer beschikbaar zijn.

Slechts 7,67% zou al een emissievrije motorfiets kopen als er nog benzinemotoren beschikbaar zijn. Op de vraag of ze net zoveel plezier zouden kunnen beleven aan een emissievrije fiets als aan hun huidige fiets, zou 58,92% stoppen met rijden als er een totaal verbod zou komen op alle voertuigen op fossiele brandstof of als ze zouden stoppen met rijden. Dit is een grote verandering in houding sinds 2016, toen 46% van de respondenten zei te stoppen met rijden. Van de respondenten kon 41,08% genieten van het rijden op een emissievrije motorfiets, tegen 54% in 2016. [Klik hier voor alle resultaten van het onderzoek.](#)

De huidige plannen van de Europese Commissie en enkele nationale overheden om de verkoop en het gebruik van voertuigen op fossiele brandstof te beperken, roepen op dit moment meer vragen op dan er antwoorden zijn. Hoe realistisch is het om volledig op elektrische voertuigen te vertrouwen? Komen er genoeg elektrische voertuigen op de markt, is er voldoende elektriciteit, zijn er voldoende oplaadpunten, kan het net de extra vraag aan, krijgen elektrische fietsen ooit voldoende actieradius? En hoe zit het met e-fuels? Kunnen die worden ontwikkeld tot een niveau waarop ze kunnen concurreren met de fossiele brandstoffen die we vandaag kennen, als we kijken naar de kosten en effectiviteit? Zullen al deze voertuigen op alternatieve brandstof betaalbaar zijn voor de gemiddelde gebruiker? FEMA's algemeen secretaris Dolf Willigers zei: "Motorfietsen worden zuiniger en schoner. In vergelijking met auto's, die meer brandstof verbruiken en meer ruimte innemen om te rijden en te parkeren, vooral in de steden, worden motorfietsen veel zuiniger en minder vervuilend dan ze al zijn.

We zien een mooie toekomst voor motorfietsen en andere gemotoriseerde tweewielers, op voorwaarde dat de Europese Commissie en de Britse regering ruimte laten voor de verbrandingsmotor voor motorfietsen. Met de niet-fossiele brandstoffen die nu al in ontwikkeling zijn, blijven motorfietsen betaalbaar en worden ze schoon en CO2-neutraal.”

FEMA-president Anna Zee zei: “Verschillende nationale regeringen overwegen een toekomstig verbod op de verkoop van voertuigen met interne verbrandingsmotoren, een ontwikkeling die een enorme impact kan hebben op onze voertuigkeuze en op onze levensstijl. Hoewel FEMA de verdere ontwikkeling en integratie van elektrische voertuigen begrijpt en ondersteunt, zullen we werken aan een toekomst met elektrische motorfietsen en motorfietsen met een verbrandingsmotor zij aan zij.” De motorfietsindustrie lijkt zich te concentreren op het produceren van elektrisch aangedreven tweewielers voor gebruik in de stad en produceert (nog) geen significante aantallen fietsen die mogelijk de huidige vloot van grotere fietsen zouden kunnen vervangen. Antonio Perlot, de secretaris-generaal van ACEM, de European Association of Motorcycle Manufacturers, zei tegen FEMA: "ACEM verwacht dat het overheersende aandeel van de markt voor tweewielers met stedelijke mobiliteit in 2030 elektrisch zal zijn, met toenemende spill-overs op het hele motorfietsassortiment richting 2050. Het is onnodig te zeggen dat, hoewel gevestigde fabrikanten ook het segment van elektrische motorfietsen betreden, de meeste pure elektrificatie zich voornamelijk richt op kleinere voertuigen met een korte afstand, voornamelijk gericht op de stedelijke omgeving, waar de perspectief van hogere volumes is in lijn met hun industriële dimensie.”

Wim Taal

Zelf pech oplossen langs de weg

Je bent lekker aan het toeren, het zonnetje schijnt en je hebt nog dik honderd kilometer voor de boeg. Wetende dat thuis nog een wasmachine draait, de ramen gezeemd moeten worden en eigenlijk de haag ook nog een snoeibeurt nodig heeft, verzet je je zinnen nog even op die aankomende bocht. Maar dan begint je motor te pruttelen. Twintig meter verder valt hij uit met pech. Hoe ga je dat oplossen?

‘Shit!’, schreeuw je in je helm terwijl auto’s langs je heen rijden. Daar sta je dan, beduusd te kijken naast je uitgevallen motor. Starten wil hij absoluut niet meer. ‘Wat nu?’

Pech onderweg is altijd balen. Het allerbelangrijkste is in ieder geval om niet gelijk in paniek te raken. De kans bestaat natuurlijk dat het iets groots is. Gelukkig is het veel vaker iets simpels wat je misschien gemakkelijk zelf op kunt lossen. We helpen je op weg met een aantal punten die je direct kunt bekijken. Dit zijn de meest voorkomende kleine storingen die je rit kunnen verpesten.

Geen benzine meer

Het klinkt misschien knullig, maar je zal niet de eerste zijn. Het kan zijn dat je benzinemeter kapot is, of dat de benzinekraan nog op reserve staat. Of je hebt de vorige keer de benzinetank niet helemaal gevuld, maar rijdt nog wel door op de dagteller.

Oplossing: Relatief simpel. Kijk even of je een automobilist kan aanhouden en vraag of die je naar een tankstation kan brengen (en liefst ook weer terug). Anders zit er niets anders op dan zelf naar het tankstation te wandelen of – als dat te ver is – de pechhulp te bellen voor een paar liter brandstof.

Kortsluiting/zekering gesprongen

Misschien zit er ergens een kabelbreuk, maar het kan ook zo zijn dat er iets is wat net even te veel stroom heeft gevraagd. Dat kan bijvoorbeeld dat ene lampje zijn dat, toen het kapot sprong, ook gelijk een zekering om zeep heeft geholpen. Het klinkt raar, maar alles is mogelijk.

Oplossing: Zoek de zekeringhouder op en controleer de zekeringen. Vaak zitten er reservezekeringen in de houder, kapotte zekeringen kun je dus makkelijk vervangen voor nieuwe. Houd er wel rekening mee dat een zekering er niet zomaar uit mag klappen. Er kan dus meer aan de hand zijn.

Let op: je mag een zekering alleen vervangen voor een exemplaar van dezelfde sterkte als de kapotte zekering óf eentje die zwakker is. Stop je er een sterkere in, dan loop je kans op kortsluiting en daardoor in het uiterste geval zelfs brand.

Zijstandaard

De meeste motoren zijn voorzien van een beveiliging op de jiffy. Klapt de zijstandaard tijdens het rijden uit- ook al is het een centimeter – dan valt de motor uit. Is de sensor kapot, de veer van je jiffy lam of tikte je net met je voet tegen de jiffy, dan valt de motor uit.

Oplossing: Vaak is het gewoon een kwestie van vuiligheid weg peuteren of een goed geplaatste trap tegen de standaard en je bent weer ‘good to go’! Iets lastiger is het als de sensor kapot is. Ben je redelijk handig en kun je makkelijk bij de bedrading, dan kun je met het (indien aanwezig) boordgereedschap de draden doorknippen, aan elkaar knopen en zo weer doorrijden. Dit werkt trouwens niet altijd; er zijn ook motoren die een bepaalde weerstand meten en dan werkt doorverbinden niet. In dat geval kun je kijken of je met tiewraps of wat ducttape de sensor in een positie kan zetten waardoor hij de motor niet uitschakelt. Let daarna wel goed op dat je de jiffy weer inklappt bij het wegrijden, anders ga je in de eerste scherpe linkerbocht onderuit.

Accu leeg

Probeer je de motor te starten en hoor je alleen een klik? Dan is de accu leeg! Dat is balen, want alleen tijdens het rijden laadt de accu op. Nou ja, dat zou hij moeten doen. De accu kan dus kapot zijn, maar het kan ook de lader (spanningsregelaar) zijn. Je bent verder van huis als ook de dynamo de geest heeft gegeven of er ergens een breuk in de draadboom zit. Probeer die breuk maar eens te vinden...

Oplossing: Kijk eens of je de motor aangeduwd krijgt. Zet hem in de tweede versnelling, koppeling intrekken en een sprint trekken. Spring op de motor – let op dat je niet omvalt – en laat bij het neerkomen op de motor de koppeling los. Als je liever de controle houdt kun je ook op het voetstepje gaan staan. Hoe meer gewicht op de motor, hoe meer druk er op het wiel staat en hoe meer grip je dus op het asfalt hebt. Daardoor trek je de motor via het achterwiel in de compressie waardoor hij hopelijk weer start. Lukt dit niet, probeer dan een automobilist aan te houden en vraag of die met startkabels kan helpen.

Dodemansknop

Die grote rode knop op je stuur rechts wil nog wel eens problemen geven. Staat je motor vaak buiten in de regen, dan kan daar vocht in gaan zitten. Of je tikt hem met je duim net een paar millimeter aan en alles valt uit.

Oplossing: Even een paar keer aan/uit drukken en kijken of de motor nu wel wil starten kan de oplossing zijn. Heb je gereedschap bij je, dan kun je de behuizing openen en kijken of de contactpunten flink aangeslagen zijn. Met je nagels kun je die wel een beetje schoon krabben en hopen dat je weer op pad kunt. Thuis even alles goed schoonmaken en insmeren met zuurvrije vaseline zorgt ervoor dat het probleem niet meer zal ontstaan. Bij nieuwere motoren kan het ook zijn dat er een klein stekkertje in de behuizing geprikt wordt. Probeer daar dan even aan te prutsen. Soms is het een kwestie van dat stekkertje goed aandrukken.

Grotere problemen

Draait de startmotor wel rond, maar slaat de motor niet aan? Dan kunnen het 'maar' drie dingen zijn: geen benzine, geen vonk en/of geen lucht. Of je hier zelf iets aan kunt doen ligt eraan in hoeverre je kundig genoeg bent om de motor uit elkaar te halen en hoeveel gereedschap je bij je hebt. Oldtimers hebben vaak een compact gereedschapssetje waarbij je de motor voor 95% uit elkaar kan schroeven, moderne motoren hebben vaak enkel nog een telefoonnummer van de dealer.

Als de motor geen benzine meer krijgt, kan de tank leeg zijn. Maar het kan ook zijn dat het systeem niet doorloopt door een verstopte leiding, verstopte carburateurs of een kapot/losgeraakt vacuümslangetje tussen de motor en de benzinekraan.

Oplossing: Een verstopt systeem is vaak lastig op te lossen, maar het controleren waard. Hiervoor moet wel je wel flink aan de slag, dus een gereedschapssetje is een must.

Haal eerst de tank los en kijk of er wel benzine uit de kraan komt. Controleer ook het vacuümslangetje en luister of de benzinepomp wel werkt. Dit zijn kleine mankementen die zelf op te sporen zijn. Verhelpen is een tweede. Slangetjes kun je eventueel inkorten, maar een defecte benzinepomp omzeilen gaat al lastiger.

Geen vonk?

Dan kan de accu leeg zijn, maar dan krijg je symptomen zoals beschreven bij 'Accu leeg'. Natuurlijk is er ook een kans dat je bobine kapot is waardoor de bougie niet meer vonkt of dat die bougie gewoon in zijn geheel stuk is. De sensoren op modernere motoren kunnen ook problemen geven, maar dat soort problemen zijn langs de kant van de weg vaak niet op te lossen.

Oplossing: Geen vonk is echt een probleem waar je langs de kant van de weg weinig aan kan doen, tenzij je een nieuwe bougie én bougiesleutel bij je hebt. Voor de rest van de problemen zit er niets anders op dan assistentie inroepen van de pechhulp. Krijgt de motor geen lucht meer, dan kan dat enkel aan het luchtfilter of de inlaat liggen.

Oplossing: Zit het luchtfilter helemaal verstopt, dan kun je het vaak wel redden door deze te verwijderen of flink uit te kloppen. Denk er wel aan dat je het filter weer zo snel mogelijk vervangt, want als je de rommel die dat filter tegenhoudt in je motor krijgt gaat het van kwaad naar erger.

Toch maar bellen

Wil je er niet aan beginnen of kun je het probleem niet vinden, dan is het tijd om hulp in te schakelen. Vrienden met een busje of aanhanger, de dealer of de pechhulpdienst moeten dan als reddende engel optreden. Zorg dat je de noodzakelijke telefoonnummers hebt opgeslagen. Of liever nog ergens opschrijft, zodat je ze ook kan bereiken als je telefoon leeg is. Beter mee verlegen dan om verlegen. Wees niet bang dat je direct naar een dealer wordt gebracht: de pechhulp zal altijd eerst kijken of hij het probleem kan vinden. Persoonlijk heb ik bijvoorbeeld als eens ervaren dat deze mensen de moeite willen nemen om een wiellager proberen te repareren met datgene wat ze nog in de bus hebben liggen. Is het echt niet op te lossen, dan wordt de motor opgehaald en kun je er (in veel gevallen) voor kiezen om deze bij je thuis of bij de gewenste dealer/garage te laten afleveren voor reparatie.

Helm als gevarendriehoek

Heb je pech en kom je er niet uit? Dan kan dit ook nog een oplossing bieden! Zet je helm een eindje achter de motor op de weg. Hierdoor kunnen mede-motorrijders zien dat je pech hebt en hulp kunt gebruiken. Het kan zomaar zijn dat iemand langskomt die wél een dopsleutel 10 bij zich heeft om het probleem op te lossen. Of dat je zijn benzinetank even boven die van jou kan houden voor een reddend litertje benzine om bij de pomp te komen!

Mark Meisner – Motorrijder.nl

Een afspraak bij de veringdokter

Je kunt een motor op alle denkbare manieren verbeteren. Maar als je het stuurgedrag wil verbeteren, is er vaak maar één ding dat je hoeft aan te pakken: de vering. Klinkt spannend? Niets aan! Wij togen naar de experts van Hyperpro om dit geheim te ontrafelen.

Een vetter klinkende uitlaat, mooiere spiegels, fancy knipperlichten of een comfortabel zadel. Het is slechts een greep uit de items waar we meestal het eerst aan denken bij het upgraden van onze motorfiets. Maar wat dacht je van het verbeteren van de vering? Vering is namelijk allesbepalend voor het rijgedrag van je motor. Goed werkende vering kan zorgen voor meer comfort, betere grip, meer controle en een beter sturende motor. Kortom: meer veiligheid en meer rijplezier.

De motor die voor dit verhaal op de pijnbank mag, is mijn Honda VFR 800 uit 1998. Ik rijd er graag 'sportief' mee op bochtige weggetjes, wat deze sport-touring machine voortreffelijk doet. Het is natuurlijk geen super wendbare sportmotor, maar ondanks zijn drooggewicht van 208 kg laat deze fiets zich heerlijk heen en weer smijten. In mijn beleving stuurt hij haarscherp. Toch heb ik bij stevig aanremmen voor een bocht het gevoel dat de voorvork wat schokkerig reageert. En op wegen met een slecht wegdek mis ik voor mijn gevoel wat controle in de bochten.

Afspraak bij de dokter

Met dit verhaal klop ik aan bij Bas van Hyperpro in Alphen aan den Rijn. Bij Hyperpro kan je altijd vrijblijvend langskomen met je motor. Aan de hand van wat volgens jou een tekortkoming is kijken de vaklieden naar het veergedrag, stellen deze desgewenst af en maken een prognose. Je weet pas zeker wat er moet gebeuren als alles onder de loep genomen kan worden. Daarvoor moet je uiteraard wel een afspraak maken. Ook al heb je een relatief nieuwe motor met de beste veerpartijen van Öhlins, elektronisch aangestuurde actieve demping en de hele rambam, dan nog is de kans groot dat er heel wat winst te behalen valt wat betreft de juiste afstelling.

Hoe zit het?

Even een klein stukje 'natuurkunde': De vering draagt de motor. De energie van de beweging van de wielen ten opzichte van de motor, wordt door de vering opgenomen. Om deze beweging te reguleren en ervoor te zorgen dat de motor niet blijft deinen, is er demping nodig. De energie die bij de demping ontstaat, wordt omgezet in warmte die wordt opgenomen door de olie in de demper. Het is daarom ook van belang om ook deze olie tijdig te vervangen. Door de temperatuurschommelingen verliest de olie na verloop van tijd wat van zijn smerende werking. Tevens kan de olie vervuild raken door kleine metaaldeeltjes.

Vering en demping zijn dus twee aparte dingen die samen de taak hebben om de oneffenheden in de weg op te nemen. Dat moet op zo'n manier gebeuren dat de banden zo veel mogelijk contact met het wegdek blijven houden en de rijder er niet constant aan herinnerd wordt dat hij een rug heeft. Dat is dus niet alleen belangrijk voor het comfort van de rijder, maar de juiste afstelling en de balans tussen vóór- en achtervering is ook onmisbaar voor grip, handling en stuurgedrag.

Om dit optimaal af te stellen, is het van belang dat alle componenten goed functioneren. De hoeveelheid (en de juiste) olie in de demper, de oneffenheden op de voorvork, de weerstand van de keerringen (stickslip) en natuurlijk de veren en de schokdempers zelf, zijn allemaal bepalende factoren. Bij het afstellen komen termen als 'veervoorspanning' (preload) en uitgaande demping (rebound) om de hoek kijken. Voor een uitgebreide uitleg van deze en andere veringstermen klik je hier.

Progressief

Veren zijn er in allerlei soorten en maten. Bij Hyperpro maken ze voor elke motorfiets en berijder exact de passende vering. Dit kan lineaire vering zijn (die altijd even stug is), maar traploos progressieve vering is waar ze bekend om staan. Deze werkt als volgt. Let op, want nu wordt het echt technisch.

De veer is een torsiestaaft die concentrisch gewikkeld is. Bij een progressieve veer zitten er in het begin meer windingen (dichter op elkaar) en naar het eind toe geleidelijk aan minder. Hoe meer druk er op de veer wordt toegepast, hoe groter de weerstand wordt. Dit zorgt ervoor dat de schokdemper de druk absorbeert vóóordat de slag bereikt wordt.

De motorfiets wordt beter controleerbaar doordat de vering de klappen opvangt in plaats van het wiel.

Ook slijten je banden hierdoor aanzienlijk minder. Wanneer er druk op de vering wordt uitgeoefend stijgt deze druk geleidelijk. Dit wordt 'constante stijging' genoemd. Bij standaard – ook wel non-progressieve – vering is dit niet het geval.

Een ander voordeel van progressieve vering, is dat de beginweerstand minder is. Hierdoor worden kleine oneffenheden in de weg beter gevolgd door de band, waardoor je meer constante grip hebt, meer gevoel van feedback krijgt en toch comfortabeler over deze oneffenheden heen rijdt. Wat wil je nog meer? Heb jij lineaire of progressieve vering op je motor?

Beknibbeld

Bas: "Af-fabriek wordt er vaak beknibbeld op vering. Zolang jij de fiets mee naar huis neemt na je proefrit, is het voor de meeste fabrikanten prima. Net als bij banden geldt ook voor vering dat de merknaam die erop staat niet garandeert dat je dezelfde kwaliteit krijgt als wanneer je die componenten los koopt."

Wat zijn de eerste tekenen waardoor je als motorrijder zou moeten denken: 'ik ga eens naar mijn vering laten kijken?' Bas: "Als je een motor koopt moet je er eerst een stuk mee rijden. Het kan nooit kwaad om het even te laten bekijken, want het afstellen en controleren kost niks en het is zo gebeurd. Dan weet je dat het in ieder geval zo goed mogelijk is afgesteld voor jouw toepassing. Of je nou offroad rijdt, het circuit op wilt met een supersport, in het weekend een fijn stukje wilt tuffen op een cruiser of op bochtenjacht gaat met een naked: het is altijd beter als de vering goed is afgesteld." Als de motor bijvoorbeeld een vorige eigenaar heeft gehad die alles veel te zwaar heeft afgesteld of er teveel of de verkeerde olie in heeft gegooid, dan rijdt dat niet fijn.

Mijn VFR

In het geval van mijn motor blijkt dat laatste het geval. De vorige eigenaar heeft teveel olie in de voorvork gegooid om zo de tekortkomingen van de te slappe veer te compenseren. Het gevolg is dat de druk in de voorvork enorm snel opbouwt bij het inveren. Olie wordt immers veel minder makkelijk samengeperst dan lucht onder dezelfde druk zou doen. Dat verklaart ook het schokkerige gevoel bij het hard aanremmen.

Na het installeren van de progressieve veren in de voorvork maakt de voorvork een slag van 112 mm in plaats van 85 mm. De druk op het laatste deel wordt hierbij geleidelijk opgebouwd.

Het ongecontroleerde gevoel in hobbelige bochten is volgens Bas mede te wijten aan de te slap afgestelde achtervering. De juiste uitgaande demping zorgt ervoor dat de veer weer snel op zijn originele plaats terugkomt, zodat de motor niet nog aan het na deinen is als de volgende hobbel zich al meldt.

In eerste instantie wil ik de achtervering ook laten vervangen. Maar nadat deze in combinatie met de nieuwe progressieve vering vóór is afgesteld, acht Bas die vervanging (nog) niet nodig. Fijn dat men bij Hyperpro niet de instelling heeft om koste wat kost zoveel mogelijk te verkopen. Bas: “Het enige dat telt is dat jouw motor lekker rijdt.”

Lekker rijden

En dan: het oordeel! Omdat ik die ochtend toevallig ook een nagelnieuwe achterband heb laten monteren, kan ik niet meteen de beest uithangen om de vering aan grondige testen te onderwerpen. Maar dat is ook niet echt nodig: meteen al maakt een gevoel van meer vertrouwen in de motor zich meester van mij. Het cliché ‘alsof hij op rails rijdt’ is in dit geval niet te vermijden, zo strak als de VFR nu stuurt en zijn lijn houdt in de bocht. De feedback voelt verfijnd. Niet comfortabeler als in het minder voelen van hobbels, maar wel in het stuurkarakter. Zelfs het heen en weer smijten van de motorfiets in de bochten lijkt nu nog makkelijker en gecontroleerder te gaan. Op snelheid reageert de motor duidelijk rustiger op input. Ik voel me meer één met de motor. Het is bijna magisch.

Je zou bijna denken dat we aandelen in Hyperpro hebben. Uiteraard is dit niet het geval. We kunnen echt iedereen – ongeacht het type rijder of diens motor – aanraden om eens de instelling van zijn vering te laten controleren. En dat hoeft niet perse bij Hyperpro. Er zijn genoeg bedrijven die vakwerk leveren op dit gebied. Neem het advies van zo’n vakman als Bas ter harte. Als er al iets geadviseerd wordt ter verbetering of vervanging van de vering, zal het – in ieder geval bij Hyperpro – alleen het hoognodige zijn. Of beter gezegd: datgene waar jij en je motor het meeste bij gebaat zijn. De investering (en dat valt wat betreft de kosten reuze mee) is de verbetering van je rijplezier en veiligheid dubbel en dwars waard.

Bas van der Wal – Motorrijders.nl

MOTORNIEUWS



Studie: motorfietssector zeer belangrijke factor Europese economie

Uit nieuw onderzoek van Oxford Economics blijkt dat de motorfietssector in Europa ongeveer 389.000 banen oplevert, zoals in de productie van voertuigen, onderdelen & accessoires en persoonlijke beschermingsmiddelen, maar ook in motor gerelateerde activiteiten en motorsport, zo melden de in de ACEM verenigde motorfabrikanten vandaag in een gezamenlijk persbericht.

Uit de studie blijkt volgens ACEM dat de motorfietssector alleen al in 2019 ongeveer € 21,4 miljard aan het bruto binnenlands product (bbp) in heel Europa bijdroeg. Daarnaast zorgde elke € 1,- van het BBP die rechtstreeks door motorfietsbedrijven werd gecreëerd, met een domino-effect ook nog eens voor € 1,80 van het BBP in andere industriesectoren.

Qua belasting genereerden de motorfietssector en aanverwante activiteiten ongeveer € 16,6 miljard aan inkomsten, waardoor motorrijden een belangrijke bijdrage leverde aan de overheidsfinanciën, met name in grote markten zoals Duitsland, Frankrijk, Italië, de UK en Spanje.

IN EUROPA GEVESTIGDE MOTORFABRIKANTEN EXPORTEREN VOOR ONGEVEER € 2,1 MILJARD PER JAAR

Het rapport analyseerde ook de rol van de motorfietsindustrie op het gebied van internationale handel. In de EU en het VK gevestigde motorfietsbedrijven exporteren elk jaar voor ongeveer € 2,1 miljard aan voertuigen, onderdelen en componenten naar niet-Europese klanten.

De belangrijkste exportmarkten waren de VS, Zwitserland, Australië en Japan. Echter, zoals de studie benadrukt, "worden Europese exporteurs geconfronteerd met hoge importtarieven in China, Thailand en India", juist allemaal belangrijke markten met een aanzienlijk groeipotentieel voor Europese motorfabrikanten.

AANZIENLIJKE MOBILITEIT, TIJDWINST EN MILIEUVOORDELEN

In het door Oxford Economics opgestelde onderzoek werden ook de extra voordelen onderzocht die motorfietsen bieden voor hun gebruikers en voor het milieu. Een scenario-analyse suggereert dat als 5% van de 5,3 miljoen forensen die nu met de auto woon-werkverkeer afleggen, zou overstappen op motorfietsen, de totale tijdwinst 21,2 miljoen dagen per jaar zou bedragen, met een waarde van € 3,3 miljard voor deze gebruikers.

Motorfietsen bleken ook aanzienlijke kostenbesparingen te bieden door een lager brandstofverbruik en lagere bedrijfskosten. De kosten van het woon-werkverkeer met een motorfiets (€ 545) zijn gemiddeld bijna een derde van wat het zou kosten om een auto te gebruiken (€ 1.435) over een jaar.

Het onderzoek bevestigt daarnaast dat motorfietsen een kleinere ecologische voetafdruk hebben dan vierwielaars: de gemiddelde gemotoriseerde tweewieler in het Europese wagenpark stoot ongeveer 99 g CO₂/km uit, minder dan de helft van de 210 g CO₂/km die een gemiddelde auto uitstoot (benzine en diesel). Interessant is dat motorfietsen tot 250 cc gemiddeld maar 62 g CO₂/km uitstoten. Ongeveer 62% van de Europese tweewielers valt in deze categorie.

HET ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE BELANG VAN MOTORRECREATIE, SPORT EN EVENEMENTEN

De studie onderzoekt ook het economische belang van motor gerelateerde evenementen, d.w.z. motorsport, motorbeurzen en evenementen georganiseerd door *OEM's (fabrikanten, red.)*. In totaal droegen deze activiteiten ongeveer € 2,1 miljard bij aan het BBP van Europa en zorgden ze voor ongeveer 38.400 banen en € 1,2 miljard aan betaalde belastingen. Een groot deel van die impact vond plaats in lokale gemeenschappen, die veel baat hadden bij het bijwonen van motor gerelateerde evenementen door internationale toeristen.

Uit het onderzoek bleek dat ongeveer 5 miljoen toeschouwers grote motorsportevenementen bijwoonden in 2019, de MotoGP trok in dat seizoen allen al ongeveer 1,8 miljoen toeschouwers naar de 12 Europese races. Bovendien bezochten in datzelfde jaar ongeveer 2,5 miljoen mensen motorbeurzen en promotionele evenementen van fabrikanten.

DE IMPACT VAN COVID-19 OP DE ACTIVITEITEN VAN MOTORFABRIKANTEN

Een aanvullende bijlage breidt de analyse uit tot 2020, waarbij de impact werd gemeten die het eerste jaar van de COVID-19-pandemie had op de motorindustrie. De productie van motorfietsen in Europa werd op het hoogtepunt van de pandemie in maart - april 2020 hard onderbroken, waarbij de productie over het hele continent aanzienlijk daalde, grotendeels als gevolg van de impact van de nationale lockdowns.

Bij de grote motorfietsfabrikanten was de onderbreking van werktijd aanzienlijk, maar de activiteiten in de management, R&D en de handel hielden relatief goed stand. Ook hebben motorfabrikanten op Covid gereageerd door ervoor te zorgen dat ze in een goede uitgangspositie komen voor de toekomst. Dit door het werkvolume (in termen van uren) dat wordt besteed aan R&D en ontwerp grotendeels op peil te houden en protocollen en infrastructuur te ontwikkelen die nodig zijn om wijdverbreid thuiswerken te ondersteunen.

Motorfabrikanten kozen er vooral voor om het actieve personeelsbestand aan te houden, waarbij het aantal uren per persoon tijdelijk werd verminderd, in plaats van directe ontslagen.

STEFAN PIERER, PRESIDENT VAN ACEM EN CEO VAN KTM AG:

"Het onderzoek van Oxford Economics toont aan dat de motorfietssector een waardevolle economische en maatschappelijke bijdrage levert aan de economie en mobiliteit van Europa. Ondanks recente uitdagingen zoals de Covid-19-pandemie of een moeilijke internationale handelsomgeving, blijft onze sector sterk. De motorindustrie zal dan ook een positieve rol blijven spelen in de werkgelegenheid."

Apple raadt iPhone op motorfiets af wegens trillingen

Apple raadt mensen af hun iPhone op een 'zware' motorfiets te monteren. Volgens de makers kunnen de trillingen op een bepaalde frequentie de kwetsbare onderdelen van de camera permanent beschadigen, aldus het techbedrijf op een supportpagina. Al langer waren er berichten dat vooral de camera moeite heeft met de vibraties van een motorblok, die de 'los' in het toestel hangende lens van slag laten raken. In een aantal gevallen kregen de kopers een nieuw toestel na klachten over een niet meer functionerende camera, maar de techreus heeft daar nu blijkbaar genoeg van. "Als je je iPhone blootstelt aan trillingen van krachtige motoren, kunnen de prestaties van het camerasysteem afnemen", is dan ook nu de officiële melding op de supportpagina van Apple.

Het gaat dus vooral om de optical image stabilization (OIS) beeldstabilisatie en de automatische scherpstelling in sommige modellen, die kwetsbaar zijn voor hoogfrequente trillingen zoals een motorfiets die vaak heeft. Daarnaast kan ook de Closed-loop AF in andere modellen niet goed tegen de trillingen die een motorfiets nou eenmaal maakt. OIS zit in de **iPhone 6 Plus, iPhone 6s Plus, en iPhone 7 en latere modellen**, maar ook de tweede generatie van de **iPhone SE**. Closed-Loop Autofocus zit weer in de **iPhone XS en opvolgende modellen**, inclusief de tweede generatie van de iPhone SE, die dus zowel OIS als AF heeft.

Apple laat expliciet weten dat de Ultra Wide camera van de iPhone 11 en latere modellen géén OIS heeft, terwijl ook de Telephoto camera's op de iPhone 7 Plus en iPhone 8 Plus daar niet over beschikken, waardoor deze modellen wel op de motorfiets bevestigd zouden kunnen worden.

De kans op blijvende schade aan de camera is minder groot bij kleinere motorvoertuigen, zoals brommers en scooters, aldus Apple, maar ook hierover zijn toch meldingen door consumenten.

Apple raadt dan ook aan om voor deze voertuigen een telefoonhouder te gebruiken die schokken absorbeert en trillingen dempt. Verder is het aan te raden om langdurig gebruik van de telefoon op de motor te beperken, meldt het bedrijf. Daar komt bij dat het wat vaag blijft wat Apple exact met een "high power motorcycle" bedoelt.

Het aanbod aan houders en 'cradles' voor smartphones op het stuur van motoren is enorm, waarbij een ruim aantal overigens claimt de bedoelde trillingen door de bevestigingsmethode te filteren.

Overstromingen ZF Duitsland vertragen ESA-levering BMW Motorrad

Door de overstromingen in Duitsland van afgelopen juli raakt de Active ESA-onderdelenvoorziening van BMW Motorrad in de problemen, omdat ook de productielocaties van vering fabrikant ZF in Bad Neuenahr-Ahrweiler zijn ondergelopen. Juist op deze locatie van ZF worden de belangrijkste onderdelen voor het zeer populaire BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) veringssysteems gemaakt. De productie komt er nu langzaam weer op gang, maar deze ligt nog niet op het niveau van voor de overstroming. Iets wat vooral te maken heeft met het feit dat alle assemblage nu volledig handmatig plaats vindt, in plaats van via de reguliere productielijnen.

Verschillende bronnen geven bij Nieuwsmotor.nl aan, dat BMW Motorrad-dealers Dynamic ESA momenteel niet als optie op een aantal nieuwe motorfietsen kunnen aanbieden. De website van BMW lijkt dit ook te bevestigen: het Dynamic pakket, waar Dynamic ESA onderdeel van uit maakt, is niet meer op ieder model te bestellen. Zo is Dynamic ESA, als losse optie of als onderdeel van het Dynamic pakket, niet meer te bestellen op de R1250R en R1250RS. Ook in de optielijst van de bestverkocht BMW, de R1250GS, ontbreekt de mogelijkheid om ESA te configureren voor aankoop. Met name dit laatste is een zware aderlating voor BMW, aangezien volgens sommige dealers maar 1 op de 30 GS-en niet met deze optie besteld wordt. Via de BMW configurator is ESA nog wel te bestellen op de S1000XR, R1250RT, de GS850 reeks en wat andere modellen.

Dit lijkt ook terug te komen in de verkoopcijfers, al is het van buitenaf moeilijk een verband aan te tonen. Maar: BMW was de afgelopen jaren uitermate dominant in de verkoopstatistieken, waarbij met name de R1250GS-reeks een cruciale rol speelde. Opeens liggen dit jaar de verhoudingen héél anders; in juli was de best verkochte motor opeens een scooter en noteerde de GS maar de derde positie qua verkoopaantallen. In augustus zakte BMW zelfs nog verder weg in algehele verkoopljst, ook al krabbelde de verkoop van de GS toen wel weer overeind.

In een officiële reactie aan Nieuwsmotor.nl laat BMW Nederland weten: *"De extreme weersomstandigheden met overstromingen als gevolg hebben inderdaad de fabriek van een toeleverancier van BMW Motorrad beschadigd. (...) De situatie heeft enkel effect gehad op de R 1250 R en R 1250 RS deze modellen worden voorlopig niet geproduceerd met het optionele Dynamic ESA systeem. Gelukkig zijn van deze modellen nog voorraad motorfietsen beschikbaar. (...) De gevolgen voor de consument zijn dus gering gebleven."*

Ondanks dat, lijkt het probleem voorlopig toch nog niet helemaal opgelost. Volgens dealers gaat Dynamic ESA pas vanaf november weer als optie bestelbaar worden, terwijl de levertijd mogelijk toch nog langer op zich laat wachten. Dit lijkt ook in lijn te liggen met wat ZF zelf communiceert; dat volledig wederopbouw van de faciliteiten nog maanden op zich kan laten wachten.



TOERKALENDER 2021 CLUBS



01/01/2021 – 30/11/2021

Meer Provincien rit

MTC Motovatie

Doorlopend

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

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v.

"MPR", je naam en mailadres



03/10/2021

Arena rit

MTC Motovatie

Toerit

Start te: 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 12:00. Extra info: Leden gratis.

Voorrijders aanwezig tot 11.00 (zolang voorraad strekt)

Alleen op GPS (Garmin en Tomtom)

03/10/2021

Herfsttinten Toertocht

MC Bartje

Toerit

Start te: Café Hingstman, Hoofdstraat 18, 9491 AE Zeijen

Info: Sonja Bakema, Tel.: 0598-390398, secretaris@mcbartje.nl

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 100 km.

Omgeving: Noord Nederland en evt. Duitsland. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Route vanaf A28 Assen Noord richting Ubbena/Zeijen. In Ubbena Links richting Zeijen. In Zeijen rechtsaf Route begint in Zeijen en eindigt elders! Alleen op GPS

03/10/2021

Najaarstocht

MC '93 Nijverdal

Toerrit

Start te: Cafe/ Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info: Albert Tempelman, Tel.: 06 25222969. Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.)

Lengte: 250 km. Omgeving: Zie www.mc93.nl en facebook mc93

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 10:30. Extra info: Incl. consumptiebon.

Digitale Garmin en Tomtom versie van de toertocht aanwezig

Leden betalen € 4,00 Incl. consumptiebon. Digitale Garmin en Tomtom versie van de toertocht aanwezig

10/10/2021

37e Smokkelrit

De Smokkelears

Toerrit

Start te: Disco Bar D'n Bonn, Wilhelminalaan 53 , 5541 CT Reusel

Info: Harrie Heesters, Tel.: 06-53306959 , desmokkelears@hotmail.com,

h.heesters4@chello.nl. Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 175 km.

Omgeving: De Kempen, NL en België. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: incl. koffie en snert. Denk aan groene kaart en paspoort. Pechservice! Duo €3,- .

Route beschikbaar op GPS/Garmin. Inschrijven tussen 9 en 12 uur

10/10/2021

De 8 Oktober Toertocht

MC Mios

Toerrit

Start te: Axel Bike Shop, Pascalstraat 8 , 1704 RD Heerhugowaard

Info: Andre Schot , Tel.: 06-22402488. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 180 km. Omgeving: Noord Holland. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 12:00

Extra info: De route is uitsluitend beschikbaar als GPX track en in te laden bij vertrek.

10/10/2021

Herfsttoertocht

MC Zwolle e.o.

Toerrit

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

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

Paul Giesen , Tel.: 038-4226577. Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.). Lengte: 180/230 km.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

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.

Wegens afnemende belangstelling zijn geen plaquettes of jaarhangers meer beschikbaar.

10/10/2021

NajaarsToertocht

MAC Zandvoort

Toerrit

Start te: Van der Valk De Biltche Hoek, De Holle Bilt 1, 3732 HM De Bilt

Info: Wim Brabander, Tel.: 06-51828864

Lengte: 180 km. Omgeving: Het groene hart, Veluwe

Inschrijven vanaf 09:00 tot 11:00. Extra info: Gratis

17/10/2021

18e Zultrit

BMW MTC Den Bosch

Toerit

Start te: Motoport Den Bosch, Reitscheweg 33, 5232 BX 's-Hertogenbosch

Info: Rene Steenbakkers, Tel.: 06-19171790. Frans den Otter, Tel.: 06 30375588

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

Inschrijven vanaf:09:30 tot 11:00

Extra info: Route verkrijgbaar voor Garmin en Tom Tom. Niet op papier

Koffie/Thee met cake bij de start.

17/10/2021

26e KALE BOMEN TOCHT

MV Almere

Toerit

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: Groene hart, Betuwe

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00.Extra info: GPS/Garmin vooruit aan te vragen bij

toeren@motorvereniging.nl. Info: Deze rit gaat richting het Groene Hart/Betuwe. De finishplaats is niet gelijk aan de startplaats.

14/11/2021

31e Koude Novemberrit

MC de Kraats

Toerit

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

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

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

Omgeving: Omgeving van de toerit: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

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

