

# L.O.O.T. INFOWIJZER



## NOVEMBER 2022

### INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. UIT HET L.O.O.T.
6. DE CHARME VAN CILINDERS
10. DE VERMOGENSKWESTIE
12. UIT DE CLUBBLADEN
15. MOTORNIEUWS
17. FEMA NIEUWS
22. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt december 2022. Kopij voor 4 december naar [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

## Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 61 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opricht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle  
secretariaat@loot.nl



Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT

## **Het Bestuur**

bestuur@loot.nl

<b>Voorzitter</b>	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
<b>Secretaris</b>	Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
<b>Penningmeester</b>	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
	Jan Valk	06-51604842	toercommissie@loot.nl
	Erik ten Kate	06-46331160	toercommissie@loot.nl

## **De Coördinatoren**

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

## **Adressen**

### **Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten**

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

### **Copy infowijzer**

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

### **Financiële zaken**

Penningmeester

Jan van der Heydenstraat 101, 3774 BB Kootwijkerbroek 06-10921205 penningmeester@loot.nl

### **Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)**

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

## Vanuit het LOOT

Zaterdag 29 oktober hebben we als bestuur weer een bijeenkomst gehad bij de Essenburcht in Kootwijkerbroek.

We hebben onder andere de huidige methode van inschrijfformulieren besproken.

Helaas merken we op dat niet alle competitiedeelnemers hun LOOT nummer vermelden op het inschrijfformulier. Dit maakt het tot erg arbeidsintensief om de administratie en de puntentelling goed en efficiënt te kunnen verwerken.

Mocht je je LOOT nummer niet weten, dan kan je dit altijd navragen via onze Toercommissie: [toercommissie@loot.nl](mailto:toercommissie@loot.nl)

De LOOT einddag zal in 2023 georganiseerd worden op 18 maart en zal georganiseerd worden in samenwerking met Motorclub "De Megafoon" in Twello.

De officiële uitnodiging voor deze dag zal los van deze infowijzer verstuurd worden.

Vanuit de jaarbeurs Utrecht hebben we het aanbod gehad om met een eigen stand aanwezig te zijn op de motorbeurs Utrecht.

Ondanks het ons goed lijkt om ons gezicht te laten zien achten wij het nog te vroeg om dit aanstaande februari te doen. Het bestuur investeert momenteel liever in zaken die de aandacht verdienen om tot een grotere toegevoegde waarde te zijn voor onze clubs.

In het verlengde van onze openstaande vacature "Social Media" zal LOOT een facebook pagina opstarten. Dit lijkt ons een mooie toevoeging voor informatieverstrekking en om LOOT in zijn algemeenheid meer naamsbekendheid mee te geven onder de motorrijders die niet bij een motorclub aangesloten zijn.

Op deze pagina kunnen we de toerkalender, de -competitie en onze aangesloten clubs per regio promoten.

Er is dus nog genoeg werk te verzetten.

Mocht je dit lezen, enthousiast geworden zijn over de Facebook pagina en hier een aandeel in willen nemen? Stuur dan een appje naar Karin, en komen we graag met jou in contact. Karin haar contactgegevens kan je vinden in de Colofon op pagina 3 van deze infowijzer.

Martin Molenaar  
Voorzitter LOOT

We zijn als toercommissie volop bezig met het bijwerken van de punten voor de clubs en de rijders. Het is echter zo dat we van veel open ritten de deelnameformulieren nog niet hebben ontvangen.

In het belang van uw club en uw deelnemers verzoeken wij u vriendelijk deze alsnog te sturen, zodat we voor volgend jaar een goed beeld hebben van de competitie die in maart 2023 wordt afgesloten met de LOOT Kampioensdag,

Graag alle formulieren versturen per post naar: Tuinstraat 66, 1506 VZ  
Zaandam of scannen en mailen naar [toerkalender@loot.nl](mailto:toerkalender@loot.nl)

Tevens missen we van diverse clubs nog de aanmeldingen van hun ritten voor de LOOT Kalender van 2023.

Gaarne doch dringend zo spoedig mogelijk naar het bovenstaande mailadres!

Met vriendelijke groet

Theo Kraaij

Toercommissielid



## De charme van cilinders. Wat kies jij?

Ga eens naar je dichtstbijzijnde dealer en je zult zien dat het ongelooflijk moeilijk is om jouw volgende 'droommotor' aan te wijzen. Maar wellicht kun je al snel de nodige motorfietsen elimineren door te kijken naar de diversiteit aan motorblok-opstellingen. We nemen je mee in de wereld van de cilinders en laten je proeven aan de verschillende smaken die door motorfabrikanten worden aangeboden.

### De knoeperd van een éencilinder

Begin je op vroege leeftijd met motorrijden, dan is de kans groot dat je in die beginfase met een enkele cilinder rondrijdt. Als bezitter van een A1-rijbewijs is de keuze heel beperkt en zal je het moeten doen met een 125 cc. En die vind je momenteel enkel als eencilinder. Naast deze lichte categorie zijn er ook dikke eenpitters op de markt, maar ook dat is geen heel grote markt. Op de Nederlandse wegen is het goed zoeken naar dit soort motoren. Onderweg heb je de meeste kans om een KTM Duke (vorige generaties, de huidige 790 en 890 zijn twins), Yamaha's XT660, Honda NX650 Dominator of een Aprilia Pegaso 650 tegen te komen.

Een éencilinder kent zo z'n voordelen. Zeer aantrekkelijk is het feit dat ze vaak beschikken over een behoorlijk koppel bij lage toeren. Dat maakt dit soort motoren erg geschikt voor stadsverkeer, want je bent lekker snel weg bij al die verkeerslichten die jou telkens proberen op te houden. Éénpitters met een ruime cilinderinhoud zijn over het algemeen ook zeer speels door lichtvoetig gedrag. Logischerwijze dragen ze namelijk minder kilo's met zich mee, want het blok is nu eenmaal compacter te bouwen dan een gemiddelde viercilinder. Het grote nadeel is vaak het missen van een hoge topsnelheid en de aanwezige trillingen. Maar, dat kun je natuurlijk ook scharen onder het kopje karakter. Een eigenaar van een éénpitter legt het je waarschijnlijk op deze manier uit.

### Het geluid van de tweecilinder

Een populaire blokform is de tweecilinder, en dan ook nog eens in verschillende opstellingen. Er is keuze tussen een V-twin (cilinders staan tegenover elkaar), paralleltwin (cilinders staan naast elkaar) en boxermotor (dwarsgeplaatst, krukas in lengterichting). Vreemd is het niet dat fabrikanten inzetten op twins, want ze voelen vaak lekker levendig aan. Evenals een eencilinder kan een twin zijn maximale koppel al vroeg inzetten.

Het inzetgebied is flink, want de cilinderinhouden verschillen enorm. Je kunt een twin krijgen met 250 cc, met aan de andere kant bijvoorbeeld een 1.900 cc. Het is dan ook niet vreemd dat er veel diversiteit ontstaat als je het over twins hebt. Daarbij komt nog eens dat sommige paralleltwins bijvoorbeeld 'afwijkende' ontstekingsintervallen gebruiken, om het blok een ander karakter (meer als een V-twin) mee te geven.

Die enorme variatie aan tweecilinders is een groot charme. Zo heb je sportieve Ducati's en KTM's aan de ene kant van het spectrum, maar ook toermotoren die vertrouwen op een flinke twin. Die beschikken weer over een heel ander karakter. Zeker als we het bijvoorbeeld hebben over de boxermotoren van deze wereld, zoals de BMW R-serie. Het grote nadeel van een twin is het feit dat ze gevoelig zijn voor trillingen, maar dat wordt vaak opgelost door balansassen in het motorblok te gebruiken.

De gulden middenweg van de driepitter

Kun je moeilijk een keuze maken tussen een karaktervolle twin en een naadloze viercilinder? Dan adviseren we je om eens te kijken naar een driepitter, vaak bestempeld als 'best of both worlds'. Ondanks deze filosofie zijn er nog altijd niet heel veel driecilinders op de markt te vinden. Anno 2020 kun je terecht bij Yamaha, MV Agusta en Triumph. De motorblokken van deze merken hebben een duidelijke overeenkomst, het speelse karakter. Vaak hebben ze een koppelijk middengebied en is er ook voldoende vermogen aan boord om tot een prima topsnelheid te komen.

Daarbij is een driepitter redelijk trillingsvrij en kan een fabrikant compacter bouwen dan bij een viercilinder. Ook het geluid van een driecilinder bekoort een hoop mensen. Vraag dat bijvoorbeeld maar eens aan raceliefhebbers. Sinds 2019 zijn we namelijk gewend aan een driecilinder-geluid in de Moto2, door de komst van Triumph met haar 765 cc-triple. Daarvoor werd gebruikgemaakt van een vier-in-lijn (het blok van de Honda CBR600RR om precies te zijn) en dat klonk veel scherper en scheller. Nog een plusje voor de driepitter dus.

## Het fijne van de viercilinder

De meeste motoren die je op straat tegen gaat komen, zijn voorzien van een viercilinder. Waarom is dat eigenlijk? Nou, ten eerste is een vierpitter het meest trillingsvrij en rijdt het lekker naadloos.

De power bouwt daarbij geleidelijk op en dat kan zeker voor beginnende motorrijders een heel geruststellende gedachte zijn. Zowel het maximale vermogen als koppel verschuilen zich lange tijd, totdat de naald richting het toerenplafond schiet. Dan zorgt een vierpitter voor het nodige vuurwerk. Het is ook de reden waarom je veel viercilinders in de racerij vindt.

Overigens vind je twee verschillende opstellingen, de vier-in-lijn en de V4. Bij de meeste straatmotoren staan alle cilinders keurig in een rijtje, terwijl steeds meer sportieve merken een V4 gebruiken voor hun topmodellen. Kijk maar eens naar de line-up van Ducati en Aprilia. Dat is uiteraard ook niet zonder reden, want een V4 geeft de fiets een toch wel heel ander karakter mee dan een lijnmotor. Er is echter een groot nadeel voor de fabrikant, want een V4 betekent hogere kosten. Je zit namelijk met twee cilinderkoppen te werken. En ja, een motormerk wil toch ook wel wat verdienen. Alleen al om die reden zal er sneller een vier-in-lijn op de verschillende tekentafels belanden.

## Bestaat er een vijfcilinder?

In autoland vind je nog weleens een verdwaalde vijfcilinder, maar in de huidige line-up van de bekende motorfabrikanten vind je dit soort motorblokken niet terug. Wellicht komt daar verandering in, want MondialMoto is van plan om met een V5 te komen. Halverwege 2018 kwamen ze met dit nieuws naar buiten, maar daarna hebben we eigenlijk nauwelijks meer iets vernomen over de 200 pk sterke superbike. Buiten wat gesteggel over het gebruik van de naam Mondial met FB Mondial, zoals te lezen op de homepage van MondialMoto. Verder is er geen informatie te vinden over de stand van zaken omtrent hun 1.000 cc V5. Onze twijfel groeit er enorm door en verwachten eigenlijk op korte termijn geen MondialMoto V5.

Wat betreft de vijfcilinder kijken we liever terug naar de RC211V, Honda's eerste MotoGP-fiets. Een knaller van een racer, met 48 gewonnen races in slechts vijf seizoenen. Dat komt overeen met een winstpercentage van maar liefst 58,5 procent en daarmee wisten ze drie wereldkampioenschappen (tweemaal Rossi en Hayden) en vier constructeurstitels te behalen. Helaas viel het doek van deze illustere V5 door een nieuwe regeling in 2007.



Vanaf dat moment werden enkel 800 cc-motoren toegestaan en stapte Honda over. Ze bleven de V-opstelling trouw, maar gingen met viercilinders op zoek naar succes. Zie je trouwens de overeenkomsten met de RC211V en het idee van MondialMoto? V5, 1.000 cc, superbike. Beter goed gejat dan slecht bedacht, zullen we maar zeggen.

### More is best, vandaar zes!

Een select groepje, maar gelukkig zijn er productiemotoren die maar liefst zes cilinders inzetten voor een portie beleving. Als je van 'smooth' rijden houdt en de beschikking wilt hebben over een koppelijk blok, dan zit je bij een zespijper helemaal gebakken. Als je nu gelijk richting de motordealer spurt om een zescilinder aan te schaffen, dan heb je eigenlijk keuze uit drie verschillende merken én opstellingen. Bij Honda moet je wezen voor de flat-6, met hun GL1800 Gold Wing. De cilinderparen (drie cilinders per kant dus) liggen horizontaal in de motor, waardoor ie ook automatisch heel breed wordt. Een groot voordeel, de krukas ligt in de lengterichting. Ideaal als je een motorfiets van cardan wilt voorzien, zoals ook op de Gold Wing.

Een ander smaakje waar je voor kunt kiezen, is de zes-in-lijn. BMW biedt je dan de K1600-serie aan. Ook weer toermotoren die naadloos rijden en flink wat koppel tot hun beschikking hebben. Bij zo'n motor maakt het haast niet uit als je een versnelling (of twee) te hoog zit, want er is altijd meer dan voldoende koppel beschikbaar. Wil je echt iets unieks, dan moet je eerst even je banksaldo checken. In Duitsland wordt er namelijk nog een zescilinder gebouwd. Naast BMW houdt ook Horex zich bezig met dit type, al is het op een heel andere manier. Deze motorfabrikant richt zich namelijk puur en alleen op hun VR6. Zo'n blok zit een beetje tussen een lijn- en V-opstelling in. De hoek tussen de cilinderparen is zeer krap, waardoor het blok alsnog vrij compact is. En er wordt gebruikgemaakt van slechts één cilinderkop. Zoals gezegd, dit speciale speeltje kost wel wat. De absolute bodemprijs voor het meest 'simpele' model (de RAW) is maar liefst € 35.500,-. Wil je voor de Café Racer gaan, dan zit je al snel op de 42 en half duizend euro. Slik.

Jarno van Osch

## De vermogenskwestie

Tegenwoordig produceren de meeste grote merken motoren met vermogens tot over de 200 pk. Deze machines mogen legaal de openbare weg op, bestuurd door iedere waaghals met de juiste papieren. Toch is de tendens onder de consument bij de aankoop van een nieuwe motor juist om niet meer per se voor méér vermogen en een grotere cilinderinhoud te gaan. Want hoeveel vermogen heb je nou echt nodig om die kick van het motorrijden te krijgen?

Daarbij; hoeveel van die vele pk's kun je nu eigenlijk echt gebruiken op de openbare weg en hoe vertalen deze cijfers zich naar de prestaties van de motor? We nemen een duik in deze kwestie en nodigen je uit om je onder te dompelen in de wereld van paardenkrachten en Newtonmeters.

### Met gemak

De kwestie kwam bij mij de afgelopen weken weer fris onder de aandacht, omdat ik net mijn Honda VFR 800 fi uit 1998 (V4, 109 pk, 82 Nm, 229 kg) had vervuild voor een woest aantrekkelijk topmodel: de Yamaha Fazer FZ1S uit 2007 (vier-in-lijn, 150 pk, 109 Nm, 219 kg). Nou was de Honda al bepaald geen slome duikelaar: ik reed graag sportief op deze fiets, maar gebruikte zelden het volledige vermogen van deze motor.

De vermogensafgifte van de V4 is behoorlijk lineair en deze configuratie beschikt over fijn koppel in het middengebied. Nu rijd ik langs dezelfde dijkweggetjes met mijn nieuwe Fazer. Het frappante is dat ik daarmee veel meer power gebruik dan ik ooit van de VFR gevraagd heb, ondanks dat ik die op de Honda wel ter beschikking had. Een beetje als een bakfietsmoeder (of -vader) die net overgestapt is naar elektrisch; die rijden ook ineens overal veel harder. Op de Yamaha is het zo makkelijk – en toegegeven, vanwege de dikke uitlaatsound ook erg aantrekkelijk – om het gas even open te draaien na een bocht.

### Fight the power

Waar ik met de VFR van 60 naar 85 ging, ga ik met de Fazer van 60 naar 110 – en dan houd ik me nog in. De echte power zit boven de 5000 toeren. Maar dit is nauwelijks een seconde mogelijk vóór de maximale snelheid op de snelweg bereikt is.

Boven de 8000 toeren per minuut ontstaan er g-krachten die niet zouden misstaan in een training voor F16-piloten. En de motor trekt door tot 12000... Ik wil het maar even gezegd hebben.

Dit alles om aan te geven: macht corrumpeert. Misschien is dit meer power dan we aankunnen. Als je al een greintje boevigheid in je donder hebt zal een krachtige, wendbare motor je met het grootste gemak veranderen in een hooligan. Wil je je op de openbare weg een beetje aan de regels houden, dan is er voor ons stervelingen op een 'literbike' een ijzeren discipline nodig. Van een niveau waar Shaolinmonniken nog een puntje aan kunnen zuigen. En dit is dan ook precies de reden dat rijders op krachtigere motoren eerder in de problemen komen.

### Wat is genoeg?

Wat heb je nu echt aan vermogen nodig, vroegen we ons eerder al af. Welnu, eigenlijk is deze vraag er één die wij motorrijders liever overslaan. Vooral voor degenen met een sterk geweten wijkt het antwoord namelijk nogal af van wat we zouden willen. Namelijk dat je met een 300cc motor met 50 pk ook binnen no time de maximaal toegestane snelheid rijdt, waarbij je negentig procent van het andere verkeer in een bescheiden rookwolkje achter je laat als het gaat om acceleratie.

Uiteraard zijn deze maatstaven ook zeker niet de enige doorslaggevende factor als het gaat om de keuze van een bepaalde motor. Bij de powerbikes gaat het ook om die maniakale grijns, die bij elke 'twist of the wrist' niet valt te onderdrukken. Het gevoel van de volledige controle hebben over zo'n beest.

In andere gevallen is groter vermogen ook echt functioneel. Als je een zwaardere motor hebt bijvoorbeeld of op een rustige, stabiele wijze langere afstanden op hoge snelheid wilt rijden. Of misschien wil je de mogelijkheid om met je straatmotor af en toe ook het circuit op te kunnen om daar competitieve rondetijden neer te zetten. Dan zijn dergelijke vermogens 'gerechtvaardigd'. Het ironische is dat in de bochtige gedeeltes een 1000cc het vaak aflegt tegen een 600cc en dat stabiliteit op de snelweg veel meer te maken heeft met de geometrie, dan met cilinderinhoud en gewicht van de motor.

## Cijfers

Pk's zijn over het algemeen vooral bovenin het toerental beschikbaar (afhankelijk van de configuratie van het motorblok) en koppel is verantwoordelijk voor de trekkracht van de motor. Bij een eencilinder, V-twin of twee-in-lijn zal je dit koppel veelal onderin en in het middengebied vinden. De V4 en de drie-in-lijn dichtten het gat tussen twee- en vier-in-lijn en zijn vooral krachtig in het middengebied. Dan hebben we nog de vier-in-lijnmotoren die over het algemeen vooral bovenin het toerengebied hun talenten laten schitteren. En vergeet niet de elektrische machines die een ongelofelijk hoog koppel bieden.

Wat de ideale hoeveelheid power voor op de weg is, blijft subjectief. Als je het aan mij vraagt is alles beneden de 70 pk aan de lage kant en alles boven de 150 eigenlijk te veel voor op de weg. Uiteraard staat dit nog in verband met het gewicht van de motor en de specifieke vermogensafgifte karakteristieken die per motor verschillen, waardoor deze getallen zeker niet absoluut zijn. Sowieso is dit slechts een mening – mijn mening – en we horen dan ook graag die van jou. Voel je vrij om een reactie te plaatsen onderaan dit artikel!

## De kracht van de illusie (en vice versa)

De onvrijwillige bijdrage aan de vaderlandse economie middels het CJIB en de risicofactor ligt ongetwijfeld hoger bij de sportieve berijder van de krachtigere motoren. Deze motorrijders krijgen daar dan ook veel rijgenot voor terug, maar niet per se meer dan de berijders van motoren met 'normale' vermogens. Gratis tip: 100 km per uur rijden op een middenklasse naked voelt intenser en zelfs sneller dan 140 rijden op een zware toermachine met een hoge voorruit. Het beleven van snelheid – en ook het beleven van kracht – is dus heel subjectief en relatief. Het hangt ook nog eens heel erg af van wat je gewend bent. Ik weet zeker dat je op een motor met 75 tot 100 pk net zo spectaculair kunt rijden en net zoveel plezier kunt beleven als op een krachtpatser van 150 pk of hoger.

Sterker nog: ik denk dat 'gematigd' vermogen leuker is; je kunt immers echt uit de motor halen wat erin zit. Op de openbare weg gaat dat simpelweg niet op motoren met 150 pk. Ikzelf ben helaas met het powervirus besmet en heb het gevoel dat ik niet meer terug kan. Hopelijk word ik ooit volwassen en kom ik weer tot inzicht. Tot die tijd zal je mij regelmatig maniakaal zien grijnzen achter mijn vizier.

Bas van der Wal.

## UIT DE CLUBBLADEN



Opa Max is 100 jaar geworden en Jantje is op zijn feestje. Jantje stelt aan opa voor om een ritje in zijn nieuwe auto te maken. Na dat ritje gaan ze nog even wat drinken in een café. Jantje vraagt aan Opa Max: "wat vond u het leukste van uw verjaardag vandaag opa?" Opa zegt: "De borden die langs de snelweg stonden waarop stond: Max 100!"

Een Amerikaanse toerist vraagt een voorbijganger naar de betekenis van de kleuren van de Nederlandse vlag. "Dat heeft alles te maken met de belastingen," krijgt hij te horen, "als we de aanslag in de bus krijgen worden we rood van woede en wanneer we het te betalen bedrag lezen trekken we wit weg om ons vervolgens blauw te betalen." De Amerikaan antwoordt: "Bij ons is dat ongeveer het zelfde, alleen zien wij er nog sterretjes bij

### **Column: Herfst**

Zoals eigenlijk iedereen al weet, begint de metrologische herfst op 1 september, en met een geweldige mooie zomer gaat deze nog even vrolijk verder in deze metrologische herfst. De temperaturen blijven vooral in de middag redelijk warm, maar je merkt in de ochtend wel dat het een frisse start krijgt. De wind blijft ook nog even weg, wat dan wel kan lijden tot mistvorming. Als ik dan 's morgens naar mijn werk rijd, is het vooral een prachtig gezicht, via de polder rijd ik over de dijken en zie je de witte deken over de velden heen liggen.

Het mooie van in deze positie rijden is dat ik zelf wel goed zicht hou, en kom ik op de lagere route dan is er al voldoende verkeer om er een strook van beter zicht in te krijgen. Wat dan wel jammer is, dat het maar voor een half uurtje is, hiermee heb ik direct het verlangen gecreëerd om er een mooie tourrit achter aan te rijden. Qua kleding wil de zomeroutfit nog passen, in de ochtend even een truitje erbij aan en in de middag kunnen de ventilatie stroken nog open. Ja bedenk ik dan, het is volgens de astrologische kalender nog gewoon zomer. Ik bedenk mij dat het voor velen van ons een fantastische motorzomer is geweest. Nog wat verder in september en de zomerhandschoenen kunnen in de ochtend al vervangen worden. Ik zie op de temperatuurmeter dat deze al is gezakt naar 10 graden, maar nog niet het gevoel geeft of het al koud is.

De boeren gaan beginnen met het oogsten van de kolen, waarmee de klei op de polderwegen zichtbaar wordt. Het is nog steeds droog weer en de klei wordt er alleen maar vaster door gereden. Het wordt wel opletten in de bochten, op het klei blijft het lastig sturen, maar verder valt het nog goed te doen. En dan komt de astrologische herfst toch echt in zicht, in de ochtend komt het verlangen naar de binnen voering in mijn jas, en wordt de zomerbroek ingeruild voor de textielbroek, die later in de week ook wordt voorzien van de binnen voering. Hiermee is de warme zomer voorbij, en kijk ik wel vooruit naar dit prachtige jaargetijde, want als het straks een mooie herfstdag is, is het een prachtig gezicht als je een toertochtje door het bos heen rijdt met al die gekleurde bomen. Een nadeel van dit jaargetijde is de kans op regen, hiermee kunnen de vooral de polderwegen verraderlijk glad worden en is het oppassen in de bochten. De klei op de wegen kunnen veranderen in een modderpoeltje, en zal de snelheid aangepast worden. Mijn Kawasaki is voorzien van rij modi, hiermee heb je drie instellingen, sport road en rain.

In de regen modus heb je een vermogen van 30% minder dan bij road, waarmee je duidelijk voelbaar rustiger optrekt, hiermee wordt de kans op te veel vermogen om op je achterwiel te zetten kleiner, dus minder kans op glijden.

De regen is aan de ene kant welkom, water hebben we nu eenmaal nodig, maar toch hoop ik op nog een aantal weken “na zomeren” voordat het motorseizoen ten einde is.

Kijk vooruit en veel rijplezier.

De Koppeling

## MOTORNIEUWS



NIEUWSMOTOR.NL

### **Minister Harbers: motorrijders verdienen volwaardige plek in het verkeersveiligheidsbeleid**

**Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Mark Harbers (VVD), benadrukt in gesprek met KNMV en MAG dat motorrijders een volwaardige plek in het verkeersveiligheidsbeleid verdienen. De verkeersminister belooft zich de komende jaren hard te maken voor het belang van motorrijders als kwetsbare verkeersdeelnemers. Tijdens een kennismakingsgesprek met de minister kwamen actuele mobiliteitsvraagstukken aan bod, waaronder geluidsoverlast, verkeersveiligheid en het stimuleren van motorgebruik.**

#### Minister prijst 'Te Luid Geluid is Uit' convenant

Motorrijdend Nederland, waaronder KNMV en MAG, heeft in reactie op geluidsoverlast door motorrijders het 'Te Luid Geluid is Uit' convenant gepresenteerd met als doel om bewustwording en gedragsaanpassing te realiseren bij de kleine groep motorrijders die overlast veroorzaken. Minister Harbers prijst het initiatief en stelt dat het besef onder motorrijders groeit dat hun geluid een serieuze bron van hinder en gevaarstelling kan zijn.

De minister wil net zoals KNMV en MAG dat motorrijders bewust zijn van het geluid dat zij produceren, waardoor discussies over het afsluiten van wegen worden voorkomen.

Volgens Harbers rust de verantwoordelijkheid op de motorrijder zelf en ligt de sleutel voor het tegengaan van geluidsoverlast bij het eigen verkeersgedrag.

Ook ziet hij nadelen bij een eventuele APK-plicht voor motoren en zegt toe zijn best te gaan doen in Brussel voor het behoud van de vrijstelling voor Nederland. Harbers geeft daarbij wel aan dat hiervoor genoeg medestanders moeten worden gevonden onder andere EU-lidstaten.

### SWOV diepteonderzoek naar verkeersongevallen als basis voor toekomstig beleid

Ondanks een gestaag dalend aantal motordoden blijft de verkeersveiligheid van motorrijders een aandachtspunt. KNMV en MAG vinden dat motorrijders door wegbeheerders en in discussies over verkeersveiligheid te vaak over het hoofd worden gezien.

In reactie benadrukt de minister de noodzaak van het diepteonderzoek naar de kenmerken van verkeersongevallen onder motorrijders dat momenteel wordt uitgevoerd door het SWOV.

Volgens Harbers moet het onderzoek concrete handvatten opleveren voor provincies en gemeenten om vervolgens effectieve beleidsmaatregelen mee op te stellen, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor motorrijders. Daarnaast stelt Harbers dat de overheid momenteel veel geld uittrekt voor het verbeteren van weginfrastructuur op N-wegen.

De KNMV heeft ook toelichting aan de minister gegeven over de voorgestelde vereenvoudiging van de huidige rijbewijsstructuur.

### Overheid onderzoekt stimuleringsmogelijkheden voor de verduurzaming van mobiliteit

De motorfiets kan volgens KNMV en MAG een oplossing bieden voor de toenemende verkeersdruk in steden, zeker wanneer het gaat over lange afstanden. Zodoende pleiten KNMV en MAG voor subsidies voor de aanschaf van elektrische motoren en voor fiscale voordelen voor zakelijk motorgebruik. De minister stelt dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Vivianne Heijnen (CDA), momenteel onderzoek uitvoert naar stimuleringsmogelijkheden voor de verduurzaming van mobiliteit. Harbers benadrukt dat er goed moet worden gekeken naar de impact van een dergelijke maatregel om de consument op het juiste moment te helpen.



Ondernemers komen al in aanmerking voor fiscale voordelen, als zij een elektrische motorfiets aanschaffen.

## **ALTIJD 12 MAANDEN BOVAG GARANTIE BIJ MOTORDEALERS OP MOTOREN VANAF 3000 EURO**

Als consumenten een motor kopen bij een BOVAG motordealer, is die dealer verplicht één jaar BOVAG garantie te geven bij motoren met een aankoopprijs vanaf minimaal € 3.000,-, waarvan het aankoopbedrag minstens 35% van de nieuwwaarde is. Dit blijkt uit recente interne berichtgeving van BOVAG aan de aangesloten leden. Dit betekent dus dat er geen extra betaling gevraagd mag worden voor deze garantie, of een deel ervan.

Vanaf 1 juni 2022 is de BOVAG Garantie op occasions verlengd van 6 naar 12 maanden, daaraan is volgens de dealerorganisatie zelf dus niet te tornen. Deze periode is daarmee gelijk aan de wettelijke garantie op tweedehands motoren, die recent ook werd verhoogd naar 12 maanden. In het verleden bleken sommige motordealers en -handelaren nog wel eens anders om te gaan met garantie en 'afleverpakketten', door er geld voor te vragen. Over dit onderwerp is nu een kristalhelder standpunt ingenomen, door ze vast te leggen in de interne regels. Eerder werd al duidelijk dat de wettelijke garantie op een motoroccasion ook al geen onderdeel kan zijn van een "afleverpakket", omdat die garantie sowieso verplicht is.

## **FEMA NIEUWS**

### **Automatische piloot nog steeds gevaarlijk voor motorrijders**

Euro NCAP-sterren beschermen motorrijders niet. FEMA vindt dit een onaanvaardbare situatie en heeft Euro NCAP een brief gestuurd om hen te wijzen op deze onveilige situatie, veroorzaakt door hun eigen testmethoden. Euro NCAP ontkent dat hun tests ontoereikend zijn.

In september 2022 beoordeelde Euro NCAP, een vrijwillig beoordelingssysteem voor voertuigveiligheid, het Tesla-model Y met 5 sterren. Dit is niet ongebruikelijk voor een moderne auto. Deze vijf sterren zijn deels gebaseerd op een zeer hoge beoordeling voor 'Safety Assisi', 98%, wat bijna zo hoog is als je kunt krijgen. Deze zeer hoge waardering vinden wij in ieder geval opmerkelijk.

Sinds Tesla-auto's de weg opgaan met hun 'Autopilot'-systeem, zijn er meldingen van opmerkelijke en onverklaarbare ongevallen met Tesla-auto's die kunnen worden gekoppeld aan de rijhulpsystemen. Ook dit jaar, in juli 2022, kwamen in de VS twee motorrijders om het leven bij ongevallen die veroorzaakt werden door, of moeten we zeggen 'door' Tesla-auto's. In beide situaties werden de motorfietsen, rijdend in het donker, niet herkend door de Tesla Safety assist systemen en door de chauffeurs die te veel leken te vertrouwen op de veiligheidssystemen in hun Tesla .

Experts wijzen er al jaren op dat de Tesla assist systemen één groot tekort hebben. Ze zijn volledig gebaseerd op camerasensoren.

Alle andere autofabrikanten gebruiken een combinatie van camera en radar of lidar, maar Elon Musk heeft altijd duidelijk gemaakt dat camerasensoren in zijn ogen voldoende zijn. Ook toen veel Tesla's in de afgelopen zes jaar crashten door falende veiligheidssystemen, ziet Musk geen noodzaak om daar verandering in te brengen. Het probleem met camera's is dat ze – in tegenstelling tot radar en lidar – slechts een beperkte capaciteit hebben om afstand in te schatten. In het geval van de twee bovengenoemde gedode motorrijders reden ze op motorfietsen van het type cruiser met zeer lage achterlichten.

Omdat de camera's alleen de achterlichten konden detecteren en niet de rest van de motorfiets en de berijders zelf, schatte het veiligheidssysteem hun afstand verkeerd, wat de crashes veroorzaakte.

In andere situaties herkenden Tesla-veiligheidssystemen geen hulpverleningsvoertuigen die geparkeerd stonden op de grens van een snelweg, een motoragent, wachtend voor een stoplicht, enzovoort. Het punt is: de Tesla Safety Assist-systemen hebben zichzelf als ontoereikend en onbetrouwbaar bewezen.

Nu terug naar de Euro NCAP-sterrenclassificatie. De veiligheidssystemen van de auto's worden in verschillende situaties getest. Meestal met auto's, maar er worden ook proeven gedaan met dummy fietsers en voetgangers. Een paar tests worden in het donker uitgevoerd. Er worden nog geen tests uitgevoerd met motorrijders. De AEB-testen zijn uitgevoerd met auto's, voetgangers en fietsers.

Het geteste Tesla-model Y dat in september 2022 de vijfsterrenbeoordeling kreeg, had alleen camerasensoren, wat onder deze omstandigheden goed werkte. Hij is getest in twee situaties met voetgangers in het donker en dat werkte ook goed.

Maar de crashes in juli 2022 laten zien dat de Tesla-camerasensor problemen heeft met het herkennen van motorrijders (en mogelijk ook fietsers) in het donker, omdat hij hen lijkt te verwarren met verderop rijdende auto's. Euro NCAP test deze veelvoorkomende situatie waarbij een auto een motorfiets van achteren nadert niet. Wat je niet test kan niet mislukken en zo krijgt de Tesla model Y 5 sterren toegekend, maar dat maakt het nog geen veilige auto, al denkt de koper misschien anders.

Vanaf het begin van de komst van auto's met veiligheidssystemen hebben we gelobbyd voor het opnemen van motorrijders in de tests. Dit begon in 2016 met de crash van een Tesla-auto met een jonge motorrijder in Noorwegen. Langzaam komen we ergens, maar deze hoge waardering van het Tesla model Y laat zien dat we er nog niet zijn. We hebben Euro

NCAP een brief gestuurd om hen te wijzen op deze onveilige situatie, veroorzaakt door hun eigen testmethoden. We hebben hen ook verteld dat we dit een onaanvaardbare situatie vinden.

In antwoord op de brief van FEMA ontvingen we dit verontrustende antwoord: "Euro NCAP gaat door met het verbeteren van protocollen en heeft veel tijd en moeite geïnvesteerd in het ontwikkelen van testprocedures, waaronder PTW (aangedreven tweewielers, red.). Deze worden volgend jaar onderdeel van de rating. Euro NCAP gaat al veel verder dan wat wettelijk vereist is, maar met deze update zullen de autofabrikanten nog meer pushen om hun systemen te verbeteren. Tesla heeft zeer goed gepresteerd in de tests die we momenteel uitvoeren en verdient daarvoor lof, niet in twijfel getrokken. Is het geoptimaliseerd voor de test? Misschien, maar anderen ook."

Dolf Willigers

## Heeft Europa De Verbrandingsmotor Verboden?

Maximale verwarring in Brussel of de verkoop van auto's en bestelwagens met een verbrandingsmotor vanaf 2035 daadwerkelijk verboden wordt. En hoe zit het met motorfietsen?

Op donderdag 27 oktober 2022 bereikten de Europese Commissie, het Europees Parlement en de lidstaten, verenigd in de Raad van de Europese Unie, in de zogenaamde dialoog een akkoord over de emissiegrenswaarden voor auto's en bestelwagens. Na enkele stappen om de uitstoot van het wagenpark te verlagen, wordt vanaf 2035 de verkoop van nieuwe auto's en motorfietsen die geen CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben in de Europese Unie verboden.

Veel partijen, met name NGO's zoals Transport & Environment, die al jaren lobbyen voor batterij-elektrische voertuigen (BEV's) en de Groenen in het Europees Parlement vierden dit als een overwinning van elektrische voertuigen op voertuigen met een verbrandingsmotor en zeiden dat dit betekende dat dit een verbod op verbrandingsmotoren was. Dit zou dus niet alleen gevolgen hebben voor auto's en bestelwagens, maar ook voor motorfietsen. In de overeenkomst staat echter niet dat er vanaf 2035 niet verkocht mag worden. Er staat: "De overeenkomst bevat formuleringen over CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen waarbij de Commissie na overleg met belanghebbenden een voorstel zal doen voor de registratie van voertuigen die na 2035 uitsluitend op CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen rijden, in overeenstemming met de EU-wetgeving, buiten het toepassingsgebied van de vlootnormen en in overeenstemming met de klimaatneutraliteitsdoelstelling van de EU." Dat betekent wat ons betreft dat nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor, waaronder motorfietsen, die op eFuels of waterstof rijden, na 2035 nog wel verkocht kunnen worden, maar dat de Europese Commissie hiervoor het wetgevend kader moet bieden.

'FEMA zal zich verzetten tegen elke poging om de verbrandingsmotor voor motorfietsen te verbieden.'

Dolf Willigers, secretaris-generaal van FEMA, zei: "Het zijn (nu) alleen auto's en bestelwagens die op fossiele brandstoffen rijden (benzine, diesel) die na 2035 niet meer mogen worden verkocht. Uit ervaring en signalen van de Europese Commissie weten we dat de kans dat motorfietsen aan dit lot ontsnappen erg klein is. Niettemin zal FEMA zich verzetten tegen elke poging om de verbrandingsmotor voor motorfietsen te verbieden.

Naar onze mening is de uitstoot van motorfietsen al verwaarloosbaar en bevinden de alternatieven voor zowel fossiele brandstoffen als elektriciteit zich nog in de ontwikkelingsfase. Om zich uitsluitend te richten op batterij-elektrische voertuigen zullen de problemen van luchtkwaliteit en klimaatkans alleen maar worden verlost naar andere, even ernstige problemen: de sociale en milieuaspecten van de winning van grondstoffen die nodig zijn om batterijen te maken en de geopolitieke gevolgen van het afhankelijk worden van landen als China om deze grondstoffen en de batterijen te verwerven, moeten niet worden onderschat. Een delegatie van leden van de EVP-partij in het Europees Parlement heeft hierover al vragen gesteld aan de Europese Commissie en gevraagd hoe de Commissie denkt de afhankelijkheid van andere landen te verminderen. Om ruimte te geven aan andere opties zoals e-\*\*\*\*\*Fuels, kan Europa de voorloper zijn in de ontwikkeling van waardevolle alternatieve technieken."

Wim Taal



The Federation of European  
Motorcyclists' Associations

## L.O.O.T. TOERKALENDER 2022



**1/01/2022 - 31/12/2022**

**MeerProvincien rit**

**MTC Motivatie**

Doorlopend - 5 punten

Start te: La Place , Panweg 3 , 4157 PB Enspijk

Info: Bart Kroezen , Tel.: 06 24787555.

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

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

MPR Naam Mailadres + Lootnr.



**13/11/2022**

**32e Koude Novemberrit**

**MC de Kraats**

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik ,Tel.: 06-364 46 424

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

Omgeving: Zie 1 week vooraf op [www.mcdekraats.nl](http://www.mcdekraats.nl)

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00. Extra info: Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoep na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via [www.mcdekraats.nl](http://www.mcdekraats.nl)

---

**27/11/2022**

**27e SINTERKLAASRIT**

**VAMC de Graafschaprijders**

Toerit - 0 punten

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

Info: E-mail [toer@vamc.nl](mailto:toer@vamc.nl) , [www.vamc.nl](http://www.vamc.nl). 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.vamc.nl](http://www.vamc.nl)

---

**11/12/2022**

**46e Wildrit**

**MC Keizer Karel- Nijmegen**

Toerit - 5 punten

Start te: Café restaurant de Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alverna (Wijchen)

Info: Hay Smits, Tel.: 06 4030 9395. Gijs Langens , Tel.: 0412 855946

Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.).Lengte: 150 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: [www.mckeizerkarel.nl](http://www.mckeizerkarel.nl) ,[info@mckeizerkarel.nl](mailto:info@mckeizerkarel.nl)