



Bicyklets

December 2023

Jaargang 24, nummer 4



Clubblad van MTC Bicyclette



Leigraaf 20
7391 AL Twello
06- 20744344
info@motorcenterapeldoorn.nl
www.motorcenterapeldoorn.nl

MOTORCENTER
APELDOORN TWELLO
by Joep



- 100% service
- onderhoud en reparatie alle merken motoren
- bandenservice
- taxatie/aankoopkeuring
- ombouw/customizing
- schadeherstel
- occasions

Motorrijden begint bij Mamola!



MAMOLA MOTOREN

DE ALLROUND MOTORZAAK WAAR SERVICE CENTRAAL STAAT

IN- EN VERKOOP VAN MOTOREN

ONDERHOUD EN REPARATIE

KLEDING, HELMEN EN ACCESSOIRES

WWW.MAMOLA.NL



MOLENVELD 2 ■ 7245 CA LAREN (GLD) ■ 0573-402022 ■ INFO@MAMOLA.NL

**BELOON JE PASSIE
MET DE JUISTE
MOTORBANDEN!**

- Michelin
- Dunlop
- Bridgestone
- Continental
- Pirelli
- Avon
- Metzeler
- Heidenau

Van Essen Eerbeek B.V.

Kollergang 12 Eerbeek
0313-65 69 09
eerbeek@van-essen.nl
www.van-essen.nl



print copy service

Deventer

Lübeckstraat 12

0570 606354 - info@pcsd.nl

Zutphen

Gelderhorst 1d

0575 570790 - zutphen@pcsd.nl



Voorwoord

De laatste bicyklets van het jaar. Dit keer een rijkelijk gevuld exemplaar, door een aantal bijdragen van jullie. De volgende is pas weer in april, dus tijd genoeg om stukken aan te leveren. Mooie belevenissen, motorvakanties enzovoorts. Stuur je bijdrage aan redactie@mtc-bicyclette.nl

Op de voorpagina

Een foto van de laatste rit: de herfstrit naar Veenendaal.

Samenstelling bestuur

Joost van Blokland – voorzitter voorzitter@mtc-bicyclette.nl

Ruud Kok – secretaris secretariaat@mtc-bicyclette.nl

Annelien Weenink – penningmeester penningmeester@mtc-bicyclette.nl

Ruud Noorman - algemeen bestuurslid
Fred Weenink – algemeen bestuurslid (PR)

Clubblad Bicyklets Frits Huigen & Nico van de Wetering
redactie@mtc-bicyclette.nl

Henk Veen – verspreiding clubblad

Belangrijke mededelingen van secretariaat en bestuur:

Oproep Secretariaat

Om de communicatie vanuit de club naar de leden zo soepel mogelijk te laten verlopen, is een actuele ledenlijst essentieel.

Bij deze dan ook de oproep:

Ga je verhuizen?

Heb je een ander telefoonnummer of een nieuw e-mailadres?

Laat het dan weten bij het secretariaat: secretariaat@mtc-bicyclette.nl.

Alvast bedankt.

Ruud Kok.



Wisseling bestuur.

Fred en Annelien Weenink zullen onze motorclub gaan verlaten. Door de ziekte van Fred zullen zij beiden hun bestuursfuncties neerleggen. Annelien is penningmeester en Fred algemeen bestuurslid met PR onder zijn hoede. Het bestuur is naarstig op zoek naar leden die deze lege plekken willen opvullen. Laat het weten aan:

Joost van Blokland: voorzitter@mtc-bicyclette.nl / rokus99@hetnet.nl

Noordelijke Motorbeurs 2024

Op 20 en 21 januari is er een motorbeurs in Eelde in de "Flowerdome".

Motorbeurs 2024

Het lijkt erop dat alle grote motormerken aanwezig zullen zijn op de jaarlijkse motorbeurs in Utrecht van 22 tot en met 25 februari. Dus weer een volwaardige beurs. Het zal dan zeker weer wat drukker worden. Wellicht zien we elkaar op een van de vier beursdagen.

Clubavond vrijdag 6 oktober 2023

Deze avond had als thema oefenen met MRA en je navigatie.

Met een opkomst van ongeveer 15 personen hebben we een informatieve avond gehad. Dit was de tweede sessie, in de eerste hebben we een presentatie gehad en tevens geoefend hoe je onder andere routes kunt maken.

Op deze avond was het meer het uitwisselen van informatie en elkaar tips geven met betrekking tot de mogelijkheden die MRA biedt. Door het werken met MRA op deze avond, zijn we wat dieper op de mogelijkheden ingegaan en dit met ondersteuning van Ruud. Het was weer een leerzame avond, er werden vragen beantwoord en problemen opgelost.

Ruud bedankt.

Bokkenrit



Op zondag 22 oktober hebben we de bokkenrit gereden. Het was nog even spannend hoe het weer zou worden, en hoe de opkomst zou zijn.

Hiernaast glommen de motoren nog, maar dit veranderde al gauw. Na een wat nat en modderig eerste stukje richting Bronkhorst, waren de motoren ingewijd en gedeeltelijk van kleur veranderd. Al gauw kwam een waterig zonnetje door, waardoor het heerlijk weer was om

te rijden. We hebben dit keer de Achterhoek en een stukje Montferland verkend en



voor velen zijn we plaatsen en straatjes tegen gekomen waar de meesten nog niet eerder van gehoord hadden of geweest waren. Vanaf Zutphen ging de rit richting Wehl en Beek naar 's Heerenberg, waar we wegwerkzaamheden tegen kwamen en dus een stuk alternatieve route moesten zoeken. Nadat we een complete woonwijk onveilig hadden gemaakt en meerdere keren de weg hadden gevraagd zijn we eruit gekomen. Via Azewijn hebben we de route richting Gendingen weer opgepakt, om vervolgens via Dinxperlo en Aalten een lunch te gaan nuttigen in de binnenlanden vlak bij Woold. De lunch vond plaats in een prachtige locatie "De Roerdinkhof", waar een hapje en een drankje werd genuttigd.



Nadat we uitgeeten waren, werden de motoren weer gestart voor het twee gedeelte van de rit richting Zutphen. Hierbij hebben we het hele buitengebied van Winterswijk doorkruist met plaatsen als Ratum, Meddo en Kotten, om vervolgens via Groenlo, Ruurlo en Hengelo weer bij de thuisbasis aan te komen.

Het was een prachtige rit waar we allemaal van hebben genoten en de weergoden



ons goed gezind zijn geweest. Eenmaal aangekomen bij het honk nog even nagebabbel met onder andere het thema hoe en wanneer er gewassen en gepoetst moet worden om de volgende rit weer schoon aan de start te verschijnen.

De maker van de rit bedankt. (Hierboven restaurant de Roerdinkhof)



HAAL JE MOTOR RIJBEWIJS!

Neem een proefles of kies direct voor reguliere lessen of een pakket van **Verkeersschool Voskamp**.



VERKEERSSCHOOL VOSKAMP

Meer weten? Bel **0575 - 54 30 44**
of kijk op **www.verkeersschoolvoskamp.nl**

Verkeersschool Voskamp verzorgt al 50 jaar uitstekende rijopleidingen, met een slagingspercentage ver boven het landelijk gemiddelde. Bij ons ga je verantwoord en veilig de weg op en haal je in je eigen tempo je rijbewijs.



Herfstrit



Op 11 november stond de herfstrit op het programma. Gelet op de weersvoorspelling was het de vraag, gaat er nog iemand rijden? Na wat appjes van ik ga wel, ik ga niet, alleen maar regen en anderen die zeiden: ik ga zondag, waren er toch nog 5 leden die de reis durfden te aanvaarden.

Rond 11 uur zijn we vertrokken om binnendoor richting de Veluwe de omgeving te verkennen. Net voorbij Otterlo kwam de eerste verrassing, voor een enkeling een prima stukje, voor de anderen een uitdaging. Een behoorlijk stuk onverhard, zeg maar modder. Hierdoor wisten we direct wie de rit had gemaakt (bedankt Udo.....). Nadat de modder van de banden was, gingen we richting Barneveld en ja hoor weer een stukje onverhard, die we deze keer maar over hebben geslagen. Vandaar uit de rit voortgezet naar ons lunchadres in Veenendaal. Daar hebben we gegeten bij Mango's, een leuke tent met lekker eten.



Na de lunch werd terugtocht ingezet, vanuit Veenendaal richting Arnhem. Daar waren de weergoden ons minder goed gestemd en kregen we een klein buitje over ons heen. Hierdoor was met name het laatste stuk over de Posbank soms verraderlijk glad door de regen en het vallende blad. Uiteindelijk zijn we allemaal heelhuids thuis gekomen en we hebben genoten van een mooie rit.

's Avonds was er weer het vertrouwde stampottenbuffet. 27 leden waarvan sommigen met aanhang, hebben het prima laten smaken. Ook stonden er weer bokbiertjes op tafel voor de liefhebbers.



Motormuseum in Okkenbroek

Je rijdt er zomaar voorbij, het kleine Motormuseum in Okkenbroek. Ik ook, bijna. Mijn motormaatje Henk kreeg een probleem met zijn Kawasaki VN 1500. De achterste cilinder van de grote V-twin deed niet meer mee. Bijna geen vermogen meer en doordat de onverbrande benzine in de hete uitlaat werd geperst, gaf dit een onheilspellend kabaal. Henk wist dat er in Okkenbroek (een eindje verderop) een motorzaak zat, dus voorzichtig een paar honderd meter doorgereden en waarachtig een motorzaakje, niet wat ik had verwacht, maar toch. Het bleek een Motormuseum(pje) te zijn. De oude dorpssmederij was omgevormd tot een museum en nadat we kennis hadden gemaakt met de eigenaar en zijn vrouw, Hein en Mariet, werd de Kawa door Hein geïnspecteerd, en zag dat de bougies van de achterste cilinder roetzwart waren, geen goede verbranding dus.



Nieuwsgierig liep ik de smederij binnen, er stonden wel 75 motoren en een flink aantal bromfietsen in het achterste deel van de smederij. Mariet leidde me rond en bij alle motoren wist ze een bijzonder verhaal te vertellen. Die Harley Davidson die Hein in Eerbeek had gekocht van de heer Meier, een stuk of 15 Eysink motoren die Hein allemaal had gerestaureerd, ook waren er crossmotoren, waar Hein heel vroeger wedstrijden mee reed. Ik vroeg of er ook motoren werden verkocht, nee, nee, nee was het antwoord, dur kumpt alleinig nog

ma wa bie..... Hein kocht al vanaf zijn 14 jaar al oude motoren (roestbakken zegt hij zelf) om op te knappen om dan mee te crossen, en zo werd het vanzelf een verzameling. Wie denkt dat het museum vol staat met glimmende motoren en vol in de schijnwerpers, zal zeker een beetje teleurgesteld zijn, maar ik vond het in ieder geval een schitterend museum. De Kawa bleek niet snel te repareren en er werd besloten om met een gepaste snelheid naar Apeldoorn te rijden, ongeveer 35 kilometer. Bij Premium Motors was de diagnose: de choke stond er nog op, van de achterste cilinder(?) en de bougies van de achterste cilinder waren waarschijnlijk kapot en misschien nog wel wat meer.

Ben



Nieuwe leden



Ik ben **Reinier Barendrecht**, tot voor kort dierenarts in Zutphen.
Mijn leven lang ben ik al dol op motoren geweest.
Vanaf 1979 heb ik mijn rijbewijs, en ook met enige tussenposes altijd een motor.
Op dit moment heb ik een Triumph speed twin 900.
Vooral het technische aspect van rijden vind ik erg leuk.
Racen is nooit mijn ding geweest, wel handigheid op de motor, of reizen met de motor.
En zoals de meeste clubleden denk ik, kan ik er uren over kletsen.

Mijn naam is **Twan Leferink op Reinink**



24 jaar oud en sinds 2004 woonachtig in Warnsveld

Ik ben mede-eigenaar van Verkeersschool Voskamp,
Daar houd ik mij bezig met het geven van instructie voor de auto, vrachtauto & aanhanger
Tevens geef voor alle categorieën theorieles (individueel en klassikaal) en voorlichtingen voor diverse verenigingen.

Op 21 jarige leeftijd heb ik mijn motorrijbewijs gehaald. Daarvoor heb ik een schakelbrommer gehad. Toen een tijdje op Yamaha xj6 gereden en daarna een Kawasaki z650. Toch weer terug naar een Yamaha, maar dan een super ténéré en nu rijd ik een BMW r1250Gs

In mijn vrije tijd sla ik graag een balletje op de golfbaan en rij ik graag motor.
Ik heb al een aantal keren de Voskamprit gereden en eenmaal de avondrit van de Bicyclelette.

Daar werd ik zeer enthousiast van en ik vind het leuk om meer in groepsverband te rijden.

Ik kijk uit naar de komende ritten.



Hallo Bicykletsers,

Naast het appje in de app-groep wil ik me even nader voorstellen: **Joop Cornelis**,



getrouwd met Anja, vader van 2 volwassen kinderen. We wonen in Vorden. Ik ben nu 62 jaar. Bijna mijn hele werkzame leven ben ik ondernemer geweest in meerdere supermarkten. Nu sinds een paar maanden ben ik met vervroegd pensioen. Wie ook al met pensioen is weet het: je bent vreselijk druk met van alles.

Ik wil graag druk zijn met mooie motortochten. In september was ik al meegereden met de nazomerrit. Dat was een mooie dag hoor. Mooie route en prettig gezelschap. Ik rijd op een Honda NT1100, zo één met DCT en zonder koppeling. Een heerlijke motor. Als je een goede weg hebt, voelt Motorrijden soms als dansen. Ik kan er vreselijk van

genieten! Ik verheug me dan ook op de ritten samen.

Mijn naam is **Harry ten Velde**, 67 jaar en Zutphenees van geboorte. Ik ben getrouwd met Jolanda en vader van drie zoons en een dochter, waarvan de



dochter en schoonzoon en een zoon eveneens motor rijden.

Ik heb altijd graag willen motorrijden, maar het motorrijbewijs halen kwam er maar niet van. Echter, toen mijn zoon rijles wilde gaan nemen, heb ik besloten om dit ook te gaan doen. Dit is nu zo'n 18 jaar geleden.

Met het rijbewijs eenmaal op zak, heb ik een Honda CBF 600 SA aangeschaft, waar ik nog steeds op rijd.

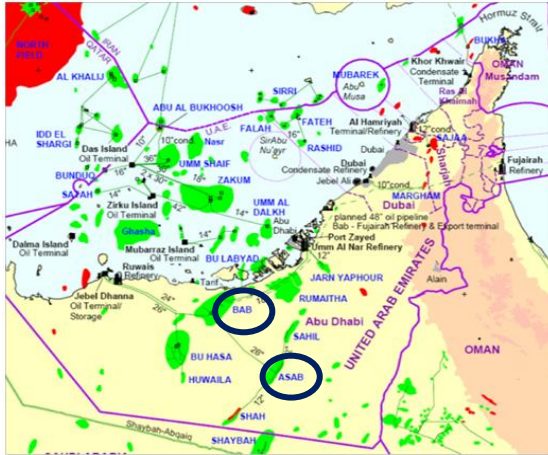
Door mijn werk als zelfstandig ondernemer in de in- en verkoop van metaalbewerkingsmachines, had ik nooit heel veel tijd om te rijden, maar nu ik eenmaal van mijn pensioen mag genieten, hoop ik regelmatig op de motor te kunnen stappen. Het rijden in clubverband zal hier zeker aan bijdragen.

Enkele clubleden ken ik al jaren, maar ik hoop binnenkort ook de andere leden te leren kennen.



Gomez (verhaal van Fred Weenink)

Tijdens mijn loopbaan als Service Engineer was ik voornamelijk bezig in het Midden-Oosten, en daar kun je veel bijzondere mensen ontmoeten. Eén van hen was meneer Gomez.

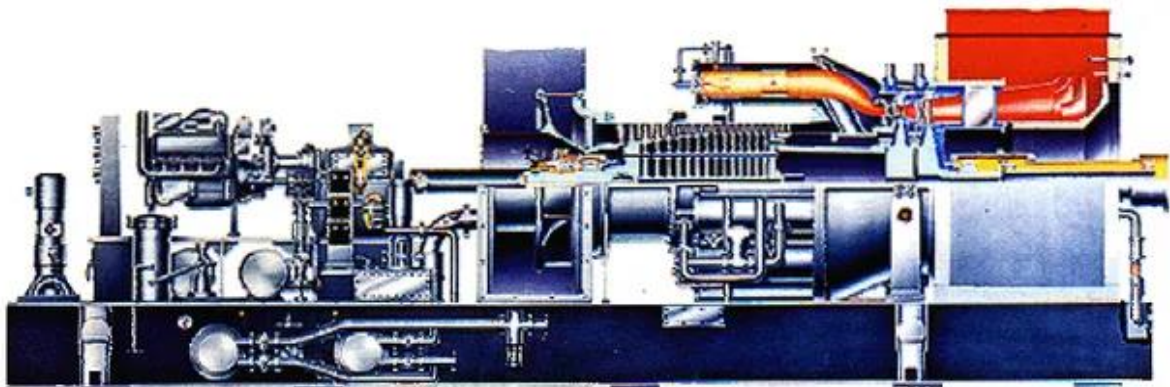


De locatie in de VAE



Abu Dhabi

Het project, waar de heer Gomez bij betrokken was, omvatte de plaatsing van vier gasturbines op twee locaties. Habshan (BAB), een locatie dicht bij de kust en bereikbaar via een asfaltweg, en Asab midden in de woestijn, vlak bij de grens met Oman en was te bereiken met kleine vliegtuigjes of, voor de gewone man zoals wij van Thomassen International uit Rheden, door over een zandweg te racen. Deze wegen zijn gemaakt door een zware pijp achter een tractor over het zand te trekken om het wat vlakker te maken. Het is essentieel om de banden van de krachtige auto's (Toyota Landcruiser of iets dergelijks) een eind leeg te laten lopen en vooral snelheid te houden om te voorkomen dat je



Een Frame 5 gasturbine (links de hulpwerktuigen met een 450 diesel starter, aan de rechterkant komt nog een generator met ongeveer dezelfde afmetingen). Dit is overigens een oud beestje qua ontwerp.

wegzakt in het zand. Rijden leek op een schijnbaar gecontroleerde manier over het zand zweven.

Onze gasturbines (39.000 PK per stuk) waren bedoeld om elektriciteit op te wekken voor de waterinjectiepompen. Deze pompen zetten de oliebronnen onder



druk om meer olie te produceren. De hoofdaannemer van het hele project was een Brits bedrijf genaamd Stone & Webster (S&W). Daar waren veel mensen op projectbasis in dienst en die dachten: "More days, more Dollars", dus creëerden ze een geweldige bureaucratie. Mijn taak was het adviseren van Stone & Webster over het installeren van onze machines. In de praktijk begeleide ik voornamelijk de onderaannemer, een Ierse firma genaamd UTS-Kent. UTS-Kent ging tijdens het project failliet, wat de zaken nog wat bemoeilijkte. Na een paar weken op site kwamen er nog wat van mijn Thomassen collega's om me op te vrolijken.

Ik kon goed opschieten met de twee UTS mannen Billy en Jack, terwijl de opvliegende Paddy Halligan hen en de rest van het UTS-team probeerde te managen. Billy en Jack liepen op Ierse whiskey, waren erg katholiek, hardwerkend en grappig. Ik heb nog nooit zo'n verscheidenheid aan vloeken gehoord. Ze hebben mijn woordenschat echt uitgebreid.

De rest van de UTS-bemanning in het Midden-Oosten kwam zoals gewoonlijk uit India, Pakistan en de Filipijnen. Het was weer een gezellig internationaal feest, met in de ogen van de Engelsen enkele arrogante en eigenwijze Nederlanders die iedereen vertelden hoe het moest en bovenal debatteerden over elke genomen beslissing. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat we dit moesten doen omdat de jongens van S&W niet gehinderd werden door enige relevante kennis over gasturbines.

De heer Gomez woonde in Asab en was de projectmanager van Adco, de eindklant. Hij had als kolonel in het Portugese leger gediend en had veel tijd doorgebracht in Mozambique en Angola, in de tijd dat deze landen Portugese koloniën waren. We durfden hem niet te vragen wat hij daar had uitgespookt. Of hij echt een kolonel was is niet zeker, maar zijn manier van doen suggereerde dat hij eraan gewend was dat er naar hem werd geluisterd, en als dat niet het geval was voldeden een beetje stemverheffing en zijn dreigende blik. Daarnaast beschikte hij over een natuurlijk gezag doordat hij een statige man van ongeveer twee meter was. Vooral de gezagsgetrouwe Engelsen waren erg onder de indruk van hem. Later bleek meneer Gomez het prototype te zijn van een man met een grote mond en een klein hart. Dat liet hij zien tijdens een paar kleine incidenten.

In Oman had ik gezien dat de gasturbine en de generator vanaf de trailer over houten liggers op de fundering werden geschoven. In Asab werd een grote kraan, waarschijnlijk een overblijfsel uit de Tweede Wereldoorlog, binnengerold om de 100 ton zware gasturbine met omkasting en al van de trailer op de fundering te hijsen. Deze kraan werd bediend door 2 mannen die nauw moesten samenwerken. De tweede man moest de rem bedienen door met al zijn kracht en gewicht aan de één meter lange remhendel achter de cabine van de kraanmachinist te trekken.

De tweede man, een kleine magere Indiase held, werd willekeurig gekozen uit het beschikbare publiek. Na een korte briefing door de kraanmachinist werd de dieselmotor gestart. De eerste actie van de twee mannen was de haak met een knal tegen de deur van de generatoromkasting te zwaaien. Afgaande op de gebaren in de cabine, was het duidelijk dat de remmer de schuld had, die luisterde niet en remde niet op tijd.

Ik kan niet zeggen dat ik een blind vertrouwen kreeg in de succesvolle voltooiing van hun taak. Tot mijn grote verbazing, maar met veel kreun- en knarsgeluiden



van de kraan en zeer zichtbaar koud zweet van de “ervaren” remmer, werd de gasturbine vrij gemakkelijk van de trailer getild.

Ik had van tevoren met de voorman afgesproken dat ik via hem met de kraanmachinist zou communiceren als de kraanmachinist en ik elkaar niet konden zien. Dit ging vrij goed totdat er een klein probleem met één van de ankerbouten werd ontdekt. Ik heb het zakken van de gasturbine op zo'n 40 cm boven de fundering laten stoppen en stak mijn hoofd en armen tussen de fundering en de hangende machine van 100 ton om het probleem op te lossen. Dit was geen briljante zet. Ik wist dat de heer Gomez levensbedreigend kon zijn, maar het volgende had ik niet verwacht. Terwijl ik aan het worstelen was met de ankerbout hoorde ik opeens iemand roepen “Down, Down”, en meteen werd het iets donkerder om me heen. Dus schreeuwde ik dat ze moesten stoppen en dezelfde stem beval de kraanmachinist de gasturbine neer te zetten. Het is verrassend hoe snel je kunt bewegen als je hoofd op het spel staat, dus in no-time stond ik weer naast de gasturbine. Op dat moment zag ik meneer Gomez, die nogal geagiteerd was, om de hoek verschijnen en hij schreeuwde: “Mr. Wienik, er is maar één man die de kraanmachinist moet vertellen wat hij moet doen”. “Ja, meneer Gomez, dat ben ik”, antwoordde ik net zo geagiteerd. Hij keek me aan alsof ik een geest was en vroeg me waarom we niet doorgingen met het plaatsen van de machine op de fundering. Ik wees op het probleempje en meneer Gomez ging meteen op zoek naar de schuldige (dat was ik overigens). Binnen een paar seconden vond hij Paddy Halligan. Op dat moment lag ik weer onder de machine en waren de twee heren in een mondeling gevecht gewikkeld. De een in het Ierse Engels en de ander met zijn sterke Portugese accent.



De gasturbine in de omkasting op transport met zo'n 5 km/uur door de woestijn van Oman. Al Ahram was een onderdeel van het Nederlandse Jumbo.



Het publiek was intussen erg stil geworden om niets te missen van dit gesprek op hoog niveau. Ik had genoeg van het geschreeuw naast me, ging het gesprek aan en vertelde hen dat ik niet op zoek was naar een man die de schuld kon krijgen, maar naar een oplossing van het probleem. De heren verdwenen in het publiek en even daarna was de oplossing voor het probleem gevonden en werd de machine op de fundering neergelaten. Toen kwam meneer Gomez met beide duimen naar me toe en klopte me op de rug.

Mijn collega Remy was intussen gearriveerd om het elektrische gedeelte van het project te begeleiden en af te ronden en op een gegeven moment hoorde ik wat geschreeuw. Terwijl ik naar de bron hiervan keek, zag ik meneer Gomez kokend van woede naar een geknielde Remy, die bezig was met bekabeling, toelopen. Remy kwam langzaam overeind en Remy, die even lang was als meneer Gomez, kon hem goed in de ogen kijken. Gomez, stomverbaasd door een tegenstander met dezelfde houding en postuur, verlaagde het volume tot een normaal niveau voor een gesprek tussen gelijken. Na ongeveer een minuut gingen ze lachend uit elkaar en meneer Gomez kwam naar me toe. Ik glimlachte en zei: "Meneer Gomez, u kunt beter niet tegen Remy schreeuwen". "Ah, meneer Wienik, u weet hoe ik ben", antwoordde hij.

Tijdens één van de dagelijkse besprekingen ontstond er een felle discussie over een nu vergeten onderwerp en sprak de heer Gomez om de gemoederen te bedaren de volgende legendarische woorden: "But Gentlemen, how about the virginity of this project" ("Maar heren, hoe zit het met de maagdelijkheid van dit project"). Ik vraag me nog steeds af wat hij bedoelde te zeggen. Toen we de vergadering verlieten, vond Alec het hilarisch, wat me ergerde. Ik vroeg aan Alec of hij nog een andere taal sprak dan Cockney. Hij gaf toe dat hij geen andere taal sprak en ik benadrukte dat de heer Gomez vijf talen sprak en iets meer respect verdiende.

Op een ochtend verscheen plotseling een brandweerwagen met een enorme bolvormige tank gevuld met schuimvloeistof en die werd naast de gasturbine geplaatst. De brandweelieden rolden de slangen uit en wachtten af wat er zou gebeuren. Mijn "vriend" Alec was in de buurt en kon me vertellen dat we de machine gingen opstarten zoals meneer Gomez hem had verteld. Daarom had Gomez de brandweer verordonneerd om paraat te staan. De machine was nog niet klaar om te draaien en het brandstofgas was ook niet beschikbaar, wat de verantwoordelijkheid van S&W was. Volgens Alec hadden wij het verprutst, maar zonder brandstof kunnen zelfs de Thomassen machines niet draaien.

De organisatorische opzet van het project was zodanig dat er continu dwaze tijdschema's rondgingen. Wij, de specialisten, waren niet betrokken bij het maken van de tijdschema's en ook niet uitgenodigd voor de voortgangs-gesprekken. Onnodig te zeggen dat het onze schuld was dat we ons niet aan die planning hielden. Na een tijdje, op ons aandringen en het echec met de brandweerwagen, was het management van S&W het erover eens dat het misschien een goed idee zou zijn om ons bij de planning te betrekken. Tijdens één van die vergaderingen wilde meneer Gomez weten wanneer we de machine de eerste keer zouden kunnen starten. Ik liet hem weten dat ik de eerste test na twee weken verwachtte, tenzij we grotere problemen tegenkwamen. De planner wilde weten welke problemen we verwachtten, zodat hij deze in het tijdschema kon invoeren.



Enigszins verbaasd vroeg ik hem hoe hij dacht dat ik hem zou kunnen vertellen welke problemen ik verwachtte waarvan ik nog niet wist dat ze bestonden. Koppig stond de planner erop om de gegevens te ontvangen om ze in zijn planning in te voeren. Niet erg tactvol vertelde ik hem dat de machine zou kunnen afbranden en dat hij in dat geval ongeveer een jaar in de planning zou moeten bijtellen. Wanhopig wendde hij zich tot meneer Gomez voor hulp, die alleen maar grijnsde. Hij begon ons steeds meer te vertrouwen.

Volgens de procedures moesten we naar de stad Abu Dhabi voor nieuwe terreinpassen. Na 4 weken op locatie, 7 dagen per week en 12 uur per dag werken, keken we uit naar dit evenement. Aangezien het brandstofgas op zaterdag zou arriveren, leek het ons een goed idee om het lokale weekend, donderdag en vrijdag in de stad door te brengen en vrijdagavond terug te komen om klaar te zijn voor de opstart op zaterdag. Helaas waren we voor het transport van de woestijn naar de stad afhankelijk van S&W. Gomez was het niet eens met ons plan en beval S&W om ons niet naar de stad te brengen. Ik was woedend, maar vond het toch beter om een praatje te maken met de S&W-projectmanager. Hij kon me een beetje kalmeren en toen kwam Gomez binnen om voor te stellen dat we konden gaan als we beloofden zaterdagochtend terug zouden zijn. Met “tegenzin” stemde ik toe omdat het betekende dat we nog een avond in de stad Abu Dhabi mochten doorbrengen, waar een pilsje prima smaakt. Toen we zaterdagochtend aankwamen was het brandstofgas nog steeds niet beschikbaar, dus alle voorgaande commotie was zinloos geweest. Onnodig te zeggen dat we een grijns niet konden onderdrukken toen wij klaar waren om te “rock ‘n’ roll-en”, maar de brandstof was er nog steeds niet, arme Alec.

Tijdens een gemoedelijk gesprek in de gang met David, de verantwoordelijke van S&W voor de elektra, vertelde hij me dat hij Nederlanders wel wat arrogant vond. Remy had David niet al te subtiel verzocht om op te donderen en hem niet lastig te vallen. Het bleek dat hij Remy had verteld hoe hij zijn werk moest doen. Ik vroeg David naar zijn leeftijd en hij was 24. Ik vertelde hem dat Remy zijn werk al 25 jaar naar volle tevredenheid uitvoerde en of David wilde nadenken wie er nu arrogant was.

Er is nog veel meer te vertellen over dit project maar laat ik volstaan met het vermelden dat één uur na de overdracht van de gasturbine er een brand ontstond in de omkasting door een krant op de zij-uitlaat die in brand vloog. Maar ik wil het verhaal graag concentreren op meneer Gomez, die mijn welverdiende respect heeft gewonnen.

Ik kan het echter niet laten om te vermelden dat ik in het begin als enige Nederlander ter plaatse op TV zag dat het Nederlands elftal op Wembley van de Engelsen won en het Engelse team zich dus niet kwalificeerde voor het komende WK en Nederland wel. Bij het ontbijt bleek dat het Engelse team naar hun mening volkomen onterecht verloren had door de scheidsrechter. De Ierse jongens sloegen me op de schouders en feliciteerden me uitbundig met een brede grijns en toen ik verbaasd keek verzekerden de jongens me: “Aye Laddy, we don’t care who beats them, as long as they get beaten” (het maakt ons niet uit wie ze verslaat, als ze maar verslagen worden).



Nooit meer Kouwe Klauwen.

Handvatverwarming is voor watjes, zo dacht ik er jarenlang over, totdat ik een dag met Jibbe ging rijden in het vroege voorjaar. Ik denk dat het de openingsrit was. Stralend weer en een temperatuur net boven het vriespunt. Na een half uur had ik geen gevoel meer in mijn handen. Tussenstops om weer op temperatuur te komen lukten ook niet, want het was in corona-tijd dus alles was gesloten. Terwijl we in een waterig zonnetje ons zelf gesmeerde broodje opaten aan de haven van Muiden, besloot ik dat ik toch maar eens moest kijken naar de eerder zo verguisde handvatverwarming.



Een week later had ik de bestelling daarvan in huis. Merk Oxford met een duidelijke handleiding dus wat kon er misgaan. Ik had al een paar filmpjes op internet bekeken en daar leek het ook een fluitje van een cent om ze te monteren. Meestal valt het -bij mij in ieder geval – tegen en moet er alsnog een professional aan te pas komen, maar in dit geval viel het reuze mee. Na een uurtje was de verwarming gemonteerd en alles werkte naar behoren. Inmiddels was het voorjaar van start gegaan en hoefde ik er geen gebruik meer van te maken, maar tijdens de vakantie naar de Dolomieten had ik er al veel plezier van. Dat had ik jaren eerder moeten doen, dacht ik geregeld.

Een nadeel van handvatverwarming is wel, dat het alleen de onderkant van je handen verwarmt. De bovenkant vangt de koude rijwind en dan is van echt warme handen geen sprake. Daar is ook een oplossing voor en die heet: verwarmde handschoenen. Op mijn verjaardag kreeg ik een paar handschoenen van het merk Gerbing. Je kunt ze eenvoudig aansluiten op de accu van de motor (kabels worden bijgeleverd) maar het meest ideale is om er accu's bij de kopen die je in de manchet van de handschoen kunt stoppen. Zo ben je onafhankelijk van de motor en kun je ze ook gebruiken op de fiets met koud weer of tijdens een winterwandeling. De accu's houden het uren vol, al is dat



wel afhankelijk van hoe hoog je de verwarming aanzet. Op de middenstand zeker vier uur. Daarna kun je ze alsnog koppelen aan de motor. De handschoenen zijn van mooi soepel leer en ze zijn waterdicht. Ik had ze nog niet gebruikt in de praktijk. Tot de herfstrit. Die was op een prachtige zondag, maar het was wel koud. Ik had in tegenstelling tot de anderen in de groep nergens last van. Heerlijk warme handen. Het is wel even een

uitgaaft. Reken op een kleine 200 euro voor de handschoenen en ook nog zo'n 100 euro voor de accu's. Een verantwoorde investering wat mij betreft.

Joost van Blokland.



Bergtraining in de praktijk

Het was eindelijk zo ver. Woensdagavond 3 mei alles ingepakt en op de motor gepakt, regenpak ook mee of zal het weekend in Luxemburg droog blijven? Je weet het nooit, dus toch maar achter op de Triumph vastgezet. De routes voor het weekend nogmaals gecontroleerd en de zelfgemaakte route van Zutphen naar het verzamelpunt, een tankstation ten zuiden van Maastricht, geladen. Deze route gaat via Zevenaar, Goch naar Swalmen. Vervolgens een stukje snelweg om na Venlo weer binnendoor te rijden. Voor Maastricht weer een stukje snelweg tot het verzamelpunt onder Maastricht. Een mooie route van z'n 200 km.

Donderdagmorgen 4 mei de dag van de waarheid, om 6 uur maar opgestaan kon toch niet meer slapen. M'n leren pak aangetrokken en mijn telefoon en de papieren in m'n binnenzak van de jas gedaan. (niet in de tanktas). En op naar Maastricht om daar enkele mede cursisten te ontmoeten, die ook 1 dag eerder naar Hotel Belle Vue in Vianden gingen. De route ging volledig binnendoor langs Monschau naar Vianden.

Aangekomen in ons hotel eerst maar eens lekker opfrissen en aan de welverdiende alcoholische drank. Voor het diner kwamen nog meer cursisten binnen die uit andere windstreken kwamen van Nederland. Die avond lekker gegeten met het kleine groepje en na die tijd na geborreld incl. de sterke verhalen. De volgende ochtend had ik een korte route uitgezet van ongeveer 80km om de omgeving te verkennen en mooie bochtjes te rijden, voordat middags rond 12.00 de resterende cursisten en de 5 instructeurs zouden arriveren.

Na de lunch in ons hotel werd de groep van totaal 22 cursisten opgedeeld in 2 groepen en werd er een kennismakingsrit gereden waarbij de instructeurs door de groep heen reden om aan het einde van de dag de groepen van max. 6 rijders te bepalen om groepen van gelijke rijvaardigheden te bepalen.

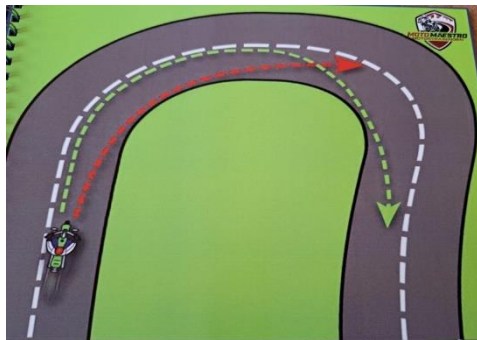
De volgende ochtend na het ontbijt hebben we eerst een uurtje theorie gehad van onze instructeur waar onder andere het volgende werd behandeld:

- 1. Bochtentechniek,**
- 2. De bocht door kijken**
- 3. Waarnemen van bochten.**

We hadden een zeer ervaren instructeur, die bij de Marechaussee instructeur is voor motor en auto bij de dienst speciale eenheid. Tijdens onze eerste echte cursusdag hebben we om de beurt voor onze instructeur gereden, waarna we tijdens

een korte stop feedback kregen om onze rijstijl verder te verbeteren en de mooie en veilige lijnen nog beter te begrijpen en te rijden.

's Middags na de lunch werd de rit voortgezet over de prachtige wegen en mooie doordraaiende-en haarspeldbochten om onze vaardigheden verder te verbeteren en ook nu moest iedereen om de beurt vooroprijden, waarbij het tempo weer iets hoger lag dan in de ochtend. Maar het is geen wedstrijdje hardrijden, volgens onze instructeur, maar van mooie en veilige lijnen leren rijden.





Na een dagje sturen was er in het hotel gelegenheid om gebruik te maken van de sauna dan wel het binnenzwembad. Daar werd gretig gebruik van gemaakt. 's Avond voor het gezamenlijke diner werd er door de instructeurs nog onderling gekeken of de groepen nog wel goed waren ingedeeld om zo te beoordelen of iedereen nog wel in de juiste groepen zat.

De zondag stond ook weer in het teken van bochtjes rijden. Met dezelfde groepsindeling en instructeurs. Waarbij de beginnersgroep twee instructeurs meekregen. Ook deze dag eindigde voor iedereen voldaan en leerzaam met dank aan alle instructeurs van **Moto Maestro**.

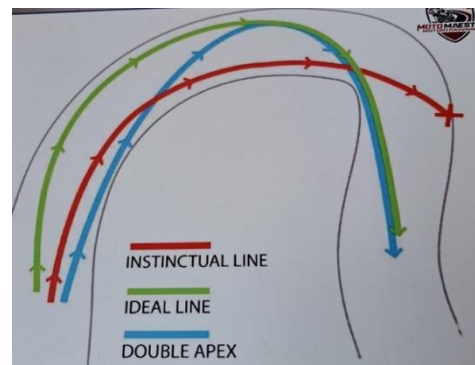
Maandag de dag voor de terugreis. We hadden een klein groepje gevormd en zijn via een kronkelroute richting Nederland gereden en na de lunch in Café Quanten in Mheer heeft iedereen zijn eigen weg naar huis genomen.

BOCHTENTECHNIEK

- De bocht op tijd waarnemen en begrijpen
- Juiste snelheid (zacht er in hard er uit)
- Juiste versnelling
- Waar je naar kijkt stuur je naar toe
- Het effect van bepaalde stuurtechnieken in bochten
- Min. 2 seconden klaar voor je de bocht neemt!
- Denk aan de gevarenszone in de bochten

DE BOCHT DOOR KIJKEN

- Denk /kijk nooit aan/naar datgene waar je NIET heen wilt
- Creëer altijd zoveel mogelijk overzicht
- Zoek op tijd je richtpunt op waar aan het eind van de bocht uit wilt komen
- Blijf goed denken aan dat punt
- Denk aan de ideale lijn!



WAARNEMEN VAN DE BOCHTEN

- Waar gaat de bocht heen?
- Wat doet mijn omgeving?
- Wat doet het overige verkeer?
- Wat is de staat van het wegdek?
- Waar is mijn richtpunt (altijd in de richting waar je heen wilt rijden!!!)

Ruud Noorman



Een aangename route door de achterhoek: De Silo Art Tour

Op meerdere silo's in de achterhoek zijn zeer grote kunstwerken te bewonderen. Erven, objecten of gebouwen in tien Achterhoekse gemeenten met een link naar de agrarische sector, zijn beschilderd door diverse street-art kunstenaars. Schuren, silo's en fabrieken zijn daardoor veranderd tot kunstwerken.

De Silo Art Tour is een route die alle kunstwerken aan elkaar verbindt.

Het is absoluut een aanrader en 150 km is niet te lang. Bij het DRU complex in Ulfst kun je overigens uitstekend lunchen!

Voor de afzonderlijke schilderwerken verwijzen we je naar de site:

siloarttourachterhoek.nl





Een mooi idee voor een leuke motortocht. De route in gpx kun je vinden op de site. (silarttourachterhoek.nl)

Nico



De Noodstop met ABS

Veel van de hedendaagse motorrijders hebben leren motorrijden op een motor zonder ABS. Een groot aantal bezitten ondertussen een motor die wel is uitgerust met een ABS systeem.

Ook veel van motorrijders die hebben leren rijden en remmen met een ABS motor hebben niet vaak het maximale er uit. Remmen tot dat het ABS systeem ingrijpt was meestal geen onderdeel van een rijles.

Hierdoor zijn er dus een groot aantal motorrijders die als zij een noodstop moeten maken niet de volle 100% van hun remsysteem gebruiken en dus een te lange remweg hebben.

Vanzelfsprekend is het 't beste wanneer je nooit je ABS nodig hebt doordat jouw rijstijl voorkomend is en je voldoende weet te anticiperen.

Maar hoe voorzichtig je ook bent heel soms moet je weleens vol in de remmen. Waar moet je dan aan denken.

Het probleem is dat wanneer je plots in de remmen moet je dit vaak in een schrikreactie doet. Je reageert vanuit een reflex en doet dit dan grof motorisch. Het is daarom dan ook belangrijk dat je aanleert op welke manier je het beste kunt remmen en dit met regelmaat oefent.

Welke punten zijn daarin belangrijk:

- Kijken en kin omhoog
- Koppeling inknijpen
- Voor- en achterrem gebruiken
- Armen licht gebogen en op spanning
- Benen tegen tank

Kijken

De beste manier van kijken op de motor, maar ook in de auto, is om zover mogelijk weg te kijken en vandaar uit in stappen terug te kijken naar je motor. Tijdens alle trainingen van Verkeerstraining Nederland wordt hier veel aandacht aan besteed.

Tijdens het remmen en vooral tijdens de noodstop is het zaak dat je inderdaad zover mogelijk voor je blijft kijken, naar de horizon. Aangezien de motor tijdens de noodstop in veert ga je automatisch meer voorover zitten. Je blik komt lager uit dan zou moeten. Je zult dus tijdens het remmen je kin meer omhoog moeten bewegen zodat je de horizon weer in beeld hebt





Koppeling inknijpen

De koppeling knijp je in om de aandrijving naar het achterwiel te onderbreken. Hierdoor voorkom je dat je behalve de motorfiets ook nog eens het motorblok moet afremmen. Tevens voorkom je dat de motor begint te bokken of afslaat als je tot stilstand komt.

Voor- en achterrem gebruiken

Tijdens alle remmingen is het raadzaam om altijd beide remmen te gebruiken. Zelfs als jouw motor een gecombineerd remsysteem heeft.

Moet je een noodremming uitvoeren gebruik dan beide remmen zo snel als mogelijk voor de volle 100%. Je hebt kans dat je dan direct in de ABS terecht komt maar dat is niet erg. Daar is het ABS voor.

Theoretisch zal je remweg in een ABS remming een fractie langer zijn dan wanneer je net tegen blokkeren aan remt. Theoretisch . . . want wie van ons bezit de gave om in een schrikreactie zo precies tegen blokkeren aan te remmen. Ik niet in ieder geval.

Als je een ABS remming oefent of traint zal je verbaasd zijn hoeveel kracht je moet zetten op je remhendel voordat het voorwiel gaat blokkeren. Tijdens de training Voertuigbeheersing oefenen we zeker de noodstop met alles er op en er aan.

Armen licht gebogen en op spanning

Tijdens het rijden zal het voorwiel en daarmee het stuur van de motor altijd wat heen en weer bewegen. Wanneer je tijdens het rijden, maar ook tijdens het remmen of de noodstop je armen overstrekt en stijf houdt geef je de beweging van het stuur door aan je lichaam en via je kont weer terug aan de motor. Resultaat is dat je zelf de motor minder stabiel maakt.

Probeer dus je armen licht gebogen te houden zodat ze als schokbrekers fungeren.

Benen tegen de tank

Altijd tijdens het motorrijden en dus ook met het remmen dien je de benen/knieën ontspannen tegen de tank/de motor aan te houden. Ja voelt dan beter wat de motor doet en corrigeert dat dan bijna automatisch, maar ook heb je voldoende steun en grip aan de motor als je een bocht rijdt.

Oefenen

Het verstandig om dit met regelmaat te oefenen. Je wil graag dit proces automatiseren zodat je in een noodsituatie bijna zonder er bij na te denken het juiste doet.

Samenvattend:

- Altijd je snelheid aanpassen aan de omstandigheden. Slecht zicht, nat wegdek en alle andere belemmerende zaken die je kunt verzinnen, de oplossing is in basis altijd hetzelfde: Pas je snelheid aan



- Afstand houden en jezelf de ruimte geven om uit te wijken en/of te remmen
- Bij de noodstop je koppeling inknijpen
- Kin omhoog en horizon nemen
- Beide remmen volledig inknijpen/trappen
- Armen licht gebogen
- Knieën ontspannen tegen de tank
- Dit doe je op een rustige weg zonder dat er iemand achter je rijdt. Zet alle punten voor je zelf nog even op een rijtje en voer de noodstop uit. Eerst op lage snelheid en daarna steeds een beetje harder.

Rij veilig, glimmende kant boven en hopelijk heb je nooit een noodstop nodig.

Clubavond 24 november

Deze avond stond in het teken van onze kennis van (Motor-)theorie. Sommigen hadden al jaren geleden het rijbewijs met bijbehorende theorie gehaald en sommigen de laatste jaren, waar het behalen van het motorrijbewijs in drie etappes behaald kon worden.



Het viel niet altijd mee om de afbeeldingen goed te zien



Ward werd winnaar met maar 6 fouten. Je mocht maximaal 7 fouten maken. Het was een leerzame avond en voor herhaling vatbaar!



Motorvakantie Vietnam door Freddy Simon

Omdat we veel nieuwe leden hebben en ik ook niet het meest actiefste lid ben, zal ik me kort nog even voorstellen aan jullie. Ik ben Freddy Simon en ik ben sinds 2017 lid van de club. Af en toe rijd ik mee; vooral de korte tochtjes (zoals de vrijdagavond rit) vind ik erg leuk.

Vanaf mijn 18^e rijd ik al motor en mijn paddock is al bijna 20 jaar gelegen te Wilp. Inmiddels heb ik afscheid genomen van mijn oude motoren en heb ik vorige jaar een nieuwe Yamaha XSR900 gekocht. Gelukkig vier dagen voor het motorweekend was hij in mijn bezit. Ik rijd nu per jaar circa 2.000 tot 3.000 km met deze motor. Meestal zijn dat rondjes tussen de 75 en 150 km en soms zit daar een korte motorvakantie bij.

Tijdens een vakantie in Engeland met een vriend is het idee ontstaan om keer een verre reis te maken met de motor. Het belangrijkste criterium was dat de reis buiten Europa moest plaatsvinden. Zo gezegd, zo gedaan; er werd een spaarrekening geopend waarop we beide Euro 100,- per maand stortten en in 2018 hadden we voldoende geld gespaard.



Het straatbeeld tijdens een pitststop

Ons oog was gevallen op een reis naar Vietnam omdat die goed binnen het budget paste. Zorgen over de kwaliteit van het eten en het nachtelijk verblijf brachten ons echter aan het twijfelen. Toen ook nog bleek dat ons Europese rijbewijs daar niet geldig was, hebben we onze keuze herzien: *We blijven in Europa!* Off-road rijden in Cyprus, dat ging het worden en de reis werd direct geboekt. In de Bicyclette van december 2018 staat het verslag van deze reis.

Het bleef kriebelen.

Vanwege een langdurige gehoorbeschadiging is motorrijden voor mijn kameraad een lange tijd geen optie geweest. Ikzelf heb daarom in 2020 nog een keer alleen een korte off-road reis in Portugal gedaan en daarna gooiden reisbeperkingen door Corona roet in het eten.

Omdat we 9 kleine en grote huisdieren hebben, gaan mijn vrouw en ik niet tegelijk op vakantie. Omdat ik sinds 2020 geen vakantiereis had gemaakt, begon het weer te kriebelen

Op de site van Motortrails had ik een mooie veilige reis (binnen Europa) naar Turkije gevonden. Alleen stond er geen prijs en reiskalender meer bij. Dus even bellen met Motortrails; *tja helaas, met de reizen naar Turkije zijn we net gestopt.*



Het advies was: Vietnam! Inmiddels is ook een internationaal rijbewijs gewoon geldig in Vietnam. De volgende dag heb ik deze reis ook geboekt.

De reisorganisatie

De keuze op Motortrails is gekomen door de vorige fijne ervaring. En omdat ze een groot en helder aanbod hebben en daarbij ze het meest transparant van de aanbieders zijn. Mijn ervaring heeft geleerd dat je je zeer goed moet verdiepen in de reis die je gaat maken, zo zijn vliegticket best vaak exclusief.

Foto van een typisch uitzicht met rijstvelden langs de wegen van Vietnam



Vietnam

13 oktober ben ik vertrokken en 16 uur later stond ik met de groep (12 man) in Hanoi. Aangezien het alweer bijna donker was, snel naar het hotel, eten en een biertje drinken. De volgende dag moesten we op tijd opstaan en de motoren ophalen en ons een weg loodsen door het drukke Hanoi.

Dagtochten



De reis was goed georganiseerd en Marco (eigenaar Motortrails) was elke dag onze gids. Hij doet dit al vele jaren en kent het land daardoor heel goed.

Achter de groep reed een volgauto met bestuurder en 2^e monteur met de bagage. De 1^e monteur/gids reed op een reservemotor. Dit was handig als de route opsplijste in een moeilijk of makkelijk gedeelte. Afhankelijk van je ervaring en/ vermoeidheid kon je op zulke momenten de uitdaging van de rit aanpassen.

Ik heb een keer een lekke band gehad en ben toen op de reservemotor verder gereden. Na een valpartij had iemand een gekneusd been en is toen in de auto gaan zitten en reed de 2^e monteur verder op de motor, dus goed geregeld.



Elke dag maakten we een tocht tussen de 160 en 220 kilometer. Door de variatie van wegdek, de snelheid van het overige verkeer was dit uitdagend genoeg. De tochten gaan door het Noorden van Vietnam, dat voornamelijk uit hoge heuvels en bergen bestaat. In totaal maak je een reis van circa 1.400 km door het land

Regelmatig heb je te maken met bergpassen van 1.000 meter om naar het volgende punt te komen. Ideale wegen om leuke bochten te draaien. Het is mij opgevallen dat Vietnamezen geen rechte wegen kunnen aanleggen, dat past ons als motorrijder dus heel erg goed,

Vietnam ligt in het noorden tegen China aan. Als je langs de grens rijdt, wordt het duidelijk dat deze landen zeker geen vrienden zijn.

De wegen naar de grote steden zijn goed en voldoende breed. Echter in de bergen worden de wegen smal, vooral tussen de bergdorpjes. Twee auto's passen dan niet naast elkaar. Gelukkig rijdt bijna 80% van de bevolking op een brommer. Als je denkt dat je met een brommer niks kan, dan heb je mist. Er kunnen gemakkelijk vier personen op of twee koelkasten.



Even pauze houden aan de Chinese grens



Hoewel we op off-road motoren reden, was het zeker geen off-road trip. 40% van de tijd rijdt je op normale wegen en ook 40% op de smalle bergwegen.

Ongeveer 20% was op niet verharde wegen, waarvan slechts een klein gedeelte moeilijk te noemen was. Wanneer de route "moeilijk" werd, was er altijd een alternatief over een normale weg, zodat de reis voor iedereen geschikt was.

De leeftijden van de groep varieerden dan ook tussen de 47 jaar (mijn leeftijd) tot richting de 70 jaar. De reis is dan ook geschikt voor een brede groep mensen. Alleen als je bang bent om te vallen, moet je het niet doen. Qua kleding droegen we allemaal minimaal goede beschermende motorkleding, speciale off-road bescherming was niet nodig of noodzakelijk.



Loempia's

De Vietnamesee loempia's die wij hier kennen, zijn echt geen Vietnamesee loempia's kan ik je vertellen. Gelukkig eten ze daar niet pittig, maar smaken veel dingen toch anders dan we hier gewend zijn. Rijst en ei zijn de basis van elk gerecht. Ook moet je wel opletten met de hygiëne, drink geen water uit de kraan en pas op met rauwe goente.

De overnachtingen waren goed en vaak in luxe hotels met luxe bedden en douches. Bij het ontbijt warem er dan ook soms europeese producten zoals geroosterd brood, ei, spek, kaas en jam.

Na een week rijst en ei, was ik wel toe aan wat anders. Gelukkig heeft Hanoi een Domino's pizza en die heb ik gevonden 😊.



De motoren

Tijdens de tochten zijn er diverse valpartijen geweest, gelukkig steeds bij lage snelheden. Over een stukje van 2 km ben ik ook vier keer gevallen. Behalve mijn ego en spiegel, gelukkig verder niks beschadigd.

Voor Vietnam is de periode september/oktober de regenperiode. Ondanks dat wij een mooie droge week hebben gehad, waren de echte landwegen en

kleine bergpaden vaak gladde modderwegen met grote plassen. Dat waren leuke uitdagingen waarbij stuurmanskunst, gashandel beheersing en geluk aan te pas kwamen.

We reden op kleine 125 CC Honda motoren, en aangezien de snelheid over het algemeen tussen de 30 en 70 kilometer per uur lag, was het lage vermogen echt geen probleem. In uitzonderlijk situaties tikte je de topsnelheid (+/- 110) van het machientje aan. Elke middagpauze en einde rit werden de machines nagekeken en de kettingen gesmeerd. Eventuele gebroken spiegels werden direct gerepareerd. De machines waren dus altijd in goede staat en veilig te berijden.



Een hele ervaring!

Waar we ons in het normale verkeer druk maken om het gedrag van onze medeweggebruikers, loslopende honden en overstekken kinderen. Is rijden in Vietnam een hele andere ervaring. Als bestuurder ben je verantwoordelijk voor alles wat voor je rijdt, langs de weg speelt of op de weg ligt te slapen. Wat achter je gebeurt is niet belangrijk, daar zorgt de achterligger voor. Je past je snelheid aan de omgeving en bij elke bocht let je op. Er kan een kudde koeien op de weg staan of de oogst van de dag ligt te drogen op de weg.

Een invoegende Vietnamees kijkt niet links of rechts, maar voegt gewoon in. Als hij voor je rijdt, geeft je hem voorrang. Je kan toeteren wat je wilt; echter een Vietnamees kijkt ook dan niet links of rechts. De toeter gebruik je als een langzamere weggebruiker inhaalt of als je een blinde bocht induikt.



In Vietnam rijdt je niet om de wegwerkzaamheden heen, maar gewoon erdoor.

Ik heb een prachtige motorvakantie gehad, die met recht weer een unieke motorervaring te noemen is. We zijn in totaal 10 dagen weggeweest en dat was een prima periode. De lange vlucht vond ik echter een nadeel. Over twee jaar wil ik daarom naar Kenia, dat is maar 8 uur vliegen en eten ze veel gerechten met aardappel, dat past mij veel beter 😊.

Wil je meer weten of horen, spreek mij gerust een keer aan. **Freddy Simon**



Agenda MTC Bicyclette 2024

Januari

14 Bowling
26 Clubavond 20.00 - 22.00

Februari

23 Clubavond 20.00 – 22.00

Maart

8 ALV 20.00 – 22.00
17 Openingsrit 09.30

April

12 1e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00
14 Voskamprit 11.00 – 17.00
20 Jubileumrit en Feestavond 09.30 / 20.00 – 22.00

Mei

3 2e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00
19 Lenterit 09.30

Juni

7,8,9,10 Motorweekend
21 3e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00

Juli

5 4e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00
14 Midzomerit 09.30

Augustus

2 5e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00
10 Zomerit en BBQ 09.30 / 18.30 – 22.00

September

6 6e Vrijdagavondrit 19.00 – 21.00
1 of 8 Teamworkrit 09.30
15 Nazomerit 09.30

Oktober

4 Clubavond 20.00
20 Bokkenrit 09.30

November

9 Herfstrit en Stampottenbuffet 09.30 / 17.30 – 22.00
22 Clubavond 20.00– 22.00

December

14 Kerstborrel 16.00 – 18.00



**Kom voor
een proefrit
naar Zelhem**



- ZOMERS 6 DAGEN GEOPEND, KJK OP DE WEBSITE
- MODIEUZE KLEDINGSHOP
- VERHUUR MOTOREN
- DESKUNDIG ADVIES
- 4400 M² MOTORPLEZIER
- NAVIGATIE EN NAVIGATIE CURSUSSEN
- PROEFRIT OP DE NIEUWSTE MODELLEN

Dealer van BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Peugeot en Zero

MotoPort Zelhem
Brinkweg 15a Zelhem
0314 62 18 49

www.motoportzelhem.nl



We've got more in store

Motorrijdschool **TEAMWORK**

www.motorrijdschoolteamwork.nl | 06-86803606

**Altijd al willen motorrijden?
Reserveer nú je proefles,
bij Motorrijdschool Teamwork!**

Email: motorrijdschoolteamwork@gmail.com

Tel: 0686803606



MTC Bicyclette is aangesloten bij:



LID VAN
KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING



<https://twitter.com/mtcbicyclette>



<https://www.facebook.com/mtcbicyclette>

WWW.MTC-BICYCLETTE.NL