



Bicyklets

September 2017

Jaargang 18, nummer 3



Clubblad van MTC Bicyclette

Van Essen Eerbeek B.V.

Banden- + accuservice

Groot aanbod motorbanden
Groot aanbod motoraccu's
Scherpste prijzen



Nieuw: Quickservice

Vervanging o.a. kettingen, tandwielen en remblokken

Haal- en brengservice

Bij inlevering van deze advertentie (of kopie)

€ 10,- korting

Kollergang 12, 6961 LZ Eerbeek
(0313) 65 69 09, eerbeek@van-essen.nl
www.van-essen.nl

Samenstelling bestuur

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

Luc Buiten - Secretaris
secretariaat@mtc-bicyclette.nl

Annelies de Winkel - Penningmeester
penningmeester@mtc-bicyclette.nl

Rob Bouwmeester - Algemeen bestuurslid

Linda Proper - Algemeen bestuurslid

Bicyklets

Redactie: Menno Proper
redactie@mtc-bicyclette.nl
Drukwerk: Print Copy Service Zutphen
Verspreiding: Henk Veen

40 JAAR

AANKOOP | REPARATIE | ACCESSOIRES SHOP
BETROUWBARE MOTORPARTNER **WELKOM!**
ERVARING PASSIE
KENNIS VAN ZAKEN TEVREDEN KLANTEN



ROADRUNNER
MOTOREN
LARENSTEMEELAN 40 | 6802 CV VELD | 030 - 480 11 20 | INFO@ROADRUNNERMOTOREN.NL
WWW.ROADRUNNERMOTOREN.NL

PRINTCOPYSERVICE
doen het goed op het vlak van papier

VOOR AL UW PRINT EN KOPIEERWERK

inbinden
klein formaat
groot formaat
plastificeren/lamineren
full colour
zwart/wit
vouwen, hechten en trimmen
scannen
plakken op foam/pvc

cursusmappen vullen
printen & kopiëren
snijden
boren/rillen
bouwtekeningen
folders/flyers
visitekaartjes
posters

GRATIS HAAL EN BRENG SERVICE

BREMENWEG 17 b | 7418 EJ DEVENTER | 0570 606354 | INFO@PCSD.NL | WWW.PCSD.NL

GELDERHORST 1D | 7207 BH ZUTPHEN 0575 570790 | ZUTPHEN@PCSD.NL | WWW.PCSD.NL

Hofdame

Voor het derde jaar op rij ben ik aan het eind van de zomer een weekend gaan rijden met Mark. Vorig jaar was Peter ook mee, maar die zat deze keer met een aantal andere leden in de Alpen (jaloers!).

Mark en ik zijn op vrijdag om 17 uur vertrokken naar het Hof van Hulsberg, een hotel in het gelijknamige plaatsje, vlak bij Valkenburg. Toen we exact twee uur later bij het hotel kwamen kwam de eigenaresse, de 'Hofdame' direct naar buiten om de overdekte motorstalling voor ons open te doen. Een kwartier later zaten we aan een goed glas bier en niet veel later stond ons avondmaal al klaar.

Tot laat in de avond hebben we met de hofdame zitten praten. Over hoe ze met haar gezin uit Amsterdam vertrok om een hotel in Limburg te gaan runnen, haar hobby om spreuken te verzamelen (deze hangen overal in het hotel, zelfs aan het plafond), over het dorp Hulsberg en haar dorpingen, over motoren en over nog veel meer. Alles met de bekende Amsterdamse directheid.

Op zaterdag hebben we een mooie, maar natte tocht gemaakt naar Luxemburg. Hier bleek weer eens hoe klein de wereld kan zijn. Tijdens onze lunchstop in Kautenbach stopte daar een ander groepje motorrijders, aangevoerd door onze eigen Tobias. Zij zaten ergens in een tent op een boerenerf in de Ardennen. Kan ook leuk zijn, maar ons 'Hof' beviel ons waarschijnlijk beter. Die avond hebben we het aanzienlijk minder laat gemaakt.

Wat ons betreft is dit hotel een aanrader. Wij hebben de hofdame beloofd nog eens terug te komen. Er zijn 36 bedden, dus we hoeven niet alleen te komen...

Menno

Inhoud

Bochten rijden	4
Het motorleven van...	9
Clubavond 6 oktober	12
De nieuwkomer	13
Flyeren	14
Programma 2017	14

Op de voorpagina

De foto op de voorpagina is gemaakt door Jan IJdens tijdens een alpentoeer die hij in september maakte met een aantal andere leden. In het volgende clubblad meer hierover.



Bochten rijden

Tijdens ons laatste motorweekend in Luxemburg, is me opgevallen, dat enkele mede clubleden wel eens de neiging hebben om de binnenbocht te nemen en dat is vooral in onoverzichtelijke wegen in het bos, vrij gevaarlijk.

Ik heb in de loop der tijd veel informatie verzameld over motorrijden en de collega die tegenover me zit is een ex-motor rijinstructeur, en dus zijn motoren, kijktechniek, bochtentechniek, banden, grip e.d. dankbare onderwerpen. Een samenvatting van wat stukjes die ik verzameld heb.

Ik probeer zelf me nog steeds aan onderstaande regels te houden, maar het wil zeker niet altijd lukken.

Fred Weenink

De juiste lijn

De juiste lijn in een bocht klinkt voor de meeste motorrijders een beetje mysterieus. Want wat is nou de juiste lijn? Op het circuit is de juiste lijn in een bocht vrij eenvoudig. Op de openbare weg echter kan die zogenaamde 'juiste lijn' wel eens net de verkeerde zijn.

Gevarenzone

Veel motorongelukken gebeuren uitgerekend in bochten. Elke keer dat je een onoverzichtelijke bocht nadert, loop je extra gevaar. Negen van de tien ongelukken gebeuren als de motor in de baan van het tegemoetkomend verkeer raakt of in een bocht van de weg af raakt.

Het belangrijkste is om je hoofd uit de gevarenzone te houden. Tegemoetkomend verkeer wil nog wel eens de middenlijn afsnijden om de bocht sneller te kunnen nemen. Rijd je bij het nemen van een linkerbocht te veel naar de middenlijn en komt er iemand uit tegenovergestelde richting, dan kun je doordat je motor naar links gekanteld is, makkelijk met je hoofd in aanraking komen met dit voertuig. Een levensgevaarlijke situatie!

Door op deze manier een bocht te nemen, zul je deze wat langzamer inzetten, maar er uiteindelijk sneller uit kunnen accelereren als het zicht goed is.

Start wijd voor goed zicht
Scan voortdurend het wegoppervlak af
Probeer krap te eindigen
Blijf uit de gevarenzone

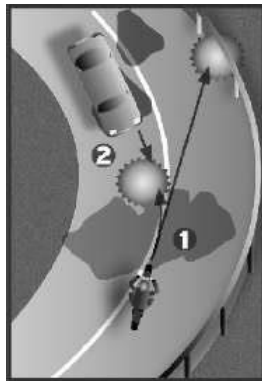
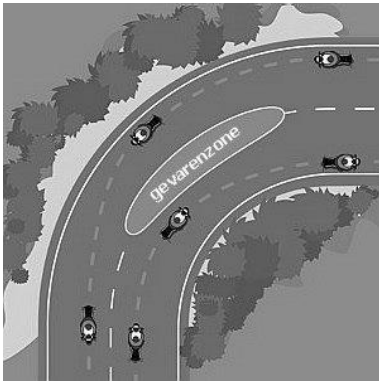
Toepassing in de praktijk

Je kiest de beste uitgangspositie van waaruit je de bocht neemt, zodat je optimaal de bocht door kunt kijken.

Ga bij het nemen van bochten niet te snel aan de binnenkant van de bocht rijden, want dat vermindert je overzicht op de bocht en wat zich erachter bevindt. Probeer zo diep mogelijk in de bocht te kijken, naar je eerste



oriëntatiepunt. Probeer al rijdende het begin van het nieuwe rechte stuk te zien = doorkijken.



motor neemt binnenbocht

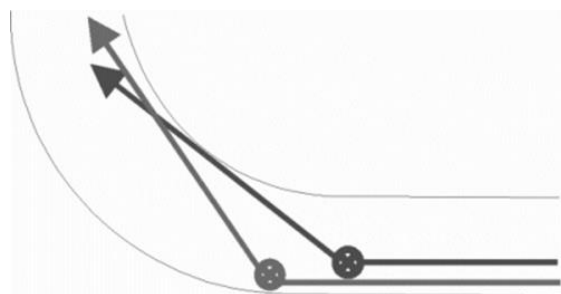
auto neemt binnenbocht

Met doorkijken wordt bedoeld, het punt waarvan je in een rechte lijn de bocht uit zou kunnen rijden. Dat betekent dus, dat je vrij lang aan de buitenzijde van de bocht blijft rijden. En als je dan op dat punt bent aangekomen, dan stuur je in, geeft rustig gas bij en vervolgt je lijn die via de binnenzijde van de bocht weer uitloopt naar de buitenzijde van de bocht (in een bocht naar links dus naar de rechterzijde van de weg).

Dus dan zie je het begin van het rechte stuk. Laat je blik langs de apex van de bocht scheren. De apex is een ingebeeld punt op de binnenkant van de bocht van waaruit je het begin van het rechte stuk kunt zien. Heb je de apex bepaald, houd je blik dan daar niet op gefixeerd, maar blijf naar het uiteinde van de bocht kijken, over de apex heen. Draai bij dit alles je hoofd zoveel mogelijk naar de richting waar je heen wilt, waarbij je in principe je ogen altijd vooruit gericht laat.

Over het algemeen betekent dit dat je de bocht voor meer dan driekwart aan de buitenzijde zult rijden (zie groene lijn), omdat de apex zo ver ligt. Je stuurt richting apex, ben je de apex gepasseerd, dan kun je beginnen met uitaccelereren en naar buiten sturen, waarbij je het volgende oriëntatiepunt in het zicht houdt. Bij dit alles heb je de merkpunten onbewust vastgesteld en dienovereenkomstig gehandeld.

De donkere lijn is een doorsnee motorrijder, zich niet bewust van bovenstaande regel. De markering is het omgooipunt. Gevolg: de motorrijder bevindt zich bij het uitgaan van de bocht in de baan van het tegemoetkomend verkeer (of bij een linkerbocht in de berm - Sleazeball). Rijdt hij te hard, dan raakt hij in paniek en fixeert zich op bijvoorbeeld een boom of iets dergelijks en rijdt de bosjes in, meestal met het achterwiel geblokkeerd. De lichtere lijn betekent de veilige lijn.



Fout: te vroege apex (snijpunt)

Een bocht nemen zonder dat je ziet waar deze eindigt is vaak lastig. Je kunt te vroeg naar het verwachte snijpunt rijden en merken dat je richting het trottoir



rijdt en vervolgens de werkelijke apex moeten kiezen om de bocht door te komen. Daarom is het belangrijk de juiste positie te kiezen voor je een bocht neemt vanwaar je een goed overzicht hebt in de bocht en waardoor je meer (reserve)ruimte overhoudt bij het nemen van die bocht.

Bij een bocht naar links, ruim van tevoren zoveel mogelijk rechts gaan rijden (let wel op vuil aan de buitenkant). En dan komt er iets moeilijks. Eigenlijk niet echt, maar voor de meesten is het moeilijk om niet te vroeg in te sturen. Blijkbaar zit er een stemmetje in het hoofd van vele motorrijders, die zegt: Stuur alvast maar in, dan zijn we maar aan de bocht begonnen. Naar de kunst is, om zo lang mogelijk buiten te blijven. Pas als je bocht helemaal door kunt kijken, stuur je in.

Voor bochten naar rechts geldt hetzelfde. Ruim voor de bocht links gaan rijden. Bij wegen met een middenstreep is het verstandig om op je eigen weghelft te blijven. Zeker als door de aanwezigheid van bochten niet voldoende zicht hebt. Dus je gaat rijden vlak tegen de middenstreep en stuurt als je door de bocht heen kunt kijken de bocht in. Ook hier is de techniek weer: Lang buiten blijven tot je door de bocht heen kunt kijken, en daarna een soepele lijn via de binnenzijde (rechterkant van de bocht) weer terug naar buiten (tegen de middenstreep aan).

Bij een bocht naar rechts begin je zoveel mogelijk links en bij een bocht naar links zoveel mogelijk rechts

Kijk waar je heen wilt in plaats van zaken langs de weg. Een bocht naar rechts nader je rijdend tegen de middenstreep van de weg aan, zodat je verder de bocht in kunt kijken en daardoor eerder een mogelijke tegenligger ziet naderen. In de bocht zelf kun je dan weer wat meer je normale wegpositie opzoeken. Voor een bocht naar links ga je even uiterst rechts rijden. Op deze manier kun je een linkerbocht verder inkijken voor mogelijke tegenliggers of andere obstakels. In de bocht zelf kun je dan wat meer je normale rijpositie innemen en langzaam gas opbouwen.

Lang buiten blijven!

Veilig een bocht nemen betekent: lang buiten blijven, zo mogelijk laat omgooien en het snijpunt (apex) liefst zo ver mogelijk naar de buitenkant verleggen! Omdat dat late omgooien tegen onze natuur ingaat, zoveel mogelijk oefenen. De meeste motorrijders prefereren de binnenkant van de bocht. Te vroeg in de bocht en te laat remmen waardoor ze met een veel te hoge snelheid richting de apex gaan. 'Als ik te snel ben, vlieg ik eruit - hoe eerder ik de bocht in ben, hoe meer ruimte ik heb om de bocht te verlaten'.

Langzaam de bocht in

Je snelheid bepaalt mede je lijn door een bocht. Hoe sneller je de bocht ingaat, hoe beperkter je opties worden. Daarom is het verstandig met een gematigde snelheid een bocht in te gaan.

Hoe sneller je in een bocht gaat, hoe meer je de rechte 'racelijn' verplicht bent aan te houden. Matig je snelheid dusdanig dat wanneer je in een bocht voor



verrassingen komt te staan, je nog voldoende overhebt om adequaat te kunnen reageren.

Afremmen voor de bocht, dan geleidelijk weer gasgeven tot aan het midden van de bocht. Door te veel gas te geven nog voor de bocht afgelopen is kom je te wijd uit, maak je een slide of raak je van de weg af. Draai je het gas helemaal dicht, dan wordt 70 tot 80 procent van het gewicht van de motor naar voren verplaatst terwijl die eigenlijk maar 35 tot 40 procent kan verwerken. Dit kan je bij glad wegdek in de problemen brengen.

Het gas dient na het eerste aanspreken vloeiend en gelijkmatig verder te worden opengezet tot aan de exit voor volle acceleratie. Door deze methode wordt de beste wegligging tijdens hellingshoeken bereikt. Accelereren stabiliseert de motor en maakt het nemen van een bocht makkelijker.

De 'racelijn' in een bocht heeft bij lage snelheden ook voor wegmotorrijders enkele voordelen. Minimale krachten worden op je banden en andere delen uitgeoefend en je hebt een minimale hellingshoek nodig. Door ruim in de bocht te zetten, merk je tegemoetkomend verkeer en hindernissen eerder op. Als er iets gebeurt in het midden van de bocht heb je nog genoeg grip over om te remmen, accelereren of je lijn aan te scherpen. Je hebt niet de hele rijbaan nodig, maar laat aan beide kanten wat ruimte over en wat meer tussen jou en het tegemoetkomend verkeer. Doordat je verder vooruit kunt kijken kun je de bocht sneller nemen.

Vroege, normale of late apex?

Het raakpunt van de ideale rijlijn met de binnenkant van de bocht heet de apex, oftewel het snijpunt van een bocht. Veilig een bocht nemen met de motor houdt in: lang buiten blijven, zo mogelijk laat omgooien en het snijpunt (de apex) liefst zo ver mogelijk naar de buitenkant verleggen! Omdat dat late omgooien tegen onze natuur ingaat, zoveel mogelijk oefenen.

We zullen het hebben over een vroege, normale en late apex. Op alle drie de manieren kom je wel de bocht door. Maar de mate van veiligheid en snelheid waarmee je de bocht uitrijdt verschilt in al deze gevallen.

In onderstaande voorbeelden zie je een rode stippellijn. Dit is de rijrichting van de motor, waarbij de motorrijder aan de buitenkant van de rijstrook begint en ook weer eindigt. In dit voorbeeld zie je de binnenkant van de bocht, waarbij de motorrijder zich in de rijstrook met de kleinste radius bevindt en zich dus dicht bij de zijkant van de weg (berm, vangrail of bergwand) bevindt terwijl hij de bocht snijdt.

Vroege apex: de motorrijder 'draait' vroeg in de bocht. Dit plaatst de motor vroegtijdig dicht bij de binnenkant van de bocht, waardoor een scherpere draai aan het eind van de bocht nodig is om de motor weer recht op te zetten. Dit geeft de motorrijder de laagste exit-snelheid en is ook gevaarlijk in onoverzichtelijke bochten, zoals je in onderstaand voorbeeld goed kunt zien.

Lees verder op pagina 11



HAAL JE MOTOR RIJBEWIJS!

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



VERKEERSCHOOL 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.



Het Motorleven van Wim Jalink (71)

Wim is sedert 8 jaar lid van MTC Bicyclette. Hij ging op zijn 18e naar de zeevaartschool en werkte een aantal jaren op olietankers die vanuit Koeweit en Nigeria over de hele wereld voeren. Die reizen duurden zes maanden. Nadat hij werd afgekeurd voor de grote vaart wegens een oorprobleem, schoolde hij om en ging hij werken in de waterbouw op de Rijn, o.a. bij het bouwen van dammen. Daarna werkte hij bijna 30 jaar in de kartonnage bij papierfabriek Coldenhove in Eerbeek. Later werd hij vrachtwagenchauffeur totdat hij met 62 met de VUT ging. Het bloed kroop toch waar het niet gaan kon en vanaf zijn 65e bleef hij op de vrachtwagen totdat hij het een maand geleden genoeg vond. Mag ook wel als je 71 bent. Wim is getrouwd in 1970 en kreeg twee kinderen, een zoon en een dochter. Door een tragisch auto-ongeval in 1989 is zijn zoon op 17-jarige leeftijd overleden.

Hoe lang heb je je rijbewijs?

Als kind zat ik al bij mijn vader achterop zijn oude BSA. Je kunt dus wel zeggen dat de liefde voor de motor mij met de paplepel is ingegeven.

Ik heb mijn rijbewijs pas laat gehaald, ongeveer 15 jaar geleden. Dat betekent niet, dat ik pas 15 jaar geleden ben gaan motorrijden. Integendeel (!) In mijn jeugd woonde ik in Rheden en kort na mijn 18e verjaardag vroeg ik een oefenvergunning aan, zodat ik kon motorrijden op de Posbank. Nou, dat was me wat. Ik was nogal een onstuimige rijder die weinig tot geen gevaar zag. Dat het altijd goed is gegaan mag een klein wonder heten. Ik heb destijds twee keer examens gedaan, maar omdat ik alleen solo reed en geen lessen volgde, zakte ik beide keren. Daarna reed ik desondanks veel op allerlei motoren, zoals een 650 BSA; een Triumph 500 en een Honda 450 en ook op een Norton Commando.



Wat betekent motorrijden voor jou?

Motorrijden is een heerlijke ontspanning. Je kunt je helemaal vrij voelen als je in de natuur rijdt.

Welke motor heb je?

Een Honda Pan European van 1995. Er staat inmiddels 77.000 kilometer op de teller en het is een betrouwbare en probleemloze motor. Mijn schoonzoon doet



al het onderhoud. Hij weet veel van motoren en is vroeger ook lid geweest van onze club.

De hoeveelste motor is het?

Nou, de zoveelste. Nadat ik mijn rijbewijs haalde kocht ik in 2002 een Yamaha staande twin, een 650. Het weggedrag was echter niet al te prettig, zodat ik hem al snel inruilde voor een Yamaha 600. Daarna kwam de Pan European en dat is echt een ander verhaal.

Welke motor zou je het liefst willen hebben?

Een Yamaha FJR 1300 lijkt mij geweldig. De Pan is een beetje een allemansvriend en dat is met de Yamaha toch net wat anders. Die is wat feller en meer op prestatie gebouwd.

Hoeveel rijd je per jaar?

Het afgelopen jaar heb ik weinig gereden omdat ik wat last heb van mijn been. Een onwillige zenuw zorgt ervoor dat ik soms moeite heb om voldoende kracht te zetten en met een zware motor als de Pan European is dat beslist een vereiste. Normaal rijdt ik 3 a 4000 kilometer per jaar en dat allemaal recreatief. Ik hoop het volgende seizoen weer wat vaker aan de start te staan bij de club en wellicht ook eens mee te gaan met het motorweekend. Tot op heden gingen wij in juni altijd op pad met de camper.

Wat is je mooiste ervaring op de motor?

Dat is zonder twijfel toen ik jong was het rijden van de oude Nürburgring in de Eifel tijdens het Elefantentreffen. Dat treffen vindt altijd begin januari plaats en het was die dag dan ook stervenskoud. Ik kwam net van de vaart uit Sicilië en was helemaal niets gewend. We reden totdat het ging sneeuwen en de baan werd gesloten. Onvergetelijke ervaring.

En wat is je slechtste?

Dat heeft daar direct mee te maken. Op de terugweg van de Nürburgring naar huis werd ik aangehouden door de Duitse politie omdat ik zonder licht reed. Toen bleek uiteraard ook dat ik geen rijbewijs had en kon ik de motor laten staan. Die werd opgetakeld en afgevoerd. Jeugdzonden. Je maakte je daar toen niet zo druk over.

Hoe zou je je rijstijl willen omschrijven?

Vroeger was ik een fanatieke en wat wilde rijder, maar dat is er wel vanaf. Ik zou mezelf nu een echte toerrijder willen noemen, maar soms als ik naast een paar auto's voor een stoplicht sta, kan ik het toch niet laten om bij groen licht even voluit te gaan. Ik ben zeker van mening dat je beter auto gaat rijden als je ook motor rijdt. Je kijkt anders en schat gevaar beter in.

Waarom ben je lid geworden van MTC Bicyclette?

Ik vind het gezellig om met anderen te toeren. Ook de evenementen spreken mij aan.

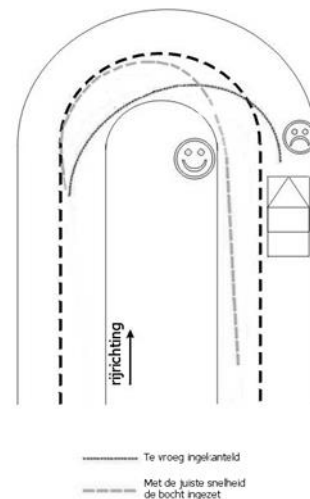
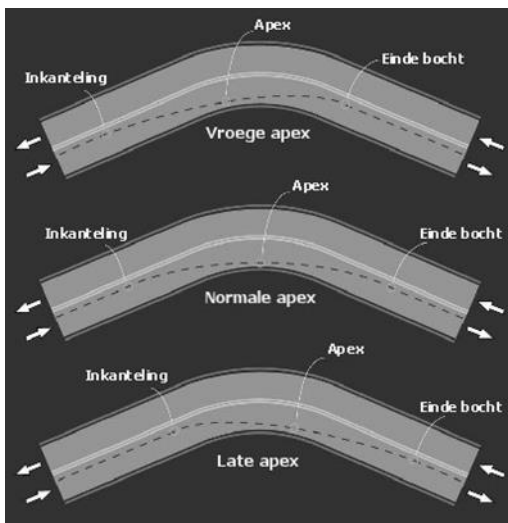
Joost van Blokland.



Vervolg van pagina 7

Normale apex: hierbij staan het indraaipunt en het eind van de bocht op gelijke afstand ten opzichte van het midden van de bocht. Zie je de bocht van de bovenkant, zoals in dit voorbeeld, dan zie je dat de ingang en uitgang van de bocht een gelijkmatige boog vormen. Bij normaal ontspannen rijden is dit een gebruikelijke manier om de bocht te nemen.

Late apex: dit is de meest efficiënte manier om een bocht te nemen, maar vereist wel de hoogste doorgangssnelheid. Door de motor laat in de bocht te laten vallen zal de rijder een lagere ingangssnelheid nodig hebben, maar door de betrekkelijk rechte lijn door de bocht resulteert dit in de hoogst mogelijke snelheid bij het uitrijden. Deze methode is de veiligste, omdat de rijder veel verder door de bocht kan kijken voordat hij de motor inkantelt, zodat hij tegemoetkomend verkeer kan ontwijken.



Wanneer motorrijders het hebben over een late apex, discussiëren ze meestal over manieren om hun snelheid te kunnen behouden en efficiënter te kunnen rijden. Ook al kan het soms handig zijn om sneller de bocht door te kunnen komen, er zijn meer - praktische - redenen om je inkantelpunt uit te stellen.

We rijden zeer snel op de bocht toe en remmen dus wat langer en komen duidelijk over het "ideale" kantelpunt te zitten. Pas als we de bocht door kunnen kijken kantelen we in (we konden sowieso langer remmen, zijn dus niet zo snel), verschuiven onze apex richting uitgang van de bocht en rijden met veel meer reserve (afstand) tot de rand van de rijstrook (tegenliggers) - gestreepte groene lijn. We kunnen door de geringe bochtradius ook sterker vertragen.

Met deze lijn zal een bergrijder het veiligst rijden - door de reserves die hij hierdoor opbouwt kan hij zelfs bij krappe weggetjes nog voldoende afstand kunnen houden tot het tegenverkeer, de hellingshoek is groter en daardoor het slipgevaar kleiner. Hierbij komt de kijktechniek weer sterk om de hoek kijken; bij het kantelpunt is de apex van de bocht (waar je heen kijkt) ongeveer 90° rechts van de motorrijder - soepele nekspieren zijn dus zeer belangrijk! Daarenboven, een rijder met deze lijn is in staat al veel eerder en veel verder te kijken - en kan daardoor eerder op eventuele gevaren reageren. Kijk bij het nemen van een



linkerbocht goed uit dat je hoofd niet op de andere weghelft komt bij het kantelen, waardoor je geschept kunt worden door een tegenligger.

Waarom rijden vele motorrijders te krap door de bocht naar links en te wijd door de bocht naar rechts? Voornamelijk een gebrek aan inzicht en rijtechniek. Er geen rekening mee houden dat er tegenliggers kunnen komen en/of niet de juiste stuurtechniek in huis hebben om de motor op de juiste lijn in de bocht te houden.

Wat betreft het geen rekening houden met tegenliggers, is het probleem, dat je daar meestal voor beloond wordt, want 99 van de 100 keer komt er inderdaad geen tegenligger. Over het algemeen zijn de mooie stuurweggetjes niet razend druk, dus de kans op een tegenligger is niet super groot. Maar het is niet verstandig, om er dan maar van uit te gaan, dat er NOOIT een tegenligger aan komt. Zelfs bij een kans van 1 op 1000 betekent het dat je bij de 1000ste bocht theoretisch aan de beurt bent. En als je weet hoeveel bochten er zijn, dan ben je misschien sneller aan de beurt dan je denkt.....

En er zijn zo veel overzichtelijke mooie bochten, waarbij je wel de breedte van het wegdek kan gebruiken, dat het raadzaam is om in onoverzichtelijke bochten op je eigen weghelft te blijven en pas in te sturen als je de bocht kunt doorkijken en zeker weet, dat er geen tegenliggers zijn. Prettig voor je medeweggebruikers, en als die reden je niet aanspreekt, is het ook nog zeer goed om je eigen levensverwachting. Alleen maar winnaars dus.....

Blijf bij een weg met een middenstreep op je eigen weghelft. Je kunt prima bovengenoemde methode toepassen terwijl je op je eigen weghelft blijft. Heeft de weg geen gescheiden rijstroken (in de bergen de meeste wegen), dan kun je de totale breedte van de weg gebruiken. Maar uiteraard alleen als je goed zicht hebt op de weg voor je en je zeker weet, dat er geen tegenliggers aankomen. Goed kijken is alles met motorrijden, maar daar komen we binnenkort in één van onze Nieuwsbrieven op terug.

Samengevat:

Begin altijd aan de buitenkant van de bocht: bij een linkerbocht dus helemaal rechts; bij een rechterbocht zo ver mogelijk naar links. Langzaam de bocht in, snel er weer uit.

Volgens de instructeurs:

- In je hoofd: BUITEN, BUITEN, BUITEN en nog eens BUITEN, totdat je kunt doorkijken en dan inkantelen en uitaccelereren.
- Als een ouwe "l.." de bocht in en als een jonge "god(in)" er weer uit.

Clubavond 6 oktober

Vrijdagavond 6 oktober staat er een clubavond gepland. Deze avond staat in het teken van de reis naar Namibië. Fred en Annelien zullen ons deze avond meenemen in hun avonturen, uiteraard is de bar geopend en is iedereen welkom vanaf 20:00 uur.



De nieuwkomer

Naam: Freddy Simon
Leeftijd: 41 jaar
Relatie: getrouwd met Anusca,
Kinderen: 5 pleegkinderen die af en toe een weekend of een week komen
Beroep: Vertegenwoordiger in compressoren
Hobby: Motorrijden, klussen in en om huis, de paarden verzorgen en ermee op pad
Motoren: Suzuki GSX R1000 uit 2003 & Yamaha FZ8N uit 2013

Sinds wanneer heb je je motorrijbewijs?

Toen ik 13 jaar was stonden we op de camping, tegenover ons stonden mensen die een Yamaha FZ750 hadden. Dat vond ik zo mooi, na enige aandringen mocht ik een keer achterop en toen die man flink optrok werd ik spontaan verliefd op motorrijden. Ik vond het zo'n geweldige ervaring, vanaf dat moment wist ik dat als ik 18 jaar werd, ik mijn motorrijbewijs zou gaan halen.

Eenmaal 18 jaar wilde mijn ouders eerst dat ik mijn autorijbewijs haalde, dat deed ik en direct daarna nam ik rijlessen voor de motor. Na het behalen van mijn motorrijbewijs kocht ik een Honda VTR 250 met 45 pk ik heb daar zo'n 4 jaar met plezier op gereden. Er kwam een abrupt einde aan toen mijn Honda werd gestolen. Enkele weken later werd deze volledig gestript teruggevonden op een paar kilometer van mijn huis. Dat was heel zuur!

Rond mijn 28^{ste} begon het weer te kriebelen en had ik weer de mogelijkheid om een motor te kopen; Ik kocht toen een Yamaha FZR 750. Na 3 jaar heb ik die ingeruild voor de Suzuki GSX-R 1000 die ik nu nog steeds heb. Aangezien de Suzuki al op leeftijd is en flink wat kilometers op teller heeft staan dacht ik er in januari 2016 over om deze in te ruilen. Mijn oog was gevallen op de Yamaha FZ8N, maar toen ik hoorde hoe weinig ik voor de Suzuki terug zou krijgen heb ik besloten ook deze te houden. Nu heb ik beide in de schuur staan en kan eens afwisselen of er eentje uitlenen aan een vriend.



Favoriete motor bestemming?

Duitsland vind ik heerlijk om te rijden. Een paar jaar geleden ben ik met een vriend een week op pad geweest met de motor. De heenreis was met 800 km een hele zit maar we waren wel in het zwarte woud en het rijden daar was heerlijk. Tijdens die week hebben we ook Zwitserland, Luxemburg en Frankrijk aangedaan.

Eind September vertrek ik met een andere vriend en wat vrienden van hem voor 4 dagen naar Duitsland. Dat groepje doet ieder jaar een motoruitje en dit jaar heb ik besloten om ook een keer mee te gaan. Ik ben heel benieuwd hoe dat gaat zijn.



Waarom ben je lid geworden van onze leuke club?

Ik heb jaren lang motor gereden met een goede vriend van me. We planden nooit wat van tevoren maar wanneer 1 van de 2 zin en tijd had om te rijden belde hij de ander en vaak resulteerde dat ik een leuke motorrit. Tot die vriend ernstig ziek werd en niet meer kon rijden.



Ik wilde graag in gezelschap blijven rijden en ben om die reden op internet gaan kijken naar motorclubs. Eerst kwam ik bij de merkclubs van Suzuki en Yamaha uit, maar dat sprak me niet echt aan. De MTC Bicyclette daarentegen sprak me gelijk aan, een club met veel verschillende motoren, leden van verschillende

leeftijden en een programma wat me zeer aansprak. Vooral de vrijdagavondritten leken me ideaal om bij aan te sluiten. Ik heb het goed naar mijn zin bij deze club en hoop in 2018 wat vaker mee te kunnen rijden.

Geschreven door Linda

Flyeren

Om onze club bekender te maken in Zutphen en omgeving zijn Ruud Kok, Nathalie en ik een aantal initiatieven gestart. Een van deze initiatieven is dat er een flyer ontworpen en gedrukt wordt die we willen verspreiden onder verschillende motorzaken en rijsscholen. Uit eigen ervaring weet ik dat veel rijsscholen een 'geslaagd pakketje' meegeven aan leerlingen die hun rijbewijs hebben gehaald. Hopelijk kunnen we middels deze flyer de interesse wekken van deze 'nieuwe motorrijders' en ze verwelkomen bij onze club.

Linda

Programma 2017

Oktober

Vrijdag 6 oktober
Zondag 22 oktober

Clubavond. Reisverslag Namibië Fred en Annelien
Bokkenrit

November

Zaterdag 11 november
Vrijdag 24 november

Herfststrijt en Stampottenbuffet
Clubavond

December

Zaterdag 16 december

Kerstborrel



**Kom voor
een proefrit
naar Zelhem**



- ZOMERS 6 DAGEN GEOPEND, KIJK OP DE WEBSITE
- MODIEUZE KLEDINGSHOP
- VERHUUR MOTOREN
- DESKUNDIG ADVIES
- 4400 M² MOTORPLEZIER
- NAVIGATIE EN NAVIGATIE CURSUSSEN
- PROEFRIJ 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

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

Teamwork
VERKEERSSCHOOL

Proefles MOTOR € 50,-



Zutphen, Deventer en omstreken, 20 jaar ervaring.

Telefoon: 0575 54 38 18.



Spittaalstraat 108
7201 EG Zutphen
Johan: 06 42 966 441

info@verkeersschoolteamwork.nl



www.verkeersschoolteamwork.nl



MTC Bicyclette is aangesloten bij:



LID VAN
KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING



<https://twitter.com/mtcbicyclette>



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

WWW.MTC-BICYCLETTE.NL