

MAGAZINE



MOTORFIETS OP WATERSTOF?

MOTORSEIZOENCHECK

BEZOEK AAN REV'IT

TRIKER EN BIKER

JOPA

SIDI

ADVENTURE 2

ADVENTURE 2 GORETEX

f JOPA RACING PRODUCTS

ig JOPA_RACINGPRODUCTS

Redactioneel



Een MAGazine met twee gezichten, bedacht ik me toen ik de pagina-indeling van dit nummer nog eens doorkeek. Op de cover een foto van de Zuidpoolexpeditie van Royal Enfield, en verderop de MAG-motorseizoencheck: waar let je op als je motorfiets aan het begin van het seizoen weer uit z'n winterslaap haalt? Hoe februari er dit jaar uit gaat zien, weet niemand. Wat we wel weten, is dat het alweer de tweede MOTORbeursloze februari maand is. Op de verkoopaantallen had dat vorig jaar geen invloed. Dat zal

dit jaar niet anders zijn, gokken we. Waarom? Deels om dezelfde reden dat de beurs niet doorging. Precies. De motorfiets als coronaproof vervoer en als belangrijk onderdeel van de mobiliteitsmix van de toevallig vandaag begonnen toekomst. Niet voor niks vroegen we twintig MAG-leden om in MAGazine 174 hun doorrijderservaringen met je te delen, niet voor niks komt Gerwin Batten daar in dit nummer op terug. Motorrijden kan het hele jaar door. Ook naar je werk. Echt.

Dat de nadruk toch op de mooie maanden zal blijven liggen, is net zo duidelijk. Daarmee zijn we voorlopig nog niet af van de mensen die daar overlast door ervaren. In dit nummer zie je dat ook weer drie keer terug, in een bijdrage over een door de gemeente Bergen georganiseerde conferentie over motorgeluid, een artikel over onze volgende stappen rond de afsluiting van de Zuiderdijk en een pagina over de zonder enig overleg gerealiseerde afsluitingen in en bij het Weerterbos (L). En terwijl we dit schrijven zijn we in gesprek met partijen rond Wijk bij Duurstede, langs de Waaldijk en elders, nog los van een boeiende geluidsdemodag van de Politieacademie, waarvoor KNMV, Nefom en MAG uitgenodigd werden. Een belangrijke boodschap uit al die gesprekken? De campagne Te luid is uit wordt gewaardeerd en serieus genomen. Spreek ook je maten erop aan, en vraag ze meteen om MAG-lid te worden? We hebben iedereen hard nodig om te kunnen blijven doen wat we doen. Echt.

Leukere dingen zijn er ook. Dat we voor de tweede keer een twee pagina's brede foto in het blad hebben, omdat de vorige zo goed in de smaak viel. Dat we eindelijk (corona, inderdaad) weer eens voor een inspirerend verhaal bij een Nederlandse fabrikant langs mochten komen. Dat we een glashelder verhaal over de (voorlopige...) waarheid over waterstof mogen brengen. Dat vijf snelle MAG-leden gratis onderdelen kunnen laten coaten, naast onze gebruikelijke give-away. En als de maatregelen het toestaan en de straten er niet uitzien zoals op de cover, hopen we jullie te treffen op onze algemene ledenvergadering op 20 maart. Want die contacten, die blijven de kern van ons bestaan. Echt.

Hugo Pinksterboer

redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud



10 Triker en biker



22 Bezoek aan Revi't



28 Motorseizoencheck

Van de secretaris	9
Triker en biker Arie van der Ent	10
Trucks zonder spiegels	15
Jennifer!!	16
Column Elles Dijkhuizen	19
Conferentie motorgeluid Bergen	20
Give-away Vanucci	21
Bezoek aan Rev'it	22
Actie Cerakote	25
Zuiderdijk: naar de rechter	27
Motorseizoencheck	28
Met Batten in de bocht	33
GWS-meldingen	34
Afsluitingen Weerterbos	37
Motorfiets op waterstof?	38
Give-away: de winnaar	39
MAG-verzekeringstip	42

MAGazine, het verenigingsblad van motorrijdersactiegroep MAG, verschijnt vijf keer per jaar.

Jaargang 31, nummer 176, februari 2022

Coverfoto: Royal Enfield
(90° South - Quest for the Pole)

IN HET NIEUWS

Wankel

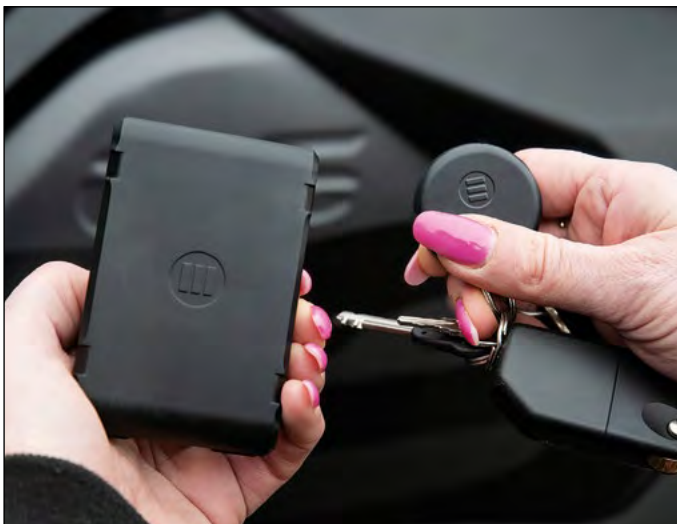


Met de Van Veen OCR 1000 (38 stuks gebouwd) en de na twee jaar al stopgezette productie van de Suzuki RE 5 in het achterhoofd lijken motorfietsen met een Wankel-motor hooguit een eh, wankel kans op succes te bieden. Maar Brian Crighton blijft erin geloven, getuige zijn handgebouw-

de Crighton CR700W. Niks voor de MAG, als pure racer, maar wel een knap staaltje werk om 220 pk uit een 690 cc Wankel-blok te persen. Op zoek naar het ultieme circuitspeeltje? Er worden slechts vijftientig van deze vlieggewichten gebouwd, voor grofweg een ton per stuk. Slik.

Motormonitor

De Monimoto 7 is een miniatuurtracker met een stil alarm. Je monteert het 9,5 x 6 x 2 cm grote kastje op een verborgen plek en je houdt de bijbehorende sleutelhanger (key fob) op zak. Komt je motor in beweging, dan belt het systeem je op en kan je meteen zien waar je motor zich bevindt. Livetracking krijg je erbij. Het systeem werkt door vrijwel heel Europa en verder. De twee AA-batterijen zijn eenvoudig te vervangen. Naast de aanschaf van € 199,- betaal je 36 euro per jaar voor een SIM-abonnement.



Doorrijders

Om de 120e verjaardag van het merk nog wat extra kracht bij te zetten, bedacht Royal Enfield dat het ook wel leuk zou zijn om per motor naar de Zuidpool te reizen. Dat had nog niemand eerder gedaan. De 90° South - Quest for the Pole werd eind vorig jaar met succes voltooid, met twee oprecht winterharde motorrijders op Royal Enfield Himalaya's met spijkerbanden en een extra grote dynamo om de kleding op temperatuur te houden.



1.920 stukjes

Na Ducati heeft nu ook BMW een zelfbouw-topmodel in huis. In Lego, maar toch. Als je de 1.920 stukjes in elkaar gepuzzeld hebt, staat er een bijna een halve meter lange M 1000 RR voor je neus, met een werkende driefersnellingsbak, functionele voor- en achtervering en een dashboard met verschillende displayopties. Voor een kleine tweehonderd euro kan je je gang gaan, en da's mooi € 39.150,59 minder dan een echte.

Kawa met ARAS

Met de nieuwe Ninja H2 SX is Kawasaki de eerste Japanse motorfietsfabrikant die Forward Collision Warning, adaptieve cruisecontrol en dodehoekdetectie kan aanbieden. Met die laatste twee deden we al eerder ervaring op, met die eerste nog niet. Dat gaan we dus zeker doen. Al deze nieuwe features hebben het Bosch ARAS radarsysteem als basis, waarbij ARAS staat voor Advanced Rider Assistance Systems: één lettertje verschil met de vergelijkbare, voor automobilisten (Drivers) bedoelde systemen.



Op een van de weinige motorbeurzen die wél doorgingen, de EICMA in Milaan, waren opvallend veel elektrisch aangedreven motorfietsen en scooters te zien. Een groot deel van die tweewielers is gezien het beperkte vermogen en actieradius vooral op woon-werkverkeer gericht. Maar op de looks lever je niks in, zoals bij de slechts 15 pk sterke Ovaobike CR-21. Een café-racer pur sang op accu's. Nu alleen nog een lekkerder bekkende merknaam? Ach, ook met Huawei kwam het goed. De fabrikant van de Ovaobike heeft al een Europees hoofdkantoor in Utrecht.



Elektrisch op café

Royal Enfield 120

Onder de naam Royal Enfield worden al 120 jaar onafgebroken motorfietsen gebouwd. Dat moest gevierd worden, bijvoorbeeld met de onthulling van een replica van het allereerste model van het merk, letterlijk een motor-fiets. Omdat er niet één van bewaard bleef en omdat tekeningen ontbraken ging het Project Origin-team aan het werk met een handvol oude foto's en illustraties. Het resultaat, met de 1,75 pk sterke motor boven het voorwiel, mag er zijn!



5G op twee wielen

Het Belgische Saroléa bouwt behalve exclusieve elektrische motorfietsen ook aan een 5G-toepassing die motorrijden veiliger moet maken. Samen met telecom- en AI-specialisten werd een systeem ontwikkeld dat onder meer mensen en voertuigen kan identificeren en bestuurders dan razendsnel kan waarschuwen. "Saroléa gelooft zeker in een sterkere positie van de motorfiets in de mobiliteitsmix van de toekomst. Extra veiligheidsvoorzieningen kunnen daar alleen maar toe bijdragen", aldus Saroléa-woordvoerder Bjorn Robbens.

Wil je als MAG-lid vaker weten wat er speelt maar doe je niet aan social media? Check dan de nieuwe nieuwsrubriek op www.motorrijdersactiegroep.nl. Daar plaatsen we in principe alle nieuwtjes die we ook op Facebook, Twitter en Instagram posten. Dat

gaat van een nieuwe pilot voor een wegafsluiting van een stuk Lekdijk (Amerongen – Wijk bij Duurstede) tot de plaatsing van geluidsluifpalen in Frankrijk en alles daartussenin. Dat we ons inmiddels met die pilot bemoeien spreekt voor zich!



Laatste nieuws



ENERGICA

Ego⁺
RS

ESSE ESSE
RS

EVA[↑]
RIBELLE



215
Nm



240
Km/u



126
kW



2.6 sec
0 - 100 km/u



21.5
kWh



400
Km/u

Scan de QR-Code voor meer informatie
www.energicamotor.nl



De MAG heeft mensen nodig. Doe je mee?

Vrijwilligerscoördinator

Als vrijwilligerscoördinator onderhoud je contacten met de MAG-vrijwilligers. Je bent hun eerste aanspreekpunt, je voert gesprekken met nieuwe vrijwilligers, je hebt een oog voor wie wat voor de MAG kan betekenen en je weet mensen actief bij de MAG te betrekken. Weet dat het een heel erg inspirerende klus is! Heb je een uur of vier per week over? Doe mee!

Social media wizard

De MAG is actief op Facebook, Twitter en Instagram, maar weten dat we die media veel effectiever kunnen inzetten. Daar missen we de tijd, de kennis en de skills voor.

Kan jij ons bijstaan, ofwel met tips ofwel door een deel van onze activiteiten op die media op je te nemen? Dat we YouTube er graag bij zouden pakken, spreekt voor zich. Alle hulp is welkom!

Secretaris

Als secretaris van de MAG maak je deel uit van het bestuur. Je hebt een belangrijke stem in het beleid en het aansturen van de organisatie, en je neemt natuurlijk deel aan alle overlegvormen. Het organiseren, voorbereiden en vastleggen van de vergaderingen is vast onderdeel van je taak als secretaris. Daarnaast ben je in principe het eerste aanspreekpunt voor sollicitanten. Reken op een tijdsbesteding van rond de vier uur per week. Belangrijk voor deze functie: organisatietalent, sociale vaardigheden en goed kunnen luisteren.

Vragen of meedoen? Secretaris@motorrijdersactiegroep.nl of 06 3841 4881

De MAG is een vrijwilligersorganisatie. Bovenstaande functies zijn vrijwilligersfuncties.

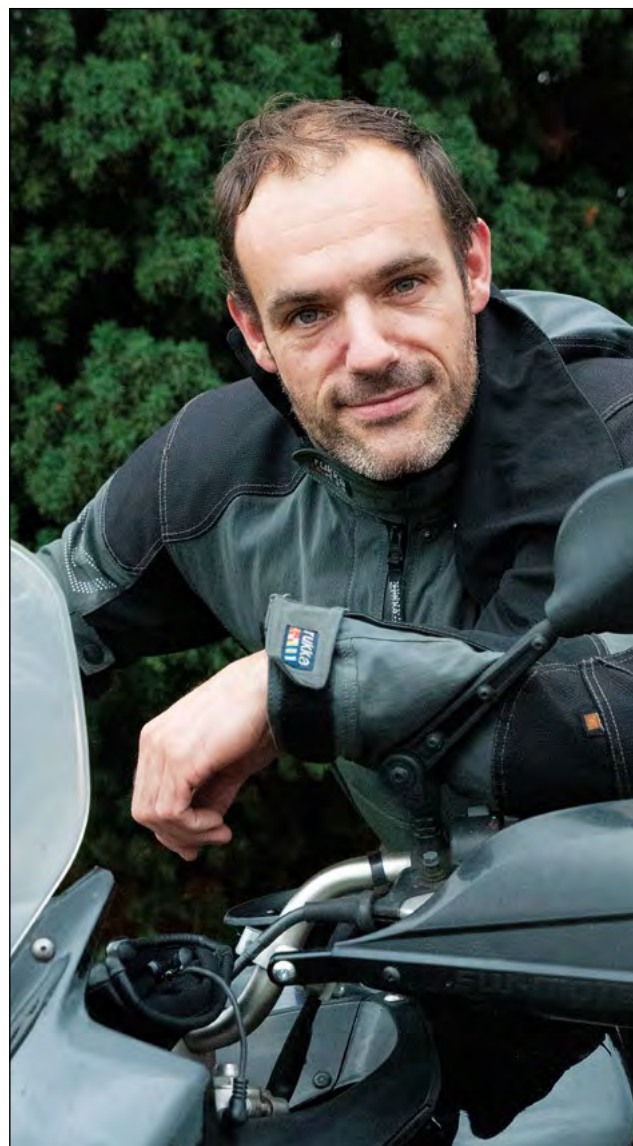
VAN DE SECRETARIS

Inderdaad: even een ander gezicht op deze pagina. Tijdelijk hoor, want ik maak op de komende ALV plaats voor een nieuwe secretaris. Die zijn we nog wel aan het zoeken: kijk maar op bladzijde hiernaast. Iets voor jou? De MAG heeft je nodig. Daar ben ik me als geen ander van bewust, maar mijn gezin en mijn baan hebben me nu nóg harder nodig. Daarom komt er een eind aan mijn twee jaar in het MAG-bestuur, twee jaar waarin ik me geen seconde verveelde, veel opstak en hopelijk ook iets voor ons allemaal heb kunnen betekenen. Niet voor niets blijf ik als vrijwilliger actief betrokken.

Ook de afgelopen maanden waren we druk in de weer, zoals je in dit MAGazine leest. We vertellen je niet alles wat we doen, om de simpele reden dat het blad dan drie keer zo dik zou zijn. Wat ik je hier wél vertel is dat voorzitter Gerwin Batten en ik in december een bezoek brachten aan oudgedienden Rens en Katinka Brandenburg. Dit mooie stel mensen is jarenlang een onmisbaar deel van de MAG geweest. Ze waren nauw betrokken bij de befaamde Dierenvoertoe en stonden voor de MAG op beurzen en treffens. Rens maakte deel uit van het bestuur en Katinka was onder meer actief als regiocoördinator en als fotograaf en redacteur voor MAGazine.

We haalden een avond lang herinneringen op en kregen stapels MAGazines mee uit de tijd dat het blad nog Mag-a-zine heette en in zwart-wit verscheen. Toen ik daar pas doorheen bladerde, viel mijn oog op berichten over de algemene ledenvergaderingen uit die tijd en vooral op het aantal leden dat daarbij aanwezig was. Als ik dan kijk naar de opkomst van de leden in de laatste paar jaar, slaat de schrik me wel om het hart. Waar zijn jullie?

Natuurlijk, jullie betalen netjes je contributie en daar doen we goede dingen mee, maar we hebben jullie echt nodig om ons werk zo goed mogelijk te kunnen doen. Laat van je horen! In die jaarlijkse algemene ledenvergadering – de ALV – vertellen we heel in kort wat we het afgelopen jaar gedaan hebben, beleidsmatig en financieel, en we kijken richting de toekomst. Na dat uurtje van het bestuur vragen we jullie graag om met ons mee te kijken. Kom maar op met je opmerkingen, je suggesties, je kritiek en je vragen. Dan zorgen wij voor iets te drinken en een fijne hamburger. De MAG is van ons allemaal. Doe mee.



Onze volgende algemene ledenvergadering staat voor 20 maart op de agenda, zoals je op bladzijde 41 leest. Dat doen we liefst live, en anders online. De vergadering zelf rondt we in een uurtje af. Daarna is het woord aan jullie. Na afloop is het plan om samen richting huis te rijden, met ritten in de vier windrichtingen. Houd de site en de nieuwsbrief in de gaten, pak je verantwoordelijkheid en zorg dat je erbij bent. Welkom!

Emile Meijer
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl



Arie van der Ent

Triker en biker

Arie van der Ent reed al een tijdje goede-
doelenritten op zijn Gold Wing, toen hij
opeens een plan kreeg. "Laat ik 's wat
geks doen," dacht ik. "Ik huur een trike
voor zo'n rit." Dat beviel zo goed, dat hij
er al snel een kocht. Niet in plaats van,
natuurlijk, maar erbij.

Tekst en foto's: Hugo Pinksterboer







Twintig goede-doelenritten per jaar...



"Met een trike val je niet om."



"Die wind door je baard is best lekker."

Cijfers heeft hij niet, maar Arie denkt dat er onder trikers maar weinig motorrijders zijn. "Een procent of tien, misschien?" Zelf ziet hij meer overeenkomsten dan verschillen, terwijl die verschillen toch voor de hand liggen. Een dik autoblok op twee massieve autowielen aan de achterkant, geen helm maar een gordel, een voetkoppeling. Alleen het stuur lijkt op een motorstuur. Maar het gaat dus niet om die uiterlijkheden.

Televisie

"Trikerijden is net als motorrijden," stelt Arie. "Het is een ander hoofdstuk uit hetzelfde boek. Niet alleen omdat je nat wordt als het regent en je het 's winters

koud krijgt, maar vooral omdat het veel leuker is dan autorijden. Waarom? Omdat er geen barrière is tussen jou en de rest van de wereld. Je bent onderdeel van je omgeving. Je kijkt niet door een raam. Autorijden is toch meer televisiekijken."

Lekker

En dat je op de meeste trikes een gordel draagt en dus geen helm op hoeft? "Dat is voor mij niet doorslaggevend. Op de motor draag ik hem altijd, op een trike nooit, en dan is die wind door je baard best lekker. Op een trike draag ik ook geen beschermende kleding, terwijl ik op de motor echt altijd leer aantrek, of textiel met protectie. Met een trike val je niet om en je wordt ook eigenlijk nooit over het hoofd gezien. Daarmee heb je zo'n 95% van de ongevallen die je als motorrijder kunnen overkomen al uitgesloten." De vaak zwaar uitgevoerde voorzijde en de beugels aan de zijkant verkleinen de kans op letsel nog verder, zou er toch iets mis gaan.

Voetje

Wat ook meehelpt, is dat het karakter van zo'n zeven- of achthonderd kilo zware trike niet echt uitnodigt om vol gas bochtjes te pakken. "Trikerijders zijn cruisers, bijna altijd. Dat zie je ook terug in hoe andere motorrijders naar je kijken. Iemand op een Wild Star, een HD of een Intruder zwaait eerder naar je dan een racer. Vaak komen ze ook even naast

je rijden om te kijken. Dan gaat er altijd wel een duimpje omhoog. Racers doen dat minder snel, maar ik zie ze altijd aankomen, in mijn spiegels. Als ik mijn hand dan opsteek, steken ze meestal wel een voetje uit."

Vriend

Arie is iemand die zijn hand graag opsteekt. "Als ik nieuwe mensen tegen het lijf loop, vraag ik me nooit af wat ze van me moeten. Ik ben veel meer van 'Je bent m'n vriend, alleen weet je dat nog niet.'" Niet zo gek dus dat hij al snel meereed met ritten voor het goede doel, mede geïnspireerd door zijn zijspanrijdende broer Jan. En niet zo gek dat hij juist voor zo'n rit zijn eerste trike huurde. "Je zag daar eigenlijk vooral zijspannen, omdat je passagiers vaak niet achterop een motor kunnen zitten. Toen ik in '98 met mijn gehuurde trike kwam aanzetten werd daar wel van opgekeken, maar dat duurde maar heel even. Je doet die ritten allemaal met hetzelfde doel, tenslotte: mensen die nooit motor kunnen rijden toch die ervaring meegeven, een paar uur per jaar."

Meer kwaad

Voor Stichting Opkikker, die wensen van langdurig zieke kinderen en hun familie vervult, was Arie jarenlang de vaste contactpersoon van de Trike Club 3Wheels. Daar kwam een eind aan toen de stichting trikepassagiers een helm wilde laten dragen. "Voor mensen met

een ernstige beperking kan dat nodig zijn, maar zeker niet voor hun familieleden. En al helemaal niet als het om jonge kinderen gaat. Dan doet zo'n helm meer kwaad dan goed. Maar ik rij er niks minder om, hoor. Ik doe makkelijk een stuk of twintig goede-doelenritten in een jaar."

Pimpen

Een van Aries eerste motorfietsen was een chopper. "Zelfgebouwd, met het blok van een Yamaha XS 650, een aftermarket frame, de voorkant van een oude Gold Wing... Ik zat toen zonder werk en kon een vakopleiding tot metaalbewerker gaan doen. Leek me een prima plan, want dan kon ik tussendoor vast ook wel onderdelen voor die motor draaien." Dat het echt een prima plan was, is wel duidelijk geworden: Arie zit nog steeds in het vak, en hij draait tussendoor nog altijd onderdelen voor motoren en trikes. "Ik ben vaste klant van Trikecentrum TCV in Mijdrecht. Toen ze daar een keer met een iets te grote zaag een gat voor een metertje maakten, kwam



"Autorijden is toch meer televisiekijken."

ik met een ring om alles weer te laten passen. Die ringen zitten nu vast in hun collectie. Iedereen vond ze prachtig..." Ook voor rvs naven, verloopbussen, speciale bouten en andere customonderde-

len draait Arie z'n hand niet om. "Dat is nog zo'n overeenkomst tussen bikers en trikers: ze vinden het vaak leuk om hun vervoer een beetje te pimpen. Daar doe ik graag aan mee!" ■

Blokken en rijbewijzen

Er zijn naar schatting zo'n 3.000 trikes in Nederland, ofwel twee derde van het aantal zijspannen. De autoblokken komen van verschillende merken, waarbij de keuze vooral bepaald wordt door welke fabrikanten losse blokken leveren. Veel trikes zijn handgeschakeld, maar er zijn ook automaten, zoals het 2.000 cc Peugeot-blok in de Duitse BOOM van Arie.

Net als driewielige motorscooters mag je een trike rijden met een voor 19 januari 2013 behaald B-rijbewijs. Heb je dat niet, dan is een motorrijbewijs verplicht. Reken voor een nieuwe

trike op een prijs vanaf 30.000 euro. Een APK hoort erbij. Voor de relatief zeldzame trikes zonder gordel geldt een helmplicht.

Gold Wing

Naast z'n oude chopper reed Arie vooral oudere Gold Wings, met een paar uitstapjes naar andere merken. Met een geliefde aan de andere kant van het land is Arie op zijn huidige 1500 cc zespitter goed voor zo'n 20.000 kilometer per jaar, naast de pakweg 13.000 kilometers op zijn trike. En een auto? "Die leen ik wel, maar alleen als het echt nodig is..."



Zelfbouw chopper met Yamaha-blok



Met een geliefde aan de andere kant van het land...

CHROMEBURNER
MOTORGEAR

DE SNELSTE MOTORKLEDING VAN NEDERLAND

VANDAAG BESTELD, MORGEN IN HUIS!

Bestel voor 17:00 je nieuwe helm, motorkleding en accessoires en ontvang je bestelling de volgende werkdag al bij jou thuis. Op voorraad op de website betekent ook daadwerkelijk dat we het op voorraad hebben! Heb je hulp nodig bij het vinden van de juiste helm of kleding? In onze showroom ben je van harte welkom voor persoonlijk advies onder het genot van een kop koffie.



SCAN ME

CHROMEBURNER.NL

+31 73 200 80 20 • 5253 RK Nieuwkuijk • Touwslager 10

CHROMEBURNER
MOTORGEAR

TRUCKS ZONDER SPIEGELS

Zorg of zegen?



Een motorrijdende vrachtwagenchauffeur liet ons weten dat hij steeds meer vrachtwagens zonder buitenspiegels ziet rijden. "Dan kan ik dus niet meer in die spiegel kijken of hij mij gezien heeft," schreef hij. Dat klopt. Reden tot zorg? Nee.

Hugo Pinksterboer

De spiegellose Actros-vrachtwagens van Mercedes kwamen al een keer eerder voorbij in onze nieuwsrubriek. Daar noemden we maar een van de voordelen van dit nieuwe concept: je hebt als chauffeur nu vrij zicht links en rechts voor je, waar normaal die grote spiegelhuizen hangen. Achter zo'n spiegelhuis gaat makkelijk een hele auto schuil, dus een motorfiets of twee ook. Van dat gevaar zijn we dus af. Maar de MirrorCam, zoals de fabrikant het noemde, biedt meer.

Weg dode hoek

Door de spiegels te vervangen door camera's met monitoren is er een einde gekomen aan de bekende dode hoek. Ook met alle spiegels die de gemiddelde trucker om zich heen heeft hangen, is die dode hoek er nog altijd – en dan hebben we het niet eens over situaties waarin de spiegels niet goed afgesteld zijn, of waarin de chauffeur jou met motor en al over het hoofd ziet omdat hij

net even anders ging zitten. De monitoren in de cabine laten altijd het complete beeld zien.

Alarm!

De nieuwste generatie van deze trucks is ook uitgerust met SideGuard Assist. Wil de chauffeur rechtsaf en zit jij in z'n dode hoek, dan wordt hij daar met beeld- en geluidssignalen op gewezen. De nieuwste versie van het systeem kan in zo'n geval de truck zelfs tot stilstand brengen. Nee, op motorfietsen willen we dat nooit – maar op een vrachtwagen? Natuurlijk.

Niet meer snijden

Ook bij manoeuvres biedt MirrorCam meer zicht. Waar normale spiegels dan alleen maar zicht op de zijkant van de oplegger bieden, scharnieren de camera's mee en laten de monitoren in de cabine dus zien wat de chauffeur moet zien. Inclusief motorrijders en ander kwetsbaar verkeer. Net zo geruststel-

lend: diezelfde monitoren geven met een streepjespatroon heel duidelijk aan of je met je motor nog achter de oplegger rijdt of er al naast zit. Dat verkleint de kans dat je gesneden wordt als een chauffeur zijn voorligger wil inhalen: de positie van een motorfiets is in een spiegel lastig in te schatten.

Oogcontact

En er is meer, afgezien van de milieuwinst door minder luchtweerstand. Chauffeurs kunnen niet meer verblind raken voor achteropkomend verkeer, omdat de 'spiegels' automatisch dimmen, en eventuele waterdruppels zijn met een verwarmingssysteem zo verdwenen. Blijft er dus maar één nadeel. Je hebt geen oogcontact meer met de chauffeur die schuin voor je rijdt. Maar als wij mogen kiezen, weten we het wel. ■





In MAGazine 170, ruim een jaar geleden, beschreef Jennifer hoe ze na heel veel zoek en gesleutel eindelijk ontdekte waardoor haar Yamaha XT zich zo bokkig gedroeg. Dat probleem was dus opgelost. Maar daarmee was het verhaal nog niet klaar, vertelt ze nu.

Voor mij was 2021 helaas weer een jaar van minder motorrijden dan ik van voor de pandemie gewend was. Thuiswerken betekende beperkte woon-werkritten, en een huis kopen zorgde voor weekenden vol verhuisactiviteiten en geklus, zonder echte vakantie. Natuurlijk greep ik de kans om naar kantoor te gaan als het mocht. Je werkdag beginnen en afsluiten met een motorrit blijft heerlijk. En als we tijdens ons geklus aan ons nieuwe huis iets van de bouwmarkt nodig hadden, sprong ik ook vaak op de motor. Toch reed ik niet echt lekker. Ik was nog te veel bezig om mijn vertrouwen terug te winnen. Na het vervangen van het gasklephuis van mijn XT reed die motor wel weer lekker, maar ik nog niet.

Nieuwe dingen

Het had namelijk best lang geduurd voordat we ontdekten dat het probleem in die gasklep zat. Daardoor had ik ruim de tijd gehad om slechte gewoontes op te bouwen, gewoontes om het onvoorspelbare gasgedrag van de motor te compenseren. Nu het technische probleem was opgelost, moest ik die gewoontes weer afleren. Ik hoefde niet meer onnodig vroeg te remmen voor stoplichten, want m'n motor zou niet meer spontaan gas geven. Ik kon 'm weer afschuinen in de bochten, want mijn gas viel niet meer zomaar weg. Ik moest dus wennen aan een motor die zich stabiel gedroeg en er opnieuw van

Nieuwe technieken



Donuts draaien op een flattrackmotor

leren genieten. Dat kan alleen door veel te rijden, maar dat was niet mogelijk. Wat dan wel? Nieuwe dingen proberen.

Wit wonderland

Het begon met de hevige sneeuwval in februari. Ik dacht eigenlijk dat ik op weg naar Mongolië voor de rest van mijn leven genoeg sneeuw gezien had, maar Richard wilde graag in het witte wonderland spelen. Hij vroeg of hij mijn XT mocht lenen om rondjes op een parkeerterrein te rijden. De zijne is een heel stuk hoger en dus minder makkelijk op te vangen. Toen hij de deur uitging, kreeg mijn fear-of-missing-out de overhand. Ik ging achter hem aan om te gaan kijken, en uiteindelijk durfde ik het ook aan om een paar rondjes mee te doen. Met de om mijn oren vliegende sneeuw had ik het onwijs naar mijn zin, en ik was blij dat ik uit mijn comfort-zone was gestapt.

Als mijn motor het kan...

In het voorjaar gingen we met vrienden een weekendje naar Drenthe om te of-froaden. Instructeur Albert Oosting had dat weekend ook nog eens tijd om een obstakeltraining te geven. Perfect! Nadat we onze basistechnieken weer even op peil hadden gebracht, gingen we of-froad naar het obstakel terrein. Eerst wat kleinere obstakels, daarna steeds groter, met Albert in de buurt die ons aangaf hoe we ons gewicht moesten verplaatsen en hoe we de vering en het gas het best gebruikten om die hindernissen optimaal te nemen. Die training gaf me opnieuw vertrouwen in wat mijn motor allemaal kan. Hij liet me geen enkel



De Ardennen: stiekem de ultieme proef

moment in de steek. En als mijn motor het kan, moet ik het ook kunnen.

Donuts

Van de zomer deden we een flattrack-dag in Lelystad, een try-out. Op zo'n dag leer je eigenlijk hoe je met zo weinig mogelijk grip moet rijden. Precies het tegenovergestelde van wat je gewend bent en heel eenvoudig in één woord te omschrijven: aanrader! Net als bij de obstakeltraining begonnen we hier klein, met donuts draaien, rondjes om je voet heen. Dat had ik nog nooit gedaan, dus kon ik weer een nieuwe techniek leren. Heel fijn, want door de instabiele gasdosering van mijn XT had ik manieren gevonden om zelfs een eenvoudige halve draai te vermijden. De kleine flattrackmotor was perfect om weer aan het gevoel te wennen. Toen ik eenmaal de juiste houding en het gas onder controle had, reed ik rondjes om mijn voet tot ik duizelig werd. Met een paar rondjes over de track heen racen aan het eind van de dag als toetje reed ik naar huis, met een lach op mijn gezicht.

Ultieme proef

Na een zomer vol klussen snakten Richard en ik toch naar iets van een vakantie. We kozen voor een lang motorweekend in de Ardennen. Niet ver, maar voor mij stiekem de ultieme proef. De laatste keer dat ik in een dergelijke omgeving had gereden was een jaar daarvoor in Duitsland, waar die problematische gasklep voor het eerst opspeelde.



En daarna steeds hoger...

Toen reed mijn motor voor geen meter, en ik ook niet. Onderweg naar België was ik dan ook een beetje gespannen, bang dat ik weer dezelfde problemen zou hebben. Gelukkig was dat nergens voor nodig. Het weer was perfect, mijn XT reed goed, en na een jaar kon ik eindelijk weer volop genieten.

Genieten

Ondanks het gebrek aan dagelijkse kilometers was 2021 dus een ontzettend leerzaam jaar. Met het vertrouwen dat ik door die nieuwe technieken kreeg, is elke rit plezieriger. En het nieuwe jaar begon ook meteen goed, met prima weer om lekker over de dijken richting onze vrienden rijden. Hopelijk is dat een teken dat dit een jaar wordt van heel veel kilometers, nieuwe avonturen en spannende uitdagingen. En dat ik op mijn XT ga genieten van mijn herwonnen zelfvertrouwen, dat spreekt voor zich. ■

MOTORMOUNT

**VEILIG EN HANDSFREE JOUW
TELEFOON EN NAVIGATIE
OP DE MOTOR!**



WWW.MOTORMOUNT.NL



TERMAAT MOTOREN

Yamaha exclusief dealer  **YAMAHA**

ALTIJD SUPERAANBIEDINGEN

- 750 leren combipakken en overalls
- 750 leren jassen, ook retro jassen
- 1000 broeken; textiel, leer, jeans, doorwaai
- 1250 textiele jassen; waterdicht, Gore-tex en doorwaai
- 2500 helmen; integraal, jet, systeem en cross

**Meer dan 500 Arai's
in de aanbieding!**



topmerken

motorkleding | helmen | laarzen | handschoenen

HEEL VEEL KORTING !!

op uitlopende collecties

ga naar www.termaatmotoren.nl en klik op



Kijk op onze vernieuwde site voor aanbiedingen

WWW.TERMAATMOTOREN.NL

NU OOK DIRECT PER MAIL BESTELLEN VIA ONZE SITE!!!

TERMAAT MOTOREN

6 dagen per week geopend, donderdag koopavond
HERTOGSTRAAAT 74, NIMEGEN CENTRUM 024-3229575



NEOTECH II

Merge with Nature.



SHOEI

PREMIUM HELMETS

SHOEI-EUROPE.COM

VEILIGE VERING

Elles Dijkhuizen

Vervang je helm als hij te oud is. Draag een goed motorpak. Controleer je motor op olie, bandenspanning en kettingspanning. Koop een motor met ABS. Rij niet op verouderde banden. Zodra het weer wat warmer wordt, staan de motorbladen en -websites weer vol met zulke verhalen. En ze hebben helemaal gelijk met hun goede tips. Maar nu ik een jaar in de motorfietsvering aan het werk ben en me meer dan eens rot geschrokken ben, vraag ik me serieus af waarom er bijna nooit iemand aandacht aan dat cruciale stukje motorfiets techniek besteedt.

Het is nog maar twee jaar geleden dat ik mijn huidige werkgever, een motorveringspecialist, een mailtje stuurde. Net als de meeste andere motorrijders had ik maar weinig verstand van motorvering, maar ik wist wel dat er met die van mij iets mis was: mijn GS stuurde niet meer en bij drempels voelde ik een enorme dreun in mijn frame. Dat dit levensgevaarlijk kon zijn, zoals die specialist vertelde, daar stond ik niet bij stil. We raakten aan de praat, hij zocht nog een testrijder met flinke offroadervaring, en dat werd de aanzet tot mijn nieuwe baan. Vanaf het moment dat ik daar aan het werk ben, wordt het belang van goede motorfietsvering me nog elke dag duidelijker.

Motorrijders denken vaak dat een correcte afstelling van je vering alleen maar zin heeft als je Rossi, Quartararo of Herlings heet. Over een revisie of het monteren van betere, effectievere vering denken ze meestal helemaal niet na. Jammer, want goede vering (de juiste keuze voor jouw motor en jouw rijstijl, goed onderhouden, goed

afgesteld) zorgt voor meer grip, een veel kortere remweg, scherper sturen en meer comfort, en door al die dingen samen ook voor een veel zekerder sturende motorrijder die sneller kan anticiperen en beter kan reageren. Je vering kan op die manier dus crashes voorkomen, en dan heb ik het nog niet over de gevallen waarin de vering zelfs de oorzaak van een crash is. Hoe vaak heb je motorrijders niet horen zeggen dat ze ineens hun voor- of achterwiel kwijt waren? Met slechte of slecht werkende vering kan dat zomaar gebeuren. We zien het bijna wekelijks. Echt.

Slecht werkende vering is meestal een kwestie van gebrek aan onderhoud of een verkeerde afstelling, of allebei. Veel motorgarages besteden

hier niet of nauwelijks aandacht aan. In de lijstjes van wat kleine of zelfs grote beurten inhouden, komt het woord vering vaak niet eens voor. Slechte zaak! Als klant merk je dat pas als het te laat is. Op het moment dat je motor niet meer lekker stuurt, op het moment dat je klappen voelt als je drempels pakt. Of als het letterlijk te laat is en je in een crash eindigt. Onbegrijpelijk. Er wordt zo vaak over veiligheid geschreven en gepraat, maar als het over vering gaat, houdt het meestal op bij het feit dat het "beter rijdt." Goede vering gaat veel verder. Goede vering kan zomaar voorkomen dat je je helm en je pak moet gebruiken waar ze voor bedoeld zijn. Hetzelfde geldt voor je ABS en je tractiecontrole. Bovendien gaan je banden stukken langer mee. En ja, je rijdt nog lekkerder ook! ■

Veringspecialist, engineer en testrijder Elles Dijkhuizen rijdt liefst op twee wielen, op het circuit, in het zand of op de weg.



MAG actief in landelijke discussie

Conferentie motorgeluid Bergen



Hugo Pinksterboer

Wat begon met onze reactie op de krantenkop 'Miljoenen Nederlanders hebben last van motorherrie' kreeg een vervolg in onze deelname aan een digitale conferentie over het onderwerp. Belangrijkste conclusie: er wordt gewerkt aan een Certificaat Stil Voertuig. Hoe wenselijk en hoe realistisch is dat? We houden een vinger aan de pols. En meer dan dat...

Vera de Bruijn

De uitspraak over die miljoenen Nederlanders was alvast uiterst onwenselijk. Daar hebben we zowel Trouw als de journalist op aangesproken, en we hebben direct gebeld met de bron, wethouder Bekkering van de gemeente Bergen. Onze boodschap: het feit dat 70 gemeenten zich aansloten bij door Bergen aan het ministerie van IenW gerichte brief over motorgeluid, betekent natuurlijk NIET dat je al die inwoners van al die gemeenten gewoon bij elkaar mag optellen. Dat punt werd begrepen, maar het kwaad was natuurlijk al geschied: in Den Haag leidde het zelfs tot kamervragen – en ook met die kamerleden gaan we in gesprek.

Conferentie

Bekkering nodigde ons al wel uit voor een door Bergen te organiseren digitale conferentie over het onderwerp, die inmiddels plaatsvond. Onder de toeho-

ders waren onder meer vertegenwoordigers van de genoemde gemeenten en andere belanghebbenden.

(Niet) effectief

In onze presentatie leverden we commentaar op de door gemeenten geopenbare suggesties om de ervaren overlast tegen te gaan. Deze veelal door Nefom ingefluisterde suggesties zijn naar onze stellige mening niet effectief. Wat wél effectief is gaven we natuurlijk ook aan: bewustwording en handhaving. Die boodschap werd opgepikt en was in regionale kranten door het hele land te lezen.

(Geen) geluidsflitspaal

Michael Dittrich (TNO) droeg tijdens de conferentie een aantal aanvullende suggesties aan, variërend van een apk (verandert niets aan geluidsemissie) tot een uitfasering van voertuigen met een

verbrandingsmotor (is al in gang gezet; effect zal jaren op zich laten wachten) tot het verhogen van boetes (maar de pakkans is bijna nul). Een verbeterde testmethode voor handhaving op geluid is wél een idee dat we ondersteunen, ook vanuit de landelijke campagne Te luid geluid is uit. Daar zou de geluidsflitspaal een rol in kunnen spelen. Dat systeem is om technische en juridische redenen echter nog (lang) niet operationeel.

Certificaat

De gemeente Bergen gelooft heilig in een Certificaat Stil Voertuig, waar ze verder nog maar weinig over kwijt wil. De kern? Door wegbeheerders aan te wijzen 'stille gebieden' zouden alleen nog toegankelijk zijn voor voertuigen met zo'n certificaat. Door het op basis van een RDW-keuring uit te reiken certificaat te koppelen aan het kentekenregister, is handhaving een kwestie van camera's die kentekens lezen.

Argusogen

Wat vindt de MAG van die optie? We bekijken 'm met argusogen, zachtjes uitgedrukt. De kans is levensgroot dat de maximale geluidsproductie in die 'stille gebieden' natuurlijk veel lager komt te liggen dan nu het geval is, waarbij we vermoeden dat er één norm voor auto's

en motoren komt. De conclusie lijkt dan duidelijk: met je motor kom je zo'n stil gebied niet meer in. Als gemeenten de vrije hand krijgen in het aanwijzen van die gebieden, is het eind snel zoek. Het certificaat is dan niet meer dan een verkapte vorm van wegafsluitingen voor motorrijders. Elke variant op zulke afsluitingen doet veel te veel denken aan wat de Nefom roept: motorrijders zijn van harte welkom, zolang ze maar niet meer dan 70 dB produceren. Vlamingen zijn welkom, zolang ze maar niet met een zachte G spreken.

Den Haag

Vooralsnog lijkt Bergen te stellen dat het zo'n vaart niet zal lopen. Invoering met terugwerkende kracht zal lastig zijn, realiseert men zich. En het opleggen van een lagere geluidsnorm voor nieuwe motorfietsen levert op z'n vroegst over 15 jaar een hoorbare reductie van de ervaren overlast, weten wij. Dus wat is dan de oplossing? Precies wat wij al jaren roepen, en wat de burgemeester van Bergen onderstreept: "Hij concludeert dat bewustwording bij de veroorzakers van de overlast erg belangrijk is. De oplossing ligt echter in handhaving en

adequate wetgeving," zo stelt het verslag. Zoals we al zeiden: we bekijken de plannen met argusogen én we houden Den Haag op de hoogte van onze visie.

Hobbyrijders

Een van de andere sprekers was Fred Woudenberg van GGD Amsterdam. Geen motorliefhebber, getuige zijn generaliserende uitspraken over 'de motorrijder voor wie het niet hard genoeg kan' en zijn beweringen dat motorrijders de enigen zijn die geen last hebben van het 'onprettige, agressieve geluid' dat hun vervoer produceert. Opvallend was ook dat hij het bij herhaling had over 600.000 slaapverstoorden, waar motorrijders een belangrijke rol in zouden spelen. Onze opmerking dat de paar motorrijders die 's nachts rijden dat onmogelijk op hun geweten kunnen

Straks alleen nog stille motoren in 'stille gebieden'

Suzanne Rijnja

Bergen ■ „We zien de invoering van een certificaat 'stil voertuig' als een verrieze oplossing", zegt wethouder Erik Bekkering van Bergen (NH) na een online conferentie over het bestrijden van geluidsoverlast door motoren. Daarin spraken bestuurders uit het hele land en partijen als de GGD, TNO en de Motorrijdersactie Groep (MAG) met elkaar over mogelijke oplossingen.

De certificaat 'stil voertuig' gaat gepaard met de invoering van 'stille gebieden', waarin alleen voertuigen welkom zijn die niet boven het maximaal aantal decibels uitkomen. Vergelijkbaar zijn de milieuzones in grote steden, waar oude dieselveertuigen verboden zijn.

Herrie

De gemeente Bergen neemt landelijk het voorwout in de strijd tegen de geluidsoverlast. Inwoners klagen daarover de herrie die sommige motoren maken, omdat het gas wordt opengetrokken of omdat er kleppen in de uitlaat zitten. Afgelopen zomer stuurde Bergen een brief naar het ministerie om mogelijke oplossingen te onderzoeken. Al snel slosten meer dan zestig andere gemeenten zich aan, en daar komen er steeds meer bij.

„Dat er een breed maatschappelijk draagvlak is was geen verrassing tijdens de bijeenkomst, maar dit had ik niet bedacht toen ik twee jaar geleden de petitie van een inwonster van Egmond aan den Hoef in ontvangst nam. Dat was voor mij de start van dit project. De 'cry for help'



Motoren in het centrum van het dorp Bergen.

FOTO CHAALUIS BERGEN

Kan een speciaal certificaat de overlast oplossen?

van gemeenten aan het ministerie is duidelijk: prof ons handhavingsspectief. Het kan zo niet langer, alles wat we nu hebben zet geen zoden aan de dijk."

Bekkering is geschrokken van de impact die geluidsoverlast heeft op de gezondheid van inwoners. De GGD vertelde tijdens de bijeenkomst dat 1,2 miljoen Nederlanders ernstig hinder ondervinden van slaapproblemen. Dat kan - vooral wanneer er sprake is van structurele overlast - tot bijvoorbeeld hartproblemen leiden. „Niets doet u geen optie. Dat de oplossing niet makke-

lijk is, bleek vandaag wel. Het afsluiten van wegen is een paardecimiddet, elektrische motoren gaat nog jaren duren en meer handhaving door de politie kan niet. Een geluidsoverlast kost een half uur per motor."

Handhaving

Hugo Pinksterboer van de MAG, die zijn waagden bij de cijfers zet, stelt ook dat de handhaving een probleem is. „Dat moet vereenvoudigd worden. Hoe eerder, hoe beter. En dan in combinatie met een grote bewustwordingscampagne." De motorrijdersorganisatie is hiermee ook al begonnen onder de naam 'Te luid is uit'. Daarmee hoopt de MAG op meer bewustwording bij de kleine groep rijders die in hun ogen de echte overlast veroorzaakt.

Wethouder Bekkering: „Wij zien maar één echte oplossing en dat is het certificaat in combinatie met 'stille gebieden' en milieuzones."

In regionale dagbladen in het hele land... (artikel Suzanne Rijnja)

hebben, leek er bij heer Woudenberg niet in te gaan. Ook met hem gaan we nog in gesprek. Meer volgt. En in de tussentijd: laten we onze opposenten geen extra wapens in handen geven. Te luid is uit. ■

MAG GIVE-AWAY

Vanucci Sportivo rugzak en heuptas

Een weekendje weg, woon-werkverkeer, extra opbergruimte voor een motorvakantie: het kan allemaal met dit fijne Vanucci-duo, een cadeautje van Louis ter waarde van 130 euro.

De 27 liter grote rugzak biedt je borst- en heupbanden, een comfortabele polstering voor je rug, een geïntegreerde regenhoes en nog veel meer extra's. Het solide buitenmateriaal is waterafstotend en UV-bestendig. Dat geldt ook voor de bijbehorende VS11 heuptas, met waterdicht binnenvak en sleutelringen.

Interesse? Laat ons weten hoeveel trikes er ongeveer in Nederland rondrijden. Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur je mail uiterlijk op 14 februari naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp Vanucci.





Bezoek aan Rev'it

Als je je motor voor het indrukwekkende nieuwe pand van Rev'it parkeert, kan je je nauwelijks voorstellen dat Ivan Vos het bedrijf nog maar 27 jaar geleden opzette. In die tijd groeide zijn geesteskind uit tot een van de drie grootste spelers op de motorkledingmarkt. Snel. Heel snel. Hoe?

Hugo Pinksterboer | Foto's: Rev'it, MAG media

Samples na de slijtagetest

In de tijd dat Ivan Vos aan de slag ging als directeur van de motorkleding-groothandel van zijn vader en zijn oom (oprichter van Vos-Oss Motorservice), liep hij al snel tegen grenzen aan. “Mijn afzet was beperkt tot de Benelux, en mijn catalogus was beperkt tot wat mijn leveranciers in huis hadden. Ook zag ik dat er eigenlijk maar twee soorten motorkleding waren: goed maar duur, of betaalbaar maar onvoldoende qua design en kwaliteit.” Dat moest beter kunnen, vond de telg uit een motorrijdende familie. “Ik was ervan overtuigd dat we zelf producten konden maken die mooier, verfijnder en veiliger waren, met alle aandacht voor functionaliteit én met een acceptabel prijskaartje.” Ambitueus plan. Maar het lukte wel. De basis? “Het mooiste is dat je een product maakt dat nog altijd beter kan,” aldus Ivan.

Waterdicht

Dat idee zit er bij Rev’it diep in. Niet alleen die producten kunnen altijd beter, maar ook de standaards die nu gebruikt worden om motorkleding te certificeren, bijvoorbeeld. “Die standaards zijn met de beste bedoelingen opgesteld, maar ze zijn verre van waterdicht.” vertelt Miquel Aguilar Lorente, die er als compliance manager verantwoordelijk voor is dat alle nieuwe producten aan de normen voldoen. “De standaards bieden nog altijd ruimte voor verkeerde interpretaties. Dat kan leiden tot producten die aan de normen voldoen, maar die in de praktijk niet veilig zijn. Gelukkig wordt daar wel aan gewerkt. Wij zijn daar nauw bij betrokken, net als bij het verbeteren van testmethodes.”

Darmstadt

Zo werd de slijtvastheid van motorkleding altijd getest met een machine met schuurbandjes. Miquel: “Wij wisten dat de Universiteit van Darmstadt bezig was met een machine die het effect van een val op kleding veel beter kon benaderen. We hebben toen bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van die machine. Er zijn er nu een paar van, en eentje staat er bij ons in het lab.”

Smettelooos

Die Darmstadt-machine is een van de vele apparaten in de smetteloze ruimte waar testlabcoördinator Jorrit Memel ons ontvangt. Ronde samples van de te



In 27 jaar uitgegroeid tot een van de drie grootste spelers

testen stof worden aan de uiteinden van de drie armen van de machine bevestigd. Bij het testen draaien de armen op hoge snelheid rond, waarbij de samples over een volgens ISO-normen samengesteld betonnen ‘wegdek’ bewegen. Daarbij wordt de stof in drie richtingen belast: in de lengterichting van de stof, dwars op die richting en onder een hoek van 45°. “Elke stof heeft een zwakkere richting,” licht Jorrit toe. “En omdat je niet kan kiezen in welke richting je valt, testen we elke stof in elke richting.”

Zwakke plekken

Bij die tests gaat het nooit om hoe sterk een stof is, maar om het ontdekken waar de zwakke plekken zitten. “Dat vinden wij veel interessanter. Niet kijken naar wat heel blijft maar naar hoe het stuk kan. Dat maakt het ontwikkelingsproces ook wel eens pijnlijk, hoor. Met alles wat we erbij leren, ontdekken we hoe weinig we eigenlijk nog weten,” lacht Jorrit. “Maar alleen op die manier kom je verder.”

Geen aannames

“Je kunt bijvoorbeeld roepen dat een stof heel veilig is omdat er wel 50% van een bepaald materiaal in zit. Maar klopt die claim? Dat zoeken wij graag uit. Van onze eigen producten en van producten van anderen. En dan ontdek je zomaar dat bepaalde aannames niet kloppen. Het is niet alleen een materiaal dat een stof sterk maakt, maar ook de manier van weven, de compositie van de stof, de engineering van het materiaal.” Er was bijvoorbeeld die test van een motorjeans die aan alle eisen voldeed, maar waarbij de kevlar draden over de andere garens



Jorrit Memel: “Je moet de draden ook hóren knappen”

heen leken te bewegen. “Dat maakte die stof niet echt onveilig, maar met garens die beter op elkaar in zouden grijpen, konden we hem wel verbeteren. En daar is het ons om te doen.”

Meer dan een uitslag

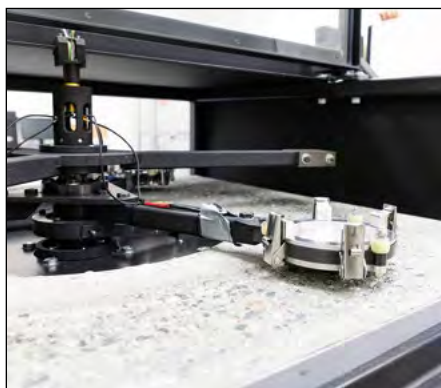
Dat is ook precies de reden waarom de materiaalspecialisten en de productontwikkelaars hun tests zelf uitvoeren, waar nodig bijgestaan door Jorrit. “We willen dat ze zelf meemaken wat er tijdens die tests gebeurt. Dat ze bij een test op scheursterkte niet alleen zien hoe de stof scheurt, maar dat ze ook de kracht horen waarmee de draden knappen. Dat zijn essentiële aanvullingen op de kale testuitslagen.”

Zien, horen en ruiken

Het bijwonen van een test met de Darmstadt-machine maakt dat duidelijk. “Je ziet het stof opvliegen, en met



Miquel Aguilar Lorente: "De standards bieden nog altijd ruimte voor interpretatie."



Slijtvastheid testen op de Darmstadt-machine

genoeg ervaring kan je bijna horen en ruiken wat er met je samples gebeurt. Belangrijk, want bij deze test kunnen we ook kijken hoe je bij een schuiver tot stilstand komt. Dat moet niet te snel gebeuren, want dan ga je rollen. En als je te lang schuift, bestaat de kans dat je dingen gaat raken. Al die dingen nemen we mee in de ontwikkeling van onze stoffen," meldt Jorrit.

Dankjewel

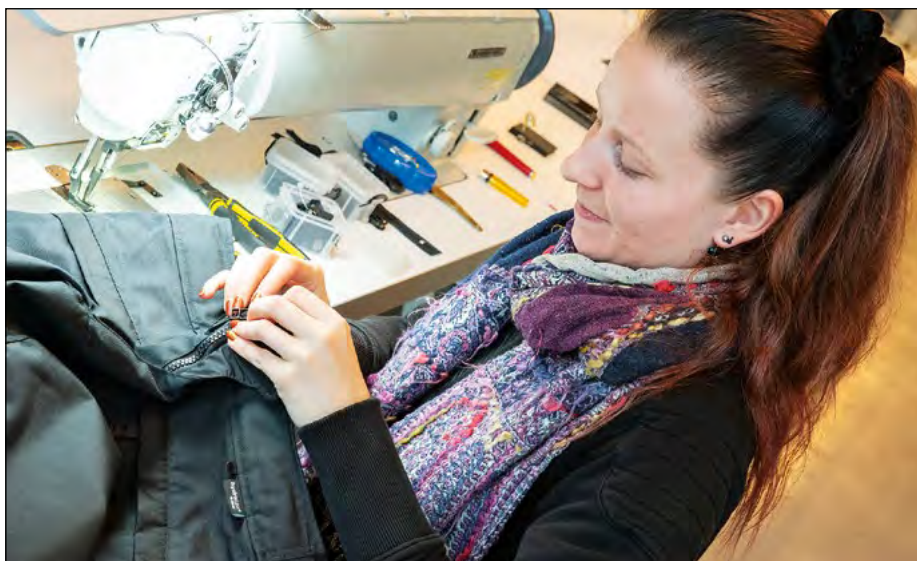
In het lab worden praktijksituaties zo goed mogelijk nagebootst, maar ook voor echte praktijkgevallen is natuurlijk ruimte. "We kregen een jas toegestuurd van een Spaanse motorrijdster die met 120 onderuit was gegaan, met op een van de zakken een bedankje voor het feit dat wij haar huid heel hadden gehouden. Die jas was wél flink gehavend, en dat is logisch. Motorkleding is ontworpen om de energie die op jou afkomt van je af te houden. Something's got to give, en dan liever je kleding dan



Seesmart-protector: honderden schokbrekertjes...



Seeflex-protector: flexibel en licht, maar wel Level 2



Eigen atelier voor prototypes en reparaties

de inhoud, toch? Dat vergeten mensen wel eens."

Bestaansrecht

Met zo'n jas gaan ze graag aan het werk. Jorrit: "We vragen haar hoe ze gevallen was, op wat voor wegdek en met welk weer, met welke motor... En dan halen we tien van zulke jassen uit het magazijn en gaan we met tests kijken wat we kunnen verbeteren. We willen testen wat er buiten deze muren gebeurt, zodat we daar onze procedures op kunnen aanpassen. Dat geeft onze testmethodes hun bestaansrecht."

Heavy duty

Door de jaren heen zette Rev'it heel wat innovaties neer. Een bekend voorbeeld zijn hun ventilerende protectoren. De Seeflex, een level 2-protector, was de eerste. "We wilden een zo flexibel en licht mogelijke protector voor heavy-duty motorrijders maken," vertelt research and innovation manager Jasper den

Dekker. Dat lijkt prima gelukt: "Als er een Level 3-test zou zijn, zou hij daar zeker aan voldoen." Voor urban rijders, voor wie de nadruk meer op comfort en minder op protectie ligt, werden de level 1 Seesmart-protectoren ontwikkeld. "Die zijn met 6 millimeter nog een stuk dunner en veel flexibeler dan de Seeflex. In een motorjeans zie en voel je ze nauwelijks. De eerste modellen waren zelfs zo soepel dat klanten niet geloofden dat ze veel bescherming zouden bieden, dus hebben we ze bewust iets stugger gemaakt."

Studs

Zo'n Seesmart-protector bestaat afhankelijk van de maat uit ongeveer twee- tot driehonderd kleine studs, die met een netwerk van bruggetjes bij elkaar gehouden worden. Jasper: "Die studs werken als kreukelzones. Bij een val vervormen ze naar de zijkant, net als een dropje waar je van bovenaf op drukt. De energie die dat kost wordt niet op je lichaam

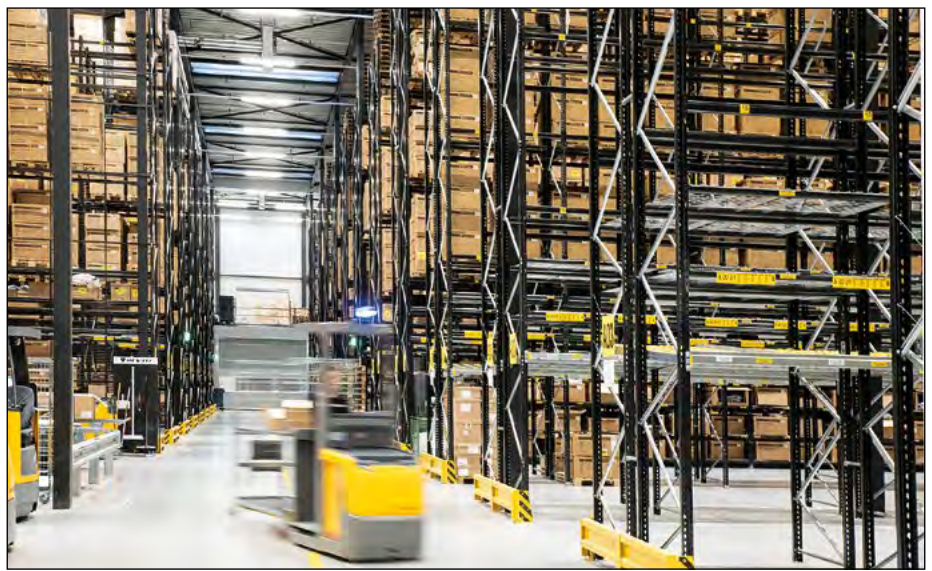


Alle geteste samples worden gearhiveerd.

overgebracht, en daar gaat het om." Je moet in de effectiviteit van die demping wel durven geloven, beseft Jasper: de studs zijn maar klein en ze voelen relatief hard aan. "Mensen denken vaak dat een veel dikkere, zacht aanvoelende protector meer bescherming biedt, maar de impacttests die we uitvoeren laten toch echt het tegendeel zien."

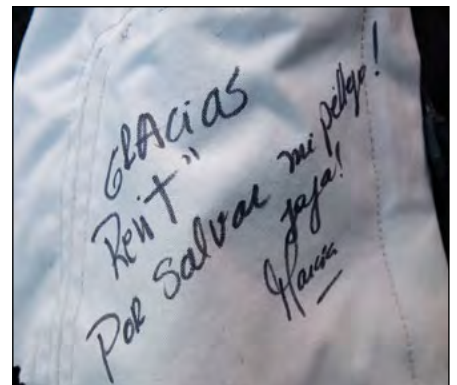
Toekomst

Ga je onderuit en land je bijvoorbeeld op een knie of een elleboog, dan ontstaat daar vaak direct een gat, ook bij lagere snelheden. "Tegen die puntbelasting is geen stof bestand," weet Jasper. "Zit er op die plek een protector, dan vangt die



Een deel van het magazijn in het nieuwe pand

een deel van de klap op, maar hij helpt helpt ook om je huid heel te houden. Onze ervaring is dat het materiaal dat wij voor de Seesmart en Seeflex-protectoren gebruiken daarbij slijtvaster is dan wat we in veel andere protectoren zien. Bovendien kunnen we nu al met een bescheiden percentage gerecycled materiaal werken. Dat willen we in de toekomst zeker verder opvoeren, maar zonder op veiligheid en comfort in te leveren, natuurlijk." ■



"Dankjewel, Rev'it: mijn huid bleef heel!"

Gratis coating voor vijf CERAKOTE

Bij betaalbaar motorrijden hoort ook goed onderhoud. Mooie aanbieding van Cerakote: vijf MAG-leden mogen een of meer onderdelen gratis van een uiterst duurzame coating laten voorzien.

Cerakote is een in eerste instantie voor wapens ontwikkelde keramische coating. Het bijna tegen alles bestendige materiaal is zo dun dat het ook geschikt is voor bewegende delen zoals rem- en koppelingshendels. Verder kan je bijvoorbeeld denken aan kleppendecksels, remklauwen en andere kleinere onderdelen, met een maximaal formaat van 30 x 30 cm. Als indicatie: het coaten van een paar remklauwen kost normaal rond de 150 euro. Onder de beschikbare kleuren is ook een aantal hittebestendige variaties.

Belangstelling? Mail o.v.v. Cerakote-actie je lidnummer naar info@hurricanearmoury.eu en vermeld wat je wilt laten coaten. Voor de eerste vijf MAG-leden die zich melden is de behandeling gratis. De voorwaarden zijn eenvoudig: uitsluitend gestripte onderdelen, zelf aanleveren en ophalen, en Cerakote mag te tijdrovende projecten weigeren.



Ellen Luyken



**BMW
MOTORRAD**



DE NIEUWE BMW CE 04

ONTWORPEN VOOR DE DYNAMIEK VAN DE STAD

Een stille revolutie. Innovatief. En met een haarschep design. De nieuwe BMW CE 04 is een krachtige en 100% elektrische motorscooter, voorzien van intelligente Connectivity-oplossingen. Ontworpen om naadloos aan te sluiten op jouw dagelijkse leven in de stad. Dynamisch, noemen we dat. Plaats nu een pre-order en rijd als een van de eersten de nieuwe BMW CE 04. Kijk voor meer informatie op bmw-motorrad.nl/ce04 of vraag jouw BMW Motorrad dealer naar de mogelijkheden.

#PluggedToLife

MAKE LIFE A RIDE



AFSLUITING ZUIDERDIJK

Op naar de rechter!



De afsluiting van de Zuiderdijk, aan de noordwestkant van het IJsselmeer, houdt ons al heel lang bezig. Van reeksen telefoontjes tot onaangekondigde bezoeken, van mails tot waterbedacties, flyercampagnes en bezwaarschriftlawines: niets was ons te gek. Er blijft nog één stap over. Die gaan we nu zetten.

Vera de Bruijn

Zoals bekend werd het grootste deel van de op ons initiatief ingediende bezwaarschriften tegen de afsluiting van de Zuiderdijk ongegrond verklaard. Heel simpel: een kwestie van niet in de buurt wonen, sprak men (...). Daarna kwam de hoorzitting met de onafhankelijke adviescommissie van de wegbeheerder, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Met het door die commissie uitgebrachte advies waren we verre van blij. We voelen ons nog steeds niet gehoord, en dat lijkt men maar niet te willen horen.

Herroep de afsluiting

In een laatste zet om een gang naar de bestuursrechter te voorkomen, gingen we op bezoek bij de genoemde wegbeheerder, HHNK. We spraken met Rob Veenman, algemeen bestuurslid van dit waterschap. Ons uitgangspunt: de gemeente Drechterland, initiatiefnemer van de afsluiting, heeft bij het onder-

zoek naar de afsluiting verzuimd ons te horen. Bovendien is het onderzoek niet volgens de algemene beginselen van behoorlijk bestuur uitgevoerd. Onze suggestie: herroep de afsluiting en laat het onderzoek nogmaals uitvoeren, nu wél volgens de regels en in onze aanwezigheid.

Naar de rechter

Samengevat komt de positie van het waterschap op het volgende neer: Drechterland is verantwoordelijk voor het onderzoek. Het waterschap stelt dat het uitgevoerde onderzoek voldoende aan-

nemelijk gemaakt heeft dat er sprake is van overlast. Dus volgt er actie, en wel in de vorm van een afsluiting. Het bezwaar dat de MAG en anderen daartegen aangetekend hebben, is beoordeeld door een onafhankelijke adviescommissie. Als de commissie volgens de toetsing van het waterschap geen fouten gemaakt heeft, wordt het advies overgenomen. Is een partij het daar niet mee eens? Dan is een gang naar de rechter de enige stap.

Aan de slag

De MAG zit tussen twee partijen in. HHNK hoefde het onderzoek van Drechterland niet te toetsen, en Drechterland houdt zich vast aan het besluit dat HHNK op basis van dat onderzoek genomen heeft. Die rechter gaat er dus komen. In ons voordeel pleit onder meer dat het waterschap ervan is uitgegaan dat er geen waterbedeffect zou optreden. Veenman: "Gebeurt dat wel, dan moeten we ons besluit herzien." Aan de slag! ■

Wegbeheer waterschappen

Rob Veenman liet ons aan het begin van ons gesprek weten dat wegen eigenlijk niet (meer) onder waterschappen zouden moeten vallen. De naam zegt het al. In 1993 is besloten dat er maar drie wegbeheerders dienen te zijn: rijk, provincies en gemeenten. De realiteit loopt hier nog op achter. Op dit moment beheert nog een kwart van de waterschappen wegen. Bij HHNK is men inmiddels van 1.400 naar 500 kilometer gegaan. Per januari 2023 wordt ook de Zuiderdijk een gemeentelijke weg.

MOTORSEIZOEN-CHECK

Ben je deze winter gestopt met rijden? Geef je motor dan wat extra aandacht als je weer opstapt. Mogelijk zijn alle tips uit dit verhaal je al bekend, maar we weten uit ervaring dat het geen kwaad kan ze af en toe te herhalen. Bij deze!

Hugo Pinksterboer

Foto's: MAG media / Matthew Boonstra

Voor dit verhaal stapten we binnen bij Paul de Wit, monteur met meer dan dertig jaar ervaring en eigenaar van Paul de Wit Motoren in Wormerveer. Hij begint met waar het 't vaakst fout gaat. "Veel motorrijders zetten hun motor aan het eind van het seizoen met een iets te lage bandenspanning weg. Omdat banden ook bij stilstand lucht verliezen, kan er aan het begin van het seizoen zomaar een halve bar te weinig in je banden zitten. Dat is een serieuze onderspanning." Met een bandenspanningsmeter controleer je de spanning in een handomdraai, en zo'n apparaatje is al voor een tientje te koop. Thuis bijpompen kan zelfs met een goede fietspomp, maar er zijn ook betaalbare elektrische bandenpompen. Meer weten over bandenspanning? In een volgend MAGazine vertellen we je alles.

Profiel

Check het profiel van je banden. Dat kan met een simpele profielmeter of zelfs met een schuifmaat. De wettelijke minimumprofiel diepte is 1 mm, maar vervang je banden liever al als je nog 2 mm overhebt. Dat meet je op de plaats waar het profiel het minst diep is. Banden hebben kleine verhogingen in het profiel. Als je band is afgesleten tot de hoogte van die slijtnokjes zit je al op de wettelijke minimumprofiel diepte, of zelfs daaronder. "Vooral veelrijders rijden nogal eens op gladde banden," vertelt Paul. "We vertelden zo'n klant ooit dat hij echt nieuwe banden nodig had. Waarom, wilde hij weten. We lieten hem zien dat het canvas al zichtbaar was, op sommige punten. 'Nou, doe dan maar,' zei hij."

Beetje lucht erbij is vaak nodig!



Paul de Wit: "Vooral veelrijders rijden nogal eens op gladde banden."



Nieuwe band? "Doe dan maar..."

Leeftijd

Banden gaan niet alleen achteruit door slijtage, maar ook door veroudering. "Een band kan er na vijf of tien jaar nog prima uitzien, maar rubber wordt harder. Op zo'n oude band wil je niet rijden, en al helemaal niet bij regen. Dan hebben ze totaal geen grip meer." De leeftijd van je band wordt aangegeven door een viercijferige DOT-code. De eerste twee cijfers staan voor het nummer van de week; de laatste twee voor het jaar waarin de band geproduceerd werd. Kijk je banden meteen na op droogtescheurtjes, beschadigingen en ingereden spijkers, glas of andere ellende. En heb je je ventieldopjes nog?

Staal op staal

Ook bij de remmen gaat het vaker mis dan je zou willen denken. Paul: "Er komen hier vaak genoeg mensen binnen die zo'n raar geluid horen bij het remmen. Dan weten we al hoe laat het is. Té laat, meestal..." De voering van nieuwe remblokken is een millimeter of zes dik. Als er daar nog twee van over zijn, moeten ze eigenlijk al vervangen worden.

Paul geeft direct toe dat je de dikte van je remblokken lang niet altijd makkelijk kunt checken zonder dingen te demonteren. "Doe je dat niet, ga dan bij twijfel in elk geval even bij je garage langs, zeker als remmen geluid geeft. Dan rem je vaak al met staal op staal, en dat mag je echt geen remmen meer noemen. Bovendien moet je dan vaak niet alleen je blokken maar ook je remschijven vervangen. Dat kost je zo een paar honderd euro."



Check je ketting op slijtage



Slijtnokje gelijk aan het rubber? Vervangen!

Schijven

Dat je remblokken slijten is wel bekend. Maar je schijven slijten ook. De minimale dikte wordt aangegeven op het hart van de schijf, zoals de foto op bladzijde 30 laat zien. Voel je dat de rand van de schijf duidelijker dikker is dan het deel waarop de remblokken aangrijpen, dan is hij waarschijnlijk aan vervanging toe – maar meten is altijd beter dan voelen. Paul: "Door die dikke rand zien men-



Bij deze Kawasaki Z6 kan je je remblokken makkelijk checken.

sen vaak niet dat de schijf zelf dunner wordt. En zelfs zo'n te dunne schijf ziet er nog best goed uit, hoor. Maar als je hard of vaak remt kan hij z'n hitte niet meer kwijt en daardoor scheuren of krom slaan."

Remschijven kunnen bij stevig remmen temperaturen tot zo'n 700° C bereiken, de helft van de smelttemperatuur van het staal.



Deze remschijf moet minimaal 4 mm dik zijn.



Zo test je de kettingspanning van deze Aprilia.

Ketting

Je kettingspanning kun je ook makkelijk zelf controleren. Een ketting met een veel te lage spanning kan van de tandwielen afslaan, nog los van het feit dat een slappe ketting voor extra slijtage zorgt. "Ik heb hier wel eens tandwielen gezien waar bijna geen tand meer op zat," vertelt Paul: "Dan geef je gas maar gebeurt er niets. Dat kan zomaar levensgevaarlijk zijn." Eindigen de tanden van je tandwielen in punten in plaats van in platte vlakjes, dan ben je al te laat met vervangen. En je ketting? "Als je die aan de onderkant omhoog houdt, mag je 'm met je andere hand niet van het achtertandwiel vandaan kunnen trekken. Kan dat wel, dan is hij versleten."

Licht

De allermakkelijkste check wordt nog vaak vergeten: kijk of al je lichten het doen. Als je ziet hoeveel auto's er met kopte voor-, achter- of remlicht rondrijden weet je dat lampjes niet het eeuwige leven hebben. "Een defecte koplamp merk je snel genoeg, maar alleen als je in het donker rijdt. Overdag heb je die lamp

niet nodig om te zien, maar wel om gezien te worden. En zonder remlicht wil je ook overdag niet rondrijden." Tip: check of je remlicht aangaat als je je voorrem inknipt én als je je rempedaal bedient.

En de rest

Check voor je eerste rit na het seizoen zeker je oliepeil nog even, en kijk vooraf of je dat moet doen met een koude motor of nadat hij even gelopen heeft. Controleer of je remmen het doen voordat je ze echt nodig hebt, kijk of er geen voorvorkolie lekt langs de keerringen en check – behalve bij luchtgekoelde motoren – het koelvloeistofniveau. Twijfels over vering, remmen of wat dan ook? Breng je motor naar een deskundige monteur. Hij is het waard. Jij ook. ■

BRAVOK

Dit artikel beschrijft de belangrijkste veiligheidschecks, onderdeel van de BRAVO(K). Meer weten? Lees Jennifer!! in MAGazine 167.

Niet meer bij de hand? Download 'm op www.motorrijdersactiegroep.nl/magazines

Paul de Wit Motoren WINTERBEURTACTIE

KLEINE WINTERBEURT € 225,-

- gratis halen en brengen tot 20 km
- controle van verlichting, remmen, banden en vering
- olie en oliefilter vervangen
- ketting stellen en smeren
- Forté Power 2 in de tank
- gratis helmreinigingsset



GROTE WINTERBEURT

- kleine winterbeurt plus:
- bougies en luchtfilter vervangen
- kleppen stellen
- motorafhankelijk onderhoud
- gratis poetsbeurt
- gratis speciaalbiertjes of Muc-Off motorreinigingspakket



Vraag naar de speciale actieprijs voor jouw motor!



Winterstalling

Ook voor je winterstalling kan je bij ons terecht. Voor slechts 35 euro per maand staat je motor hier veilig, warm en droog aan de acculader. Inclusief gratis check-up!

www.pauldewitmotoren.nl – 075 622 66 88
Industrieweg 4-6, 1521 NA Wormerveer
Op 25 minuten van hartje Amsterdam, Haarlem en Alkmaar!

VULCANET® WASSEN ZONDER WATER

TAKE IT,
WIPE IT,
CLEAN IT,

+ GRATIS
Vulcanet
Air Freshener

Vraag ernaar
bij uw Motor-
speciaalzaak



Getest door MOTOPLUS
★★★★★
Getest door BigTwin Magazine
★★★★★
Getest door Moto73
★★★★★

WWW.VULCAVITE.NL

T. +31 (0)341 26 35 09

NIEUW

Een motorverzekering die net zo flexibel is als jij
Uniek en exclusief voor MAG-leden!



Bepaal zelf wanneer je jouw cascodekking **AAN** of **UIT** zet.

Mooie toertocht met de club? Een week op vakantie met de motor? Of gewoon een heerlijke zondagse motorrit?

FLEX CASCO



- ✓ Altijd Beperkt Casco verzekerd
- ✓ Volledig Casco verzekerd wanneer jij dat nodig hebt
- ✓ Eenvoudig schakelen met de handige app

Bereken direct jouw premie op www.mag-verzekeringen.nl



HAGON SHOCKS

Masters of suspension

■ Van klassiek tot supersport ■ 2 jaar garantie ■ Alle maten ■ Twin Shocks en Mono's

Morren Import - Tel. 0342 - 490 580 Fax. 450992 E-mail info@hagon-shocks.nl



Verkoop | Reparatie | Revisie | Onderdelen



Mat Beekers

Gezellenbaan 13
5813 EA Ysselsteyn (Lb)
Telefoon: +31 (0)478-541444

www.bmwboxertoko.nl

BMW Boxer Toko

Weet je wel zeker of je vering **écht** goed is afgesteld?



WILBERS
Riding Technology

PFC
SHAKES

HK
SUSPENSION
De juiste instelling

brembo

ÖHLINS

Ga voor de gratis suspension-check naar: www.hksuspension.nl

HK-SUSPENSION | VUURLAAN 6A, 4005 HB TIEL | TEL: 0344 63 19 19 | info@hksuspension.nl | www.hksuspension.nl

[®] **HYPERPRO**

Suspension Technology

Comfort and Safety

- traploos progressieve veren
- verhoging / verlaging
- schokdempers
- stuurdempers
- voorvorken
- voorvork- en demperolie
- revisie en montage

WWW.HYPERPRO.COM

COMBI KIT

vanaf €252*

progressieve voor- en achterveersets**

** niet afgebeeld

STREETBOX!

vanaf €599*

progressieve voorveersets met emulsieschokdemper

* adviesprijzen incl. BTW en excl. montage
(incl. montage: Combi kit v.a. €425, Streetbox v.a. €769)

QUALIFIED SERVICE DEALERS:

Hyperpro Alphen
Alphen a/d Rijn 0172-417171

Van Harten (BMW)
Amersfoort 033-4615077

Premium motors
Apeldoorn 055-3602034

Quispel motoren
Deurne 0493-319440

Motoport
Hippolytushoef 0227-591639

Het Motorhuis
Langezwaag 0513-689180

MCR
Roosendaal 0165-559926

Pols motoren
Waalwijk 0416-332749

Bike Hospital (H-D & Buell)
Waddinxveen 0182-611040



HEPCO & BECKER

GEBRUIK CODE:
MAG21 voor 10% KORTING!!



WWW.MDI-ONLINE.NL



mdi
MOTORCYCLE EQUIPMENT



www.mdi-online.nl
info@mdi-online.nl



@mdi.online



@MDIonline

met batten in de bocht

Gerwin Batten



In alle kilometers die ik afleg, als motorinstructeur en privé, trotseer ik ook de nodige kou. Daar heb ik me in de loop van de jaren steeds beter op leren kleden.

Toen ik net begon met rijden, droeg ik weinig meer dan een leren raceoverall met een T-shirtje eronder. Dat brak me lelijk op toen ik tijdens mijn instructeursopleiding een praktijkdag had en het 7 graden vroom. Al gauw ontdekte ik de voordelen van thermo-ondergoed. Daar doe ik nu al jarenlang mijn voordeel mee, en niet alleen in de winter: in de zomer draag ik speciale thermokleding die transpiratie afvoert en me droog en (relatief...) koel houdt. Bijkomend voordeel van deze kleding is dat het heel nauw op je huid aansluit: zo voorkom je dat je motorkleding voor schuurplekken zorgt.

Dat ene dunne laagje zorgde al voor een wereld van verschil, maar ik had het nog lang niet warm genoeg. Er kwam een midlayer bij. Nog steeds dun genoeg om onder dat leren pak te passen en alweer een heel stuk warmer. Alleen als we richting vriespunt of daaronder gingen kon ik het nog knap koud krijgen. De oplossing was een regenpak, ontdekte ik toen het weer 's een keer nat én koud was. Zo'n pak houdt niet alleen de regen tegen, maar ook de wind. Dat scheelt een flinke slok op een borrel. Het enige nadeel van deze outfit was dat aan- en uitpakken nogal wat tijd kostte. En waar laat je al die kleding die je uittrekt? Ik zocht dus verder.

Als leerfan op een racer had ik het nooit durven denken, maar uiteindelijk stapte ik over op textiel. Voor velen heel gebruikelijk, maar voor mij toen echt een ontdekking. In bijna alle weersomstandigheden comfortabeler dan leer, in mijn instructeurspraktijk een heel stuk praktischer, en als het echt koud wordt past er ook nog een donsjack of een dikke fleece onder. Zoals veel van deze pakken bestaat het mijne uit drie lagen: een wintervoering als binnenste laag, dan een ademende, waterdichte liner en een slijtvaste buitenkant met protectoren. Voor die liners wordt meestal Gore-Tex of een vergelijkbaar materiaal gebruikt, zoals Hipora, Outdry, Sympatex of (zoals bij mijn pak) SinAqua. Dat is Spaans voor 'zonder water', en het spul doet z'n naam eer aan. Toch een heel stuk makkelijker dan een los regenpak over je motorkleding!

Ook handen en voeten wapen ik met laagjes tegen de kou. Ik heb meerdere paren handschoenen. Dun en geventileerd voor mooi weer, wind- en waterdicht voor regen en koelere dagen, dik gevoerd voor in de winter. Is de een te koel en de andere te warm, dan bieden dunne, isolerende binnenhandschoenen uitkomst. Van de waterdichte versies heb ik meestal twee of drie paar in huis, zodat ik na een regenbui meteen een

droog paar kan aantrekken. Door mijn werk mag ik me die luxe ook voor mijn laarzen en schoenen gedwongen permitteren.

Over luxe gesproken: aan het begin van deze winter schafte ik een set verwarmde kleding aan. In combinatie met de winterversie van mijn vertrouwde thermo-ondergoed en mijn textielpak heb ik het nu echt nooit meer koud. Mooi van deze set van Macna is dat ik de temperatuur voor benen- en bovenlijf apart kan instellen. Datzelfde geldt voor de bijbehorende handschoenen en sokken. Die laatste twee draag ik alleen bij temperaturen rond of onder het vriespunt, anders wordt het echt te warm.

Mijn hoofd houd ik op temperatuur met een goede integraal- of een systeemhelm. Als ik aan het werk ben liefst de laatste. Dat is handiger om bij een stop onderweg iets uit te kunnen leggen. Een Pinlock-vizier is noodzakelijk in de regen én de kou. Eventueel zet ik ook nog mijn ventilatieroostertjes open. Bij mijn helm geeft dat 's winters wel ventilatie maar weinig extra kou. 's Winters gebruik ik ook altijd het meegeleverde kingordijn, dat veel wind en dus kou buitenhoudt. Met een wat dikkere col erbij houd ik ook mijn nek warm. Af en toe een hete kop koffie erbij, en het is prima te doen!



GWS- MELDINGEN

Nee, van levensgevaar is lang niet altijd sprake bij de berichten die we ontvangen op ons Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties. Zeker niet als je ze vergelijkt met situaties in het buitenland, ook in de buitenland om ons heen. Er is wél altijd sprake van situaties die makkelijk beter en veiliger kunnen. En ook daar doen we het voor!



De N246 bij het Noord-Hollandse Nauerna vertoont een lange groef in het midden van beide rijstroken, zoals je op de openingsfoto ziet. Opvallend, want het is nog geen drie jaar geleden dat we op datzelfde stuk melding maakten van losliggende steenslag na een oppervlaktebehandeling van het wegdek. Volgens MAG-asfaltdeskundige Arjan Prins is er bij die behandeling iets misgegaan, met deze schade als gevolg. Op dit rechte stuk is de groef makkelijk te vermijden en van direct gevaar is geen sprake, maar als je erin terechtkomt krijg je ook bij perfect droog weer even het gevoel dat je op ijs rijdt. Niet fijn. Het wegdek wordt dit jaar vervangen, zo liet de wegbeheerder weten.



Snelheidsremmer aan de Plaatweg

Drempels en zuilen

Op de Plaatweg, een 60-kilometerweg tussen Stellendam en Melissant (Goree-Overflakkee) was al langer een aantal snelheidsremmers te vinden. Je kent het idee. Er ligt een Gumacon- of Gumatec-drempel midden op de weg, met aan weerszijden betonnen scheidingselementen en de bekende zwart-witgestreepte verkeerszuilen. De foto rechts hiernaast laat een voorbeeld zien. De obstakels worden aangekondigd met het bord F05 (Tegenligger heeft voorrang) aan de ene kant en het vierkante blauwe bord F06 (Tegenligger moet wachten) aan de andere.

Die twee borden worden lang niet altijd op tijd gezien, zodat de zwart-witte BB21-zuilen bij bosjes sneuvelen. Op de Plaatweg bedacht men dus een alternatief: aan weerszijden van het obstakel werden signaalgele panelen met de nodige voorrangs- en waarschuwingsborden opgetuigd. Gaat dat beter? Niet echt, want als weggebruiker ben je gewend om vooraf gewaarschuwd te worden en niet pas de op de plaats waar het mis kan gaan. We hebben er melding van gemaakt.



Drempel met scheidingselementen en zwart-witgestreepte BB21-zuilen

Beweegbare drempel

In de Hoofdstraat in het Gelderse Kesteren komt een beweegbare, uit twee delen bestaande drempel. Een uitkomst voor de bewoners: minder snelheid en geen trillingshinder door zwaar verkeer. Maar is zo'n drempel veilig voor motorrijders? MAG-fotograaf en verkeersvrijwilliger Paul Oor nam poolshoogte in Rhenen, waar zo'n drempel al ligt. Zijn conclusie



Beweegbare drempels? Geen probleem.



Scherp staal in Hulshorst



Potentiële guillotine...



... maar weinig aan te doen.

was helder. Onder het gewicht van een motorfiets plus berijder veert de drempel niet of nauwelijks in, en ook bij hogere snelheden word je niet gelanceerd. De relatief glad ogende metalen platen van de drempel voelen zelfs met nat weer stroef genoeg aan. Geen probleem, dus.

Guillotine

De Harderwijkerweg bij Hulshorst (Gld) werd met het oog op de verkeersveiligheid opnieuw ingericht. Mooi, zou je zeggen. Om het geheel in stijl af te ronden plaatste men twee stalen portalen langs de weg, ter hoogte van landgoed Hulshorst. Ze maken het verkeer attent op wildwissels voor herten. Prachtige gedachte, maar over motorrijders werd niet nagedacht. De dingen zijn zo onvergeeflijk als een boom en daarnaast voorzien van scherpe randen en puntige uitsteeksels. Melder Bert Bessembinders omschreef ze als potentiële guillotines voor motorrijders. Ontwerper Harwin Prins kon zich er niets bij voorstellen, toen hij met het probleem geconfronteerd werd. Men is niet van plan de portalen te verplaatsen. Ons probleem: ze zijn gevaarlijk, maar zo lang we niet nastreven om alle bomen langs de wegen te laten kappen kunnen we hier verder weinig mee, zeker omdat het om een rechte weg gaat.



Vorst kan flinke gaten slaan.

Vorstschade

Of de belachelijk warme jaarwisseling een voorbode voor een vorstvrije winter werd, weten we waarschijnlijk over een maand of twee pas. Dus voor de zekerheid: zoals vorig jaar wel bleek kan ook een korte, heviger vorstperiode voor behoorlijk wat asfaltschade zorgen. Het flinke gat in het asfalt van de Provincialeweg in Zaandam, precies op je rijlijn van linksaf slaande motorrijders, werd maanden later pas gedicht. Hou ze in de gaten!

Marelstraat

In het vorige MAGazine schreven we ook over de gladde klinkers van de Marelstraat in Maassluis, waar Nico Verduyn met 15 km/u op onderuitgleed. De bewoners die hem toen meldten dat hij in korte tijd al het twaalfde slachtoffer was, hebben laten weten dat de situatie nog ongewijzigd is. "En het gaat niet alleen om vallende scooter- en motorrijders. Ook auto's glijden weg of raken in een spin." We gaan er opnieuw achteraan! ■



Afsluitingen Weerterbos

In en om het Weerterbos bij Nederweert (L) werden 25 grotendeels onverharde wegen afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer. Daarbij komt de MAG normaal gesproken niet in actie. Nu wel. Waarom?

Vera de Bruijn



Uit het bericht in de Staatscourant blijkt dat het besluit genomen is omdat de wegen in het gebied "in toenemende mate gebruikt worden door 4x4 terreinwagens, quads en/of crossmotoren". Dat zou leiden tot geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, onbegaanbare wegen en afvaldumping.

Onze standpunten? Het gaat hier om openbare wegen. Crossmotoren mogen daar helemaal niet komen. Gaan de klachten over deze motoren, dan is afsluiting voor offroadrijders onterecht. Daarnaast zijn terreinwagens veel eerder een oorzaak van onbegaanbare wegen dan veel lichtere offroadmotoren.

Derde argument om bezwaar aan te tekenen is dat wij de indruk hebben dat afvaldumping een van de grotere problemen is, en wij zien toch niet snel motorrijders met vaten chemicaliën achterop door de bossen rossen. En tot slot: van enige vorm van onderzoek naar de mogelijk veroorzaakte overlast door motorrijders is totaal geen sprake. Actie dus!



ellermeyer
maakt mobiliteit individueel

www.motorzadels.nl

- Custom motorzadels
- Optimaal comfort met gelpack
- Zadelverwarming
- Restauratie
- Sinds 1946

VAKMANSCHAP
& PRECISIEWERK



Helpen MAG. Maak een motormaat lid!

www.motorrijdersactiegroep.nl



Motorfiets op waterstof

Schone toekomst of luchtfietsenrij?

De Toyota Mirai: 5,6 kilo waterstof in twee tanks

Alle gebruikers zijn enthousiast en bijna iedereen stapt er na een eerste rit met een brede grijns af, maar toch wil het met de elektrische motorfiets nog niet echt vlotten. Hoe zit het met waterstof als alternatief? Energiedeskundige Otto Bos zette het voor ons op een rijtje.

Otto Bos

Honda verscheen al eerder met berichten over een motorfiets die op waterstof zou rijden, in oktober deed Kawasaki een vergelijkbare aankondiging en ook Yamaha is ermee bezig. Tijd om eens wat dieper in de (on)mogelijkheden van zo'n motor te duiken. Om waterstof om te zetten in adrenaline zijn er twee routes. De eerste is om de waterstof in een daarvoor aangepaste verbrandingsmotor te verbranden. Daarmee is het eigenlijk een 'gewone' motor, maar dan eentje die op schone energie rijdt. De tweede route is om in een brandstofcel uit waterstof (en zuurstof uit de lucht) elektriciteit te maken en daarmee een elektromotor aan te drijven.

Elektrisch met snellader

Een motor met brandstofcel is te zien

als een elektrische motor met ingebouwde snellader. De hele aandrijving is elektrisch, en er is een accu die het piekvermogen levert en teruggewonnen remenergie kan opslaan. De door de brandstofcel gemaakte elektriciteit gaat naar de motor en houdt de accu op peil. De accu kan daarmee relatief klein blijven en de motor hoeft ook geen oplaadmogelijkheid te hebben. Hoe rijdt zo'n motor? Precies als een elektrische motor!

Brandstofcel

Om met zo'n motor 130 te kunnen rijden en in de bergen mee te kunnen komen heb je een brandstofcel met een vermogen van 35 kW nodig. De accu geeft wat extra vermogen voor bij het optrekken en een vlotte inhaalactie. De beste brandstofcel van het moment zit in de



Otto Bos

waterstofauto van Toyota, de Mirai. Die brandstofcel weegt nog geen tien kilo. Dat klinkt veelbelovend, maar daarmee ben je er nog niet.

Actieradius

Naast de brandstofcel zal er ook een waterstoftank in de motor moeten zitten. Daar wordt het een stuk lastiger. Mijn Energica motorfiets verbruikt bij een mix van toeren en rustig snelweggebruik 10 kWh per 100 km. Op basis van dat verbruik en het rendement van een brandstofcel kan een motorfiets op een kilo waterstof 175 kilometer rijden. Voor

een comfortabele actieradius wil je wel twee kilo waterstof kunnen meenemen. Daar heb je een tank voor nodig die 35 kilo weegt. Zo veel? Ja, want waterstof wordt bewaard onder een extreem hoge druk van 700 bar.

Vijftig liter

Doordat de accu en de brandstofcel relatief licht zijn, is het gewicht van de complete aandrijving vergelijkbaar met die van een elektrische motorfiets. Dat is dus goed te doen. Een groot nadeel van waterstof is wel dat het om veel ruimte vraagt: voor de genoemde twee kilo waterstof heb je een hogedruktank van niet minder dan vijftig (!) liter nodig. Dat is twee keer de tankinhoud van een stevige toermotor. Bijkomend probleem is dat die tank de vorm van een duikfles heeft, zoals je op de foto's van de Toyota Mirai ziet. Probeer zulke cilinders maar 's op een motorfiets te verbergen. Daarnaast maken de extra onderdelen van een motor met brandstofcel (waterkoeling, luchtfilters, luchtcompressie) hem een stuk complexer, dus ook duurder en onderhoudsintensiever dan een standaard elektrische motorfiets.

Verbrandingsmotor op waterstof

Ondertussen meldde Kawasaki dus dat ze bezig zijn met een motorfiets met een verbrandingsmotor op waterstof. Voor liefhebbers van verbrandingsmotoren klinkt dat als de gedroomde oplossing: een emissievrije motor die net zo rijdt als je vertrouwde benzinemotor. Helaas speelt het probleem van de ruimte die waterstof nodig heeft bij zo'n motor dubbel zo sterk. Hoe kan dat? Een brandstofcel met elektromotor kan ongeveer de helft van de energie in de waterstof omzetten in beweging. Bij een verbrandingsmotor is dit minder dan een derde. Voor een actieradius van 350 km heb je dus niet minder dan 75 liter waterstof nodig, in diezelfde hogedruktanks.

Energiezuinigheid

Door al die verliezen gebruikt een door waterstof aangedreven voertuig veel meer energie dan een elektrische voertuig met accu's. Dat betekent zowel hogere kosten als een hogere milieubelasting, nog even los van de belangrijkste achillespees van de waterstofmotor: waar kun je tanken? Je elektrische motorfiets hang je gewoon thuis aan het



Kawasaki op waterstof (concept)

stopcontact en het aantal laadpunten langs de weg groeit snel. Waterstof is nu in Nederland nog maar op een paar punten te tanken, en als vakantiebestemmingen komen eigenlijk alleen België en Duitsland in aanmerking. Motorrijden op waterstof? Op basis van onze informatie blijft dat voorlopig nog wel even bij rondjes Randstad – maar mogelijk weten Kawasaki, Honda en Yamaha meer. We zijn benieuwd! ■

MAG GIVE-AWAY

Dennis Luyken wint Rukka handschoenen

Dennis was nooit van plan om motorrijnstructuur te worden. Maar toen de baas van de rijsschool waar hij motoren poetste om zijn rijlessen te betalen het hem vroeg, zei hij ja. Op z'n twintigste gaf hij zijn eerste lessen, met een Honda Fireblade (!) als volgmotor. Inmiddels heeft hij al veertien jaar zijn eigen rijsschool, Les bij Dennis, en sinds kort geeft hij alleen nog motorrijlessen. "Altijd op de motor, natuurlijk, ook als het stroomt van de regen." Dat vraagt om goede kleding. "Ik was net op zoek naar de beste handschoenen voor bij mijn Rukka-pak toen ik zag dat jullie dit paar mochten weggeven. Dat kwam dus heel goed uit." De Fireblade maakte al lang geleden plaats voor wat comfortabelers. "Ik heb vorige zomer mijn derde Africa Twin gekocht. Allemaal met DCT. Had ik vroeger nooit gedacht, maar ik zweer erbij!"



Leoncino
TRAIL800



PURA PASSIONE DAL 1911

benelli-motoren.nl

De Leoncino 800 en de Leoncino 800 Trail zijn de nieuwste toevoegingen aan het Benelli-assortiment. Deze geavanceerde motoren hebben beide een 754cc motor en een unieke mix van moderne en klassieke elementen. De bekende vormen van de Leoncino zijn bij de nieuwe 800 serie opnieuw gebruikt en scherper gemaakt, waardoor zijn kracht, dynamiek en authentieke stijl worden versterkt.

Bekijk onze website voor meer informatie.

Benelli dealers: Brabant Motors Grave - Langenberg Motors Coevorden - Moto Puro Nuenen - Leusinks Motoren Dronen - MVM Motoren De Meern

De Leoncino 800 en de 800 Trail zijn nu bij de Benelli dealer te pre-orderen en worden in het voorjaar van 2022 geleverd!

ALGEMENE LEDENVERGADERING 2022

20 maart 2022

De MAG is fulltime bezig met het behartigen van jouw belangen. We doen ons uiterste best om dijken en wegen open te houden, we lossen gevaarlijke wegsituaties op, we zetten rode lichten ook voor motorrijders op groen, en nog veel meer. Hoe doen we dat en hoe kunnen we het nog beter doen? Stel je vragen en kom met suggesties op de jaarlijkse algemene ledenvergadering (ALV), zondag 20 maart om 11:00. Onze inbreng houden we lekker kort. Daarna is het woord aan jullie. Welkom!

Als het kan en als het mag doen we het live, met een toerit na afloop. Deelnemen aan de vergadering kan alleen na aanmelding bij secretaris@motorrijdersactiegroep.nl, uiterlijk op 10 maart. Houd onze nieuwsbrief en de nieuwberichten op onze site in de gaten voor de eventuele locatie en andere informatie.

AGENDA

1. Mededelingen en ingekomen stukken
2. Notulen vorige ALV
3. Verslag voorzitter
4. Beleidsverslag
5. Financieel verslag
6. Vrijwilligersverslag
7. Bestuursverkiezing
8. Ledeninbreng
9. Rondvraag
10. Sluiting



JA, ik sluit me aan bij de MAG!

- ☐ MAGazine op papier: € 33,- per kalenderjaar
- ☐ MAGazine als download: € 16,50 per kalenderjaar

Naam M/V

Straat

Huisnummer

Postcode

Woonplaats

Telefoon

E-mail

Geboortedatum

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de MAG om doorlopende incasso-opdrachten te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schrijven en aan uw bank om doorlopend een bedrag van uw rekening af te schrijven overeenkomstig de opdracht van de MAG. Als u het niet eens bent met deze afschrijving kunt u deze laten terugboeken. Neem hiervoor binnen 8 weken na afschrijving contact op met uw bank. Vraag uw bank naar de voorwaarden.

IBAN

Handtekening

Mail dit formulier naar leden@motorrijdersactiegroep.nl of stuur het in een gefrankeerde envelop naar MAG Ledenadministratie, Postbus 699, 9200 AR Drachten.



Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op www.motorrijdersactiegroep.nl. Betaal met iDeal!

Colofon

Postbus 699
9200 AR Drachten
info@motorrijdersactiegroep.nl
www.motorrijdersactiegroep.nl
KvK Haarlem: 40596536
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

Beleidszaken

Vera de Bruijn
beleid@motorrijdersactiegroep.nl
06 3841 4881

Ledenadministratie

leden@motorrijdersactiegroep.nl
06 2944 0383

Advertenties

ads@motorrijdersactiegroep.nl
06 5140 4308

Redactie MAGazine en online

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl
06 5571 6025

Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties

Robert van den Boogaard
gws@motorrijdersactiegroep.nl

Meldpunt Rood licht

Peter Zuurbier
roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl

Beurscoördinator

beurzen@motorrijdersactiegroep.nl

Clubcoördinator

Ray Teeld
clubs@motorrijdersactiegroep.nl

Vrijwilligerscoördinator (vacature)

vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
06 1224 8210

Voorzitter

Gerwin Batten
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

Penningmeester

Fred Uilkema
penningmr@motorrijdersactiegroep.nl

Secretaris

Emile Meijer
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl

Bestuursleden

Desmond Radford
bestuur1@motorrijdersactiegroep.nl
Sebastiaan Met
bestuur2@motorrijdersactiegroep.nl
Hans Straatman
bestuur3@motorrijdersactiegroep.nl

Redactieteam

Hugo Pinksterboer (hoofdredacteur),
Harold de Bock (eindredacteur),
Jennifer Hemmens, Jaap Wesselius

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein

Druk & afwerking Damen Drukkers BV

ISSN 1571-960X

I an rijdt 's ochtends nog snel even langs wat klanten. Omdat er voor later op de dag echt zwaar weer verwacht wordt, parkeert hij zijn motor bij het station en pakt hij bij wijze van uitzondering de trein naar de meeting van die middag. Als hij op Rotterdam Centraal uitstapt, is het er drukker dan hij verwacht had. Er komen een man en een vrouw op hem af. Terwijl zij tegen hem opbotst, grist de man ians tas onder zijn arm vandaan – en in no time is het duo verdwenen. Werkspullen, laptop, alles zit erin. Ook zijn motorsleutels, in dat handige zijvakje. Stress!

Gelukkig heeft hij z'n telefoon wel op zak. Hij belt z'n afspraak af, informeert de NS en belt de politie. Even later vraagt hij zich af hoe het nu met die motor zit. Een telefoontje naar z'n verzekeraar dus. Het slechte nieuws? Als je motor gestolen wordt en je kan de sleutels én de reservesleutels van het contactslot en het verplichte ART4-slot niet overleggen, dan loop je het risico dat je diefstaldekking vervalt.

Gelukkig had hij de zoekgeraakte sleutel van zijn remschijfslot meteen laten bijmaken. Straks even langs huis om de reservesleutels op te pikken en met zijn vrouw naar het station: dan kon hij z'n motor weer thuis neerzetten. Maar wacht even... Wie zijn tas heeft, heeft zijn visitekaartjes en dus ook zijn adres. Daar staat die motor dus ook niet veilig

meer. Misschien meteen maar naar z'n vaste motorwerkplaats brengen, dus.

Daar moet hij toch naartoe, want de verzekeraar heeft laten weten dat zijn contactslot vervangen moet worden. Logisch: hij kan de contactsleutel wel bij laten maken, maar aan zo'n sleutel heb je weinig als iemand anders er ook eenje heeft, plus je adres. Gelukkig heeft de verzekeraar niet alleen slecht nieuws. Je schijfremslot moet je op eigen kosten vervangen, maar de meeste verzekeringen bieden bij een WA+ of een Allriskdekking een gedeeltelijke vergoeding voor het vervangen van het contactslot. Meestal krijg je de helft van die kosten vergoed, met een maximum van 500 euro. Toevallig is dat ook het bedrag dat hij kwijt zal zijn, hoort hij van z'n garage. Dan krijgt hij er ook een nieuw slot voor de tankdop en z'n zadel bij, zodat hij straks niet met een extra sleutel rondloopt. Het geintje kost Ian dus zo'n 250 euro. Heeft hij nog mazzel, want bij een moderne motor met een contactslot met een transponder en sleutels met chips bedraagt de factuur al snel 1500 euro. Zonder montage... Hou ze dus in de gaten, die sleutels!

Ad den Hollander
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl



ADVERTENTIE-INDEX

Baton Rouge	37	Ik wil van mijn motor af	44
Benelli – Moteo	40	Jopa – Sidi	2
BMW Boxertoko	31	MAG-vacatures	8
BMW Motorrad	26	MAG Verzekeringen	31
Chromeburner	14	MDI	32
Ecomaxx – GVG Oliehandel	37	Motoerit – Buro Scanbrit	43
Ellermeijer zadels	37	Motormount	18
Energica	7	Paul de Wit Motoren	30
Hagon Schocks – Morren import	31	Shoei	18
HK Suspension	31	Termaat Motoren	18
Hyperpro	32	Vulcanet	30

COPYRIGHT

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door kopieën, of op welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de MAG.

Al deze bedrijven steunen het werk van de MAG. Dank!

Op roadtrip langs de mooiste routes

BOEK NU JOUW ONVERGETELIJKE MOTORREIS



Motoerit

MOTORREIZEN IN EUROPA

- ✓ BIJZONDERE ROUTES
- ✓ ZORGELOOS OP REIS
- ✓ JOUW REIS OP MAAT
- ✓ RUIM 25 JAAR ERVARING

MOTOERIT.NL



7
DAGEN

VANAF
€ 669*
p.p.

ONTDEK DE DOLOMIETEN Hotel

- ✓ **Groepsreis** vertrek 19 juni & 18 september 2022
- ✓ Rij tussen de massieve rotspartijen van de **Italiaanse Dolomieten**
- ✓ **Bergpas** na bergpas, eindelijk **bochtenwerk**
Ook individueel te boeken vanaf € 589 p.p.*

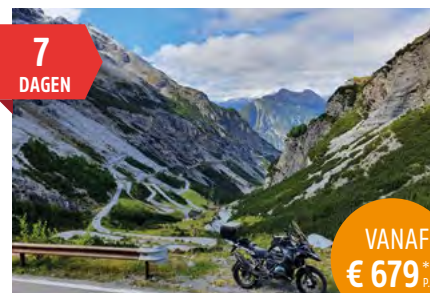


14
DAGEN

VANAF
€ 1399**
p.p.

DE NOORSE FJORDEN MET HOLLAND NORWAY LINES Overtocht + hotels

- ✓ Comfortabel naar **Noorwegen** vanaf de Eemshaven in Groningen
- ✓ Gletsjers, bossen, haarspelden, **ongerepte natuur** en de **spectaculaire fjorden**



7
DAGEN

VANAF
€ 679*
p.p.

HET HART VAN DE ALPEN Hotel

- ✓ Rij de mooiste passen van **Oostenrijk, Italië** en **Zwitserland**
- ✓ **Beklim vele passen**, o.a. de Stelvio, Silvretta, Gavia Pas
- ✓ Recent gerenoveerd en **motorvriendelijk hotel**

* Prijs is o.b.v. halfpension. ** Prijs is o.b.v. logies/ontbijt. Prijzen geldig bij 2 personen op 2 motoren, exclusief € 5 p.p. bijdrage SGR, € 27 reserveringskosten en € 2,50 bijdrage Calamiteitenfonds per boeking.

Gelukkig nieuw voertuig

Goede voornemens
voor een nieuwe motor?
Wij staan voor je
klaar in 2022!



IK WIL[®]
VAN MIJN
MOTOR AF