

# colofon inhoud

## Dagelijks bestuur:

### Voorzitter:

Martin Visser (Martin Visser op forum)  
tel: 06-50658895  
voorzitter@transalpclub.nl

### Secretaris:

Joris van Baars (Joris op forum)  
tel: 06-21524652  
secretaris@transalpclub.nl

### Penningmeester:

Mariska van Dam (Mariska op forum)  
tel: 06-41850421,  
penningmeester@transalpclub.nl

### Algemene bestuursleden

#### Toercoördinator:

Dennis de Wit (ddw op forum)  
tel: 06-47569558  
toercommissie@transalpclub.nl

#### Activiteitencoördinator:

Vacant  
activiteiten@transalpclub.nl

#### Communicatie coördinator:

Willem Joosten (Grubeater op forum)  
tel: 06 19518295  
pr@transalpclub.nl

#### Commissies:

##### Ledenadministratie:

Jan van den Berg  
Tel.nr.: 06-2125 6248  
leden@transalpclub.nl

##### Redactie 'De Transalper':

Bram van Alphen, Edit van Egmond  
redactie@transalpclub.nl

##### Eindredactie:

Bram van Alphen

##### Internetcommissie:

Vacant,  
webmaster@transalpclub.nl

##### Technische commissie:

Ad Mies, tel: 076-7850440  
Hans Schaap, tel: 06-40221754  
Rob Geelen, tel: 06 2294 3013

##### Erelid: Piet Loomans

##### Leden van verdienste:

Inge Pouwels, Dirk den Hamer, William Zomer

De Transalper (TA) is het clubblad van de Transalp Club Nederland (TCN) en verschijnt meerdere keren per jaar. De TCN is opgericht op 28 april 1991 en staat ingeschreven bij de KvK te Utrecht, nr. V40482738. Het ledental van de TCN was 637 op 10 januari 2020. De contributie bedraagt €25,00 per persoon per jaar (aut. incasso). Partnerleden ontvangen geen Transalper en krijgen 50% korting op de contributie. Opzegging dient schriftelijk of per e-mail vóór 1 december van het kalenderjaar, je opzegging wordt altijd bevestigd. Deelname aan TCN toertochten staat vrij voor leden op een Transalp, XLV750, Africa Twin, Varadero, NX 250, NX650 of Crosstourer inclusief partner (al dan niet op eigen motor). De redactie en/of het bestuur staan/staat niet in voor het slagen van evenementen waaraan de TCN wel deelneemt, maar die niet door de TCN zijn georganiseerd. Het bestuur is niet aansprakelijk voor geleden schade (in welke vorm dan ook) tijdens door de TCN georganiseerde activiteiten. Een ieder neemt voor eigen rekening en risico deel aan clubactiviteiten. Dit geldt eveneens voor eventuele aan anderen toegebrachte schade. Bankrekeningnummers: voor lidmaatschapsbijdragen het ING-nummer. Voor overige betalingen NL77 RABO 0335 9989 09, beiden ten name van Transalp Club Nederland. De Transalper wordt met veel zorg en inzet samengesteld. Desondanks worden fouten niet uitgesloten. Publicatie van een ingezonden stuk houdt niet automatisch in dat de redactie en/of het bestuur het met de inhoud eens zijn/is. Ingezonden stukken worden geplaatst onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de schrijver. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken aan te passen in te korten of niet te plaatsen. De redactie en/of het bestuur zijn/ is niet aansprakelijk voor geleden schade (in welke vorm dan ook) als gevolg van in dit blad vermelde artikelen en gegevens. Uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt na toestemming van de redactie. Advertentieruimte is beschikbaar voor leden en derden. Het tarief voor eenmalige plaatsing in de Transalper is €150,00. Op de rug van de Transalper bedraagt het tarief €300,00. Bij herhaalde plaatsing wordt korting gegeven. Meer informatie via het secretariaat.

## DE TRANSALPER

jaargang 29 editie aug-sept-okt 2020

VOORWOORD.....	4
Aannames.....	5
Toerinfo.....	6
Mens & Motor: Marc van Tilburg.....	8
Rondje IJsselmeer.....	12
Helmen vervolg.....	15
Innsbruck of Midwolda?.....	19
TCN 500.....	22
Koester de accu van je motor.....	23
CLUBDEALERS.....	26

foto voorzijde: Paul Scheenaard  
foto achterzijde: Ilona Wagelaar  
foto's binnenzijden: Ilona Wagelaar

## Overzicht kopijsluiting:

Voor editie nov-dec

1 okt

Voor editie jan-feb 2021

1 dec

## Redactie Transalper

Proostwetering 18,  
3543 AE Utrecht  
e-mail: redactie@transalpclub.nl  
Bij voorkeur per e-mail.

## Postadres van de vereniging:

Transalp Clup Nederland  
Rozengaarde 45  
3831 CC Leusden  
e-mail: secretaris@transalpclub.nl

# www.transalpclub.nl

Het is zomer, de langste dag ligt, als ik dit voorwoord schrijf, inmiddels al weer twee weken achter ons, en de eerste rit van het jaar is gereden! Hopelijk is een ieder van ons en van jullie gezinnen nog gezond en niet getroffen door het coronavirus! Het coronavirus heeft de Transalp Club ook in de tang. De evenementen die we gepland hadden vanaf begin maart tot eind juni zijn niet doorgegaan vanwege de beperkte maatregelen die ons zijn opgelegd. De toertochten die zijn uitgezet maar niet zijn verreden zullen we volgend jaar op het programma zetten of we gebruiken dit jaar nog enkele ritten.



Ook het NTT van 2020 wat gepland stond voor medio juni is ook door de beperkende maatregelen afgeblazen. Jammer van alle inspanningen die door de organisatoren van de evenementen of toertochten zijn gedaan. We hebben als bestuur besloten om volgend jaar het NTT te houden op de locatie waar we dit jaar het NTT zou plaatsvinden dus bij de Blauwebessenboerderij in Gasselternijveen.

De Oostrit van 4 juli was feitelijk de openingsrit van het jaar. Met ruim 70 deelnemers weer een geslaagd evenement. De deelnemers waren blij elkaar weer te treffen na een lange tijd elkaar niet te hebben gezien. Op de achtergrond zijn enkele leden (stamtisch West) nog bezig om nog een rit voor de vakantieperiode in te plannen, hou de website in de gaten voor het laatste nieuws.

Voor 6 september a.s. zullen we de rit die als 'Openingsrit' was bedoeld gaan rijden. De geplande Lingerit is wel definitief vervallen.

Voor de catering tussen de middag zullen we de leden een eenvoudige lunch aanbieden. Op de startlocatie zullen we zorgdragen dat er koffie is. We moeten voorlopig nog rekening houden met de 1,5 meter regels. Ook hier is het advies om de website regelmatig te bezoeken om de laatste stand van zaken te weten te komen. Gelukkig is de Snertritaanhangar met kookgerei nog beschikbaar dus deze zullen we de komende tijd van stal halen en inzetten als de horeca ons nog niet kan ontvangen.

Ook het International Transalp Treffen wat dit jaar in Griekenland gehouden zou worden is verplaatst naar 2021. De Griekse Transalpclub bestaat dan 20 jaar, dus reden voor een feestje! We houden contact met onze Griekse vrienden en zullen jullie informeren welke plannen ze het komende jaar willen gaan uitvoeren. De vakantie staat voor de deur en velen van jullie zullen misschien de keuze maken om weer met de motor op pad te gaan. Op het forum heb ik een paar mooie topics gelezen met diverse tips en tricks, dus neem eens een kijkje op het forum.

Van de bestuurstafel heb ik niet veel te melden, behalve dat we een nieuwe batch Transalp-kentekenplaten hebben besteld. Heb je interesse neem dan contact op met Willem Joosten.

Zoals ik de vorige keer gemeld had zijn we nog steeds op zoek naar een evenementencommissaris, wil je je inzetten voor de club meld je, je bij mij dan kan ik je vertellen wat de taak inhoudt!

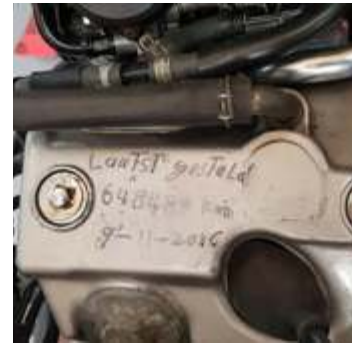
Medio juli zit het bestuur weer bij elkaar en we zullen dan met elkaar de activiteitenkalender nog een keer tegen het licht houden en kijken of we nog enkele toerritten of evenementen kunnen toevoegen voor dit jaar om het verenigingsleven toch weer een invulling te geven.

We koppelen dit terug via de website naar de leden.

Blijf de redactie ook jullie verslagen toezenden, kopij is altijd welkom.

## Aannames – ga er maar vanuit dat je er niet vanuit kunt gaan!!

**Enige tijd geleden zag ik op Facebook een nieuwe Africa Twin (XR750) rijder die dol enthousiast was over zijn 'nieuwe' motor. Hij sleutelde graag zelf, maar kreeg het niet voor elkaar om de uitlaat pakkingen te vervangen. Aan gegeven dat ik een zelf-sleutel werkplek beschikbaar stel waar mensen zelf kunnen sleutelen aan hun motor. Vaak net iets meer gereedschap in huis ten opzichte van wat er thuis in de schuur hangt, plus een extra paar ogen en handen als dat nodig is.**



Afspraak gemaakt en hij kwam langs om zelf de uitlaat pakkingen te vervangen. Tijdens het praatje pot bij aankomst werd duidelijk dat hij eigenlijk niet van plan geweest was om een Africa Twin te kopen. Nadat hij gepusht was om toch eens een proefrit te maken was hij na 15 minuten rijden al verkocht. Ondanks de herrie van een kapotte eind demper gaf deze motor zoveel fun dat hij daar zijn toch wat saaie (lees minder spannende) BMW 1150 GS ervoor wel wilde inruilen. Maar verstandig genoeg niet direct beslist, tot de motorzaak hem belde met een voorstel waar hij toen direct ja op had gezegd.

Op Marktplaats had hij al een andere einddemper gescoord en dus thuis meteen aan de slag om de oude kapotte uitlaat te vervangen. Toen kwamen er wat andere geluiden naar voren die wel eens konden duiden op een lekke uitlaat pakking. Het getik was duidelijk hoorbaar en inderdaad vaak een geluid wat te horen is als de uitlaat pakking niet meer helemaal jofel is.

Uiteindelijk heeft hij dus bij mij de pakking vervangen, maar het getik bleef. Misschien dan toch de kleppen? Maar op dat moment ontbrak het ons aan tijd om hier verder naar te kijken. Hij zou de motorzaak nog even contacten om de kleppen te laten stellen. Helaas waren ze daar wat terug houdend in verband met drukte e.d.. Maar hij mocht eventueel de hele aankoop terugdraaien als hij wilde. Maar het fun gehalte van de Twin was zo groot dat hij toch zelf eerst even verder wilde kijken.

Een nieuwe afspraak gemaakt om in Alphen de kleppen te gaan stellen, en wat voor een dag werd dat...

Allereerst maakte de uitlaat weer heel veel lawaai, en bleek de reparaties die aan de uitlaatbochten gemaakt waren bij de aansluiting met de eind demper toch niet gehouden te hebben. De uitlaatbochten waren dus gewoon door. Gelukkig had ik in het magazijn nog een bochtensetje liggen en hebben we deze gemonteerd. Maar uiteraard was daarmee het getik nog niet weg. Als eerste maar eens de tank verwijderd om het geluid beter te kunnen te lokaliseren en zaken te bekijken. Na demontage van de tank zagen we dat, met stift netjes op het kleppendecksel van de achterste cilinder geschreven stond wanneer de kleppen voor het laatst gesteld waren. Nog geen 600 km geleden, maar wel in 2016 nog gedaan. Hmmm.... zou het dan toch..... Na een pauze en wat discussiëren over de opties toch besloten om gewoon (opnieuw ?) de kleppen te controleren. Omdat je bij de achterste cilinder makkelijk kunt werken eerst even achter de inlaat kleppen gecontroleerd. Die stonden prima afgesteld. De in- en de uitlaat kleppen van de voorste cilinder stond prima. Zucht.... zou het dan toch ook de uitlaat van de achterste cilinder zijn? De moed was ons al langzaam in de schoenen gezonken maar nog ff volhouden je weet maar nooit. Voelermatje 0,20 ertussen, en dat ging wel heel erg makkelijk..... voelermatje 0,25..... als een mes door de boter..... voelermatje 0,30 nog steeds geen centje weerstand te voelen..... !!!!! Even gevoeld of het klep stel boutjes misschien los zat, nee hoor, alles zo vast als een huis..... Dus deze klep gesteld en alles weer in elkaar. Starten en voilà .... het enorme getik was verdwenen.

Eigenlijk gewoon (weer eens) de bevestiging dat je geen aannames moet doen ten aanzien van de onderhoud status van een motor, zelfs al zijn er, in schrift, aanwijzingen dat iets gedaan is !!

## Toerinfo



### De 8 van Alphen

<b>Datum:</b>	Zondag 6 september 2020
<b>Naam organisator:</b>	Rob Geelen
<b>Telefoon:</b>	
<b>Email:</b>	
<b>Verzamelen:</b>	10:00 uur
<b>Starttijd:</b>	11:00 uur
<b>Naam startlocatie:</b>	Motorbandenzaak
<b>Adres startlocatie:</b>	Eikenlaan 259E
<b>Postcode en plaats:</b>	2404BP Alphen aan den Rijn
<b>Lunch locatie:</b>	idem als start locatie
<b>Lengte toertocht:</b>	160 km (2 x 80km)
<b>Eindlocatie toertocht:</b>	Motorbandenzaak
<b>Adres:</b>	Eikenlaan 259E, 2404BP Alphen aan den Rijn
<b>Soort route:</b>	road
<b>Alternatieve route:</b>	n.v.t.

#### Toelichting:

De rit is in de vorm van een 8 en bestaat uit twee 2 rondjes van ieder ongeveer 80 km, ten noorden en ten zuiden van Alphen aan den Rijn. Start, lunch en eind punt bij Motorbandenzaak in Alphen aan den Rijn. De lunch wordt verzorgd door de club. En voor wie dat wil kan aan het einde van de rit ook nog wat te eten gezorgd worden. Ieder kan voor zichzelf kiezen welk rondje hij/zij eerst rijdt, of misschien alleen even in de ochtend of middag komt rijden.



### Drenthe Allroad 2020

<b>Datum:</b>	Zaterdag 12-09-2020
<b>Naam organisator:</b>	Jan & Harry Mink
<b>Telefoon:</b>	06-51376033 / 06-15425140
<b>Email:</b>	<a href="mailto:jbmink@gmail.com">jbmink@gmail.com</a> <a href="mailto:minklamein@gmail.com">minklamein@gmail.com</a>
<b>Verzamelen:</b>	10:00 uur
<b>Starttijd:</b>	11:00 uur
<b>Naam startlocatie:</b>	Mc Donalds Assen
<b>Adres startlocatie:</b>	Hof van Parijs 1
<b>Postcode en plaats:</b>	9403 DA Assen
<b>Lengte toertocht:</b>	waarschijnlijk 150-160 KM
<b>Eindlocatie toertocht:</b>	Nog niet bekend
<b>Soort route:</b>	Roadbook Allroad
<b>Alternatieve route:</b>	n.v.t.

#### Toelichting:

Ivm corona en bijbehorende maatregelen is er nog veel onduidelijkheid over wat wel en niet kan. We zijn voornemens om de rit te organiseren onder voorbehoud van de maatregelen die dan gelden. Komt er bijv een 2e golf (wat niet uit te sluiten is) kan het zijn dat de rit alsnog geannuleerd wordt. Hou de site van de TCN, FACEBOOK en forum in de gaten voor verdere mededelingen en info. Hebben we verdere info dan krijg je die per omgaande.



## Snertrit 2020

<b>Datum:</b>	Zondag 1 november 2020
<b>Organisator:</b>	Jan van den Berg + kok
<b>Telefoon:</b>	06-21256248
<b>Email:</b>	<a href="mailto:jan@klein-rossenberg.nl">jan@klein-rossenberg.nl</a>
<b>Starttijd:</b>	11 uur verzamelen v.a. 10 uur
<b>Naam:</b>	startlocatie McDonalds
<b>Adres startlocatie:</b>	Wijkenweg 6
<b>Postcode en plaats</b>	3815 KL Amersfoort (A28 afrit 8)
<b>GPS:</b>	(N52° 09.775' E5° 25.405')
<b>Adres plus-activiteit:</b>	Hamersveldseweg 43, 3833 GL Leusden
<b>Lengte toertocht:</b>	ca 140 km
<b>Eindlocatie toertocht:</b>	Laren (NH)
<b>Soort route:</b>	alle gravelpaden die ik kan vinden zitten in de route
<b>Alternatief:</b>	ja

### Toelichting:

Ik schrijf dit op 20 juni 2020. Voor komende week verwachten ze een hittegolf en we zitten nog midden in de corona-perikelen. En dan moet ik een stukje gaan schrijven over erwtensoep: je begrijpt, dat is niet eenvoudig. Nu wordt ook deze soep niet zo heet gegeten als zij wordt opgediend en in voorgaande jaren was het steeds een gezellige happening. In november vorig jaar dacht ik dat ik het wel leuk zou vinden om die rit te organiseren: zo gezegd zo gedaan. Nu maar hopen dat het niet de eerste rit van 2020 is die doorgaat: openingsrit en snertrit in één.

Ik heb al een flink stuk van de rit gereden. Het deel voor de snert gaat vanaf Amersfoort de oostkant van de Gelderse Vallei door. We komen door Appel, langs Nijkerk, door Terschuur en dan nog een lusje richting Barneveld om dan in Leusden aan te komen. Je hebt er dan denk ik 80km op zitten => de lunch zal je dan vast goed smaken. Is het droog dan eten we buiten, als het regent ook (want ik wil natuurlijk niet al die natte laarzen binnen). Als het weer dat nodig maakt dan is er voldoende ruimte onder de overkapping mits we dan geen 1,5 meter afstand meer hoeven te houden. Is dat onverhoopt wel het geval dan eten we in een lange rij, soep doorgeven en dan maar hopen dat hij nog warm is als jij aan het eind van de rij staat.

Deel 2 van de rit gaat een klein stukje door de oude kern van Amersfoort: geef je ogen goed de kost want het is daar echt mooi. Aan de westkant rijden we Amersfoort uit richting het Gooi. Onderweg komen we nog een paar stukjes gravel tegen maar zoals in de aankondiging staat: er is een verhard alternatief. We eindigen de rit in Laren (NH). Het middagdeel van de rit is wat korter gehouden zodat je alle tijd hebt om bij te praten en te genieten van al het lekkers dat wordt aangeboden.

Als de rit klaar is dan komt hij wel online. Schrik dan niet als blijkt dat hij toch heel ergens anders heen gaat.

Ik heb nog even de tijd, de rit is dan ook nog niet in beton gegoten.

## Mens & Motor: Marc van Tilburg

### Kun je iets over jezelf vertellen?

Ik ben Marc van Tilburg, ik ben 53 jaar en ik rijd al best wel een hele tijd motor, volgens mij sinds 2000. Ik rijd op een zwarte Transalp PD10 uit 1997. Het is mijn tweede motor, mijn eerste motor was precies hetzelfde. Toen ik met die eerste motor een ongeluk kreeg en er een auto over mijn motor heen reed, baalde ik enorm en dacht: ik wil gewoon exact weer dezelfde hebben, en dat is me gelukt. Een lid van de Transalpclub had toen twee Alpjes te koop staan en van hem kon ik mijn huidige Alp in dezelfde kleurstelling en hetzelfde bouwjaar als mijn eerste motor kopen, daar was ik heel blij mee. Toen stonden er 24.000km op en in inmiddels 83.653km.

Ik woon in Arnhem, daar woon ik sinds 10 jaar op een hartstikke mooie plek. Gelukkig kun je hier relatief snel de Achterhoek in om offroad te rijden, want dat vind ik toch het leukste om te doen met de motor. Met mijn eerste motor reed ik nog voornamelijk op de weg, daar ben ik heel Europa mee door geweest en veel reizen gemaakt samen met een maatje van me die ook een Transalp heeft. Fantastische reizen waren dat! Maar toen ik mijn tweede Transalp kreeg sloeg het offroadvirus toe.

### Ben je door de Transalpclub aangestoken met het offroadvirus?

Ja dat klopt. Ik heb in het begin behoorlijk wat wegritten meegemaakt, en dat vond ik al hartstikke leuk. Maar dan zie je bij zo'n combirit allroad/offroad dat het groepje offroaders linksaf gaat en de rest gaat rechtsaf. Het leek me wel wat om ook eens met dat groepje stoere offroaders te rijden: Rob Geelen, Jeroen Emke, William Zomer en wie daar allemaal nog meer bij waren, dat is alweer lang geleden.

Ik heb overigens nooit meegedaan aan de BAT (*Basis Allroad Training, deze werd zo'n tien jaar geleden ieder jaar georganiseerd door de Transalpclub, red.*), dat is er voor mij nooit van gekomen. Maar ik heb toch maar een keer de stoute schoenen aangetrokken. Ik reed destijds op Anakee's (*wegbanden, red.*) en ging daar ook mee offroad rijden. De betere rijders reden natuurlijk voorop en hadden dan alle paadjes al aan gort gereden, en tegen de tijd dat ik op mijn Anakee's met nog wat beginners op min of meer straatbanden hetzelfde pad ging volgen was het ploeteren, ploeteren, ploeteren!

Die Anakee's heb ik best nog wel een tijdje volgehouden, want ik reed zo'n 98% van mijn kilometers op het asfalt. Het was dus niet echt handig om naar noppen over te stappen. Maar toen ik steeds vaker ging offroadrijden en ook een keer op een motor had gezeten waar wèl noppen op zaten - zodat ik het verschil kon merken - ben ik op zoek gegaan naar een band

waar ik zowel mee op de weg als op het terrein kon rijden. Het blijft dan natuurlijk nog steeds een compromis aan beide kanten. In eerste instantie kwam ik uit bij Continental TKC 80. Later heb ik jarenlang de Michelin T63 gehad, daar was ik erg blij mee want die reden fantastisch op de weg en loosden tenminste ook nog de blubber als je door modderig terrein ging. Dat offroad rijden heeft me inmiddels helemaal gepakt en ik heb al heel veel ritten meegemaakt.

### Afgelopen weekend was de Oostrit waarvan jij het offroadgedeelte hebt uitgezet, doe je dat vaker?

Ik heb nog niet zo vaak zelf ritten gemaakt, afgelopen weekend was de tweede keer. De eerste keer was met het Blokhutweekend een jaar of drie terug. Ik herinner me nog dat het tijdens het uitzetten van die rit heel erg nat was. Ik kwam over een of ander tuindersbedrijf heen, en daar waren ze met shovels bezig. Die shovels hadden diepe sporen getrokken, je had gewoon een dubbel spoor door dat gebiedje heen, en die sporen stonden helemaal vol met water. Ik dorst daar eigenlijk niet tussendoor want die sporen zijn dan wel weer zó smal dat als je door dat water rijdt je op gegeven moment vast staat met je steps tegen de zijkant. Daarom reed ik langs de zijkant van het spoor, maar dat paadje begon met een meter breed, even later was het een halve meter breed en ik eindigde op 20 centimeter. Dat spoor ging op gegeven moment linksaf en ik moest rechtdoor, ik moest dus die greppels oversteken. Door de situatie werd ik geforceerd te stoppen, en wat denk je, als je op een randje van 20 centimeter staat en je gaat stilstaan dan heb je dus geen plek om je voeten aan de grond te zetten. Ik kon dus kiezen: óf ik val links de sloot in, óf ik ga de andere kant op en dan val ik in het spoor. Daar heb ik toen maar voor gekozen en ik stond tot boven mijn knieën in de drek, en de motor lag op zijn kop in het spoor. Die kreeg ik ook niet meer overeind, want op het moment dat ik zou gaan duwen dan duwde ik 'm de sloot in. Ik moest ook boven mijn macht werken, want ik stond niet op gelijk niveau met de motor. Uiteindelijk heeft die gast met die shovel die de sporen heeft veroorzaakt met diezelfde shovel de motor weer rechtop gezet en uit de penarie gekregen, zodat ik vervolgens de rest van de tocht kon voortzetten. De motor had gelukkig niet in het water gelegen, dus ik kon 'm nog gewoon starten. Al met al niet zo'n slimme actie.

### Trok je toen de conclusie dat je niet in je ééntje offroad moet gaan rijden?

Ik doe dat eigenlijk zelden, maar toen heb ik dat wel gedaan. Achteraf denk je wel: dom, heel dom. Maar daar leer je weer van. Bij het voorrijden van de rit van afgelopen zaterdag, die heb ik ook in mijn eentje

gedaan, heb ik de doorwading die er in zat overgeslagen. Het leek me niet verstandig dat in mijn eentje te doen, anders sta je daar in de middle of nowhere als er iets misgaat. Achteraf bezien een goede keuze, want de enige die er tijdens de Oostrit wel doorheen is gegaan liet zijn motor in het water stilvallen en kon daarna zijn motor niet meer starten, het water stond die dag eigenlijk ook te hoog voor een doorwading.

### **Heb je nog andere aanpassingen gedaan aan je motor behalve de banden?**

Ja ik heb progressieve voorvering en stuurverhogers. Achter zit nog wel de originele veer maar daar liggen extra platen tussen waardoor die hoger staat. Eén van de dingen die er nu aan staat te komen is dat ik ook stalen remleidingen ga nemen. Valbeugels hebben er altijd al opgezeten. Ik heb achter ook kofferrekken, dat helpt om schade te voorkomen als je valt. Je moet er gewoon rekening mee houden dat je een keer op je bek gaat, en dat is me ook vaak genoeg gebeurd! Gelukkig is dat altijd goed afgelopen, wel eens wat verrekt of me pijn gedaan, maar nooit echt zó pijn dat er echte schade was, wat overigens ook zomaar had gekund. Ik ben er ook ooit eens met 80 km/uur van afgeklapt, kun je nagaan wat er allemaal mis had kunnen gaan.

### **Wat voor tips zou jij een beginnende offroader willen meegeven?**

Ik zou vooral beginnen als het droog weer is, dat is over het algemeen makkelijker dan wanneer het nat is. Als het nat is kan je verrast worden door glibberigheid of modder. Dat zijn andere condities, want als je begint met offroad rijden dan heb je negen van de tien keer (grove) wegbanden eronder liggen en dat geeft wel een beperking. Je gaat ook niet basketballen met je kantoorscheenen met leren zolen aan, dan moet je stroeve schoenen aanhebben. Als je dat met leren zolen zou doen dan glij je alle kanten op, en zo moet je ook het zien met motorbanden. Dus rustig beginnen en voelen of je het leuk vindt. Daarna kun je steeds ietsje sneller. En als je dat wat vaker hebt gedaan, liefst in een groepje met meer mensen waarvan het niet zo snel hoeft te gaan, dan kom je vanzelf een keer op het punt dat je andere sloffen onder je motor zet, en dan kan je weer een stapje verder. En zo moet je het toch zelf gaan ontdekken en opbouwen.

Als je de luxe hebt dat je een aanhanger hebt of een busje waar je je motor in kan zetten, dan zou ik adviseren een tweede set velgen op de kop te tikken waar je grove noppenbanden op zet, zodat je je velgen kunt wisselen als je offroad gaat rijden. Helaas heb ik zelf nooit een aanhanger of busje gehad, dus ik moest altijd over de weg rijden naar de offroadlo-

catie en dan moet je toch een band hebben waar je ook mee op de weg kan rijden. Dat zijn dan niet de noppen die je ziet bij de jongens die met een aanhangertje komen waar ze de motor op kunnen zetten, maar een compromis tussen wegbanden en offroadbanden. Banden is dus echt wel een belangrijk iets, naast de wil om het te doen. Kies niet meteen het lastigste parcours, begin gewoon op een semi-verharde weg en van daaruit langzaam steeds meer proberen. En vooral ook vaak doen, veel oefenen. Nooit alleen, liefst ook met iemand die al wat meer ervaring heeft en die niet persé heel hard hoeft te rijden.

Waar ik ook heel veel van geleerd heb is om achter mensen aan te rijden die het veel beter kunnen dan jij. Ik kan me herinneren dat Rob Geelen tegen mij zei, Marc, kom maar eens achter mij aan. Hij merkte namelijk dat ik best wel lekker meekwam, het tempo zat er wel in maar ik reed toch een tandje voorzichtiger. Hij zei ook: alles wat ik kan dat kan jij ook. Dus ik ben achter hem aangereden, en toen merkte ik ineens dat ik anderhalf of twee keer zo snel kon zonder dat ik in problemen kwam. Rob reed natuurlijk bij lange na niet zijn eindtempo, die hield echt wel rekening met mij, maar ik zag bij hem wat er mogelijk was en dat hielp me echt over een drempel heen. Rob heeft natuurlijk een motor die al de halve offroadwereld heeft gezien, en ik niet. En Rob is natuurlijk ook veel vaardiger, maar je merkt wel dat je dan toch meer kan, meer grip hebt met je banden en meer gas kan geven in de bocht. En je komt er ook achter dat het best leuk is om af en toe in de bocht te driften, maar dat moet je allemaal wel een keer meemaken om dat te voelen.

### **Rijd je ook woon-werkverkeer met de motor?**

Nee, meestal niet. Ik werk als marketing /communicatieadviseur en dan moet je toch een beetje gekleed voor de dag komen. Mijn ervaring is dat als ik op de motor ergens naar toe moet dat me toch meer energie kost dan dat ik met de auto ga. Als ik dan aankom bij mijn afspraak en me daar moet gaan afpellen, pak uit, andere schoenen, dat vind ik niet relaxed. Ik rijd van alles met de motor, maar echt alleen privé.

### **Hoeveel kilometer rijd je per jaar?**

Dat wisselt, de laatste jaren rijd ik wel wat minder. Ik zit nu denk ik op misschien 5.000 kilometer per jaar. Ik ben ook meer tijd met het gezin bezig, en ik heb al een paar jaar geen vakantie met de motor meer gedaan. Misschien dit jaar weer sinds langere tijd, ik ben wel plannen aan het maken. Bijvoorbeeld de TET-route (*Trans Euro Trail, red.*) naar en in Frankrijk rijden en dat Renate en Floris dan met de auto gaan. Ik hoop nog medestanders te vinden die de route, of delen van de route, meerijden. Ik ga het in ieder geval niet alleen doen.

### **Wat doe je zelf aan onderhoud en wat laat je doen?**

Wat ik zelf sowieso altijd doe is alles goed controleren, maar qua motortechniek heb ik verder twee linkerhanden moet ik bekennen. Ik ben heel blij dat Marien (*Marien Janssen, red.*) heel dicht bij mij in de buurt woont, waar ik altijd terecht kan voor advies en als het nodig is ook voor ondersteuning. Ik zorg dat ik altijd mijn oliepeil controleer, remmen van tijd tot tijd schoonmaken en ik zet zelf mijn wielen om als ik offroad ga rijden. Ik heb mijn motor niet om te poetsen of om veel aan te sleutelen, maar vooral om te rijden. Ik ben dan ook heel blij met mijn Transalp, want daar hoeft je op zich niet zoveel aan te doen. Van tijd tot tijd zorg ik dat hij een goede beurt krijgt, dat kan ik niet zelf dus dat laat ik doen. Ik heb heel lang onderhoud gedaan bij Wim Boks (*Boks Motyre, red.*) want daar kan je ook zelf sleutelen. Hij helpt met zijn kennis en zegt wat ik moet doen. Tegenwoordig doe ik dat bij Marien. Laatst hebben we de kettingset vervangen, nieuwe tandwielen en de ketting zelf. Maar de ketting klinken dat doe ik niet, dat moet iemand doen die daar echt verstand van heeft want dat vind ik veel te tricky. Ik ken gewoon mijn beperkingen daarin.

### **Wat is het mooiste moment dat je met je motor hebt meegemaakt?**

Fantastisch waren de offroadreizen die ik heb meegemaakt, met Damian en Rob en Jeroen en Willem en anderen. Met de motoren op de aanhanger, samen een groot huis gehuurd in Briançon en van daaruit alle Alpenpassen rijden die in de buurt lagen, zoveel mogelijk offroad. En twee jaar later in Sospel vlak boven Nice, waar we ook de Italiaanse kant van de Alpen hebben gedaan, echt geweldig! Dat je dan boven op de berg staat, fantastische ervaring. Ook door riviertjes heen gereden, spannende dingen meegemaakt, dingen die soms net goed gingen, en dingen die net niet goed gingen. Ik ben ook wel eens gecrasht. Gelukkig bleef de Alp toen nog wel rijden, maar ik was blij dat iemand een rol duct-tape bij zich had om alle kuipdelen die afgebroken waren weer bij elkaar te plakken!

### **Wat is het domste moment dat je hebt meegemaakt?**

Ik vertelde al van dat ongeluk dat ik heb meegemaakt. Ik was toen bezig met een rondreis, ik was al in Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk en Italië geweest en weer op de terugreis via Tsjechoë. Uiteindelijk kwamen we in Zuid-Duitsland, ergens bij Berchtesgaden, en het leek ons leuk om daar even de berg op te rijden, je hebt daar zo'n oorlogsmonument, het Adelaarsnest. Die weg wordt veel bereden door vaak wat oudere bussen, dus daar zit heel veel rubber en olie op het asfalt. Wij kwamen daar aan in de stromende regen,

we zijn aan de ene kant naar boven gereden en langs de andere kant naar beneden. We reden echt superlangzaam want het regende kei- en keihard. Ik ging met zo'n 35 km/uur een haarspeldbocht in die steil naar beneden liep en mijn voorwiel gleed onder me vandaan. Mijn motor gleed naar de andere kant van de weg, naar de weghelft met opkomend verkeer. Daar kwam een oud omaatje aan die het niet had gezien, waarschijnlijk ook door het slechte weer. Zij reed er vervolgens volledig overheen. Als dat niet was gebeurd had ik mijn motor zo op kunnen pakken en verder kunnen rijden, dan had er waarschijnlijk een krasje op de valbeugel gezeten of zo. Maar nu was het balhoofd gebroken en kon ik niet meer verder rijden. Ik had zelf geen letsel of wat dan ook, ik gleed zelf ook wel over de weg maar het ging heel langzaam, jammer alleen dat er net een auto aankwam.

### **Als je nu nog een motor zou mogen uitkiezen, welke zou je dan nemen?**

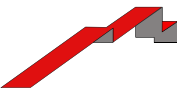
Dan ga ik wel een beetje twijfelen. De nieuwe Africa Twin vind ik heel mooi, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik een offroadmotor - het merk maakt me dan niet eens zoveel uit, maar iets in een Dakar-achtige uitvoering, dus een 450 of 500 cc - dat zou ik wel heel cool vinden. En dan zou ik heel graag een keer in Marokko gaan rijden, de motoren daar naar toe laten brengen en dan rijden. Dat kan natuurlijk met de Alp ook, dat zou ik prima durven, maar het lijkt me heerlijk om daar met een echte offroadmotor terrein te rijden.

### **Heb je nog iets wat je onze lezer niet wil onthouden?**

Ik wil het leuke van de Transalpclub nog eens benadrukken. Ik heb er echt nooit spijt van gehad dat ik lid ben geworden van de Transalpclub. Daardoor heb ik, zeker ook in het begin, altijd leuke ritten kunnen maken. Ik had destijds geen vrienden in mijn directe omgeving die ook motorreden, en dan ga je toch minder snel in je eentje een ritje doen. Het was echt heel fijn om eens in de zoveel tijd een rit te rijden met de club, en dan kom je steeds vaker dezelfde mensen tegen. Van het één komt dan het ander, en zo heb ik mijn eigen clubje binnen de Transalpclub ook wel gevonden. Dat zijn de mensen die het heel leuk vinden om offroad te rijden, en dat heb ik mede dankzij de Transalpclub ook geleerd. Ik rijd nog steeds met veel plezier met de noppenjongens en -meiden, dat vind ik supercool. Met dat deel van de club heb ik duidelijk het meest.

### **Dat is een mooie afsluiter Marc, hartelijk dank voor het interview en tot ziens bij de volgende rit!**



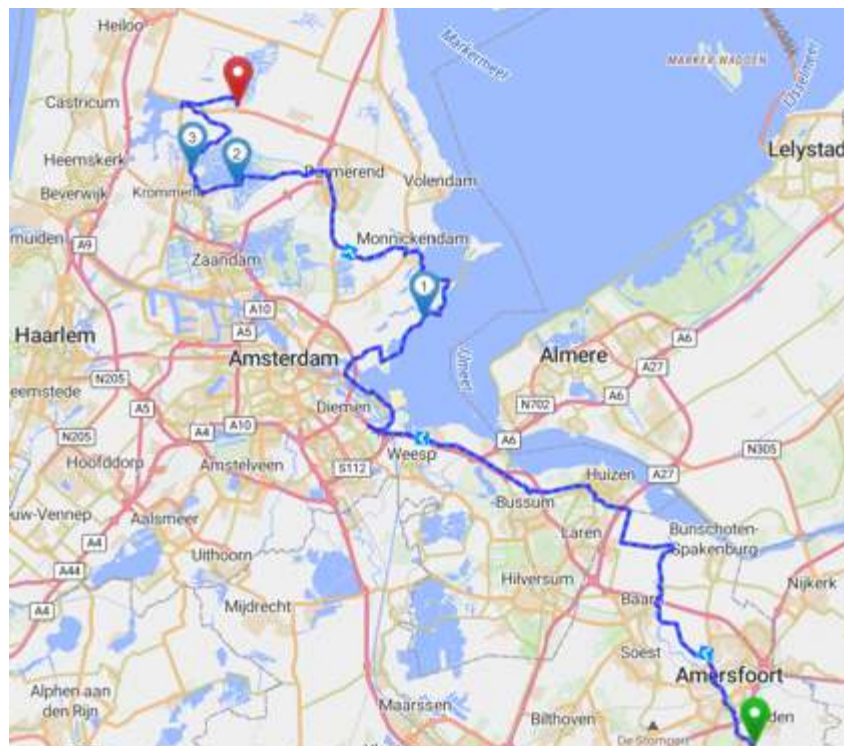


## Rondje IJsselmeer

**Met de horeca weer open werd het tijd voor een verzetje. Texel, Ameland en Terschelling kwamen langs maar uiteindelijk werd het, weliswaar in drie etappes, een rond IJsselmeer. Hanneke zoekt net zo lang tot ze een mooie plek heeft gevonden voor de 1<sup>e</sup> overnachting. De 2<sup>e</sup> overnachting stond al bijna vast. En toen kwam corona om de hoek. Ze mocht niet mee, dat stond wel vast.**

Op donderdag 18 juni laten testen en dan wachten. Normaal is de uitslag er met 48 uur maar het kon nu vanwege de drukte iets langer duren. Ik wist natuurlijk zeker dat ik geen corona had, totdat je bent getest en op de uitslag moet wachten. Buikpijn krijg je daarvan. Omdat de uitslag niet bekend was konden we ook niks boeken: daar ging die mooie overnachting in Diever: die was inmiddels vol. Op zaterdagmiddag kreeg ik het verlossende telefoontje: negatief. Gelijk de overnachting van zondag op maandag geboekt bij het schitterende B&B Het Pakhuys in De Rijp (NH). De overnachting maandag/dinsdag werd De Uitkijk in Hellendoorn. Bed geregeld: nu de route nog.

Na alle lovende woorden van Mr. GPS Hans Vaessen de site van kurviger.de opgezocht. Begin- en eindpunt waren bekend. We konden zondagmiddag pas vertrekken zodat we niet de langste route hebben gemaakt. Via Huizen en Muiderberg, klein stukje snelweg richting Amsterdam en over het water er weer af om aan te sturen op Durgerdam. We zijn ons ervan bewust dat we het met de motor rustig aan moeten doen, zeker als je daar gaat rijden. In noordelijke richting langs het IJsselmeer omhoog tot de T-splitsing waar je ook naar Marken kunt. Via onze communicatie nog even met Hanneke overlegd maar die opperde om Marken rechts te laten liggen. Volgende keer drinken we daar wel koffie. Linksaf dus. Boven Monnickendam het IJsselmeer gelaten voor wat het was en via Purmerend en Krommenie naar de eindbestemming van vandaag. De rit was 169 km.



Rond 6 uur kwam De Rijp in zicht. Met het inchecken had Hanneke al direct een tafeltje geregeld zodat we na het opruimen aan konden schuiven voor een heerlijk diner. De douche en de heerlijke bedden in deze mooie B&B deden daarna de rest: heerlijk geslapen! Voor de volgende dag stonden een super ontbijt, mooi weer en een heerlijke rit van ruim 260 km op het programma.



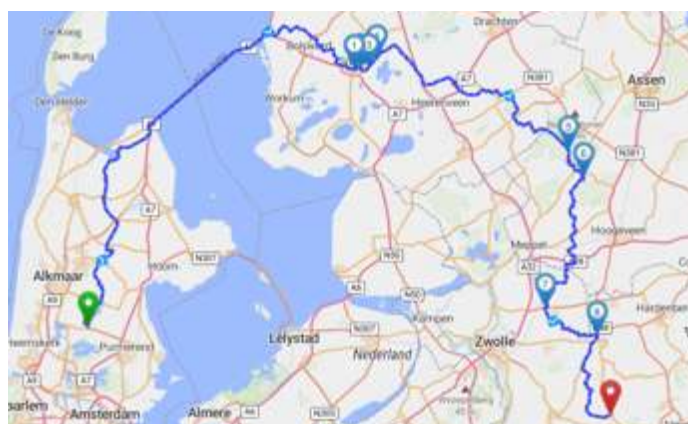
De zon die hoort bij het mooiste weer van de wereld wekte ons. We hadden tijd genoeg om voor het ontbijt de meeste spullen weer in te pakken en de motoren uit hun innige omhelzing inclusief ketting en sloten te verlossen. De motorketting en -olie had ik de avond ervoor gelijk gedaan zodat ik nu mijn handen schoon kon houden. Het ontbijt werd buiten geserveerd en dat serveren mag je letterlijk nemen: we kregen allerlei lekkere dingen voorgeschoteld en we hebben bijna alles opgegeten. Mocht je nog eens wat te vieren hebben, een 40-jarig huwelijk of zo, dan is dit daarvoor een uitgelezen plek!

De GPS hoefde de 1<sup>e</sup> dag niet zoveel te doen omdat ik de weg wel zo ongeveer wist (lees: dacht te weten). Ik heb een nieuw apparaat en dat vraagt altijd een beetje oefening en dat doe ik het liefst onderweg. Soms tot Hanneke haar ongenoegen maar dan is die communicatie wel weer handig: als je enkel met je middelvinger moet vertellen dat er iets niet klopt dan wordt dat al gauw verkeerd begrepen. Voor dag twee zaten netjes de tracks in beide apparaten. De eerste dag had mijn Zumo van mijn track wel een route gemaakt maar die voelde niet helemaal oké. Halverwege dag twee kreeg ik door wat ik niet goed deed: als je van een track een route wilt laten maken dan moeten in de GPS alle beperkingen uit staan. Mijn track liep over de afsluitdijk en mijn GPS wilde daar niet overheen. Oorzaak: snelwegen stond op vermijden en dat is toch echt een snelweg. Toen dat kwartje was gevallen was het klaar en klopte de route exact met de track. We hebben werkelijk met minimale moeite een hele mooie route voor de wielen gekregen: hulde daarvoor aan Kurviger.

Van De Rijk naar het begin van de afsluitdijk was het genieten van mooi Noord Holland. Hanneke merkte terecht op dat er veel mooie historische panden te zien waren. Veel meer eigenlijk dan we in onze regio (red.: Amersfoort) gewend zijn.

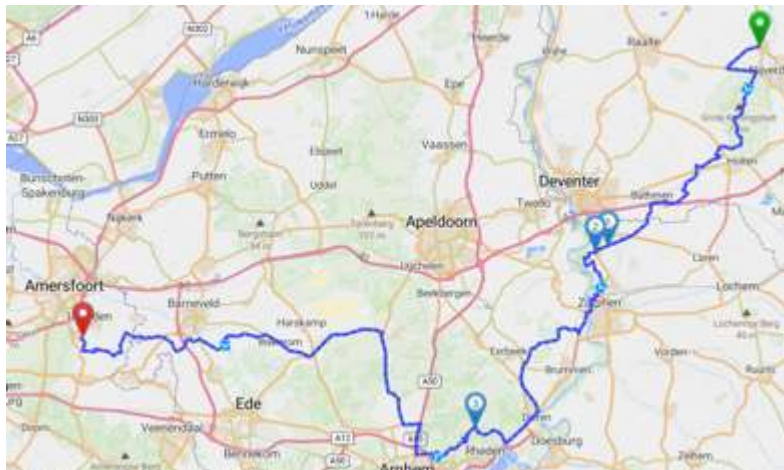
Na de Afsluitdijk zijn we in Zurich even de dijk opgelopen om de zee te zien en te ruiken. Vanaf daar ging het landinwaarts, richting Sneek. De route leidde ons grotendeels om de steden heen maar voor Sneek hebben we een uitzondering gemaakt: we hadden zin in koffie en een hapje eten. Onder de parasol, handjes netjes gewassen en op ruime afstand van de andere gasten genoten we van een lekkere tosti en stukje appeltaart. Gesterkt konden wij weer op pad, Drenthe door, richting Nieuwleusen.

Als we toen hadden geweten wat we nu weten dan hadden we bij Ten Kate Motoren niet alleen een paar nieuwe laarzen voor mij gekocht. Hanneke haar motor vertoonde af en toe al wat kuren maar onwetend als wij zijn en vertrouwend op die altijd maar lopende Honda-machines hebben we dat daar niet aan de orde gesteld. Met de nieuwe laarzen aan mijn voeten hebben we het laatste stukje naar Hellendoorn afgelegd. De Uitkijk kenden wij al, zij ons niet meer. Na het inchecken de bagage op onze kamer gebracht en ff gedoucht. Dat was wel nodig na een dag in dat heerlijke weer. Daarna een drankje op het terras en aansluitend buiten heerlijk gegeten. Een zwoele zomeravond in het Hellendoornse bos was een heerlijk eind van onze 2<sup>e</sup> dag van het rondje IJsselmeer.



De nacht was te kort maar de route en het ontbijt lonkte dus toch maar opgestaan. Spullen verzameld en in korte broek naar het ontbijt. Heerlijk gezeten en genoten van het lekkere eten en de zon die ons aangenaam verwarmde. Na het uitchecken en het inpakken van de bagage als laatste het motorpak aan: had ik al gezegd dat het warm was? 12.

Vanaf de Uitkijk is het ongeveer 500 meter het bos uit, dan linksaf de asfaltweg op. 300 meter gereden en toen viel de Twin van Hanneke uit. Vloeken hielp niet want dat verstond het Japanse blok niet. Goede raad is duur maar ja, je bent maar met z'n tweeën en gelijk je eerste hulplijn inschakelen is ook niet handig. Even gewacht, tot 10 geteld, schietgebedje en weer gestart: hij deed het weer. Even. Ergens op de volgende berg, er liggen er daar volgens zeggen zeven achter elkaar, stopte hij weer en nu hardnekkiger. De motoren aan elkaar geknoopt en zo naar een restaurant iets verderop gereden: wachten en sleutelen gaat tenslotte beter met een kop koffie erbij. Van het rijtje ondeugdelijkheden van onze jong-bejaarde Twin kwam de spanningsregelaar op 1 te staan. In Toldijk (Massink Bromfietsen) bleek er 1 van het juiste type te liggen. Om een heel lang verhaal heel kort te houden: dat was dus niet de oorzaak. Hij heeft wel weer een kort stukje gelopen. Daarna met behulp van de zwaartekracht onderaan de berg de motor geparkeerd en samen op mijn motor verder gereden. Het was echt een mooie route en ook best gezellig samen op één motor. Als het minder warm is dan lijkt het me nog leuker: nu was het niet nodig om elkaar warm te houden. Hanneke: 'wat een verschil trouwens met achterop zitten. Die Twin zit vorstelrijk t.o.v. de BMW'.



's Avonds met de auto de motor even opgehaald en nog even met een drankje erbij de rit geëvalueerd. Conclusie: zeker voor herhaling vatbaar.

Hanneke haar Twin loopt inmiddels, dankzij clublid Huib IJssennagger zijn u-bochtconstructie, weer. De brandstofpomp (b)lijkt de oorzaak. Binnenkort eens kijken of het inderdaad de contactpuntjes zijn geweest die roet in ons eten hebben gegooid. Als dat zo is dan zal ik die eens hartig toespreken want zolang hadden wij die nog niet aan boord. De tips zijn rijden met de kraan op reserve (wel op tijd tanken dan!), contactpuntjes modificeren (zie forum en clubblad) of een vacuümpomp erop. Hanneke wil haar motor ondanks deze hapering toch niet kwijt, tenminste als ik belooft dat hij haar niet meer in de steek laat.



Het artikel in de vorige Transalper over botsmutsen heeft nogal wat reacties opgeroepen. Kennelijk hebben we nu meer tijd om een artikel goed te lezen en over zaken na te denken. Ging het vorige artikel over het onderhoud van je helm gingen de opmerkingen en vragen over de goedkeuringseisen, labels, pasvorm en levensduur van een helm.

## ECE-normen

Als je in Europa op een motor, scooter of bromfiets wilt deelnemen aan het verkeer, ben je verplicht een helm te dragen die voorzien is van ECE typegoedkeuring. Een belangrijk gegeven bij de keuring, is dat een goedgekeurde helm voldoet aan de minimumeisen die gesteld worden aan veiligheid en bescherming van een helm.

Dan is er ook nog een nummer dat voorafgegaan wordt door een letter. Voor jethelmen is dit J en voor helmen met een beschermend kinstuk, zoals integraalhelmen, is dit P. Bij helmen met een kinstuk dat niet beschermend is, staat er NP. Deze laatstgenoemde helmen moeten daarnaast ook een symbooltje hebben dat dit voor een ieder duidelijk maakt.

Het nummer wat achter het getal 22 staat begint met 05, wat staat voor de ECE 22-05 normering, het pakket keuringseisen dat tegenwoordig geldt. In 1982 werd daarmee begonnen met 22-02. Nummers die met 04 beginnen zijn van de vorige ECE 22.04 en die mochten tot halverwege 2003 verkocht worden. Ook iets om nog eventjes goed op te letten voordat je een 'koopje' aanschaft.

De ECE 22-05 keuringseisen worden over enige tijd vernieuwd en wordt dan EC 22-06. Het proces om dit te veranderen is eind 2019 op het World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations in gang gezet. Omdat het een Europese norm is speelt het Europese Parlement ook een rol en zullen de eisen ook daar besproken worden vanuit een politieke context. De eerste voorstellen voor de aanpassingen worden inmiddels bediscussieerd en allerlei partijen zijn een lobby begonnen. Zo wil de Informal Working Group de keuring uitbreiden naar meer onderdelen, zoals afneembare delen van systeemhelmen, zonnevizieren, communicatiesystemen en de in sommige landen verplichte reflecterende stickers. Daarnaast stelt men ook een test voor, voor het vizier, die een stalen bal met 60 km/u tegen moet kunnen houden en moet meer naar het draaien van de helm bij impact gekeken worden.

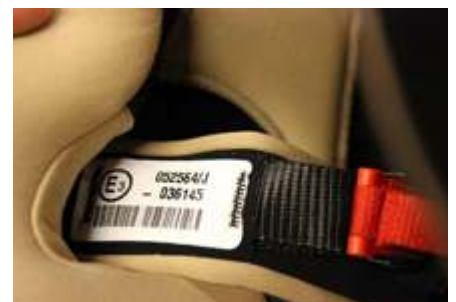
## E-NUMMER

In welk land een helm is gekeurd valt af te leiden uit het label dat in de helm zelf is aangebracht. Kijk je naar het cirkeltje met daarin de letter E, gevolgd door een nummer. Dit is het landnummer voor het land waar de helmkeuring heeft plaatsgevonden. Het nummer geeft een eerste indicatie voor welk deel van de wereld een helm is gekeurd. Een E-goedgekeurde helm kan vervolgens overal waar dan ook ter wereld worden verkocht. Het E-nummer geeft geen enkele indicatie over de kwaliteit, herkomst of beoogde (export-) markt van de helm. Een helmfabrikant mag zelf kiezen in welk land en door welke keuringsinstantie hij zijn helmen laat keuren. In Nederland (E4) gebeurt dat gewoonlijk door TNO in Delft. In die zin hebben TNO en de TÜV een onberispelijke staat van dienst.

## Waar gekeurd

Er is geen wettig en overtuigend bewijs maar er zijn sterke aanwijzingen dat je voorzichtigheidshalve er vanuit kan gaan dat hoe verder een land bij ons vandaan ligt, hoe discutabeler de keuringsinstantie is. Hieronder de lijst met nummers:

1. Duitsland, 2. Frankrijk, 3. Italië, 4. Nederland, 5. Zweden, 6. België, 7. Hongarije, 8. Tsjechië, 9. Spanje, 10. Joegoslavië, 11. Groot-Brittannië, 12. Oostenrijk, 13. Luxemburg, 14. Zwitserland, 16. Noorwegen, 17. Finland, 18. Denemarken, 19. Roemenië, 20. Polen, 21. Portugal, 22. Russische Federatie, 23. Griekenland, 24. Ierland, 25. Kroatië, 26. Slovenië, 27. Slowakije, 28. Wit Rusland, 29. Estland, , 31. Bosnië Herzegovina, 32. Letland, , 34. Bulgarije, 36. Litouwen, 37. Turkije, 39. Azerbeidzjan, 40. voormalig Joegoslavische republiek Macedonië, 42. Europese Gemeenschap, 43. Japan, 45. Australië, 46. Oekraïne, 47. Zuid Afrika, 48. Nieuw Zeeland  
De nummers 15, 30, 33, 35, 38, 41, 44 zijn nog niet aan een land gekoppeld.



Deze jethelm (J) is getest in Italië (E3) en goedgekeurd volgens de ECE 22.05 norm

## Kritiek op ECE keurmerk

De ECE keuring voor helmen is wereldwijd de meest geaccepteerde standaard, en wordt in bijna 50 landen gehandhaafd. Hoewel hij wordt gezien als een van de meer strikte keuringen ter wereld, bestaat er toch kritiek op. Een van de gehoorde punten van kritiek is dat er in de laatste versie van de keuringseisen geen penetratietest meer zit. De penetratietest onderzoekt in welke mate de buitenschaal van de motorhelm doorboord wordt wanneer deze op een scherp voorwerp (zoals bijvoorbeeld een voetstepje van een motor, of de spijl van een hek) valt.

Een andere aanmerking die je op de ECE22-05 test kan hebben is dat een helm altijd op exact dezelfde plek op de buitenschaal op een impact wordt getest. Een helmenfabrikant zou dus een helm op precies die plekken extra kunnen verstevigen, zodat de helm eerder goedgekeurd wordt. Daarnaast verschillen de filosofieën die de helmenfabrikanten hebben over veiligheid onderling ook. Zo zweert de ene fabrikant bij een buitenschaal die vervormt en op die manier de energie van een klap verdeelt, en is de andere fabrikant overtuigd van een super harde en stijve buitenschaal en een zachte binnenschaal die intern als een soort kreukelzone fungeert. Er is dus geen heilige graal, maar je kan de ECE norm dus wel prima zien als een waarborg voor een minimaal veiligheidsniveau.

Naast bovenstaande kritiek op de meer technische keuringseisen is er ook kritiek te horen op de wijze van keuren zelf. Veel landen mogen keuren en het keurmerk toekennen aan een helm maar sommigen landen interpreteren de eisen wat globaler dan de keuringsinstanties in bijvoorbeeld Duitsland (TÜV) en Nederland (TNO). Deze twee keuringsinstanties hebben internationaal een hoog aanzien dat zij exact conform de keuringseisen testen.

## DOT, SNELL en SHARP certificaten

### DOT

In de VS hebben ze een eigen keuring, de DOT approval. DOT staat voor Department of Transportation, en is vanuit de overheid geregeld. Over het algemeen voldoen ECE goedgekeurde helmen ook aan de DOT eisen, maar andersom niet altijd. De ECE keuring wordt als een strengere eisen gezien dan DOT.

### SNELL

De SNELL Memorial Foundation is een non-profit organisatie die is opgericht met als doel een hogere veiligheidsstandaard voor helmen te bewerkstelligen. SNELL staat er om bekend zeer hoge eisen te stellen aan de veiligheid van de helmen. Een SNELL keuring kan je zien als graadmeter. Als een helm volgens de SNELL normering is goed gekeurd dan is dat qua veiligheid een betere helm. De SNELL keuring is overigens geen keuringseis om een helm op de openbare weg te mogen gebruiken..

### SHARP

SHARP is een Brits overheidsprogramma dat motorhelmen test, en de veiligheid classificeert met een aantal sterren van 1 t/m 5, waarbij 5 sterren de hoogste score is.

## Het keuze proces

Er zijn ECE gekeurd helmen van een paar tientjes, maar je hebt ze ook van over de 1000 euro. Ze zijn alle ECE goedgekeurd, maar het is niet aannemelijk dat ze vergelijkbaar zijn qua veiligheid. In de handel worden helmen onder de €150 aangeduid als scooterhelm en daar boven als motorhelm. Natuurlijk ontstaat er een prijsverschil door bijvoorbeeld afwerking, en bepaalde extra's die een helm kan hebben, zoals een zonnevizier of een voorbereiding voor een Bluetoothkit, maar er is ook wel zeker een enorm verschil in bescherming alleen waaruit kan je dat afleiden als consument als je in een winkel een helm staat te passen? Afgaan op het advies van de verkoper? Ik adviseer je om vooraf eerst wat huiswerk te doen omdat een goede verkoper na een kort gesprekje al heel snel in de gaten heeft in welk prijssegment hij jou een helm kan verkopen. Er zijn natuurlijk ook echt goede verkopers die veel product kennis hebben dus laat ik nu niet alle verkopers over één kam scheren. Door je zelf goed voor te bereiden kan je in de winkel snel het verschil maken door wie je te woord wordt gestaan als je een helm wilt kopen. Is het een verkoper of een adviseur!

## Pasvorm

Je kunt nog zo'n goede helm hebben maar als hij niet goed past gaat er heel wat van de beschermende werking verloren. Een goede helm zit comfortabel en dat betekent veiligheid, want als je constant met een helm op rijdt die op je voorhoofd drukt, dan wordt je concentratie verstoord door de pijn in je hoofd en het gevoel van ongemak. Een te losse helm zal ten eerste veel windgeruis produceren, bovendien drukt hij bij hoge snelheden tegen je voorhoofd, kin en soms zelfs je neus. Hij wiebelt op je hoofd en komt bij omkijken scheef te zitten.

Een goed passende helm knelt niet, maar beweegt ook niet losjes om je hoofd. Je moet 'm slechts lichtjes kunnen wringen ten opzichte van je hoofd en als je je mond open doet, moeten de wangkussentjes je wangen naar binnen drukken, zodat je er bijna op blijft. Bij twijfel in de winkel koop je de strakste van de twee, hij gaat altijd iets ruimer zitten.

Helmfabrikant Shark heeft een duidelijke pas instructie op Youtube gezet waarin heel duidelijk wordt uitgelegd waar je bij het passen op moet letten. Zie: <https://www.youtube.com/watch?v=1OHjw-V11Fw>

De betere helmen hebben voor de verschillende helmformaten verschillende grootten van buitenschalen. Daarmee wordt voorkomen dat als je een klein hoofd hebt je met zo'n buitenproportionele bol op je hoofd loopt, het is bovendien ook veiliger. Bij helmen met een vaste maat buitenschaal wordt deze opgevuld met een dikkere en dus zwaardere binnenschaal of met een dikkere voering die al snel lossen zal gaan zitten. Ook de pasvorm zal bij de betere helmen die via een officiële importeur worden geleverd zijn aangepast aan de consument. Logisch, zal je denken, maar dit kan per continent behoorlijk verschillen. Zo hebben Aziaten bijvoorbeeld een veel ronder hoofd dan wij punthoofdige Europeanen. Ook voor Afrika en Amerika is er een aangepaste vorm. Reden temeer om ook het landnummer op het E-labeltje goed in de gaten te houden

Helmfabrikanten maken helmen aan de hand van mallen. Elk merk doet dat op zijn eigen manier. Hierdoor heb je ook verschillende pasvormen. Maar welke pasvorm heb jij en hoe kom je daar achter? Het is belangrijk om daar eerst goed naar te kijken voordat je jezelf blind staart op alleen de looks. Hieronder lees je waar je op moet letten.

Nadat je ongeveer weet welke maat helm je hebt gaat het passen beginnen. De ene maat 57-58 is de andere namelijk niet en de vorm van je hoofd is uiteindelijk bepalend voor welke helmen/merken je in aanmerking komt.

Zo zijn er grofweg gezien drie soorten pasvormen, een ovale, ovaal-ronde en ronde pasvorm. Op basis van de vorm van je hoofd kan je al een eerste selectie van merken maken. Vervolgens is het een kwestie van passen en meten welke merk en model het beste bij jouw hoofd past. Realiseer je dat de helmen binnen de drie hoofdcategoryën: rond – ovaal rond – ovaal, onderling ook nog kunnen verschillen. Zo sluit een Schuberth helm bij mij niet helemaal aan op mijn hoofd en heb ik standaard rechts boven mijn rechteroog een drukplek die hoofdpijn veroorzaakt. Een Shoei daarentegen uit de zelfde categorie, ovaal rond, omsluit mijn hoofd geheel en ervaar ik geen drukpunten.

Als je een helm hebt gevonden die goed past laat hem dan minimaal een kwartier op je hoofd staan en voel goed of de helm lekker blijft zitten of op enig moment toch gaat irriteren. Zelf pas ik een nieuwe helm een paar keer met tussenposen. Laat je bij het uitzoeken van een nieuwe helm niet opjagen, je koopt een helm immers voor jaren.

VERSCHILLENDE HOOFDVORMEN		
ROND	OVAAL ROND	OVAAL
<p>Rond:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Caberg</li> <li>Nolan</li> <li>X-Lite</li> <li>GPA</li> <li>Nau</li> </ul>	<p>Ovaal rond:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arai</li> <li>Shark</li> <li>Schuberth</li> <li>Bell</li> <li>Nolan</li> <li>Shoei</li> <li>Premier</li> <li>Nexx</li> </ul>	<p>Ovaal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LS2</li> <li>Scorpion</li> <li>Bitwell</li> <li>X-Lite</li> <li>Vito</li> <li>Bean</li> <li>Simpson</li> <li>MT</li> <li>HJC</li> <li>AGV</li> <li>Scorpion</li> <li>Shark</li> <li>Simpson</li> <li>Held</li> </ul>

## Comfort

Een goede pasvorm is niet alleen veiliger maar levert ook meer comfort. Comfort is ook een goede ventilatie. Ventilatieopeningen bovenop zorgen voor de afvoer van transpiratiedamp en warmte, terwijl openingen op het voorhoofd frisse lucht aanvoeren. De kinopening zorgt naast frisse lucht ook voor het tegengaan van het beslaan van je vizier. Let ook op het zwaartepunt van een helm. Pas verschillende helmen en zodra je je hoofd naar voren buigt in een houding zoals die op de motor, merk je meteen welke helmen een te hoog zwaartepunt hebben. Die voelen zwaar en dat wil je niet, want je merkt het absoluut zodra je gaat rijden, je nekspieren krijgen het meer te verduren en bij een valpartij krijg je een grotere impact te verduren door de hogere massa bovenop je hoofd. Het zijn allemaal dingen om bij aanschaf van een helm in je overwegingen mee te nemen. Vaar niet blind op een mooi design, maar denk er vooral en vooraf goed over na.

## Levensduur

De levensduur van een helm wordt door fabrikanten uiteenlopend beantwoord. Gemiddeld komt het neer tussen de vijf en zeven jaar na de productiedatum, dus **niet** na de eerste in gebruik name. Een helm kan tenslotte al jaren in het zonnetje op de plank bij de dealer hebben gelegen en kan daarmee al flink verouderd zijn voordat die op de weg komt. Dit geldt dan zowel voor helmen van glasvezel en van polycarbonaat. Mits laatstgenoemde behandeld is met een laklaag. Zo niet, dan gaat een polycarbonaathelm minder lang mee door uitharding van het materiaal, waardoor het broos wordt. Voor helmen van glasvezel of behandeld polycarbonaat is het voornamelijk de polystyreen (piepschuim) binnenschaal en de voering die de levensduur bepaalt. Vandaar dat dit voor beide soorten ongeveer gelijk is in tegenstelling tot eerder werd gezegd dat de levensduur voornamelijk door het soort buitenschaal werd bepaald. Veelal was dat een argument om het prijs verschil te rechtvaardigen tussen een gelakte polycarbonaat helm en een helm van bijvoorbeeld glasvezel mix te rechtvaardigen. Door zweet krimpt het polystyreen licht en door de tijd verhard het ook langzaam maar zeker.

## Sluitingen

Er zijn in de basis twee types helmsluitingen. De kliksluitingen en de dubbel D-sluiting. Kliksluitingen zijn handig en zijn vaak ook met handschoenen aan te bedienen, maar ze zijn minder sterk dan de dubbel D-sluitingen en bovendien kunnen ze losraken, mocht onverhoopt het ontsluitingsmechanisme geactiveerd worden door wat voor oorzaak dan ook. Een dubbel D-sluiting lijkt lastig, maar went binnen een paar dagen. Komt er kracht op te staan, dan schiet hij niet los, maar zet zichzelf vaster. Niet voor niets is het de enige sluiting die toegestaan is binnen de racerij.



## Emergency Quick Release System

EQRS ontworpen om extra bescherming te bieden na een ongeluk. EQRS moet er namelijk voor zorgen dat de motorrijder na het ongeluk geen verder letsel oploopt. Bij een helm met EQRS kan na een ongeval eenvoudig de wangkussens van de helm worden verwijderd. In situaties waarbij mogelijk sprake is van nek of hoofdletsel kan door het verwijderen van de wangkussens extra ruimte worden gemaakt en kunnen hulpverleners de helm eenvoudiger afnemen bij het slachtoffer doordat ze niet aan het hoofd van het slachtoffer hoeven te duwen, of trekken.

Hoe kan je zien of een helm is voorzien van EQRS?

Het systeem heeft aan beide kanten van de wangkussens een rood koordje/lusje aan de onderzijde van de helm. Als je aan deze twee koordjes trekt komen de 2 wangkussens gemakkelijk uit de helm. Welke helmen hebben EQRS? Steeds meer helmen beschikken over het EQRS systeem. Dit komt voornamelijk doordat de technologie van helmen steeds beter wordt. Shoei was een van de eerste merken die het innovatieve systeem op de markt introduceerde. Tegenwoordig hebben de meeste grote merken één, of meerdere, model(len) met dit veiligheidssysteem.





**Lang wordt er niet gebaald dat de ITT in Griekenland dit jaar niet door ging. Door de agenda's stond immers nog een streep, dus dan gaan we met elkaar toch wat dichterbij huis er een paar dagen tussenuit.**

Er wordt contact gezocht met Albert Jan( AJ) en Rina van de Blauwestadhoeve in Midwolda en de hele groepsaccommodatie is van vrijdag t/m woensdag voor ons vrij. In de praktijk blijkt het nog luxer te zijn, want iedereen die thuis geen bedgenoten zijn heeft een 6 persoons hutje voor zichzelf. Het kan nog gekker, want je moet ook nog een nummer kiezen en dat wordt je privé plee en douche voor deze dagen. 100% waterdicht was het systeem niet, want toen er op de zaterdag avond nog twee bij kwamen, hadden we een nummertje tekort en jawel, werd er toch niet helemaal Corona-proof getoiletteerd.



Na een bliksembezoek aan de supermarkt met het autootje van Rina, voor de eerste levensbehoeften (drank en bier), kon het avondeten besteld worden.

We pasten goed op dat we de 1,5 meter in acht namen, precies een armlengte om te proosten met elkaar. Schipperbitter van Huib, Killepitsch van Bram en Rina haalde nog een drankje op waar honing en kaneel in zat en veel teveel andere %. Bram weet jij nog wat het was? (hij redigeert dit stuk toch en zet t er vast nog we ff bij). (Redactie: Jack Daniëls Tennessee Fire en Fireball Cinnamon)

De volgende ochtend wist ik door mijn koppijn, dat ik genoeg had gedronken, maar geen water. Dat gaat vanavond anders.



We bestellen voor de zaterdag avond vlees en de hele mikmak in een keer voor de barbecue voor vanavond bij een goede vriend van AJ en hoeven ons om het avondeten niet druk te maken. Wel moeten we ineens gaan nadenken over broodjes en koffie meenemen want er is nog steeds geen enkele koffietent of restaurant open. We gaan picknicken en dit geeft hele nieuwe dimensie aan een dag toeren op de motor, want plassen moet nu ook in de buitenlucht om maar iets te noemen.

We laden de route in de TomTom / Garmin en trappen 'm-an.



Die zaterdag zijn we met 6 club motoren, Erik, Marion, Ilona, Huib, Bram en ik. We hebben een hele mooie route gedownload die eerst onderlangs de stad Groningen gaat. We zijn nog geen 10 km onderweg als mijn motor ineens geen voeding meer heeft. De toerenteller stopte er ineens mee en het laden van de Zumo was ook gestopt. Bij een korte stop voor een brug schreeuw ik tegen Erik naar achter dat ik geen voeding meer heb, waarop ik hem hoor zeggen "ook geen achterlicht meer!" Ik baal en vertrust het niet, maar wil de groep niet ophouden. Ik rij naar Huib die voorop rijdt en zeg dat ik de weg weet en langs Motorport wil rijden. Ik vind jullie wel weer en weg ben ik.

Dit werd Huib door de groep niet in dank afgenomen, maar ik ben blij dat hij niet moeilijk deed. De rit naar de motorzaak heeft uiteindelijk niets opgeleverd, want nadat ze mijn accu hadden doorgemeten kon de oorzaak van alles zijn. Mijn motor daar laten was geen optie en een huurmotor werd een duur weekendje. Fingers crossed en weer aangesloten bij de groep die inmiddels bij Hoogkerk was, bekend van de suikerbietenfabriek. De rest van de dag in de groep een beetje tussenin gereden en gelukkig viel er niet nog meer uit. Hoe is het trouwens mogelijk dat een motor, waar ik nooit gedonder mee heb, stuk gaat bij een weekend vol techneuten die het allemaal niet erg vinden om uit te pluizen wat er aan de hand is?

Wat bleek de zekering die de koplampen en achterlicht en toerenteller regelt was erdoor. "Wat heb ik veranderd of recentelijk gedaan aan mijn Alpje" vroeg dr. Bram zijn interne protocol bij motor EHBO volgend. Koplamp vervangen en breedstralers gemonteerd. Over dat laatste dadelijk meer. Ik mocht zelf het plastic verwijderen, want dan kon ik het ook zelf stukmaken en toen kon het grote zoeken beginnen. Het euvel was relatief snel gevonden en werd gelabeld als 'prutswerk' door de heren. De schuldige waren de breedstralers voor. Die mij de hele winter veilig door de donkere boswegen van Valthe en Exloo hebben geleid naar mijn werk in Groningen. Alle snoeren zijn vakkundig doorgeknipt en ik kan weer rijden. Oké! Gas erop en zondag weer een nieuwe tocht.

Nu naar het Noorden van Groningen via Lauwersmeer. Inmiddels waren die avond ervoor Ellen en Menno aangehaakt bij ons. Dat Menno inmiddels een loeimooie KTM heeft en Ellen wel een Honda is hem vergeven. Hij heeft immers zijn Dero aan Huib verkocht, dus dan moet je wat anders. Ik haak 's middags aan bij het groepje wat ff wil jagen en heb nog geen 5 km gereden of hetzelfde schokje en bats, weer voeding eraf. Een intern conflict speelt zich af onder mijn helm. Doorrijden of afhaken en terug naar de boerderij. Ik rij niet meer lekker, vertrust mijn motor niet meer en heb de Péé erin. Ik besluit toch maar door te rijden, want ik leer er ook weer heel veel van en de lol komt gelukkig ook wel weer terug die middag.

's Avonds eten we een heerlijke Italiaanse pasta ala Menno en een heleboel snijders zijn nodig om de enorme schaal op te maken met rauwkost. Net als de vorige avond wordt de 1,5 meter steeds wat kleiner, want we kijken over elkaar schouder om een muziekplaatje uit te zoeken of omdat er iets leuks te zien is op de telefoon van de ander. Het is niet de drank, maar de verbroedering en gezelligheid in de boerderij van AJ en Rina en we allemaal een beetje van mekaar gaan houden.





Er breekt inmiddels weer een nieuwe dag aan. Het is maandag en ik hoef niet te werken maar.... Ik heb een afspraak bij mijn kapper in Emmen. Nou ben ik niet zo heel erg bezig met mijn uiterlijk, maar na maanden Corona crisis is het model er wel aardig uit en is deze afspraak een soort van heilig. Maar ik heb een motor die nog weer opnieuw nagekeken moet worden. Wat is nu de oorzaak dat de zelfde zekering voor de tweede keer doorgebrand was? De boosdoener was gister immers toch (de bedrading) al weggehaald. Ik jut Bram op mijn bescheiden manier een beetje op, maar krijg al snel de indruk dat dit techniek voor zeer gevorderden wordt en ik zie mijn haar-afpraak al in het water vallen. Mijn hoop is gevestigd op Ilona omdat zij ook een TA650 heeft en ik hoop dat ik haar motor mag lenen. Gelukkig geen probleem, het kost me een volle tank want daar zat na de rit van gisteren weinig meer in.

Tegen het middaguur ben ik weer terug. De groep heeft nog helemaal geen haast en er zijn zelfs plannen om te gaan wandelen. Mijn Alp is weer helemaal in elkaar gepuzzeld nadat was vastgesteld dat de kortsluiting via een loshangend relais in het vooronder was opgelost. Vervolgens aan mij de eer om een proefrit te maken. Daar heb ik ook meer zin in dan in wandelen en ik beloof dat ik vanavond kip-pilav voor iedereen maak. Huib, Menno en Bram willen motorrijden en we komen weer net als eerdere dagen door de prachtigste kronkelweggetjes, boeren paden, sprookjes achtige dorpjes in het Groninger land. Wat is dit een prachtige omgeving om te motorrijden.

Ik ben uiteindelijk veel langer gebleven in de Blauwestadhoeve dan mijn bedoeling was. Dinsdagmorgen in alle vroegte ben ik vanuit Midwolda naar mijn werk in het UMCG gereden, dus ik heb de tijd ten volle benut. Met lieve mensen, een prachtige accommodatie die wat mij betreft geschikt is voor het NTT en waarom niet een ITT, want er ligt een enorm grasveld met alle voorzieningen voor een nette camping. Rina en Albert Jan hebben enorm hard hun

best gedaan om van hun droom een mooie vakantiebeleving voor hun gasten te maken. Ik wens ze heel veel succes in de toekomst en Huib xxx bedankt voor de uitnodiging, het was een onvergetelijk weekend.

En passant hebben we ook nog wat Landmarks gescoord!



## TCN 500

Donderdag 1 oktober is het zover, de TCN 500!

Het motorweekend van 2020!!!!

Houd jij van motorrijden (road/offroad) dan moet je hier bij zijn. Kilometers asfalt of zand, jij mag kiezen.

Voor ieder wat wils.

's Avonds gezellig samen mooie verhalen vertellen en weer opladen voor de volgende dag.

Dit alles in de mooie omgeving van Twente en de Achterhoek.

Aanrijden vanaf donderdagmiddag.

Vrijdag en zaterdag mooie routes rijden en zondag op je gemakje weer naar huis.

Wat wil je nog meer!

Voor alle actuele informatie en opgave houd het forum in de gaten.



**Zonder accu zijn onze clubmotoren zo dood als een pier. Voor heel wat motorrijders is een accu een kunststof doos met wat draden er aan en vloeistof er in wat ver weggestopt zit onder het zadel of achter de zijbeplating. Omdat de accu uit het zicht zit, schiet het onderhoud er regelmatig een beetje bij in. Bij een lood-zuur accu betekent dit veelal een vroegtijdig overlijden van de accu.**

Wat kan je nu eigenlijk qua onderhoud doen? In ieder geval moet je een lood-zuur accu niet bijvullen met water, dat over gebleven is van het plantjes water geven. Een motorfiets accu laden met de acculader waarmee ook de accu van een auto met een dieselmotor wordt geladen kan leiden tot onherstelbare aan de accu. Een behulpzame buurman die met zijn Hummer je starthulp wil verlenen kan je beter ook maar vriendelijk doch resoluut bedanken voor zijn goedbedoelde aanbod. Kortom tijd om eens nader in te zoomen op de verschillende aspecten rondom de motorfiets accu.

## Accu geheimtaal

Net als op een fles motorolie staan er op een accu allerlei code's waar een leek geen touw aan kan vastknopen. Een paar voorbeelden:

- **12V**

Dit is de door de fabrikant opgegeven accuspanning, gemeten in Volts (V). 12 Volts accu's bestaan in feite

uit zes in serie geschakelde loodaccumulator-cellen. Theoretisch kan een volledig opgeladen accu een waarde bereiken van 12,72 V. Als je 13 V met je multimeter meet hoef je niet direct in paniek te raken.

- **12 Ah**

De capaciteit van een accu wordt weergegeven in Ampère-uur (Ah). Het geeft een beeld van de beschikbare hoeveelheid energie van een accu. Een hoge Ah-waarde is echter geen indicatie voor de kwaliteit van de accu. Voor een motorfiets accu is het startstroom gedrag belangrijk oftewel, kan de accu in korte tijd veel stroom (A) leveren? Vandaar dat er ook gesproken wordt van startaccu's. Heb je dan ook andere accu's? Ja bijvoorbeeld tractie-accu's. Deze accu's geven minder stroom maar kunnen wel een lange tijd stroom leveren. De aanduiding 12 Ah kan misleidend zijn maar daarover later meer.

- **MF**

Deze aanduiding staat op onderhoudsvrije accu's (Maintenance Free). Deze accu's worden weliswaar met een zuur gevuld maar dat zuur wordt opgenomen in een vliesachtige materiaal dat werkt als een soort spons. Door de 'spons' werking is het zuur, na het vullen van de accu, gebonden/vastgezet en is dus niet meer als een vloeibare substantie in de accu aanwezig. Dit soort accu worden ook wel AGM (Absorbent Glass Mat) accu's genoemd. Voordeel is dat de accu in gekantelde omstandigheden, zoals in een Varadero, geen accuzuur kan lekken.

advertentie

Trekt u nog steeds de aandacht van uw klanten en relaties, of bent u toe aan vernieuwing?

PietersMedia

Print Web Design

Groede Goes | [www.pietersmedia.nl](http://www.pietersmedia.nl)

#### • CB14-B2

Dit is het internationaal gebruikte JIS code. De JIS code wordt door alle accufabrikanten gebruikt en is om aan te geven om wat voor model, type accu het gaat. Standaard lood-zuur accu, onderhoudsvrij etc, de maat (l x br x h) van de accu, Min-pool links of rechts en de positie van de eventuele ontluchting. JIS-nummers voor motoraccu's bestaan in drie varianten zo als bijvoorbeeld 12N24-4 (standaardaccu), CB30CL-B (anti-sulfaat) en CTX5L-BS (onderhoudsvrij). CB14-B2 is de JIS code van een anti-sulfaat lood-zuur accu voor een Africa Twin bij 1991-1992. Africa Twins vanaf 1993 tot 2003 hebben een MF accu met de JIS code CTX14-BS. Sommige fabrikanten zoals Varta en Yuasa vervangen de C voor een Y. JIS code wordt dan bijv.: YB14-B2.



Een Yuasa Lood-Zuur accu voor een Africa-Twin RD04. Links in het midden van de accu zie je de aanduiding voor anti-sulfaat (logo in de vorm van een achthoekig STOP-bord).

**100A (EN):** Dit is een belangrijke code. Het staat voor de niet verplichte koudtest-stroom. Vandaar dat je deze code niet op alle accu's tegen komt. Het geeft weer de ontladingsstroom, gemeten in Ampère, die bij -18°C gedurende 10 sec. lang wordt gemeten. Met deze waarde onderscheidt een goede accu zich van een minder goede. Een goede accu heeft een koudtest-stroom tussen de 100 en 120 A.

#### Welk type accu

Voor onze clubmotoren komen er grosso modo maar twee type accu's in aanmerking. De klassieke lood-zuur accu en de onderhoudsvrije (MF) accu. De gel accu laten we even buiten beschouwing omdat je die nog niet zo vaak tegenkomt. Wat kies je nu, een onderhoudsvrije accu of een klassieke accu? De voors en tegens op een rijtje:

Lood – zuur accu's

+ Relatief goedkoop in aanschaf;

+ Motor start er prima mee;

- Frequent controleren en evt bijvullen van de accu-vloeistof;

- Mogelijkheid van lekkend accuzuur bij monteren als de accu niet recht vastgehouden wordt of bij het vallen tijdens het off-roadrijden;

- Bijladen als de accu langere tijd niet wordt gebruikt.

MF accu's

+ Geven t.o.v. een lood – zuur accu een hogere startstroom af, handig als je motor het gehele jaar door buiten of in een onverwarmde schuur gestald staat;

+ Ontladen gaat langzamer dan bij een lood – zuur accu;

+ Geen gevaar voor lekkage als de accu bij montage niet recht gehouden wordt;

- Relatief duur, gemiddeld factor 2 t.o.v. een lood – zuur accu;

- Bijladen als de accu langere tijd niet wordt gebruikt.

#### Welk model accu

Normaal gesproken vervang je de accu voor een accu van het zelfde model, op basis van de JIS-code. Daarbij zou je kunnen switchen tussen een lood – zuur en een MF accu. Als je echter veel elektrische accessoires, met name extra lampen met een hoog vermogen, op je motor hebt gemonteerd kan het verstandig zijn om een accu te monteren met een hogere capaciteit. Je moet dan opzoek gaan naar een model dat wel past in de ruimte voor je accu in het frame en dat is niet altijd even eenvoudig. Denk ook aan de juiste positie van de accupolen. Realiseer je ook dat de dynamo van de Transalp en de Africa Twin XRV niet erg over bemeten zijn dus laat je goed adviseren door een deskundige op dit vlak.

#### (De)monteren van de (nieuwe) accu

Bij het demonteren van een accu maakt je eerst de massaverbinding los, negatieve of – pool. Bij monteren sluit je de massaverbinding als laatste weer aan. Houd een lood-zuur accu zoveel mogelijk recht om morsen met accuvloeistof te voorkomen.

Een nieuwe accu, zowel standaard lood-zuur als MF, is veelal voor 70% geladen. Het wordt sterk aanbevolen om een nieuwe accu eerst volledig met een acculader te laden en dan pas in de motor te monteren. Doe je dit niet dan zal de accu nooit de maximale startcapaciteit gaan leveren en sneller aan kracht gaan inleveren.

## Lithium accu's

De nieuwste generatie moderne motorfietsen worden vaak standaard voorzien van een Lithium accu. Lithium accu's geven constructeurs meer vrijheid om een accu te plaatsen in een motorframe. Ze zijn kleiner en hoeven niet horizontaal geplaatst te worden. Ondanks dat Lithium accu's kleiner zijn leveren ze een hogere startstroom en ontladen ze langzamer.

### Let op:

Je kunt in een 'oudere' motorfiets niet zondermeer de conventionele lood-zuur accu vervangen door een Lithium accu. Laad je hierover goed voorlichten omdat een Lithium accu andere eisen stelt aan de laadspanning zodat mogelijk de spanningsregelaar ook aangepast moet worden. Lithium accu's kunnen NIET met een acculader voor conventionele accu's opgeladen worden. De onder motorrijders populaire acculader van Optimate, model 3 en 3+ zijn NIET geschikt voor het laden van Lithium accu's. Als een acculader wel geschikt is dan staat dat expliciet vermeld in de specificaties van de lader. Je kunt er gemakshalve van uitgaan dat voor de consumentenmarkt op dit moment geen lader beschikbaar zijn die zowel conventionele lood-zuur accu's en lithium accu's kunnen laden.

## Onderhoud

- Regelmatig visuele inspectie of de accu niet lekt en of de aansluit kabels nog wel goed vastzitten en niet gecorrodeerd zijn. Aansluitingen op de accu in gemonteerde toestand invetten met zuurvrije vaseline;
- Bij lood – zuur accu's frequent, maandelijks, het accu vloeistof niveau controleren en evt met gedemineraliseerd water vullen tot max. niveau. In GEEN geval een te laag vloeistof niveau aanvullen met accuzuur;
- Stekkers van het laadcircuit frequent controleren op corrosie en verschijnselen van oververhitting (gesmolten plastic en zwart gekleurde verbindingen);



Dit is een verbrande stecker van de aansluiting van de dynamo op de spanningsregelaar. Een bekend probleem bij de AT en de TA. Dergelijke slechte verbindingen kunnen in het meest extreme geval leiden tot zelfontbranding van de motorfiets.

- Laadspanning periodiek testen met een multimeter zie werkplaats handboek voor max. en min. waarden, of een Volt-meter inbouwen in je cockpit;
- Als de motor niet wekelijks wordt gebruikt, accu aansluiten op een goede onderhoudslader. Accu hoeft hiervoor, als je de juiste accessoires daarvoor gebruikt, niet gedemonteerd te worden;
- Als je niet verrast wilt worden door een lood-zuur accu die het ineens niet meer doet kan je de toestand van de accu controleren met behulp van een zuurweger. Het soortelijk gewicht van de accu bepaal je nadat de accu volledig is opgeladen. Je kunt er van uitgaan dat als je een langere rit gemaakt hebt dat de accu volledig opgeladen is, anders de acculader aansluiten. Licht het soortelijk gewicht van de accuvloeistof na meting met de zuurweger tussen de 1,17 en de 1,30 dan is de accu in goede staat, beneden de 1,15 moet je de accu vervangen.

## Zuurweger



Afgebeeld de CTEK Multi XS 3600. Heeft een instelbare laadstroom instelling voor conventionele motorfiets en auto accu's.

Onderstaande acculader van Optimate, de Optimate Lithium acculader / druppellader TM-470 30Ah is als voorbeeld een lader die geschikt is voor Lithium accu's.



# CLUBDEALERS

## Termaat Motoren

Contactpersoon: Koen Termaat  
Adres: Hertogstraat 74  
6511 SE Nijmegen  
Telefoon: 024-3229575  
Website: [www.termaatmotoren.nl](http://www.termaatmotoren.nl)  
Korting: 10-15% op accessoires, kleding, helmen en onderdelen.  
(Leverf geen Honda onderdelen!)

## Wim ter Braake motoren

Contactpersoon: Eric Buining  
Adres: Nijverheidsweg 8  
7948 NE Nijveen  
Telefoon: 0522-492255  
Fax: 0522-491770  
Website: [www.terbraake.nl](http://www.terbraake.nl)  
10% korting op kleding, accessoires en onderdelen, met uitzondering van sommige originele delen. Geen korting op arbeidsloon, motoren en dergelijke. Speciale huurprijzen: bij dagverhuur kilometers vrij en altijd de doordeweekse huurprijs. Bij langere perioden speciale kilometers. Mail@terbraake.nl

## Mulders Motoren en JR Tuning

Contactpersoon: Jan Renken  
Adres: Vrijheidsweg 19 ind. 'De Vrijheid'  
9641 KP Veendam  
Telefoon: 0598 - 614506  
Website: [www.muldersmotoren.nl](http://www.muldersmotoren.nl)  
Website: [www.jr-tuning.nl](http://www.jr-tuning.nl)  
10% op kleding, onderdelen, originele Honda onderdelen en accessoires. Geen korting op arbeidsloon.

## Motoport Assen

Contactpersoon: Jan Huls  
Adres: Industrieweg 11  
9402 NP Assen  
Telefoon: 0592 406061  
Website: [www.motoportassen.nl](http://www.motoportassen.nl)  
Op vertoon van de clubpas 10% korting op onderdelen, kleding en accessoires, behalve afgeprijsde artikelen of acties.

## MSD Motorbandenservice VOF

Contactpersoon: Ad Mies  
Adres: Lange Hei 3A  
4714 RE Sprundel  
Telefoon: 06 - 29073611  
Website: [www.msd-motorbandenservice.nl](http://www.msd-motorbandenservice.nl)  
Email: [motorbandenservice@tiscali.nl](mailto:motorbandenservice@tiscali.nl)  
Speciale tarieven voor TCN-leden.

## Arjan Brouwer Trading B.V.

Contactpersoon: Arjan Brouwer  
Adres: Hoge Eng West 21  
3882 TP Putten  
Telefoon: 0341-355975  
Fax: 0341-355831  
Website: [www.arjan-brouwer.nl](http://www.arjan-brouwer.nl)  
Op vertoon van clubpas 10% korting op onderdelen, accessoires en kleding.

## PJS Motorbandenservice

Contactpersoon: Hans Schaap  
Adres: Het Straatje 4B8  
8081 RN Elburg  
Telefoon: 06 - 40221754  
Website: [www.PJSmotorbandenservice.nl](http://www.PJSmotorbandenservice.nl)  
Email: [info@pjsmotorbandenservice.nl](mailto:info@pjsmotorbandenservice.nl)  
Speciale tarieven voor TCN-leden.

## Special Motor Travel

Adres: Binckhorstlaan 36  
2516 BE DEN HAAG  
Telefoon: +31 (0) 70 304 07 35  
Mobil: +31 (0) 6 461 41 778  
E-mail: [info@specialmotortravel.com](mailto:info@specialmotortravel.com)  
Website: [www.specialmotortravel.com](http://www.specialmotortravel.com)  
Special Motor Travel organiseert innovatieve reizen met een thema. Als TCN-lid ontvang je 5% korting op onze reizen, aanbiedingen uitgesloten.

## Motorcross Aad

Adres: Zernikestraat 8  
2665 JJ Bleiswijk  
Telefoon: 010 - 521 6470  
Fax: 010 - 521 2814  
E mail: [info@motorcrossaad.nl](mailto:info@motorcrossaad.nl)  
Website: [www.motorcrossaad.nl](http://www.motorcrossaad.nl)  
15% korting op kleding, 10% korting op olie.

## Motorbandenzaak

Contactpersoon: Rob Geelen  
Adres: Eikenlaan 259E  
2404 BP Alphen aan den Rijn  
Telefoon: 06-2294 3013  
Website: <http://www.motorbandenzaak.nl>  
<http://www.1stopmotoronderdelen.nl>  
Email: [info@1stopmotoronderdelen.nl](mailto:info@1stopmotoronderdelen.nl)  
Het adres voor motorbanden, motoronderdelen, en doe het zelf werkplaats. Speciale tarieven voor TCN-leden.

## Boks Motyre v.o.f.

Contactpersoon: Wim Boks  
Adres: Segment 11-Centerpoort-Noord  
6921 RC Duiven  
Telefoon: 026 - 312 1866  
Fax: 026 - 312 1865  
Website: [www.boksmotyre.nl](http://www.boksmotyre.nl)  
10% korting.