



Bicyklets

december 2024

Jaargang 25, nummer 4



Clubblad van MTC Bicyclette



MOTORCENTER
APELDOORN TWELLO
by Joep



Motorrijden begint bij Mamola!



MAMOLA MOTOREN

DE ALLROUND MOTORZAAK WAAR SERVICE CENTRAAL STAAT

IN- EN VERKOOP VAN MOTOREN

ONDERHOUD EN REPARATIE

KLEDING, HELMEN EN ACCESSOIRES

WWW.MAMOLA.NL



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

BELOON JE PASSIE MET DE JUISTE MOTORBANDEN!

*Michelin
Dunlop
Bridgestone
Continental
Pirelli
Avon
Metzeler
Heidenau*

Van Essen Eerbeek B.V.

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



print copy service

Deventer

Lübeckstraat 12

0570 606354 - info@pcsd.nl

Zutphen

Gelderhorst 1d

0575 570790 - zutphen@pcsd.nl



Voorwoord

Hoi Leden, hier alweer het laatste clubblad van dit jaar. Weer drie nieuwe leden stellen zich aan jullie voor. Ook dit jaar is de club weer gegroeid. Daarom hoeft de contributie wederom niet verhoogd te worden.

De redactie zou het fijn vinden als meer leden een bijdrage leveren voor het clubblad: een vakantie, een bezochte stad of streek en tenslotte bezoeken aan beurzen.

Komend jaar valt het motorweekend na Pinksteren en de kans om stabiel weer zou dan ook wat groter kunnen zijn.

Ook dit clubblad zal digitaal aan iedereen verstuurd worden. De afdeling Zutphen krijgt het clubblad ook op papier.

Inhoud

Eindelijk in deze editie van het clubblad het artikel over Honda DCT en een vergelijking van andere merken met "automaat".

Joost vertelt over zijn perikelen met zijn motor.

Stan heeft een verslag gemaakt van zijn trip met Dick naar de Ardennen.

Daarnaast wat foto's van Freddy Simon van alweer een off-road avontuur, maar dan in Spanje. (De vorige was in Vietnam). Nu alleen videostills uit zijn u-tube video

Achterin deze bijdrage de agenda voor ritten volgend jaar. Kun je alvast in het voren plannen!

Drie nieuwe leden stellen zich aan jullie voor.

Dan natuurlijk de verslagen van de ritten vanaf 15 september.

De clubavonden en stamppottenbuffet kom je ook tegen in deze editie van het clubblad.

Op de voorpagina

Joost van de regen in de drup. Lees zijn bijdrage over zijn startproblemen.



Hierboven een panoramafoto van een landweggetje ten Westen van Viborg in Denemarken. (Nico)



Even kennismaken: Ik ben **Fred Misset**, getrouwd met Sabri en wij wonen sinds kort in Zutphen (Leesten). Samen hebben we drie kinderen en drie kleinkinderen. Inmiddels ben ik al een paar jaar gepensioneerd na gewerkt te hebben bij Centraal Beheer in Apeldoorn, waar we ook vandaan komen.

Het motorrijden zat er al vroeg in, op mijn 19^e begonnen in het 2-takt tijdperk met een Kawasaki 500 Mach III (kon toen nog..) en daarna een Suzuki 500 GT. Een rustige periode brak aan, motor werd verkocht, toen er kinderen kwamen. Behalve jaarlijks een "rondje IJsselmeer" met vrienden op een gehuurde motorfiets. Na een verhuizing binnen Apeldoorn was er weer plek voor een motor (Honda CX500). Dit mocht, op voorwaarde dat mijn vrouw er ook op mocht rijden !! Zo kwam ik in contact met de rijsschool waar ze aan het lessen was, wat er uiteindelijk in resulteerde dat ik daar een aantal jaren part-time als KNMV-motorinstructeur



mocht lesgeven. Ook onze jongste dochter haalde haar rijbewijs en stapte zo af en toe op de motor van Sabri. Vele jaren hebben we samen meegereden met de motortoerclub ontstaan uit oud-leerlingen van de rijsschool. Sabri en ik hebben mooie tochten gemaakt door Europa o.a. twee keer naar Engeland en naar Italië. De heenreis naar Bolzano gedaan met de autotrein, een leuke ervaring en relaxed! Ik reed ook mee met collega's van Centraal Beheer als er iets georganiseerd werd. De lol van het motorrijden ging er een beetje af bij mijn

vrouw en de motor en spullen werden verkocht. Hoe groot was mijn verbazing toen onze zoon onaangekondigd voor de deur stond met een motorfiets! Zonder dat iemand het wist was óók hij aan het lessen gegaan! Samen hebben we er al een paar mooie en leuke motor weekenden opzitten. I.v.m. kleine kinderen kan hij helaas wat minder vaak op pad.



Ik had al een paar keer nieuwsgierig gekeken naar de uitnodiging van Bicyclette in het Contactblad en door mee te rijden met de Bokkenrit op 20 oktober, heb ik met de club kennis gemaakt. Dat beviel prima, mooie rit met zelfs een kop koffie van Nico onderweg! Reden genoeg om mij aan te melden en volgend jaar een aantal ritten mee te kunnen rijden. M.v.g., Fred Misset

Wij zijn **Jan Til en Willie Rewinkel**, we hebben allebei het motor rijbewijs gehaald eind jaren tachtig.

We hebben twee kinderen en sinds 17 oktober trotse opa en oma van ons 1e kleinkind en wij wonen sinds 2010 in Rha.

Jan is vrachtwagenchauffeur en Willie is planner.

Onze hobby's zijn fietsen, wandelen en motorrijden. Jan luistert graag naar muziek en Willie gaat wekelijks naar line dance.



Dick en Stan: een tocht naar de Ardennen.

Wat dacht je ? Zullen we ? Hoever is het ? Wanneer gaan we ? Wat nemen we mee ?



Gedachten aan het begin van het jaar als de Wielersportvereniging ETP Zutphen met een grote groep wielrenners/mountainbikers in het weekend van 13 tot 16 september 2024 naar Landgoed Le Herou in de Ardennen gaat om daar een gezellig weekend te houden met een all-inclusive prijs op een mooi landgoed.

Vorbereidingen werden gemaakt, waar ligt het landgoed? Het ligt in Nisramont in La Roche en Ardenne in heel mooi fietsgebied voor liefhebbers.

We kregen van de organisatie een leuk prijsje om een nacht bij de club te zijn, immers all-inclusive is met alles erop en eraan.

We bedachten om zaterdag 14 september naar de Ardennen te rijden en zondag de 15^e terug.

Mijn motor had voordien een onderhoudsbeurt nodig bij Hartelman in Hengelo Gld.

Op mijn verzoek voor een wat lichtere motor, had hij een MT 3 op het oog. Vond het prima, zag er leuk uit maar ja hij moest wel voor de 13^e klaar zijn.

En jawel, de volgende dag lachte de motor mij al toe in de showroom. De afspraak was snel gemaakt en over de prijs werd onderhandeld, waardoor ik 'm de volgende dag kon ophalen.



Thuis wilde ik hem showen maar helaasgeen enkel teken van leven in de motor. Wat nu ?

Kontakt met Hartelman.. zij haalden de motor op en zouden ervoor zorgen dat hij donderdag terug zou komen... en inderdaad topservice! De volgende dag werd hij teruggebracht en was voorzien van een nieuwe accu, ook dat kan gebeuren !

Een route werd gemaakt: geheel langs de oostgrens van ons land met in totaal 286 km.



Omdat Dick met Tommie werkt en ik met Garmin, hebben we de routes uitgewisseld want gelijk zijn de gpx-en niet en het zou fijn zijn als we dezelfde bochten zouden maken. Onze slaappullen met toebehoren konden donderdag met de bus mee, de mannen zouden zorgen dat ze op

onze slaapplek terecht zouden komen.

Aldus alles voorbereid waarbij we bedachten om onderweg ergens in Duitsland te gaan lunchen.

Het vertrek bij het clubgebouw was om 10.00 uur het zonnetje lachte ons toe.

Via 's-Heerenberg, Kleve, Goch, Geldern langs de grens naar Aken maar helaas geen lunchadres te vinden. Wel vonden we een tankstation waar zowaar nog een broodje worst en een broodje gezond op ons lagen te wachten. Een leuke pleisterplaats voor de lunch was dus niet voor ons weggelegd.

Via Eupen en Malmedy naar de Ardennen, waar de een naar de andere de bocht volgde.

Rond vier uur kwamen we aan op het landgoed, waar we warm werden onthaald op een koude kletser. Onze motoren veilig gesteld en ons bedje ingericht; dit keer op een slaapzaal.

Na een heerlijk diner gemaakt door de dames van onze leden, werd de avond gezellig doorgebracht op het terras. Een popkwis was gemaakt voor het vertier met de nodige snacks en spiritualiën.

Rond één uur hebben we ons mandje opgezocht waar de nacht voorzien van het nodige geronk tegen zeven uur een einde aan werd gemaakt.

Na een heerlijk ontbijtbuffet met van alles voorzien door de dames, werden de fietsen klaargemaakt en onze motoren gestart. Gezamenlijk vertrokken wij vanaf het landgoed. We reden de eerste vijf kilometer mee tot Filly, een klein plaatsje met de nodige bochten, waarna het in de heuvels direct begon met het nodige klimwerk. .



Onze route werd in omgekeerde volgorde gereden wat toch een ander gezicht op de omgeving gaf. De heuvels waar wij in zaten konden we nu voor ons zien , een machtig gezicht.

In Lierneux opnieuw de haaks terugliggende bocht op een smalle weg, maar nu van boven naar beneden gereden.

Via Trois-Points, Stavelot en Wavreumont (ik herkende de wegen nog van vroeger veel gereden tocht Liege Bastogne Liege) richting Aken . Ook op zondag zijn wegen door werkzaamheden afgesloten in Aken. We waren eventjes de weg kwijt, de navigatie bracht uitkomst.



In Berg in de buurt van Mönchengladbach een leuk restaurantje gevonden waar we ons hebben laten voorzien van een uitgebreide hamburger op Italiaanse wijze bereid op het terras van een vriendelijke Italiaan.

Van de omgeving genietend, was de thuiskomst rond vijf uur.

Ondanks dat ik nog geen kilometers had gemaakt op deze MT 03, liep hij voortreffelijk.

Ook hier blijkt dat de techniek t.o.v. de vorige Yamaha niet stil had gestaan.

Dick en Stan.



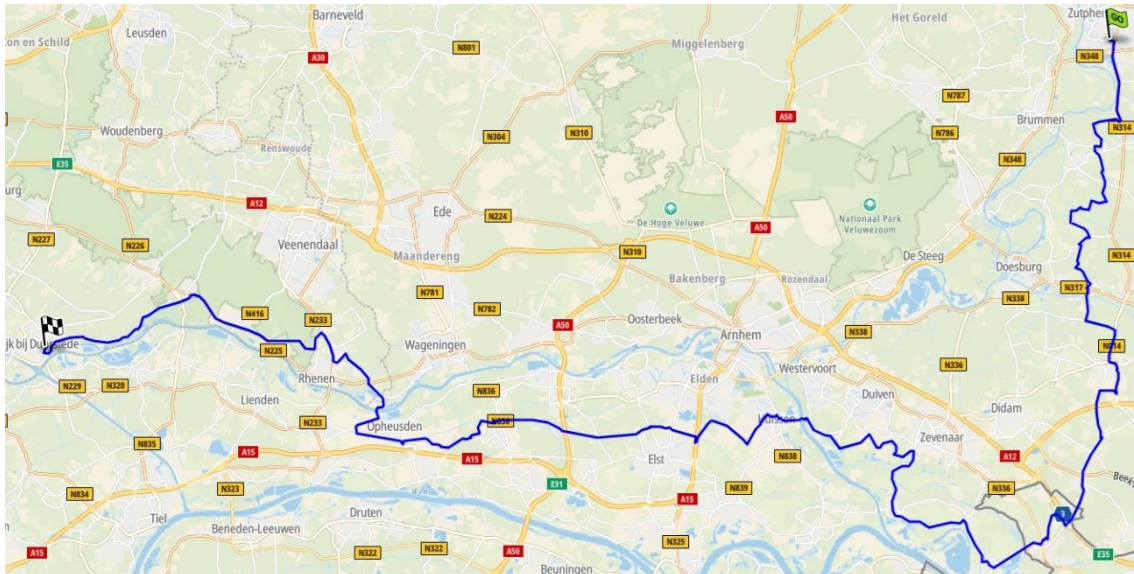
Nazomerrit 15 september

De opkomst was behoorlijk zoals jullie zien.



Zoals gebruikelijk begon de eerste groep om 10.00 uur aan de rit. De route leidde binnendoor naar Wehl om vandaaruit richting de Duitse grens te rijden, waar we in Elten terecht kwamen. Via de Gelderse Poort wat altijd een mooie omgeving is, kwamen we uiteindelijk terecht in Pannerden en in de buurt van Loo hebben we de pont genomen om aan de andere zijde in Huissen uit te komen. Via hele mooie en rustige dijkweggetjes eindigden we het eerste gedeelte van de rit in Wijk bij Duurstede waar we op het kerkplein de lunch hebben genuttigd.

Hieronder zie je het eerste gedeelte van de route.



Na de lunch ging de reis richting Veenendaal waar we in een gedeelte van mijn werkgebied terecht kwamen zoals Ederveen en Otterlo op de altijd mooie Veluwe. Uiteraard kwamen we ook door Hoenderloo en via de slingerende Woeste Hoeweg, om weer in de buurt van ons thuishonk uit te komen. Tijdens de rit zijn we helaas diverse wegafsluitingen en omleidingen tegen gekomen die we moesten omzeilen, waardoor we meer tijd kwijt waren dan gedacht. Een aantal hebben op het laatst nog een stuk afgesneden. Ondanks dat al met al weer een mooie rit met goed gezinde weergoden.

Frits



Bokkenrit



Op 20 november stond de bokkenrit gepland. Anders dan gebruikelijk was het startpunt niet bij het clubhuis in verband met een evenement van de ETP. Hierdoor was het verzamelpunt verplaatst naar de parkeerplaats "De Kaardebol".

Rond tien uur waren er ruim 20 rijders aanwezig en een paar introducees. Dit keer waren het alleen mannen die mee reden, dus letterlijk en figuurlijk een bokkenrit. Net voordat de eerste groep zou vertrekken, kwam Joost aanrijden niet zoals gebruikelijk met de motor, maar met de auto en wel in motorbroek. Helaas moest hij afhaken, omdat de motor er geen zin in had.

De route ging via Doesbrug langs de IJssel richting Angeren over de mooie dijkweggetjes, om bij Doornburg de pont te nemen naar Pannerden. Via de Geldersepoort ging de reis verder richting Elten.



De bedoeling was om bij pannenkoekenhuis Hoch-Elten Auf dem Eltenberg te lunchen. Dat viel tegen, omdat juist dat weekend de zaak gesloten was. Echter stonden er op de parkeerplaats bij een midgetgolfbaan twee kraampjes waar we een drankje en snacks en uiteraard de Bratwurst konden krijgen.



Hier hebben de meesten dan ook gebruik van gemaakt, met een mooi uitzicht op de kerk.



Tot onze verbazing kwam tijdens de lunch alsnog Joost aanrijden: hij kon het niet laten en heeft de gok gewaagd om toch de route te rijden. Een aantal van ons had blijkbaar geen zin in snacks en zijn direct begonnen aan het tweede gedeelte van de route. Zij hebben onderweg in het buitengebied van Duitsland restaurant Jonkhans gevonden en daar de lunch genuttigd met een echte Duitse schnitzel mit pommes.

Slingerend via de kleine boeren weggetjes en gehuchtjes in Duisland, kwamen we uiteindelijk in Varsseveld uit om de reis weer te vervolgen richting Zutphen. Al met al een mooie rit met een goede opkomst.



Starten, niet lopen.



Ik had mij al weken verheugd op de Bokkenrit van zondag 20 oktober. Het weer was prima en ik was mooi op tijd klaar om te vertrekken naar de parkeerplaats van de Kaardebol, waar ditmaal het vertrek was in verband met drukte door fietsers bij het eigen clubhuis. Ik nam plaats op de motor en drukte op de startknop en er gebeurde niets. Helemaal niets. Na 16 jaar en 126.000 kilometer feilloos te hebben gefunctioneerd een onbegrijpelijke situatie. Ik had geen idee wat er aan de hand zou kunnen zijn, maar veel opties had ik niet en goede raad was duur. Het was inmiddels kwart voor 10 en ik wilde in ieder geval bij het vertrek zijn. Dus in hemelsnaam maar de auto gestart. Ter plekke bleek er een grote opkomst voor de rit. Mooi gezicht al die motoren op een rij. Ik kreeg veel goedbedoelde adviezen om het startprobleem op te lossen, maar daar kon ik op dat moment niets meer mee. Eenmaal weer thuis bleek het niet de dodemansknop te zijn die verkeerd stond en ook niet de schakelaar van de jiffy. Daarmee was mijn arsenaal wel uitgeput, want de accu was het ook

niet, want de motor stond al weken aan de lader. Desondanks bleef ik het proberen en zowaar na een keer of zes startte de motor opeens wel. Uit het niets en dat gaf weinig vertrouwen. Toen dacht ik: ik ga gewoon rijden en straks op de lunchlocatie zijn er genoeg collega's om me aan te duwen als het weer niet lukt, zo gaat mijn Bokkenrit vandaag toch niet verloren.

Ik liet de motor lopen, trok mijn jas aan en vertrok voor het eerste deel van de route naar Hoog-Elten. Prachtige tocht, veel over de kronkelige rivierdijken van de Betuwe. Alles ging fantastisch totdat de juffrouw van de Garmin-GPS in mijn oor zei: Neem plaats aan boord veerboot. De schrik sloeg mij om het hart, want een veerboot is een soort dal tussen twee steile hellingen. Wat als hij straks weer niet start, dacht ik meteen. Veel tijd om erover na te denken had ik niet, want de veerboot kwam net aanvaren. Ik dacht de oplossing te hebben gevonden door de motor gewoon te laten lopen tijdens de overtocht. Daar dacht de schipper anders over. Ik vertelde hem dat we allebei een groot probleem hadden als ik niet kon starten, maar daar had hij geen boodschap aan. Uitzetten dus. Na aankomst aan de overkant gebeurde datgene waar ik al bang voor was. Hij startte niet en het zweet brak mij uit. Na minstens tien wanhopige pogingen won ik de hoofdprijs: hij startte plotseling en er viel een last van mij af. In Hoog-Elten trof ik de groep bij een Imbiss op het terras.



Het beoogde pannenkoeken-restaurant bleek gesloten, maar de Imbiss was een uitstekend alternatief.

Na de lunch startte de motor al bij de tweede poging, maar mijn vertrouwen was weg. Ik besloot zo snel mogelijk een afspraak te maken bij Motoport om het euvel definitief te laten oplossen. Het tweede deel van de route was ook weer prachtig. We reden met een groepje van vijf motoren vanaf Hoog-Elten Duitsland in en boven Emmerik langs richting Varsseveld en Halle en zo weer richting Zutphen. Na even nagepraat te hebben ging ieder zijns weegs. De motor startte zonder haperen. Eenmaal thuis besloot ik eens op internet te gaan zoeken. Ik vond na enig zoeken op een forum een verhaal dat vrijwel identiek was met mijn ervaringen van die dag.

Die man (ook eigenaar van een Suzuki Bandit 1250) had eindeloos gezocht naar de oorzaak, maar kon die niet vinden. Uiteindelijk had hij de startknop ingespoten met WD40 en dat bleek de oplossing. Lijkt me sterk dacht ik, maar waarom zou ik het niet proberen. Baat het niet dan schaadt het niet. Zo gezegd, zo gedaan. Na 10 minuten startte hij direct zonder enig probleem. Ik heb daarna het nog een keer of vijf geprobeerd en het probleem was inderdaad opgelost. Om zeker te zijn, heb ik hem daarna iedere dag even laten lopen en dat gaat feilloos. Scheelt een boel gedoe bij de dealer.

Ik ga de laatste weken van het seizoen maar wat vaker op pad om het vertrouwen in mijn motor weer terug te krijgen, want je voelt je doodongelukkig als je trouwe kameraad je opeens in de steek laat.



TE VROEG GEJUICHT

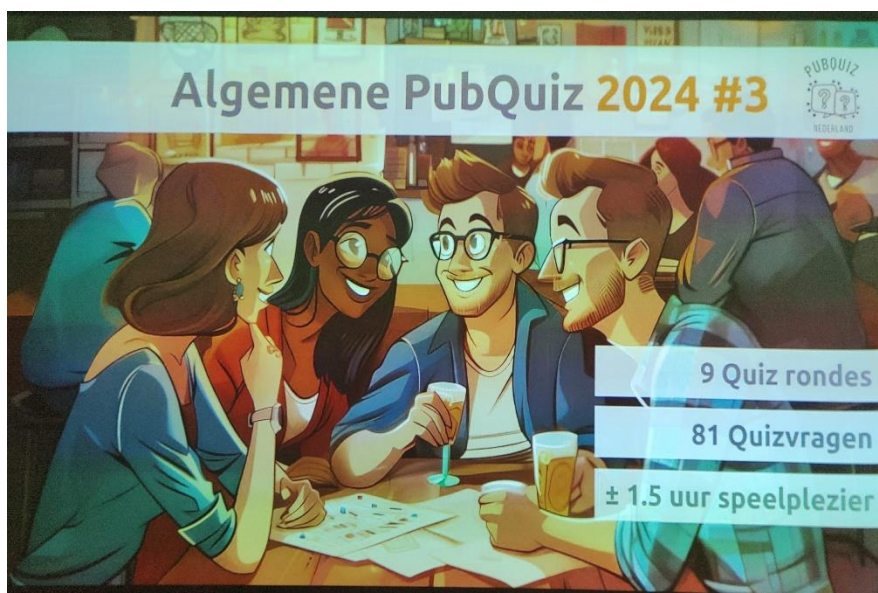
Een week later bleek de wonderbaarlijke actie met WD40 toch niet de echte oplossing te zijn. Hij startte wel, maar pas na een paar keer vruchteloos proberen. Ik ben toen naar Motoport Zelhem gereden en daar werd me duidelijk gemaakt dat het interne deel van de startknop onbereikbaar is voor water en dus ook voor WD40. Klinkt ook

logisch, want anders zou je in de regen kortsluiting krijgen. Het probleem zat volgens de specialist dan ook niet in de startknop, maar in de sensor van de koppeling. Die geeft iedere keer een signaal af als de koppeling wordt ingetrokken. Na zoveel duizend kilometer was hij niet meer fris en dringend aan vervanging toe. Hij moest besteld worden en een paar dagen later werd hij vervangen. Het probleem is nu echt opgelost en dat geeft rust en een veilig gevoel.

Joost van Blokland.



Clubavond 4 oktober Pubquiz



Vrijdagavond 4 oktober: onze 1^e clubavond na de zomer. De activiteitencommissie had bedacht dat een pubquiz wel eens leuk zou kunnen zijn. Ignas was de quizmaster en leidde ons door 81 vragen, verdeeld over verschillende rondes met iedere keer een ander onderwerp.



Het kraken van de hersenen was bijna te horen: de vragen waren best pittig wat betreft niveau, want zelfs onze oud-muziekdocent Nico had bij het onderdeel muziek er niet veel van gebakken. Tijdens het nakijken bleek dat de uitslagen heel dicht bij elkaar lagen. De conclusie daaruit kon worden getrokken dat het inderdaad wat aan de moeilijke kant was. 43 van de 81 vragen goed is best laag te noemen

Zeker een leuk initiatief om met elkaar eens op een andere manier te ontmoeten. Daarna was er natuurlijk tijd voor een drankje



Herfstrit 9 november en stampottenbuffet

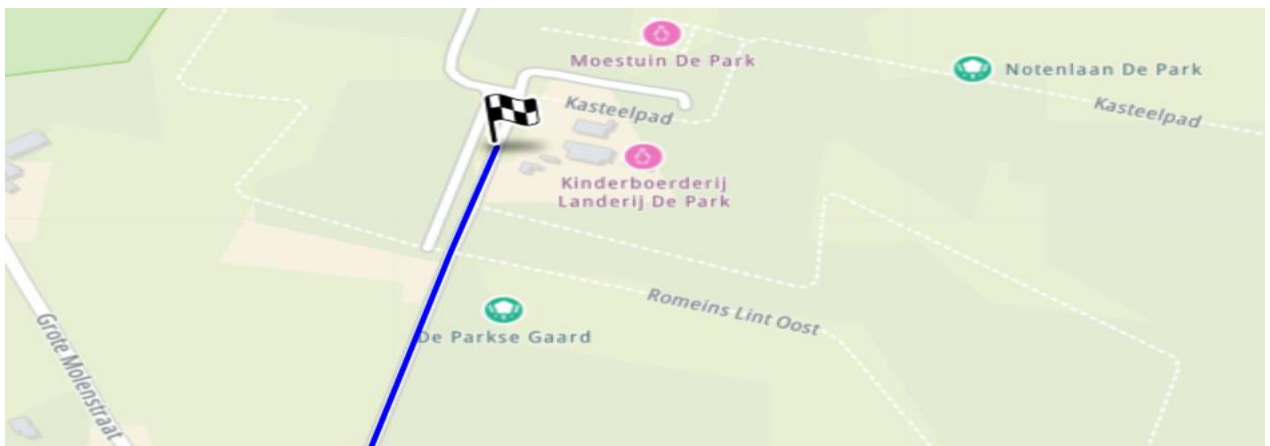
De start van de rit was nogal fris. Maar gelukkig zou het een niet al te lange rit zijn richting Elst waar we zouden lunchen. Bovendien was het droog.



Onderweg waren er een paar weg afsluitingen, maar gelukkig was voor ons nieuwe lid Jan, dit bekend terrein en leidde het groepje naar ons lunchadres.



Hierboven zie je de lunchlocatie: een soort van kinderboerderij met allerlei activiteiten en een grote ruimte om te lunchen. De droom heet het. Een aanrader om eens terug te komen.



De route terug ging via de Waaldijk richting Pannerden waar we het pontje hebben genomen. Daarna een stukje vlak langs de grens van Duitsland. Via Didam en Wehl weer terug naar huis

Onze fotograaf Marc Leeftang heeft met zijn drone nog wat opnames gemaakt en daarvan zie je hieronder een screenshot.



's Avonds was er het befaamde stampotten buffet, met een record aantal deelnemers, waarvan ook een aantal partners. Gelukkig was er wel voldoende voor iedereen.





Daarna bleef het nog lang gezellig aan de bar en in het clubgebouw.



HAAL JE MOTOR RIJBEWIJS!

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



VERKEERSSCHOOL VOSKAMP

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

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



Clubavond 23 november



Gewoon een gezellig samenzijn van clubleden. Met ieder zijn verhalen over van alles en nog wat bij het genot van een drankje en wat hapjes. De opkomst was niet groot, maar dat mocht de pret niet drukken.



Foto en videostills van Freddy Simon

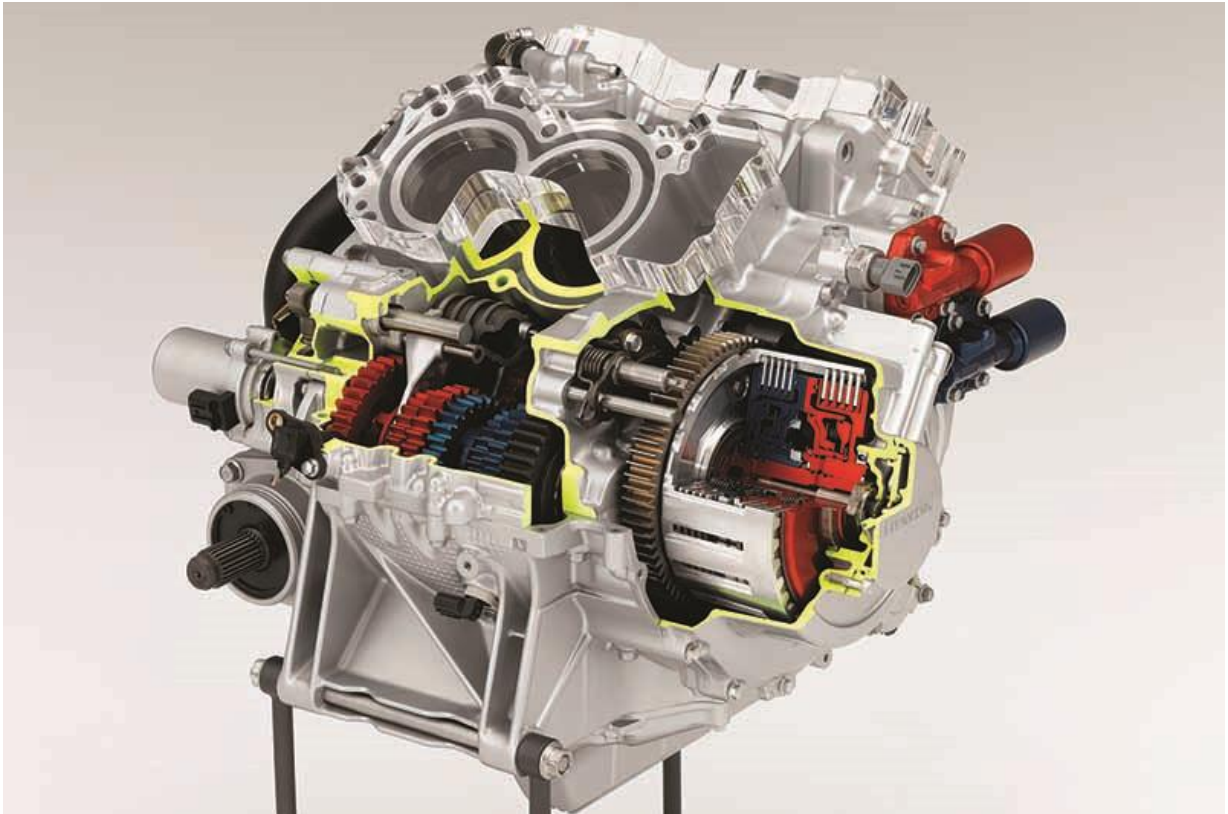
Freddy Simon is van het off-road rijden. Na Vietnam vorig jaar nu een avontuur in Spanje. Het verslag komt waarschijnlijk in de volgende editie in april.





Honda DCT nader bekeken!

Nu we inmiddels drie leden hebben die een Honda DCT berijden, wordt het tijd om uit te leggen wat DCT inhoudt.



DCT is een geautomatiseerd elektro-hydraulisch regelsysteem om te schakelen tussen de versnellingen van de zesversnellingsbak. Het is uitgerust met twee koppelingspakketten: één voor oneven versnellingen - 1, 3 en 5 - en één voor even versnellingen - 2, 4 en 6. Voordat het schakelen begint, bereidt het systeem zich automatisch voor op de overdracht van aandrijfvermogen tussen de versnellingen, door de rotatie van de versnelling waarnaar moet worden overgeschakeld, al op te starten. De twee onafhankelijk bediende koppelingen brengen de rotatiesnelheid vervolgens soepel over van de ene versnelling naar de andere, zonder de aandrijfkracht die op het achterwiel wordt overgebracht verdwijnt.

Een technisch verhaal, maar het is misschien het makkelijkst om DCT te zien als iets dat voor de bestuurder werkt, zoals een automatische transmissie die voor jou schakelt.

Het betekent dat je niet handmatig hoeft te schakelen als je dat niet wilt. Dit kan bijvoorbeeld van pas komen in stadsverkeer. DCT kan motorrijden aantrekkelijker en toegankelijker maken voor mensen die willen beginnen met motorrijden, maar die niet graag schakelen met de voet. Voor een motor met DCT heb je echter wel een 'normaal' motorrijbewijs nodig.





Hierboven een Honda NC 750X DCT (Jos Kalisvaart heeft zo'n motor in donkergrijs)

DCT is echter niet alleen interessant voor beginners. Ook ervaren rijders zijn enthousiast, omdat het bijvoorbeeld het dagelijks woon-werkverkeer makkelijker maakt. En voor lange ritten betekent het een meer ontspannen, comfortabele rijervaring, vooral omdat de Honda DCT een aantal verschillende rij-opties biedt. Voor diegenen die niet in staat zijn om op een handgeschakelde motor te rijden, bijvoorbeeld door een handicap of als je gewoon moeite hebt met het gebruiken van je linkerhand of -voet, is DCT de oplossing. Het systeem is zelfs nog soepeler dan een volautomatische transmissie omdat de tweede koppeling ervoor zorgt dat de volgende versnelling al met het juiste toerental draait, voordat deze wordt ingeschakeld. Daardoor geen onhandige, schokkerige schakelmomenten, zoals bij sommige automatische versnellingsbakken.

Het grote voordeel van Honda DCT (in vergelijking met een automaat), is dat het ook mogelijk is om handmatig te schakelen via de schakelpadjes.

Bij haarspeldbochten is het zeker een groot voordeel: in de stand manual heb je controle over versnelling en snelheid voor het ingaan van de bocht. Iets verderop schakel je 'm weer in stand automaat.. Het wisselen tussen twee standen automaat en manual zit rechts en het flipperen voor het wisselen van versnelling zit links.

Daarnaast kun je in de automaat-stand wel een lagere versnelling afdwingen om af te remmen op de motor als je een drempel of kruispunt nadert.

Kortom een mooi stukje techniek en natuurlijk van Honda!

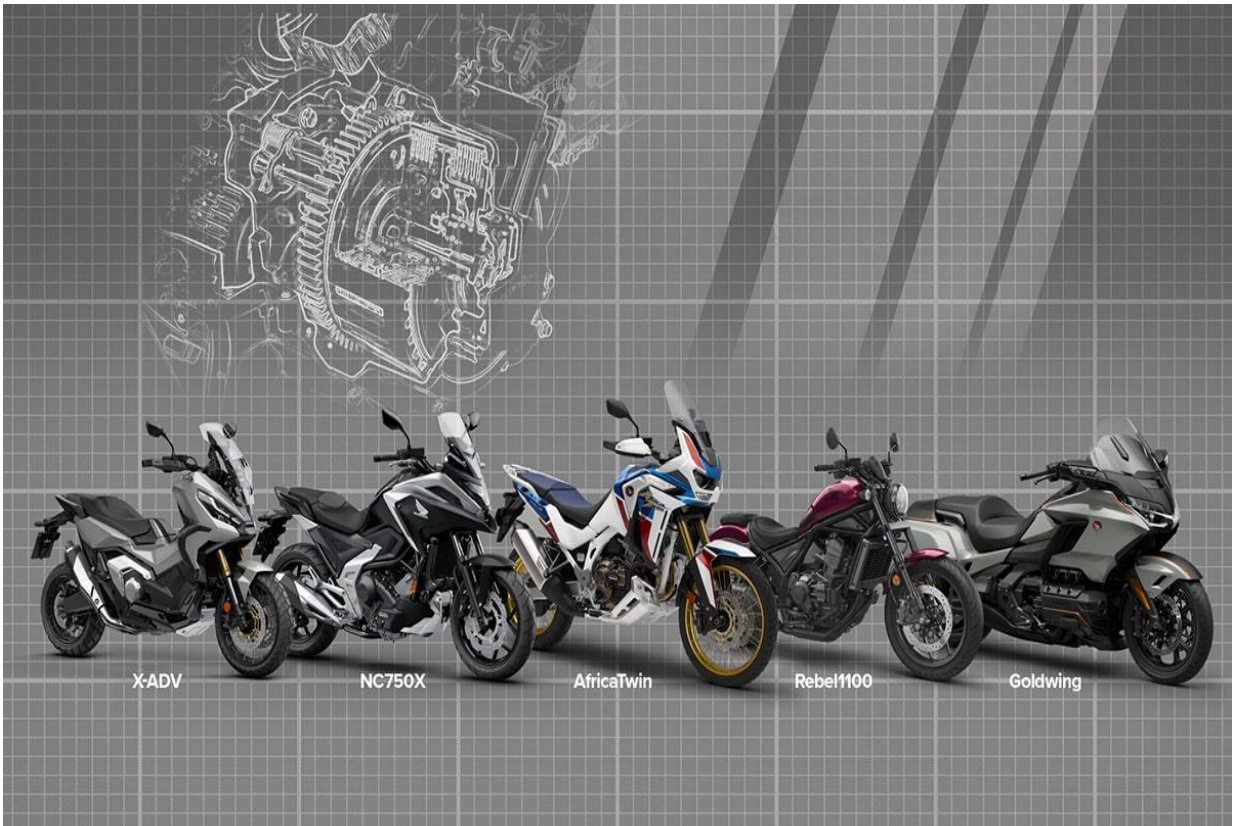


Joop op zijn Honda NT1100 DCT, Jos op zijn Honda NC 750X DCT en Nico met zijn Honda NC 700S DCT



Honda heeft meerder modellen met DCT uitgevoerd. Ook andere merken hebben een systeem voor automatische koppeling of quickshifting.





Zelfs de Goldwing is te koop met DCT !



Honda African twin DCT



Vervolg op het Honda DCT verhaal (Deels overgenomen uit motornieuws.be)

Honda DCT: Nauwelijks kinderziektes

Dé ultieme Honda met DCT is de Gold Wing. Volgens Honda de topmotor voor comfortabel motorrijden, dus is het de ideale motor om de DCT-techniek te testen. De versnellingsbak met dubbele koppeling is afkomstig uit de automobielwereld en Honda heeft dat pakket weten te verpakken en kleiner gemaakt om passend te krijgen in een motorfiets. Je betaalt er een stevige meerprijs voor – afhankelijk van het model 1.000-2.000 euro – en je zeult 10 kg extra mee. Maar het is een systeem dat nauwelijks nog kinderziektes vertoont en het heeft zijn betrouwbaarheid al bewezen.

Y-AMT

Van de concurrentie, is de nieuwe [Y-AMT](#) van Yamaha. Alleen nog maar beschikbaar op de MT-09, maar ook de Tracer 9 en MT-07 komen er binnenkort mee. Waar Honda twee koppelingen gebruikt, doet Y-AMT (Automated Manual Transmission) het met eentje. Maar Yamaha gebruikt wel twee elektromotoren: eentje voor de versnellingspookbediening en eentje voor de koppelingsaandrijving. Die twee motoren worden gestuurd door een ECU die samenwerkt met de derde generatie quickshifter en een geïntegreerde veer in de schakelstang. Het resultaat is een schakelbeweging van 0,1 seconde. Yamaha kiest voor een enkele koppeling vanwege het lage extra gewicht, waardoor het allemaal maar 2,8 kg weegt. Het is zo klein dat alles gemonteerd wordt binnen de bestaande motor- en frameindeling. Ook de meerprijs is klein: 500 euro..

Alternatieven

Naast Honda en Yamaha heeft ook Kawasaki een automaat. Op de hybride Ninja 7 en Z7 is het dus ook mogelijk om je linkervoet en -hand niet te gebruiken. We hebben echter geen Kawasaki aan deze test toegevoegd door de extra complexiteit en dus andere werking van het hybride systeem. Maar niet alleen in Japan zijn ze bezig met automatisch motorrijden, ook in Europa doen twee merken moeite om de aansluiting te vinden. KTM doet het met AMT, maar dat systeem is nog niet op de markt, en BMW gebruikt de afkorting ASA (Automated Shift Assistant).

SA

De voorlopig enige motor waar je dat op kunt krijgen, is de [R 1300 GS](#) (Adventure). Met betrekking tot werking loopt het gelijk aan het Yamaha-systeem, dus met één koppeling. ASA weegt slechts 2 kg, maar je betaalt wel 1000 euro extra om automaat te rijden met een GS.

Conclusie

Het is mooi hoe ieder merk zijn richting geeft aan de ideale automatische versnellingsbak. Een of twee koppelingen, bediening aan het stuur of aan de voet, verschillende rijstanden of maar eentje. Na uitvoerig testen, hebben we een eindconclusie kunnen maken.

Het DCT-systeem van Honda is het comfortabelst. Dat zeggen we niet alleen omdat we de Gold Wing reden, want we putten ook uit onze ervaring met andere DCT-Honda's. Vooral de schakelovergangen van de Dual Clutch Transmission zijn



het soepelst, wat te danken is aan het gebruik van twee koppelingen. De Yamaha Y-AMT versnellingsbak is het 'sportiefst'. Je voelt en hoort de schakelovergangen het meest en met de handige wipschakelaar kun je razendsnel switchen. Over het ASA-systeem worden we het minst enthousiast. Het is best een fijn werkende bak, maar we missen soepele, snelle overgangen en een Sport-stand. Ook het gevoel in de voetpook is wat vaag. Tot slot kost het gelijkaardig werkende ASA dubbel zoveel als Y-AMT.

Samenstelling bestuur

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

Ruud Kok – secretaris secretariaat@mtc-bicyclette.nl

Joop Cornelis – penningmeester penningmeester@mtc-bicyclette.nl

Ruud Noorman - algemeen bestuurslid

Menno Proper – algemeen bestuurslid (PR)

Tour-Commissie: Ruud N, Udo, Jibbe, Ruud S en Rob Bouwmeester,

Evenementen-commissie: Menno, Marc, Ignas en Rob Bolster

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

Henk Veen – verspreiding clubblad



Agenda MTC Bicyclette 2025

Januari	12 Bowling 24 Clubavond
Februari	28 Clubavond
Maart	7 Algemene Leden Vergadering 16 Openingsrit
April	4 Eerste vrijdagavondrit 13 Voskamprit (onder voorbehoud) 19 Jubileumrit en Feestavond (25 jaar MTC)
Mei	2 Tweede vrijdagavondrit 18 Lenterit
Juni	13 t/m 16 Motorweekend 20 Derde vrijdagavondrit
Juli	4 Vierde vrijdagavondrit 13 Midzomerit
Augustus	1 Vijfde vrijdagavondrit 9 Zomerit en BBQ
September	5 Zesde vrijdagavondrit 14 Nazomerit
Oktober	3 Clubavond 19 Bokkenrit
November	8 Herfstrit en Stampottenbuffet 21 Clubavond
December	13 Kerstborrel



Kom voor een proefrit naar Zelhem



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

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

MotoPort Zelhem
Brinkweg 15a Zelhem
0314 62 18 49

www.motoportzelhem.nl



We've got more in store





MTC Bicyclette is aangesloten bij:



LID VAN
KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING



<https://twitter.com/mtcbicyclette>



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

WWW.MTC-BICYCLETTE.NL