

Woordje van het bestuur



Ai ... al een hele tijd zit ik met het idee te weinig verhaaltjes te hebben voor 4 bladzijden 't motorikske, was ik wel even verkeerd toen ik bij Michel Steins op bezoek ging ... Man met een passie voor oldtimers motorfietsen. Hij wist het heel goed over te brengen... de moeite waard om het interview eens te lezen, hem eens in het echt te ontmoeten en als het kan ... zijn oldtimers eens te bewonderen... De tijd van toen, nu verteld.

Ons EAMV-seizoen begint terug, met de voorjaarsklassieker 'de verkeningsrit', dan de 'openingsrit', de criss cross en dan zitten we in maart met een 30-tal gelukkigen die Italië gaan bezoeken. De info gaat jullie rond de oren vliegen, schrijf alvast in.

Kalender

maart			01	02	03	04	
05	06	07	08	09	10	11	
12	13	14	15	16	17	18	
19	20	21	22	23	24	25	
26	27	28	29	30	31		
april						01	
02	03	04	05	06	07	08	
09	10	11	12	13	14	15	
16	17	18	19	20	21	22	
23	24	25	26	27	28	29	
30							
mei	01	02	03	04	05	06	
07	08	09	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20	
21	22	23	24	25	26	27	
28	29	30	31				

Bestuurs - Ledenvergadering

Verkeningsrit - openingsrit/drink - Criss cross - Italië

Paasvakantie

Een EAMV-er in de kijker

Iedere 2 maand stelt 't motorikske een EAMV-er voor. Deze keer is het een interview met Rudi

• Vertel over je allereerste moto-ervaring?

Mijn eerste brommer(ke) op mijn 16de was een Honda SS50 cc. Zwart met veel chromé poetswerk. Veel plezier aan gehad in de jaren '73, 74. Als eerste motor: de Suzuki GT 250 en op mijn 25ste ene Suzuki GS 750, waarmee ik in de jaren '80 nog ben komen werken op Degussa.



Dan heb ik een tiental jaren zonder 'paard' gezeten wegens de geboortes van de kids, alhoewel ik toch ondertussen



nog effen een cross-enduro Yamaha XT 500 heb bereden, enkel voor de fun in de bossen bij ons. Toen ik terug groen licht kreeg thuis, midden in de jaren '90 een Honda ACE 1100, daarna een Honda VFR 800i en een Yamaha Dragstar 600 aangeschaft.

Wanneer ik had beslist om op mijn 50ste verjaardag te stoppen met motorrijden, had ik alles verkocht, inclusief helmen, kledij, botten enz. Ik heb dat dan toch 3 jaar volgehouden om langs de kant te blijven staan (watertanden). Uiteindelijk dan toch maar een Vespa 125cc gekocht, 600 km mee gereden en doorverkocht wegens niet tevreden ivm. motorgevoel en (on)veiligheid.





Onmiddellijk daarna mijn huidig brommerke gekocht, een Suzuki Intruder C1800R. Formidabele machine met serieus wat power. Wegens het hoge gewicht (+400kg) wel, wat moeilijker handelbaar in de bochten, maar ja 't moet iets hebben, he. Momenteel wordt hij omgebouwd, of beter gezegd, wat meer gepersonaliseerd.



- *Als je kan, neem je de moto en rij je naar... ?*

Geen speciale voorkeur om ergens naar toe te rijden, als we ons met de club maar amuseren.

Met mijn Limburgse Club 'MTC Never Alone' gaan we dit jaar bijvoorbeeld een week naar Oostenrijk en een week naar Sauerland om te toeren.



Daarbuiten doen we redelijk wat treffens in de Benelux, soms met

overnachtingen.

De evenementen van EAMV ga ik ook eens wat meer volgen heb ik me voorgenomen, zeker nu ik vanaf 1 april 2012 maar half-time ga komen werken op Evonik.

- Geslipt - ~~gevallen~~ - ongevalvrij - klein ~~accidentje~~ - niet schuldig - km vreter - ontspannen - toeren - ~~dehetzelfe~~ - racen - zon - Schotland - Champagne - Ardennen - 150km - 250km - 400km - >400km(per dag) - kaart - GPS - Sauerland - Moezelstreek

- *Wat doe jij in je vrije tijd als hobby of als rode draad door je leven, ...*

Momenteel is motorrijden mijn enige hobby, buiten natuurlijk het tuinieren en mijn kiekens, wat ik niet als hobby zie.

Met actief te sporten ben ik sinds enkele jaren moeten stoppen, wegens een rugletsel en onlangs een rugoperatie

- *Wat zou je grootste moto-kick kunnen zijn?*

Mijn grootste kick (parachute vrije val) zou wel geëvenaard kunnen worden als ik eens een tijdje op een Boss-Hoss, 5 liter, zou mogen rijden.



Op treffens zie je soms zulke machines, eerder monsters, en als er iets is waar ik stil van word

- *Welke moto's heb je gehad en welke moto zou je 'oh zo graag willen'?*

Zoals hierboven geschreven, heb ik al wat verschillende motoren gehad. Van elk type, zoals een cross-enduro, toermotor, vespa, chopper en power-cruiser tot het iets snellere racetype, heb ik al kunnen proeven.

Elk type staat volgens mij dan ook voor zijn eigen kwaliteiten. Een cross-enduro geeft zeer veel voldoening op onverhard terrein, maar dient eigenlijk niet voor op de openbare weg.

Een vespa zie ik meer geschikt om voor de fun te ontspannen in het zonnetje als men echt tijd heeft. Een power cruiser, zoals mijn huidige motor, is eigenlijk meer voor een ervaren rijder wegens moeilijker handelbaar in de bochten door het gewicht en de lange chassisbouw en de kracht van de motor.



De Boss Hoss 5.7 tot 6.2 liter 355pK – 445pK V8-motor

En zo heeft elke motor eigenlijk zijn eigen kwaliteiten.

Mijn volgende motor zal hoogst waarschijnlijk een Honda VFR1200 worden. Mijn vroegere VFR 800i heeft me steeds veel voldoening gegeven, en ergens heb ik steeds spijt gehad dat ik die verkocht heb.

En ja, mijn droom is: Boss Hoss. Maar zo een machine is om te showen, en niet voor dagelijks gebruik. Dus dat zal wel een droom blijven.

- *Een vraagje van eamv uit: welke activiteit - met de club - zou je eens willen doen of doe je het liefst?*

Ik vind de activiteiten van de club EAMV zeer compleet qua aanbod door het jaar heen, en ga er in de toekomst ook meer gebruik van maken, wegens mijn half-time vanaf april dit jaar.





Dan gaat de afstand van thuis tot waar de activiteiten plaatsvinden, van minder belang zijn want ik moet er toch telkens 200km extra bijtellen om deel te nemen eraan daar ik in "De Limburg" woon.

- *Tot slot: jouw tip voor de motorrijder?*

Mijn tip als motorrijder met meer dan 30 jaar ervaring is: wees steeds vooruitziend in het verkeer, want je blijft toch nog altijd een zeer kwetsbare weggebruiker, en een ongeval is soms zeer snel gebeurd. Eigenkennis is ook belangrijk en pas steeds je snelheid aan.



Een hekel heb ik wel aan die charlatans die "wheelies" doen op de openbare weg met hun onverantwoorde manoeuvres, die eigenlijk thuishoren op een racecircuit.

Dat men machines kan kopen van tegen de 200 pk als onervaren 'jonge gast', heb ik het ook eigenlijk wat moeilijk.

Eerst ervaring opdoen en zo verder bouwen zie ik nog steeds als de beste weg om een goede, en tevreden motorrijder te worden.

EAMV-activiteiten

➤ Nieuwjaarsdrink 21/01/2012

Een 40-tal EAMV-ers waren present op de nieuwjaarsdrink. Een hele bende als je weet dat we ongeveer met een 80-tal leden zijn.



➤ Mapsource voor beginners 07/02/2012

Met 6 zaten we op verplaatsing (niet in de Ballentines, maar in Mortsel) voor een cursusje

Mapsource voor beginners. Een andere aanpak dan puur het theoretische en wat oefeningen, ... een beetje theorie en iedereen wat laten nadenken en dan ... routes maken. We komen er nog wel...



➤ Gezellige avond voor EAMV-ers op zaterdag 18/02/2012

Dat een avond met weinigen ook gezellig kan zijn, ervaren we nu ook. Met 6 sorry 7 waren we present en onze gastvrouw had chinees gehaald. Lekker eten met een glaasje wijn erbij ... voor herhaling vatbaar.



➤ 27/02/2012 Ledenvergadering

Het was weer een hele bende, een 25tal leden waren aanwezig en – zoals ook met de nieuwjaarsdrink – had Patsy voor lekkere hapjes gezorgd... daar zeggen wij nooit 'neen' tegen ☺



Wie zin heeft om de volgende ledenvergadering van wat lekkers te voorzien ... doe maar ☺

Eerstvolgende activiteiten

De Verkenningssrit van zondag 11/03/2012



WWW

- **Waar?** koffiecorner van het Q8 benzinstation op de E313 na het rondpunt van Wommelgem/Ranst,
- **Wanneer?** om 7u30 voor de koffiedrinkers en om 8u00 stipt vertrekken
- **Waar naartoe?** Lommersum in Duitsland, totale rit van +550km
- **Wat doen?** Inschrijven via Website
- **Wat nog?** GPS-route wordt ten laatste 2 dagen vooraf gemaald

De openingsrit van zaterdag 24/03/2012

Nav de openingsrit werd een wedstrijdje 'rit maken' uitgeschreven. Er is een winnaar verkozen en die zal bekend gemaakt worden op de dag zelf + we rijden wel een route van een andere deelnemer. Vreemd? Maar het kan ☺



WWW

- Waar starten 8u30 koffiedrinkers in ...
- Waar naartoe? Richting Nederland
- Wat? Rit van +/- 170km
- Wat nadien? 16-17u ijscremeke + drink en verdeling van de geschenken aan de leden en deelnemers wedstrijd.

→ detail info volgt per mail

De criss cross van zondag 22/04/2012

Dit jaar zal de rit in de Ardennen plaatsvinden. Buurt van Luik en Hoei ... het zijn klassiekers, maar .. ook mooie plaatsen. De rit is nog in uitwerking en info volgt maar verwacht u aan ...



- Wanneer? 22/04
- Waar afspreken? Q8 in Ranst op snelweg (bij de koffie) tegen 7u30 start rit om 8u00 stipt
- Wat nog? Ontbijt in luik?
- Wanneer terug? +/- 18u

→ detail info volgt per mail

(als mensen zich geroepen voelen om de rit vooraf eens te controleren (dat zou in weekend van 31 maart zijn) → voorzitter@eamv.be)

Oldtimer Motorfietsen

Onze reporter van dienst gaat op bezoek bij een man met een passie voor oldtimers motorfietsen. Voorzitter Michel van de oldtimers club ontmoet voorzitter Harald van jonge motoren EAM-vrienden.



Vreemd maar ... de som van de gemiddelde ouderdom van onze motoren + gemiddelde leeftijd van de oldtimers leden is gelijk aan de som van de ouderdom van de oldtimers motorfietsen + gemiddelde leeftijd van ons EAMV-leden... (bij wijze van spreken)

Ik werd warm verwelkomd, een stoofkacheltje, een garage (werkplaats)... en Michel was nog aan het werken aan zijn volgend project. Een paar meter verder was het kamertje met zijn knuffelmachientjes, leuke items uit de tijd van toen enz ... je ruikt daar nostalgie en je waant je direct 60 tot 100 jaar terug ... voor diegene onder ons die dat kunnen.



Had ik het geweten, ik had geen standaard resem vragen voorbereid, een waterval van informatie kwam op me af.

Gelukkig had ik andere artikels al wat gelezen maar nog... donderde het even in de Wildert-Essen. Mijn verstandige telefoon kon ik gelukkig op 'gesprek opnemen' toestand omschakelen, want bijpennen op papier ...lukte me toch niet. Nu kan ik alles terug beluisteren en ben ik vertrokken voor vele uren schrijf - en nalees plezier... hopelijk zegt onze Finn niet 'papa werken?'



Eerste indrukken

Wat me al direct opviel, was dat tussen "nu en toen"... zoveel verschil is. "Logisch, uiteraard, ja wadde, deuh..." - hoor ik iedereen al zeggen, maar dat je voor elk onderdeel, meedraaiend of niet in de motor, een hendeltje aan je stuur of aan je voet vindt om te bedienen... dat zijn wij 'jongere generatie motorrijders' niet gewoon. En al die hendeltjes bepalen of dat je goed kan rijden of met schokjes, of dat ze je al van mijlen ver hoort aankomen of van 100m, of dat je de smering vlot laat gaan, een claxon, licht in de duisternis enz ...

Tegenwoordig is alles in een programma gestoken met allerlei 'if' en 'while' en 'in case of' en dat bepaalt het motormanagement, waar wij totaal geen weet van hebben dat het bestaat maar 't draait wel hé... een druk op de knop en de motor start. De garagist sluiten een pc aan en weet direct hoe frequent je je rem gebruikt, wat het gemiddeld verbruik is, de batterijstatus, foutmeldingen, valse starten, ABS gebruik, ESA (veer demper instellingen) werking enz ...



De huidige knopjes (waar de Honda Goldwing een topwinnaar in is met 1 functie per knop, en volgende koploper waarschijnlijk de BMW1600, met veel functies per knop) zorgen er vnl voor dat er via de boorcomputer info (verbruik, km, temperatuur buiten, oliepeil...) op een display verschijnt, de vering en demping automatisch wordt aangepast, sportief, gezapig of normaal toestand instellingen, de voorruit in hoge of lage stand zetten, radio, mp3, gps, 'poep' en handverwarming, de lichten, pinkers, toeters, enz enz ...

Maar toen... toen was het anders en als je dat kent, snap je hoe het nu werkt.

De tijd van toen of van Michel



We duiken in het verleden. Kopkleppen, zijkleppen, cilinders, zuigers met platte kop en bolle kop, met en zonder olieschraapveer. Benzine tank en olietank, oude foto's, oliebusen, koplampen, toeters, claxons, petje, brandblusser, fietspompen, lederen koffertjes met werkgerief, veren, aluminium drijfstanden, gietijzeren behuizingen, mengpotjes, pennen die olie bevatten om overal wat bij te smeren, schoenen, helmen ... het staat er allemaal.

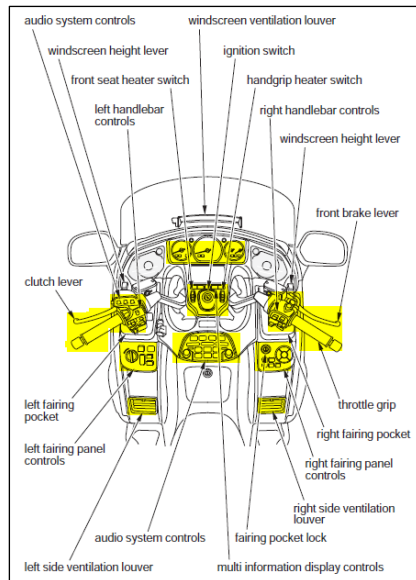


De namen van de oldtimers, enkel Belgische motoren, bijna allen gebouwd in de buurt van Herstal (bij Luik) omdat daar de hoogovens waren en dus alle staal binnen 'handbereik' was. Fabrique National (FN), Gillet, Saroléa, Lady, ea ... Michel heeft een paar unieke exemplaren, eentje is pas echt uniek . De moto ontbrak op een tentoonstelling van Saroléa, hij heeft het nu ... het is wel toe aan een opkapbeurt.



Het Goldwing 1800 'dashboard'

Als intermezzo het schrille contrast tussen de dashboards van nu ...



En de hendeltjes aan het stuur van toen:

Oplijsting van de functies → van links naar rechts

- Rem vooraan
- Gas geven of minderen
- Choke
- Hendel voor extra olietoevoer
- Mechanische bediening van dimlicht en grootlicht
- Hendel voor bediening paardeklep ("dicht" voor in het dorp of als je paard tegen kwam vandaar de naam en "open" voor vrije uitlaat voor meer vermogen)
- Op de tank de hendel voor de 3 vitessen
- Op de motor het oliepompje met kijkglasje – op tijd en stond smeren was de boodschap
- Rechts naast de motor: de voetrem
- Boven op het stuur de hendel voor de voorontsteking (hoe sneller gereden wordt, hoe meer er voorontsteking nodig is)
- daaronder de hendel van de kleplichter (stil leggen van de motor)
- koppeling

BMW K1600GT – dashboard



+ manual van 70 bladzijden voor het bedienen van de knoppen

Oldtimer dashboard

Dashboard van toen:

Op de snelheidsaanduider zie je

- snelheid van de motorfiets
- de cirkels binnenin: 1 cirkel stelt 1 versnelling voor + aanduiding van toerental motor en de bijhorende snelheid, vb 1^{ste} versnelling gaat tot max 60km/h
- amperage meter
- kilometer teller en dagteller



Bekijken we even enkele mooie dingen van de motor. Het licht, de kleppen, de riemen, vliegwiel, het zitje, de uitlaat enz ... Van het Dashboard kon je al genieten.

En toen was er licht.

De oldtimer heeft een koplamp dat je met je sigaret moest ontsteken om licht te krijgen + bijhorend tankje voor water en Calciumcarbide die het brandbare acetyleen naar het licht voedt. Een hete vlam zorgt dan voor het nodige licht ...



Hoe werkt dat: De foto toont de 2 helften van dat tankje – dat op het stuur gemonteerd staat – en waar water en het poeder in 2 kamers zitten en vermengd worden. De koplamp zelf kan open gescharnierd worden, waar de motorrijder dan met zijn lucifer (iedereen rookte toen) het brandbare gas kan ontsteken... (ter info: het lampje dat je ziet op de foto is de 'automatische flits' van het fototoestel van onze fotograaf!)



Kleppen

Zijkleppen of kopkleppen ... het waren de eerste begrippen me rond de oren vlogen.

Kopkleppen: Op onderstaand foto zie je de 2 dunne staafjes die de kleppen boven de cilinder aandrijven



Hieronder eentje met zijkleppen (luchtinlaat rechts van de luchtgekoelde cilinder):



Riemoverbrenging en ontsteking

Gigantische riemen (zonder tanden) zorgen voor de aandrijving van het achterwiel. Uiteraard waren er ook al kettingen die die job deden. De cardan bestond ook al, FN had in 1904 al motoren met cardanaandrijving.



Het gele potje bevat de ontsteking. De kickstarter zorgt ervoor dat de magneet ronddraait en doordat een draaiende magneet in een geleider van nature uit (zie maxwell) een stroom veroorzaakt, kan het mengsel benzine lucht ontstoken worden. Geen batterij nodig, of starter... simpeler kan het niet. Om de motor stil te leggen is het voldoende om de motor te aarden en de stroom dus af te leiden naar de aarde en niet naar de motor. Ontbranding stopt (want 1 van de 3 (brandstof, lucht, ontstekingsbron) ontbreekt), motor stopt, iedereen kent dat van de UWEB modules.

Veiligheid

Ook indertijd werd aan veiligheid gedacht. Beschermende kledij zorgde vooral ervoor dat je geen stof in de ogen kreeg. Haartooi ... voor de dames was er achteraf zowel nu als toen nog werk aan. De helm was niet schokbestendig maar er stond iets op het hoofd.

Het heeft wel iets ... maar met onze vriend Schoupe in het achterhoofd, zou de huidige motorrijder toch niet meer zo 'oldtimers gekleed' naar het tankstation om de hoek willen rijden om dan boete te krijgen vanwege ...

Kijk eens naar een treffen in Hengelo of elders op youtube – organisatie VMC (zelfde als Michel maar dan van Nederland)

<http://www.youtube.com/watch?v=xKTCdLO-9qk&feature=related>



De motorrijders dragen ook beschermende kledij zoals iedereen onder ons.

Het 'andere' ding dat op de foto staat, is een ampère meter. Die dient om te zien of de dynamo stroom levert aan de batterij.

Het zitcomfort

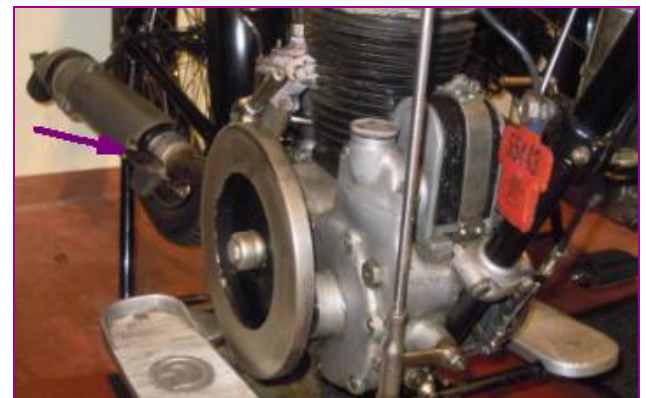
Veren of ijzeren frame met leder overspannen of corbinzadel of ... Je kunt er gerust een paar honderd km probleemloos mee bollen. Uiteraard wordt er ook anders gereden en gaan de motoren liefst niet over de kinderkopjes van de Vlaamse Ardennen rijden.



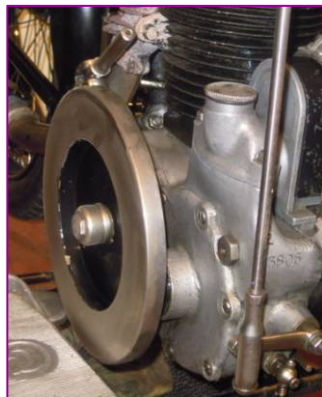
De uitlaat...

Ofwel een buis, ofwel gedempt, ofwel ... met de voet gestuurde uitlaat die alles kan dempen of open draaien al was het maar om meer pk's / geluid te krijgen.

De zwarte hendel dicht bij de rechervoet, kan scharnieren waardoor de uitlaat gedempt klinkt (minder pk) of vol open gedraaid kan worden om dan meer pk's te krijgen maar a rato ook meer dB ... zelfs meer dan de een Harley produceren kan.



Het vliegwiel



IJzer genoeg dachten ze in Herstal... en een massieve blok ijzer werd aan de motor gehangen om de motor draaiende te houden

De energie die een (meestak 1 cilinder) 1 pitter om de 1 toer of 2 toeren afgeeft, wordt door het vliegwiel deels omgenomen om te zorgen dat de motor die ene of 2 toeren overwinnen kan ... anders val je stil.

VMC – en michel – 29/04/2012 - Oldtimers



Michel is dus voorzitter van het Vlaams gedeelte van VMC en organiseert dus ook tal van activiteiten.

Binnenkort – **29/04/2012** – is er een bijeenkomst en een bepilde rit voor motoren van voor 1940 (ja bepild, geen GPS) van 92km over zacht glooiende wegen zonder al te veel verkeershinder/lichten enz

Stilzitten zit er voor Michel niet in, want dit vraagt meer organisatie en gesprekken met gemeenten dan dat EAMV gewoon is. Er komen dan ook heel wat kijklustige op deze bijeenkomst af... misschien ook een kans voor onze leergierige EAMV-ers om de blikken wat te verruimen.

Bijeenkomst 9u00 (week na criss cross en kleine 3 weken voor Italië-reis, in Essen Wildert (Kalmthoutse heide) aan het eetcafé de Amuuz.

Zijn lectuur ...

Na de werkplaats gingen we even binnen zitten, en kwam Michel met allerlei lectuur af... zijn boeken over de motoren. Ik kreeg de indruk dat hij elk blaadje uit de boeken uit het hoofd kende. Foto's van allerlei motoren, snelheidsrecords, uniek foto materiaal van motoren en legendarische mensen, ... Een kaft met allerlei verzameld materiaal zowel wisselstuklijsten (neen ... staan niet in SAP) en hun prijzen. Modellen van motoren, reclame brochures,... noem maar... alles uit die tijd.

Bfr 1930 <> €2012



- In 1930 kostte een brood 2.14 Belgische frank... en nu evenveel maar dan in euro's
- Toen verdiende een bediende 1500 Belgische frank netto per maand... nu gemiddeld evenveel in euro
- In 1930 kostte een moto 500cc zonder opties (dus zonder licht enz) een 8200 Belgische frank ... nu gemiddeld evenveel maar in euros
- In 1930 kostte een licht op batterij (niet met zo een klein tankje) 1600 Belgische frank... gelukkig is dat bij ons al standaard inbegrepen ... stel je voor ... 1600 euro! Voor een licht, maar de accessoires kosten nu ... veel geld.
- → op 80 jaar tijd is alles met een factor 40.3399 meer geworden
- In 2012 kost deze moto uit 1930, 100 tot 400 keer meer in Bfr. → zie eens onder <http://www.yesterdays.nl/antieke-motorrijwelen-c-115.html>

Voorbeeldje: een Indian

Deze volledig gerestoreerde 4pitter in lijn met een 1265 cc inhoud en 30pK wordt te koop gesteld voor een ... 57.500 euro



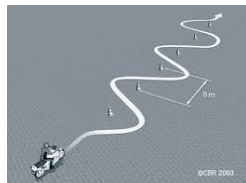
Weetjedaatjes ☺

Vanaf 2013: motor-opleidingen

De motoropleiding wordt vanaf 2013 strenger, langer en dus ook duurder. Leerlingen voor de zware categorie zullen minstens 24 jaar moeten zijn en moeten bijna dubbel zoveel uren rijles volgen.



Voor motorliefhebbers verandert er heel wat vanaf 2013. De invoering van het Europese rijbewijs betekent voor de categorie van de zware motoren (rijbewijs A, vermogen boven 25kW) dat de bestuurders 24 jaar oud moeten zijn, terwijl dat vandaag nog 21 is.



Naast de verhoging van de leeftijdsgrens zal de opleiding zelf vanaf 2013 langer duren. Op die manier wil de sector het aantal motorongevallen helpen terugdringen. Nu krijgt een kandidaat-motorrijder na zes uur motorles een voorlopig rijbewijs en na acht uur motorles mag hij al een examen afleggen. De opleidingsuren worden opgetrokken tot mogelijk 12 en 14 uur les, zowat een verdubbeling.

Denksport

Denksport

➤ Oplossing vorige denksport:



Deze lelijke motor heeft meer weg van iets dat ... tja, van wat... probeer de 7 onderdelen te herkennen van verschillende merken

1. uitlaat = Vmax yamah
2. motor = moto guzzi
3. koplampen = suzuki intruder 1800
4. zijkoffers = goldwing
5. achterzitje = burgman 650
6. deel achterwiel = bmw gs
7. deel anderskleurig chassis = ducati monster

➤ Nieuwe denksporten

1. Waar vindt de eerste moto gp plaats dit jaar?
2. Voor de hoeveelste keer wordt de molenrit voor oldtimers motorfietsen georganiseerd dit jaar?

Oplossing ingeven via onze website www.eamv.be

Contact us

Met tips voor mooie, straffe, ... verhalen en/of over motoren en co, laat het ons weten en stuur een mailtje via www.eamv.be ➔ inschrijvingen

TIP: als je het 't motorikske ontvangt per mail in PDF vorm, kunnen er ook links naar websites aangekoppeld worden. Schuin gedrukte of onderlijnde woorden bevatten mogelijk een hyperlink.

Hebben jullie werkelijk alles gelezen ?

Hier nog een foto ...ideaal om de lastige plekjes van de moto te smeren.

