



BMW Motorclub Roosendaal

De **BMW Motorclub Roosendaal** heeft als doelstelling het rijplezier op een BMW motorfiets te verhogen. Hiervoor organiseert de club regelmatig toertochten en andere evenementen. De club is opgericht op 11 nov. 1989.
Nr. Kamer van Koophandel: V283764

Voorzitter :

Piet van Zundert 0165-552244

Secretaris:

Frank Heerkens 0165-554631
Flintdijk 160,4706JW Roosendaal
e-mail secretariaat / redactie:
BMW-MC-Roosendaal@ziggo.nl

Activiteitscoördinator:

Vacant

Penningmeester:

Johan Rijnvos 0165-761180

Toercoördinator:

Bill van den Berghe 06 33 63 88 55

Algemeen bestuurslid:

Ton Gorissen 0165-553889

Toerkalender: <https://www.bmwclubroosendaal.nl/club-en-toerkalender>

Redactie clubblad:

Dion van Tilburg 0165-569946
Piet van Zundert 0165-552244

Webmaster:

Peter Hopstaken 0165-548438

Website:

www.bmwclubroosendaal.nl

Bank:

ABN AMRO: IBAN-nr.: NL22ABNA0526085096

Clubhuis:

Huis ten Halve
Kruisstraat 60, 4707RC Roosendaal



Let op: zaterdagmiddag 9 november: Old-school clubrit. Vertrek HtH 13.00 uur

November 2019

Woord van de voorzitter,

Beste leden, het eerste nachtvorstje hebben we alweer achter de rug. Maar het is ook al bijna november!! De pannenkoekenrit was nog in oktober en volgens de buienradar bleef het de hele dag droog. Edoch, volgens de motregenradar zou het de hele dag blijven miezeren....en zo geschiedde. Dit bracht de wijze mannen ertoe om na de koffie huiswaarts te keren. Zo zie je maar weer: verstand komt met de jaren. Maar ja, voor wij 80+zijn.....worden we vast nog vaak nat. ☺

Wat ook een goede optie is om het minder goede weer te ontvluchten: rijd de zon achterna tot in Malaga, zet daar de motoren op de vrachtwagen naar huis en pak zelf het vliegtuig! Zie reisverslagje van Bill. En wie zin krijgt; Bil heeft de routes, hotels, bezienswaardigheden etc. De zon is not included, but waarschijnlijk wel aanwezig.

Nog een paar weekjes en dan is onze feestavond tgv ons 30-jarig bestaan! Tot nu toe hebben we 57 aanmeldingen van 34 leden. Eén lid betaalde 40 euro: die heeft heel veel honger, vergiste zich of heeft drie vrouwen....we gaan het zien! Om alvast in de stemming te komen hebben we op 9 november een old-schoolrit met als voorrijder Jan Nelemans. Dus: voorrijder volgen!!

En nog even over de K1600 Mammoth: als klein jongetje had ik een poster van de Munch Mammut op mijn kamer hangen, een beest van een motor, zeker in de jaren 70!! Nu, 50 jaar later, heeft Nico Bakker (oud-racer en later begenadigd framebouwer geworden) een K1600 GS Mammoth gebouwd!

Wow!!!!lees dat verslagje maar eens en verwonder je over zijn bouwkunst en de prestaties van die fiets!! De opdrachtgever wilde graag een iets sportiever te berijden K1600 want zijn huidige fiets vertoonde schaafwonden op de carterwangen. (nvdr.: we zullen ook eens bij Jan en Jack kijken.....)

Beste leden, we zien elkaar wellicht op de 9^e en anders hopelijk op de feestavond van de 16^e.

Kom op tijd, want we beginnen spectaculair!!!! (Frans woord voor best leuk ☺)

Piet.

Ledenmutaties: geen

Agenda

Voor de vergadering van woensdag 6 november a.s. aanvang 20.00 uur

1. Opening
2. Ingekomen post
3. Toerkalender
4. Rondvraag
5. Sluiting

Met de BMW's van Roosendaal naar Malaga

21sep - 5okt 2019



Met zes BMW's (4 GS + 1 RT + 1 GT) zijn we van Roosendaal naar Malaga gereden en hebben daarbij mooie routes gereden door Frankrijk, Spanje en Portugal.

We zijn met stralende zon vertrokken en alleen tijdens de tweede en de derde etappe (van de 15) hebben we een paar uren in de regen gereden. Tijdens de 11^{de} etappe in Portugal zijn we zelf boven de 2000 meter de wolken ingereden en toen hadden we gedurende 2 uur ook de regenkleding nodig. Het overgrote deel van onze tocht hebben we gereden in de zon met temperaturen tussen de 20 en 30 ° C.

Enkele cijfers en data :

aankomst in		etappe	km
Forges-les-Eaux	21-sep	1	434
Tours	22-sep	2	415
Chalais	23-sep	3	356
Cahors	24-sep	4	338
Bagnères-de-Bigorre	25-sep	5	337
Leitza	26-sep	6	381
Las Rozas de Valdearroyo	27-sep	7	345
Cenera	28-sep	8	312
Braganca	29-sep	9	364
Gouveia	30-sep	10	337
Nazaré	1-okt	11	377
Reguengos de Monsaraz	2-okt	12	329
Cazalla de la Sierra	3-okt	13	337
Pizarra	4-okt	14	254
Malaga	5-okt	15	32
TOTAAL			4948

Op 5 okt waren we in Malaga waar we bij Nord Cargo, op enkele km van het vliegveld onze motoren hebben afgeleverd.

Wij zijn diezelfde dag nog teruggevlogen van Malaga naar Schiphol en waren rond 21.00 uur weer allemaal thuis.

De motoren zijn met de vrachtwagen teruggekomen naar Nederland en die staan inmiddels ook weer thuis.

De deelnemers : 5 leden van de BMW club Roosendaal + 1 ex lid van de club.



Vorig jaar hebben 5 van deze zes mensen ook al een dergelijke reis gemaakt, en zijn toen van Gibraltar terug naar Roosendaal gereden. Na de reis hebben we in de wandelgangen van de club de vraag/opmerking opgevangen: Hoezo wist ik niets van die rit ? Daar had ik ook aan willen deelnemen. Hoezo is er een club binnen de club ? Het antwoord op deze vragen is simpel:

het is een privéreis en geen clubreis.

De 2 initiatiefnemers van de rit hebben vanaf het begin bepaald dat er minimum 4 en maximum 6 gelijkgestemden mee kunnen met een dergelijke rit, en zo is het groepje ontstaan.

In de groep hebben we de taken verdeeld en zo heb ik het maken van de routes en het uitzoeken van de hotels voor mijn rekening genomen. De andere deelnemers hadden ook allemaal een taak voor, tijdens of na de reis.

Denk daarbij aan film en foto, reisverslag, transport motoren, vliegtickets, taxi van en naar vliegveld, financiën, enz....

We hebben een paar historische plaatsen uit WO1 en WO2 bezocht, we hebben een aantal van de mooiste dorpen van Frankrijk bezocht, langs de Seine en de Loire gereden, de Dordogne doorkruist, in een kasteel overnacht, een aantal passen gereden in de Pyreneeën beroemd door de tour de France, Baskenland doorkruist, langs de kust van de Golf van Biskaje gereden, geluncht in het hartje van de Picos de Europa, Portugal doorkruist van Noord naar Zuid, overnacht aan het strand van de Atlantische Oceaan, en via het mooie Andalusië naar Malaga gereden.

We waren het eens : het was een prachtige reis !

Een paar foto's :



In geval er clubleden zijn die interesse hebben om ook deze reis te maken.

Je kunt van mij alle informatie krijgen, routes, hotels enz....

Het reisverslag heb ik nog niet gezien maar als het boeiend is opgezet geef ik het aan de redactie van het clubblad, zij kunnen dan kiezen om het te publiceren of niet.

Bill

Special Metal: Bakker BMW K 1600 GS Mammoth

Tekst: Alan Cathcart/BJ - Foto's: Kel Edge (uit: Motoren & Toerisme)

Er zijn weinig merken die een bepaald motor-platform zo optimaal weten te gebruiken als BMW Motorrad. En toch heeft het dat niet gedaan met z'n in 2011 gelanceerde K1600-motorblok. Verder dan enkele toervarianten, waarvan de K 1600 Bagger dan nog de meest opvallende is, kwam het niet voor de machtige zes-in-lijn. Dus ook geen custom-versie waarvan BMW, op de EICMA van 2009, nochtans een studiemodel had gepresenteerd. Tegelijkertijd moeten er, ergens diep in de archieven van BMW Motorrads R&D-afdeling, plannen, modellen en zelfs een prototype van een K 1600 GS zitten. Maar die kregen we nooit te zien.

Nu is er echter zo'n GS-versie van de K 1600, deze werd echter niet in Duitsland, maar in Nederland gebouwd. Het was de Nederlandse zakenman Willem Heijboer, die daar het initiatief toe nam. Heijboer gebruikte z'n K 1600 GT om zich doorheen Europa te verplaatsen, maar wou echter graag een sportievere versie. Omdat zo'n model niet bestond, besloot Heijboer aan te kloppen bij de Nederlandse frame-specialist Nico Bakker. Heijboer deed dat op aangeven van z'n BMW-dealer. Die merkte bij de eerste servicebeurt van Heijboers K 1600 GT dat de carterwangen *schaafwonden* vertoonden. Het bleek dat de rijstijl van Heijboer – die tot dan altijd op een GS had gereden – iets te sportief was voor de K 1600 GT.



'Sir Al' maakte in een oerhollands landschap kennis met de Bakker BMW K 1600 GS Mammoth.

“Willem kwam naar m’n werkplaats en vroeg me om een GS-versie van z’n BMW K 1600 GT te bouwen”, vertelt Nico. “M’n eerste reactie was, ‘Ben je echt zeker dat je dit écht wilt?’ Nadat ik er uitvoerig met hem over gesproken had, realiseerde ik me dat hij wist waar hij mee bezig was. Zeker omdat hij ook al een R 1200 GS bezat. En dus vertelde ik hem dat het niet makkelijk, noch goedkoop zou worden, maar dat ik het zou proberen!”

Een gloednieuwe BMW K 1600 GT, die Willem bij z’n lokale BMW-dealer kocht, fungeerde als basis voor de Mammoth. Nadat de K 1600 GT geleverd werd, begon Nico met het strippen ervan.

Hij behield met motorblok, de cardanas, de 320 mm remschijven met Brembo remklauwen, het Bosch ABS-systeem en de elektrische en elektronische systemen en de achterschokbreker. De resterende delen van de K 1600 GT werden terug aan de BMW-dealer verkocht.

Ondanks de iets langere wielbasis stuurt de 'Mammoth' toch een stuk scherper dan de standaard BMW K 1600 GT.

Bakker mat daarna alles op en begon met het ontwerpen van het frame. Hij koos voor chroommolybdeen buizen om de best mogelijke stijfheid/gewicht-ratio te verkrijgen. *“Ik wou de motorfiets lichter en handelbaarder maken en ook Willems probleem met grondspeling verhelpen”* zegt Bakker daarover. *“Om eerlijk te zijn, is de motor heel smal voor een zes-in-lijn, het was alleen de manier waarop ie in het standaard frame verwerkt zat, die veranderd moest worden”*. Op de Mammoth werd alleen de luchtinlaat aangepast en dat met het oog op een grotere benzinetank.



Chassis-goeroe Nico Bakker koos ervoor om het frame van de 'Mammoth' uit chroommolybdeen buizen te vervaardigen.

Met z'n 1635mm is het chassis van de Mammoth iets langer dan het standaard-frame van de K 1600 (1618mm), maar het beschikt wel over een scherpere stuurgeometrie. Bakker ruilde de standaard Telelever voorvork van de BMW voor een meer conventioneel maar volledig instelbaar 48mm exemplaar van WP. Het was HK Suspension uit Tiel dat de upside-down voorvork aanpaste aan de specifieke noden van de Mammoth. De balhoofdhoek bedraagt nu 25°, terwijl de naloop 100mm is. Een stuk scherper dan de 27.8° en 106.4mm op de standaard K 1600 GT. Om trouw te blijven aan de design-filosofie van de GS opteerde Bakker voor een 19-duims voorwiel, terwijl het achterwiel een 17-duims exemplaar is.



Omdat Heijboer een fan is van spakenwielen werd er een set van het Italiaanse merk Kineo besteld, bestaande uit aluminium velgen en spaken uit rvs. Daardoor konden er tubeless banden gemonteerd worden, waarbij de keuze op een set Pirelli Scorpion Trail II's viel.

Het grote verschil met de K 1600 GT zit 'm echter in het gewicht. Rijklaar én met een volle 39 liter metende benzinetank weegt de Bakker K 1600 GS 310 kg. "Ik hou er niet van om veel te stoppen op een lange reis" zegt eigenaar Willem over z'n wensen inzake autonomie. De standaard K 1600 GT zet met een voor 90% gevulde 24-liter tank 319 kg op de weegschaal. Een aanzienlijk verschil dus.

De radiator die op de Mammoth gemonteerd is, was afkomstig van een Aprilia RSV1000 en is langs de rechterkant voorzien van een overloopreservoir langs de rechterkant. De roestvrij stalen Akrapovič 6-2 uitlaatlijn werd speciaal voor de Mammoth vervaardigd. Willem is tevreden dat de Mammoth 'nu een beetje beter' klinkt dan de standaard-versie. De originele BMW ECU werd door elektronica-expert Rens L'Ami van De jong BV uit Alphen aan de Rijn aangepast. L'Ami optimaliseerde de motormapping in functie van de nieuwe Akrapovic uitlaatlijn en stemde het ESA-systeem op de noden van de Bakker BMW af.



“Op deze motorfiets zijn er heel wat elektronische systemen die samenwerken” zegt Nico Bakker over de BMW. “Dus kan je niet één onderdeel wegnemen om er een ander ‘over te plakken’, maar moet je het hele systeem aanpassen. Rens deed dat en hij wist het aantal error-signalen terug te brengen van 86 tot welgeteld drie!”.

Dat Heijboer niet minder dan 17.000 km met de Mammoth heeft afgelegd in de 14 maanden nadat hij de motorfiets in ontvangst had genomen – in april 2018 – bewijst dat hij er tevreden over is. Overigens reed hij er tussen november 2018 en maart van dit jaar niet eens mee, maar gebruikte hij z’n R 1200 GS als ‘pekelfiets’!



Soepel, Stijlvol, sportief-klinkend, verleidelijk, gesofisticeerd en snel bovendien: dat alles samen maakt van de Bakker BMW K 1600 GS, Special K op wielen! Wat een pracht-motorfiets! Eentje waarvan je niet anders kan denken dan dat BMW hem zelf zou moeten bouwen. Het zou zelfs niet de eerste maal zijn dat Nico Bakker een BMW-product mee hielp te ontwikkelen. Maar laten we aannemen dat BMW Motorrad dat niet gaat doen, hoeveel zou Nico Bakker dan aanrekenen om een ‘Doppelganger’ van Willem Heijboers transcontinentale express-motor te bouwen?

“We kunnen het opnieuw doen, dat is geen probleem”, zegt Nico daarover. “Reken tweemaal de prijs van een standaard K 1600 GT om één zo’n motorfiets te transformeren in een GS. Maar zoiets kost tijd, eens de order geplaatst is hebben we er zes maand voor nodig om de motorfiets af te werken.” Alles samen kost dat iets meer dan € 50.000 dus. Wie wil ook zo’n Mammoet?

Geschreven op 8 oktober 2019



Herkenbaar?

TUSSEN DE FILES DOORBOEMELLEN SCHEELT REISTIJD.

Je maandagochtend kan niet meer kapot als er opeens een stuk of twintig auto's naar links en rechts uitwijken om ruimte voor je te maken. Mozes moet even blij zijn geweest toen de Rode Zee zich voor hem opende. Maar soms gaat het minder. Een leaselul zet zijn iets te dikke Audi pal voor me. De lul zoemt zijn raam omlaag en middelvingert me. Ook een tweede inhaalpoging wordt afgeblokt. Weer die vinger. Dan komt de file tot stilstand. Ik jiffy mijn motor en klop op het raam van de leaselul.

DIE HEEFT EEN GEZICHT DAT ME VAAG AAN ZAPMOMENTEN OP TV HERINNERT

Lulmans kijkt strak voor zich uit. De file rijdt een meter of tien verder. Ik stap weer af en ga weer op zijn raam kloppen. Dat gebeurt nog een keer. Dan wringt de leaselul zich over de rechterbaan de vluchtstrook op en verdwijnt. Een kilometer of drie verder staat hij aan de kop van de file.

Afgevangen door de politie. Ik zet de motor neer en meng me in het gesprek tussen agent en leaselul. Zeg dat ik een aanklacht wegens poging tot doodslag wil indienen. Er stopt nog een auto op de vluchtstrook. Daar komt een leaseridder uit. Die stelt zich keurig aan de agent voor en zegt dat hij heeft gezien hoe de leaselul tot twee keer toe probeerde deze – een los duimgebaar – motorrijder van zijn motor te rijden. Kijk, dat is tekst.

De leaselul wordt wat hysterisch. De agent vindt dat de zaak interessant wordt. We worden uitgenodigd in het busje te gaan zitten. De leaselul is laaiend. Of we trouwens wel weten wie hij is? De leaseridder kijkt hem bloot aan. "Als je zelfs al niet meer weet wie je bent, dan moet je zeker niet gaan sturen."

Lulmans maakt de fout door de agenten fascisten te noemen. Dat is een woord waar heel veel spelfouten mee worden gemaakt in het Nationaal Dictee. Maar de agenten weten wat het betekent. De overeenkomst tussen inhalen over de vluchtstrook en de politie uitmaken voor fascisten? Het is verboden omdat het niet mag. In het knusse busje is het nu vier tegen een.

De aanklacht tot poging tot doodslag wordt opgeschreven. De ene agent vraagt waarom ik telkens stopte om op de BN'ers ruit te tikken. Ik zeg dat ik hem voor zijn bakkes wilde meppen. De agent kijkt me aan met ogen die alles al gezien hadden. "Dat snap ik. Maar dat mag ook niet. "

Lulmans loeit dat hij bedreigd wordt en dat de politie het tegen hem gerichte geweld aanmoedigt." Een agent zegt dat hij ook nog even mag blazen. De leaseridder en ik mochten weg. Bij het afscheid tikte ik ter hoogte van Lulmans nog even op het raam. Want vier keer is scheepsrecht. Toch? En als ik hem al zappend weer eens op de buis zie, dan loop ik naar de tv. En tik ik op de beeldbuis. Dat is een mooi ritueel.

By [Dolf Peeters](#) Onderwerp: A+M Klassiek : een leaselul





Cornée, maker en voorrijder van de Pannenkoekenrit:

BEDANKT!!