

ADELAAR

WIELERMAGAZINE

EEN UITGAVE VAN DE GOOISE WIELERCLUB DE ADELAAR

Nummer 15 | Zomer 2022

**"WIELRENNEN DOOR
RUIMTE EN TIJD..."**

FRANS VAN DER HEIDE

HERKEN DE ADELAAR

ROLF WIERINGA

**OMZIEN EN
VOORUIT KIJKEN**

PETER VAN DER MEULEN

DE FIETSHELM

REDACTIE



PLANNEN VOOR DE ZOMERMAANDEN

PLOEGENTIJDRIJEN PATRICK SCHAAP | **FIETSEN MET HENK LUBBERDING** MARTHA FRANKFORT | **FIETSMATJES**
DANIËLLE NIESING | **HOE BOUW JE EEN MOOIE GPS FIETSRUTE?** MARTI VALKS | **VIJF TIPS BIJ KIEZEN**
VAN DE JUISTE FIETSHELM | **HET KININELAANTJE** JOS EGBERINK | **GLYCEMISCHE INDEX** BEA PINKERT |
AVONTUURLIJKE FIETSVAKANTIES MET DE E-BIKE | **EN NOG VEEL MEER...**

**PROEF
DE BIEREN
VAN
DE TAP**

**DOWNLOAD
DE CAFÉ
CARTOUCHE APP**

Eetcafé
Cartouche
Hilversum

**BESTEL EEN CARTOUCHE
BORREL/CADEAUBON**

Eetcafé
Cartouche
Hilversum

ADRES STATIONSSTRAAT 22 HILVERSUM
TELEFOON NUMMER +31356216984
E-MAILADRES INFO@CAFECARTOUCHE.NL

**anne
1975**

TOYOTA

ALUSICA
BETTER LUVV

TOYOTA TOONEN

Uw Toyota dealer voor heel het Gooi

TOYOTA

ALUSICA
BETTER LUVV

Toyota Toonen Naarden B.V.
Gooimeer 17
1411 DE Naarden
Tel: 035-6942324
naarden@toon.nl

Toyota Toonen Hilversum B.V.
Franciscusweg 4c
1216 SK Hilversum
Tel: 035-6210299
hilversum@toon.nl

Hans Toonen

*"De Adelaar" zorgt voor uw opportuniteit,
Toonen graag voor uw mobiliteit!!!*

WWW.TOONEN.NL

TOYOTA

KORTENHOEF

WIELERSPORT LIERSEN

EDDY MERCKX

ARGON 18 **RIDLEY**

Kerkstraat 23 Eemnes
Tel: 035 - 538 35 35 **wielersportliersen.nl**

In-Gooi.nl
FOTO- & GRAFISCHE PROJECTEN
BRINKLAAN 75a BUSSUM

FOTO & VORM

06 54 37 57 87 | info@in-gooi.nl | www.in-gooi.nl

” FIETSEN MET JE HART OF JE HOOFD ”

Nederland is onder andere bekend om zijn klompen en tulpen. Voor de rest van de wereld is Nederland zo klein dat, wat hen betreft, iedereen op klompen loopt en wellicht het land helemaal vol staat met tulpen. Ze denken maar.

Als we het over Nederlanders en fietsen hebben dan komen we redelijk in de buurt. Eind maart 2022 telde Nederland 17.641.147 inwoners, het aantal fietsen overstijgt dit getal. Gemiddeld heeft elke Nederlander meer dan 1 fiets. In een vorige editie van dit Magazine zijn verschillende soorten fietsen besproken, wat ze gemeen hebben is dat ze, tot enige jaren geleden, door menskracht in beweging gezet worden. Inmiddels is dit achterhaald, het overgrote deel van de verkochte fietsen heeft 'ondersteuning', waardoor tegenwind bijna wegvalt en fietsen voor iedereen te doen is.

Zoveel soorten fietsen, zoveel soorten fietsers. Variërend van rustige-recreatieve-zondagmiddag-mooi-weer fietsers tot fanatieke-niets-ontziende wielrenners. Raar woord eigenlijk wiel-renner, of zou dat vanouds iets met loopfiets te maken hebben?

In onze vereniging hebben we MTB-ers, veld- en wegrenners. Ieder heeft een eigen 'parcours' nodig. Vaak moet dit parcours gedeeld worden, gedeeld met gelijkgestemden maar ook met de voornoemde niet-wielrenners. Gelukkig prijzen we ons met een eigen MTB-parcours waar met name onze jeugd lekker kan trainen en nieuwe vaardigheden kan aanleren van een deskundig trainersteam.

Voor de jeugd-wegrenners is dat helaas lastiger gebleken. Na jaren van geregeld en uitzoekwerk (b)lijkt het onmogelijk een eigen veilig verhard parcours te krijgen. Misschien dat in de toekomst een te ontwikkelen Sportcampus Berestein een mogelijkheid biedt. Komende tijd zal blijken hoe deze campus eruit gaat zien. Voorlopig is voor deze jeugdrenners samenwerking in de regio gezocht.

Dan hebben nog de groepen wielrenners, de racefietsers, die op de 'gewone' weg hun parcours hebben. Groepen die liefst zo hard mogelijk doorfietsen, en als je hard fietst heb je toch meer rechten cq voorrang!. Dit zijn de renners waarover heel Nederland een mening heeft; gevaarlijk, asociaal, luidruchtig enzovoort. In ieder geval bedreigend voor de 'gewone' fietsers. Vanuit de NTFU zijn gedragsregels en adviezen opgesteld om de ruimte, die we met z'n allen gebruiken, zo prettig mogelijk te delen. Ook wordt daarom gepleit per groep een 'wegkapitein' te hebben. Beter is dat iedereen zich bewust is van delen. Kijk maar eens op <https://www.ntfu.nl/kenniscentrum/veilig-fietsen/gedragsregels-racefiets>

Het is toch niet ingewikkeld om een beetje sociaal te fietsen, het 'parcours' te delen met de andere gebruikers. Netjes fietsen in een peloton zonder dat het uitwaaiert bij stoplichten en kruispunten. Voor onze collega fietsers in het eigen peloton is structuur ook prettiger dan allerlei kamikazeacties van medereners. Snel als het kan maar langzaam als het moet. Maar vooral sociaal naar iedereen. Er ligt een mooie zomer voor ons en nu, mede dankzij een enthousiaste redactie, ook dit mooie zomerMagazine. Ik wens ieder veel veilige prettige kilometers en... gedeelde vreugd is dubbele vreugd.

Benno Bos, secretaris

De shirtsponsoren
GWC de Adelaar



de Toekomst
online & print media



OVER DE COVERFOTO

Foto van Freek Falconet,
één van de vele Adelaar-
renners tijdens de
Wielerronde van
Kortenhoeve 2021.

Foto: Eric Daams

Speciaal wielerterras voor wielrenners & mountainbikers. Fiets mag mee het terras op.

het vuursche bos

✂

€ 6,50

Zo staat het niet op de kaart!

Speciaal voor leden van De Adelaar

Koffie of thee & appeltaart met slagroom

Grote groepen (12+) graag even reserveren

Het Vuursche Bos
Dorpsstraat 25
3749 AC Lage Vuursche
www.hetvuurschebos.nl

MEESTER & KUIPER
ACCOUNTANTS
BELASTINGADVISEURS

Balans tussen betrokkenheid, kwaliteit en kosten

MEESTER & KUIPER
's-Gravelandseweg 45
1217 EH Hilversum
Telefoon 035 6 212 212

www.mk.nl

il diVino's
WIJNCLUB



Elk kwartaal spannende wijnen mét bijpassende recepten

il diVino Amersfoort, Bussum & Hilversum
www.ildiVino.nl

Wij zoeken meer dan 10 collega's
werkenbijaalberts.nl

AALBERTS

INHOUD



6 PLOEGENTIJDRIJEN

Patrick Schaap

7 GIRO

Patrick Schaap

8 ZORGT CYQL VOOR MEER SAMEN FIETSEN?

Conny Rijbroek

10 HERKEN DE ADELAAR

Rolf Wieringa

12 WIELRENNEN DOOR RUIMTE EN TIJD...

Frans van der Heide

18 HOE BOUW JE EEN MOOIE GPS FIETSRUTE?

Marti Valks

22 DE FIETSELM

Jos Egberink

24 DE (BIJNA JUISTE) ONTSTAANS-GESCHIEDENIS VAN DE FIETSELM (EN WAAROM JE DIE MOET DRAGEN)

Frederic Vansteenkiste

26 VIJF TIPS BIJ KIEZEN VAN DE JUISTE FIETSELM

Eric Daams/Jos Egberink

30 KLIMMEN ALS EEN PROF, ENKELE TIPS OM JE KLAAR TE STOMEN VOOR DE BERGEN

Fiets.nl

32 AVONTUURLIJKE FIETSVAKANTIES MET DE E-BIKE

12GO Biking

35 AGENDA VRIJE TOERTOCHTEN

Toerafdeling

38 HET KININELAANTJE

Jos Egberink

40 EEN MAGAZINE OM JE VINGERS BIJ AF TE LIKKEN...

Eric Daams

42 FIETSMATJES: LIEWE EN WOUTER VAN DER MEULEN

Daniëlle Niesing

46 FIETSEN MET HENK LUBBERDING

Martha Frankfort

48 ZIN OF ONZIN

Redactie

50 OMZIEN EN VOORUIT KIJKEN

Peter van der Meulen

52 GLYCEMISCHE INDEX

Bea Pinkert

54 LETTERS TUSSEN DE WIELEN

Redactie

56 CLUBINFO



PLOEGENTIJD



.....
Patrick woont in
Kortenhoef en is
sinds 2011 lid van
De Adelaar.

Een van de zwaarste onderdelen binnen het wielrennen is wel het tijdrijden. Afhankelijk van de afstand, de spieren uit je kuiten rijden voor een zo snel mogelijke tijd. Dat is de tijdrit. En dan heb je ook nog de ploegentijdrit. Met meerdere renners ploeteren en stampen over het asfalt. Doordat je in teamverband rijdt, ontstaat er ook meer interactie dan dat je in je eentje rijdt. In Nederland worden er meerdere ploegentijdritten georganiseerd. De meest bekende daarvan is het NCK (Nationale Club Kampioenschappen). De wedstrijd wordt al sinds 1911 verreden en is ieder jaar voor menig wielervereniging een prestigieus kampioenschap om voor te strijden. De meest succesvolle ploeg is niet GWC de Adelaar helaas. Westland Wil Vooruit heeft maar liefst 12x op het hoogste treetje gestaan.

Uiteraard is ook in het profpeloton de ploegentijdrit een veel voorkomend onderdeel. In de drie grote rondes is het een bijna jaarlijks terugkerend onderdeel.

In 2019 werd voor het laatst een ploegentijdrit in de Tour gehouden. Tijdens die rit van dat jaar won de ploeg van Jumbo-Visma de tweede etappe: een ploegentijdrit rond Brussel van 27.6 kilometer.

De Nederlandse ploeg verpulverde hun concurrenten destijds door de rest op meer dan 20 seconden te zetten. Overigens wordt tijdens de Vuelta aankomende zomer op 19 augustus ook weer een ploegentijdrit verreden. In het Nederlandse Utrecht welteverstaan. En jij kunt erbij zijn. Hou dat in de gaten!

Enfin, heb ik zelf dan ook nog ervaringen met ploegentijdritten? Oh ja zeker wel. In het verleden heb ik een aantal keer meegedaan met de ploegentijdritten in Gilze, wat in Noord-Brabant ligt. En ook in Almere ben ik van de partij geweest. Na het corona tijdperk reed ik op 16 april in datzelfde Almere mijn eerste ploegentijdrit sinds 2019. Samen met Camiel Koevoets, Robin van Vuren en Peter Koens hadden we de dinsdag voor het spektakel nog geoefend op het tijdritrondje van het DK in Zeewolde. Twee rondjes van 14 kilometer was genoeg om onze trein gesmeerd te laten lopen en hadden wij vertrouwen in een geslaagde wedstrijd op het dag des oordeels.

Onder een uitbundig stralende zon maar met een straffe wind, stoven wij uit de startblokken in Almere Haven. Het eerste stuk langs het Gooimeer

RITTEN



COLUMN

GIRO

De eerste drieweekse ronde van het jaar: De Giro 'd Italia oftewel, de Ronde van Italië. Qua prestige niet hetzelfde als de Tour, maar qua zwaarte doet hij er niet voor onder.

En wat wil je, met de Etna, Monte Zoncolan, de Gavia en de Stelvio. Ik kan wel even zo doorgaan. Ze worden niet ieder jaar beklommen uiteraard, maar het zijn dé bergtoppen van de Italiaanse wielersport. De Cima Coppi is genoemd naar de Italiaanse wielierlegende Fausto Coppi. De renner die de hoogste col van de Giro als eerste weet te beklimmen, kan een flinke geldbonus krijgen en zich wanen als Dagobert Duck.

De eerste Giro is verreden in 1909 en de Gazzetta dello Sport (de Italiaanse sportkrant) had het jaar ervoor de eerste Giro 'd Italia aangekondigd. De roze oplage van de krant komt nog steeds terug in de leiderstrui van het algemeen klassement.

Italianen zijn het meest succesvol geweest in het winnen van de ronde, historisch gezien. Maar liefst 69 keer wonnen zij de roze trui, met Vincenzo Nibali als meest recente Italiaanse winnaar in 2016.

Nederlandse eindoverwinningen zijn er tot op heden nog maar weinig, slechts één keer. Ondanks het 'poep' incident won Tom Dumoulin in 2017 zijn tot nu toe enige grote ronde. Erik Breukink was er in de jaren 80 nog heel dichtbij, maar dichterbij dan een derde plek in '87 en een tweede plek in '88 kwam hij niet.

Zelf heb ik de Giro dit jaar extra goed gevolgd. Via een poule, die is gespeeld met Scorito kon ik punten verdienen door bepaalde renners per etappe te selecteren, in de hoop dat zij hoog klasseren zodat ik daarmee punten mee kon verdienen. Het is redelijk goed gegaan. Door dit spelletje te spelen, zat ik met nog meer spanning naar de Giro te kijken.

Met de Tour wil ik dit weer gaan doen, dus ik kijk alweer uit naar komende zomer. ◀

Patrick Schaap

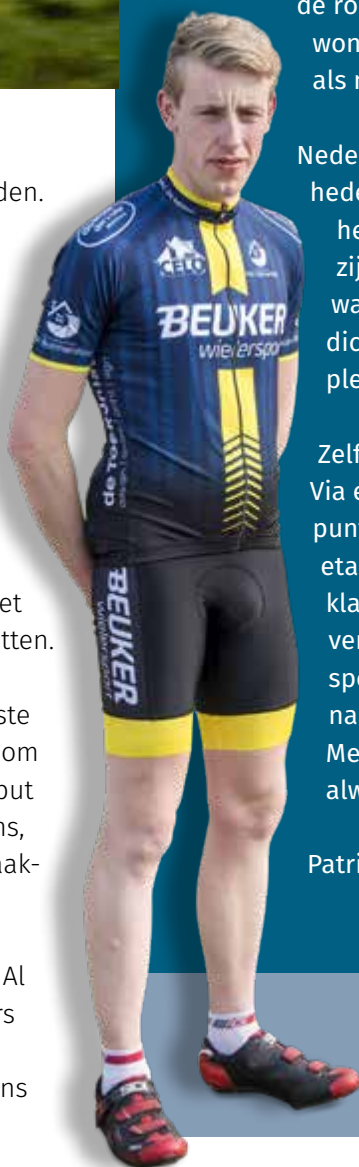
was gelijk het moeilijkste vanwege de wind, die we met windkracht vier volop tegen hadden. Kop over kop gaan, was het devies om onze trein draaiende te houden en dat lukte gelukkig ook.

Op de stukken met de wind in de zeilen, kwam er toch een kink in onze geoliede trein. Het tempo lag iets te hoog, waardoor er een paar wagonnetjes moesten afhaken. De regel was om met minstens drie man te finishen, dus konden we niet anders dan ons te hergroeperen om weer met vier man de jacht op een snelle tijd te hervatten.

Mede door toedoen van Camiel, die het laatste stuk tijdens de laatste ronde flink aan de boom ging schudden, kwamen wij behoorlijk uitgeput over de finish. De sportdrank en de winegums, die na de finish voor ons klaar stonden, smaakten meer dan goed.

In de uitslag werden wij als 11e geklasseerd. Al met al niet slecht voor een stelletje amateurs

18 Juni staat de volgende ploegentijdrit op ons te wachten. Gilze is dan de place to be. ◀



ZORGT CYQL VOOR MEER SAMEN FIETSEN?



.....
Conny Rijbroek,
actief in de toer-
afdeling en bij de
D-groep

In april is de Cyqlapp geïntroduceerd bij de toerafdeling van GWC de Adelaar. Weer een nieuwe loot aan de volle boom van apps en social media? Of een zinvol en handig hulpmiddel binnen de toerafdeling? Ervaar en oordeel zelf, net als nu al 55 toerleden binnen de club.

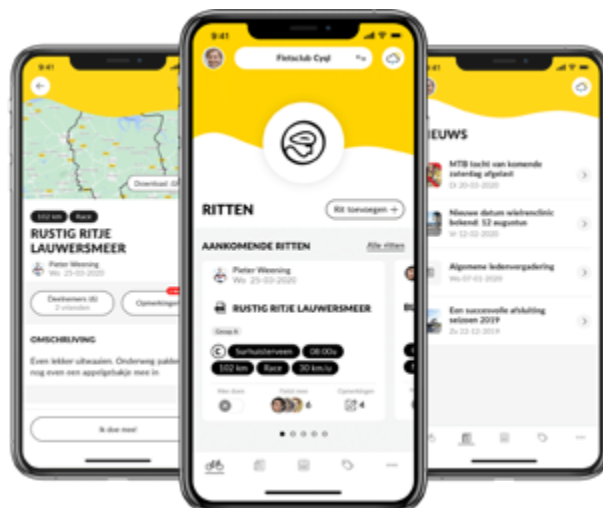
Wat is Cyql

Met deze app kun je eenvoudig gezamenlijke rit-ten plannen en met elkaar delen. Via Cyql vind je praktische informatie over een rit op een centrale en overzichtelijke plek. Samen fietsen is leuker: de app maakt het makkelijker en eenvoudiger om een gezamenlijke (club)rit te plannen.

Waar komt het vandaan

Cyql is een startup opgericht door twee onder- nemers met jarenlange ervaring in de ICT sector. Jan Kooistra en Wouter Slotegraaf zijn met hun huidige onderneming (Freed Mobile+Interactive) sinds 2012 actief in de mobiele industrie, nadat ze rond 2000 als Friese internetpioniers van het eerste uur zijn gestart. Beide heren zijn fanatieke sporters en inmiddels ook besmet met het wielervirus. Ze zijn het grootste deel van hun sportieve leven actief geweest als speler én vrijwilliger binnen de sport. Zo ontstond Cyql, met als doel, het samen mooie prestaties leveren, het creëren van betrokkenheid en clubbinding én het optimaal communiceren tussen leden onderling binnen een fietsvereniging. Wielersportbond NTFU werkt samen met Cyql waardoor NTFU-verenigingen **gratis** gebruikmaken van de app.

Al zo'n 200 wielersclubs gebruiken nu Cyql.



Meer samen fietsen!



Veiliger fietsen!



WhatsApp vervangen?



Waarom

De communicatie over toerritten, clubritten en andere gezamenlijke fietstochten gaat nu via whatsapp-groepen en nieuwsbrieven. In de Whatsapp-groepen gaan lang niet alle berichten over de aankomende groepsrit. Belangrijke informatie en wijzigingen zie je zo makkelijk over het hoofd.

Via Cyql heb je alle informatie over de gezamenlijke rit, zoals tijdstip, verzamelplek, route, afstand, duur, snelheid en tussenstops, onder één knop. Je kan zelfs het GPX-bestand van de te rijden route vooraf downloaden. GWC de Adelaar zorgt dat alle club- en toerritten in de app terecht komen. Daarnaast is het laagdrempeliger om eens samen te fietsen met clubgenoten, die je nog niet zo goed kent; gezellig toch. Ieder lid kan namelijk een rit aanmaken met Cyql. Als je zin hebt om een tocht te fietsen met Adelaarleden, voer je dat in in Cyql, en kunnen mensen zich aansluiten. Je kunt de duur en snelheid van de rit aangeven. Andere leden ontvangen een melding, als deze rit voldoet aan hun wensen. Tot slot zijn er ook andere functionaliteiten zoals Nieuws, Agenda en Vraag & Aanbod beschikbaar.

Hoe kan ik de app gaan gebruiken

Download de Cyql app via de App- of Play Store.

Na het downloaden moet je je registreren. Daarna kun je via de activatiecode: **64JR3VAJ** je aanmelden bij GWC de Adelaar in Cyql. Na het aanmelden ontvangen wij een bericht in het dashboard en laten wij je toe.

Uitleg

Om meer uitleg te geven over hoe de app werkt, kun je deze video bekijken. In de video wordt stap-voor-stap uitgelegd hoe de app werkt. <https://www.youtube.com/watch?v=pPOb2LID3vU>

Het zal even wennen zijn, sommige mensen hebben misschien koudwatervrees of zijn niet handig met apps. Je kunt altijd terecht met vragen of voor hulp bij de toercommissie, mail naar toer@gwcdeadelaar.nl <





.....
Rolf Wieringa
is enthousiaste
D-rijder op
racefiets en
mountainbike

Aan de hand van een aantal voorbeelden uit de wielersport en op basis van mijn ervaringen met het rijden in groepen kijken we welk type Adelaar jij bent. Iedereen heeft een eigen stijl die afgeleid is van jouw motivatie. Wat kun je ermee? Het geeft een kijkje in de motivatie van je fietsmaten. Inzicht geven in waarom jij bepaalde beslissingen neemt. Dit geeft vaak meer onderling begrip. Vraag eens aan je partner of huisgenoot welke van onderstaande stijl hij of zij in jou ziet. Er zijn geen foute of goede kleuren en meestal heb je meerdere stijlen met 1 voorkeur.

Rood

Het Lance type: Heb je lef en hou je van tempo?

Je bent geen grijze muis. Je houdt niet van verliezen en gaan tot het gaatje. Geen getreuzel, er moet tempo worden gemaakt. Thuis ga je onmiddellijk je resultaten uploaden op Strava en melden wat je tijden en afstanden zijn op Facebook. Je fietst graag met een vast groepje vertrouwelingen. Daarvoor ga je door het vuur, mits het ook winnaars zijn. Je bent lid van de club, omdat die je kan helpen de beste te zijn en je je kunt meten met anderen. Aan slappe praatjes onderweg heb je een hekel. In het algemeen krijg je dingen voor elkaar door de druk erop te zetten en door tempo te maken. Wachten op achterblijvers is niet je favoriete bezigheid. **Bekend voorbeeld: Lance Armstrong.** Een echte fietsbaas waarvoor maar 1 doel vaststaat: winnen.

Groen

Het type wegkapitein: Ga je voor verbinding?

Je bent lid vooral om samen te fietsen en om te overleggen over de te nemen routes. Nieuwe leden worden door jou welkom geheten en wegwijis gemaakt.

Je vindt het belangrijk bij te dragen aan de club door lid te zijn van een bestuur of commissie of bent daarvoor te porren.

Ook omdat je anderen een compliment kunt geven, ben je het cement van de club. Je biedt je aan om in de groep achterin te rijden en zo te voorkomen dat iemand alleen verder moet.

Iemand die mij in gedachten komt is Henk Lubberding, verbinder en niet per se uit op eigen succes.

Blauw

De man achter de schermen: Georganiseerd en voorbereid de weg op.

Bij het fietsen in een groep hecht je groot belang aan goede afspraken, houden aan de regels, mensen aanspreken, als ze over het randje gaan (bijvoorbeeld: niet wachten als iemand niet mee kan). Je kan je ergeren als anderen zich daar niet aan houden of niet worden aangesproken door de leiding.

Je bent niet direct een leider maar bijvoorbeeld nummer 2 in een groep en houdt de route in de gaten via de MIO of Garmin. Je stippelt routes uit en zorgt voor een heldere uitnodiging en bijbehorende instructies.

Prima als secretaris of penningmeester en om de regels en afspraken vooraf, tijdens en na afloop van een tochtje nog eens onder de aandacht te brengen.



Geel

Het Tom du Moulin type: Je wil begrijpen en verbeteren.

Je houdt van de nieuwste gadgets en hebt regelmatig een nieuwe fiets, die lichter is en voorzien van de laatste schakeltechniek.

Je weet veel van voeding, wattages, rust- en rijtijden. Je leest de fietsbladen en vooral de stukken, waaruit je nieuwe kennis kunt halen. Je bereidt je optimaal voor op een rit en maakt vooraf een plan op basis van zoveel mogelijk kennis. Als je niet alles op een rij hebt, ga je soms liever niet van start. Na een rit bekijk je de data over je hartslag, wattages en kijkt wat er volgende keer beter kan.

Een voorbeeld hiervan is Tom Dumoulin: de man van de voorbereiding, goed materiaal en voortdurend bezig met het meten en wegen van zijn eigen prestaties.

Paars

Girmay type: Je houdt van traditie.

De Adelaar kent een lange traditie in en rond Hilversum en je bent trots om in zo'n mooie club mee te mogen rijden: Dat zou een uitspraak van jou kunnen zijn.

Met een paars profiel hecht je aan de normen en waarden die gelden in de omgang met elkaar en bij het fietsen. Het gaat niet zozeer om de prestatie maar om de sport en het voortzetten van wielersport en alles wat daarbij hoort. Je rijdt dan ook in de laatste versie van de clubkleding en dat geeft ook een goed gevoel van saamhorigheid.

Je ziet het belang van Paars terug bij de wielrenners uit Afrika die niet alleen voor zichzelf fietsen maar vooral de trots van hun land of continent hoog houden, **denk aan Biniam Girmay.**

Oranje

Heel veel Adelaars in de A, B en C groepen Erkenning en waardering

Je wilt presteren maar ook de erkenning van je werk zien. Je wil graag winnen maar de weg ernaartoe staat voor jou niet vast. Soms presteer je door goed samen te werken met het groepje waarmee je fietst. Soms presteer je beter doordat je het parcours hebt verkend of omdat je je banden net wat meer op spanning hebt gebracht

Dat doel is vaak ook waardering voor de prestatie. Thuis vertel je dan hoeveel kilometer je hebt gereden en in welke tijd, in de hoop dat dit toch wel tot een (klein) applaus zal leiden.

Bij veel wielrenners, zeker als ze lid zijn van een club en rijden in een **A, B, C groep** **zul je dit profiel terug zien.**

Afhankelijk van de situatie en de doelstelling zijn niet alle stijlen even handig en is de basis van succes het hebben een mix aan type mensen. Dus **rood** om tempo te maken, **geel** om slim te fietsen, **blauw** om de regels en afspraken in de gaten te houden, **groen** om goed samen te werken, **paars** om de traditie in ere te houden en **oranje** om te zorgen dat de doelen behaald worden.

Zo, nu ben ik benieuwd welk type Adelaar jij bent en hoe je partner of vrienden dit zien? ◀

“Wielrennen door ruimte en tijd...”

.....

Frans van der Heide schrijft voor het Magazine met een blik naar het verleden.

Op een hele frisse lentedag dit voorjaar, werd ik in de vooravond allerhartelijkst welkom geheten bij Marcel en Ittie Beuker te Huizen. Bij binnenkomst was meteen duidelijk wat in huize Beuker de boventoon voert. Er stond een racefiets in de gang en op een andere plaats kwamen we nog een schitterende baanfiets tegen, waar alleen al een mooie anekdote over te vertellen viel. Met veel genoeg tekende ik enkele wielerbelevingen op uit het rijke oeuvre van Marcel Beuker. Eerst fietsen

Hoe is het gekomen?

“Ik zeg altijd dat wielrennen een soort virus is. Als je er eenmaal mee besmet bent, dan ben je de klos. Je komt er nooit meer van af. Jaap Hilhorst, mijn vroegere buurman van twee huizen verder in Bussum, vertelde ons altijd, dat hij wereldkampioen hometrainer was geworden. Of dat daadwerkelijk ook waar was, bleef onbekend. In de stukken heb ik het in ieder geval nooit terug kunnen vinden. Een andere ervaren wielrenner bij ons uit de straat was Ruud Pauw. Die moest helaas met wielrennen stoppen omdat hij een sporthart bleek te hebben.

Met deze twee rolmodellen in de buurt groeide bij mij meer en meer de wens dat ik ook



MARCEL BEUKER

wielrenner wilde worden. Van ome Jaap, zoals wij hem noemden, kreeg ik een racestuurkje op mijn gewone straatfietsje. Vanaf dat moment was ik alleen maar aan het racen. Ik schat dat ik toen zo’n 7 à 8 jaar oud was. Op een dag kwam mijn vader thuis van zijn werk. Hij werkte in de bouw en vertelde dat wij die avond naar zijn collega - mijnheer Boonacker - in Hilversum moesten.

Tijdens het eerste trainingsritje op de Loswal in Hilversum kwam ik meteen ten val.

Pa had van hem, voor mij, een racefietsje gekocht. Deze was van zijn zoon Erwin geweest, die er inmiddels was uitgegroeid. Het was een racefietsje met dikke bandjes, net zoals op een stadsfiets. Wij reden erheen en het was direct bingo. Mijnheer Boonacker zat in het bestuur van GWC de Adelaar en die avond werd ik dan ook meteen lid. Kort daarna startte ik met wielrennen bij de club. In begin was het rijden in een

groep wel even wennen. Tijdens het eerste trainingsritje op de Loswal in Hilversum kwam ik meteen ten val. Tijd om te jammeren had ik niet. Fanatiek sprong ik weer op de fiets en reed verder. In het clubblad werd dit later nog gememo-reerd.”

Een andere fiets.

“Het ging wel steeds beter maar van winnen kwam het nog niet. Vlak voor de Ronde van Hilversum op Koninginnedag ging mijn fiets kapot. Van Peter Philips kon ik gelukkig een fiets lenen, die nog bij hen in de schuur stond. Het was een Germi op tubewieltjes. Iets meer racefiets dan die van mij en dat was ook direct te merken. Met een kopgroep was





Margel Beuker



ik al snel vooruit en ik finishte uiteindelijk als derde. Mijn vader besloot toen mijn fiets te gaan tunen. Bij Gerrit de Weert in de Kometenstraat te Hilversum werden er allemaal nieuwe onderdelen opgezet. Daarna ging het alleen maar beter bij de jeugd.

Vanaf mijn negende jaar tot het einde jeugd werd ik elk jaar Midden Nederland Kampioen, zowel op weg als in het veld. Ook heb ik veel op de baan op Anna's Hoeve gereden. Dat gebeurde met dezelfde racefiets, waarvan het achterwiel dan werd omgezet om er een doortrapper van te maken. Op de baan stonden de trainingen onder de bezielende leiding van mijnheer Geserick, de vader van Eric. Samen met onder andere Rinus Stroes en later ook met Ben Vollebroek gaven zij ontzettend leuke en inspirerende trainingen.



Zonder uitzondering waren wij daar allemaal erg enthousiast over. Mijn jeugdtijd bij GWC de Adelaar was zeer plezierig en ontzettend leerzaam."

AHOY op zondag.

"Na de jeugd volgde een periode bij de junioren en de nieuwelingen. Enkele jaren achtereen, werd ik uitgeroepen tot 'meest talentrijke wielrenner van de KNWU Midden-Nederland'. De oorkonde en bijbehorend schilderij heb ik altijd bewaard. Onze ouders hebben mijn broer René en mij altijd enorm gesteund in onze sportieve liefhebberij. Niets was hun te veel. Ze reden ons naar talloze koersen en wedstrijden door heel het land. Ook naar 'AHOY op zondag' in Rotterdam, waar in de winterperiode bijna elk weekend baanwedstrijden werden gehouden. Wielrennen was mijn lust en mijn leven en omdat resultaten niet uitbleven, was vrijwel alles daarop gericht."

Onze ouders hebben mijn broer René en mij altijd enorm gesteund in onze sportieve liefhebberij

School en werken.

"Hoewel school niet echt mijn ding was, moest ik mij natuurlijk ook gaan richten op een maatschappelijke carrière. Van huis uit ben ik een doener en ik wilde dan ook graag met mijn handen werken. Ondanks dat mijn vader het mij ontraadde, ging ik op mijn 17e toch in de bouw aan de slag. Het was flink aanpoten maar ik vond het heerlijk om te doen. Inmiddels had ik het uitgaansleven ook ontdekt. Gekscherend

gezegd, groeide ik uit tot 'meest talentrijke discoganger van de Generaal de la Reijlaan'. Sport en gezelligheid werden gecombineerd en dat is eigenlijk altijd zo gebleven.

Toen ik uit militaire dienst kwam, was het recessie in de bouw en voor mij was daar dus geen werk meer. Ik solliciteerde bij een taxibedrijf, dat bij mijn ouders in de straat gevestigd was. Bij aanvang herinnerde mijn nieuwe werkgever mij aan de wijze, waarop ik met mijn eigen auto altijd door de straat reed. Het signaal was duidelijk. In de zes jaar, die volgden, reed ik geheel schadevrij. Mijn reputatie bij aanvang had wel tot gevolg dat ik - in tegenstelling tot mijn collega's - nooit in een nieuwe taxi mocht rijden. Het was niet anders."

Gezin.

"Inmiddels koerste ik bij de liefhebbers/amateurs en behaalde daar ook mooie uitslagen. Ook wist ik zo nu en dan een koers te winnen. Mijn basisconditie was goed en koersinzicht en -ervaring had ik voldoende. Het onregelmatig werken op de taxi bleek echter niet bevorderlijk om er een goed uitgebalanceerd trainingsschema op na te kunnen houden. Trainen gebeurde om die reden dan ook op een lager pitje. Met clubmaten werden wel regelmatig koersen en wedstrijden in de regio gereden.

Er ontwikkelde zich in die jaren een combinatie tussen sport, gezin en werk. Ittie en ik gingen al jong samenwonen en ik was 24 toen onze zoon Wesley werd geboren. Jordy volgde een paar jaar later. Ittie en de kinderen

gingen in de regel altijd mee naar koersen en veldritten. Ik zocht wel wedstrijden uit waarvan ik wist dat daar ook iets voor de kinderen te doen was.”

Blokker.

“Na zes jaar taxi te hebben gereden, werd ik privéchauffeur van de heer J. Blokker, eigenaar van de bekende winkelketen. Veelal maakte ik lange dagen en regelmatig trainen was er ook toen niet bij. Afspraken van de heer Blokker liepen nog wel eens uit, waardoor ik menig keer te laat thuis was om nog mee te kunnen rijden in de zomeravond competitie. Als ik niet als chauffeur hoefde op te treden, lag mijn taak in het onderhouden van het huis en tuin van de familie Blokker op Nardinclant.

Ittie is daarbij altijd de spil in mijn doen en laten geweest. Niets was haar teveel.

Toen ik 35 was, werden wegens aanhoudende hinderlijke rugklachten mijn onderste twee rugwervels vastgezet. Ik was chauffeur af en ging werken in de huisdrukkerij van Blokker. Gelukkig kon ik wel blijven wielrennen maar niet meer in wedstrijdverband.



Bij De Adelaar werd ik jeugdcoördinator/trainer en had ik zitting in de technische commissie. Bij diverse clubactiviteiten was ik betrokken. Ittie is daarbij altijd de spil in mijn doen en laten geweest. Niets was haar teveel. Thuis was iedereen altijd welkom en voor de club verzorgde zij van alles: loterijen, bardiensten, prijzen, koffie tijdens diverse wiel rondes en verwerkte zij vele stapels wasgoed. Alle waardering en een hele diepe buiging voor haar!

Samen met andere leden organiseerden wij ook clubweekenden, Sinterklaasfeesten en coördineerde ik voor de jeugd de trainingen en open inschrijvingen voor de koersen. Dit kon allemaal niet plaatsvinden zonder de ondersteuning van de betrokken vaders en moeders. Bijkomend leuk van het trainerschap voor mij was,

dat ik op deze wijze nauw betrokken werd bij de wieleroontwikkeling van onze twee zonen.

Het werd een intensieve periode, waarin ik de wielersport van een hele andere kant meemaakte. Jordy werd in 2005 zelfs Nederlands kampioen bij de nieuwelingen. Zowel op de weg als in het veld. Hij bouwde een mooie palmares op. Het kon niet anders dan dat Jordy op enig moment aan een lieve partner bleef hangen, die ook uit een fietsfamilie komt. Inmiddels is hij 12 jaar samen met Manon en hebben zij een dochter Lena, die nu 9 maanden oud is. Wesley had al op jonge leeftijd kinderen. Net als ik. Zij heten Jip en Kas. Werk en fietsen waren ook voor hem lastig te combineren. Na een paar pittige jaren vond hij zijn grote liefde Christa. Samen kregen zij James en komt er komende zomer nog een klein



WESLEY BEUKER



JORDY BEUKER





Beukertje bij. Wesley werkt al een aantal jaar bij Rutges in de Meern als bouwkundig tekenaar. Door vervelende blessures zit hij jammer genoeg weinig op de fiets. Hem gun ik oprecht dat hij op enig moment het fietsen weer een beetje op kan pakken. Ook Wesley heeft in zijn de jeugd bij de nieuwelingen en junioren mooie prijzen bij elkaar gesprokkeld.”



Eigen wielerploeg

“Toen Jordy bij de nieuwelingen uitkwam, richtten wij een eigen ploeg op. ‘Team Trek BTZ’. Timo Daams, zoon van Eric Daams, en Joel Bakker uit het noorden van het land maakten daar ook deel vanuit. We hadden zelf diverse sub-sponsors geregeld en Eric Daams verzorgde uiteraard de lay-out, flyers, kalenders en de bestickering van de bus. De hoofdsponsoring was in handen van Trek Nederland.



TEAM TREK BTZ

De jongens reden dan ook op een carbon Trek Madone als wegfiets en beschikten daarnaast ieder over twee Greg Lemond crossfietsen. Voor de categorieën nieuwelingen en junioren hebben we deze ploeg vier jaar op de weg kunnen houden. Samen met mijn broer René hadden we kleding ontworpen via Bio-racer, waar oud-renner en ras sprinter Mathieu Hermans directeur was. Het ontwerp had rood-wit-blauw op de borst en was goedgekeurd door de KNWU. De eerste dag dat Jordy met dat tenue reed was op het NK in Ootmarsum en laat hij daar nou ook Nederlands Kampioen worden. Na afloop ontstond daarover nog wel wat gedoe. Jordy bleek namelijk alleen in dat shirt te mogen rijden als hij daadwerkelijk Nederlands kampioen was. Er was in eerste instantie weinig begrip toen ik inbracht dat hij dat toen toch ook was. Gelukkig kwam alles wel op z’n pootjes terecht.”

Metec

“Als belofte renner ging Jordy over naar de gesponsorde regionale ploeg van Metec in Tiel. Op enig moment kwamen ze daar voor een vierdaags evenement in Frankfurt een mecaniciens tekort. Oud-renner

Gert Jacobs, die ploegleider was, vroeg of ik mee wilde gaan. Daar had ik wel oren naar natuurlijk. Tijdens de wedstrijd op de eerste dag, waren er nogal wat valpartijen geweest. Er was veel materiaalschade en er dreigde een dik probleem te ontstaan. Na afloop van de koers zette ik al die fietsen op een rij en begon te sleutelen. Aan het einde van de middag kwam Gert Jacobs naar mij toe en merkte hij in onvervalst Drents op: “Beuker, ik heb het al gezien m’n jong. Jij bent volgend jaar de ‘mekanieker’ van deze ploeg.”

“Vanaf dat moment was ik hoofdmecanicien van Metec en trokken Gert Jacobs en ik heel wat uurtjes samen op. Alles werd vanuit ons huis geregeld. Kleding, voeding, foerage zakjes, bidons etc. Soms kon je bijna niet meer door het huis lopen, omdat het te vol stond met zelf geregen wielen en andere onderdelen. Dit heb ik een jaar of vijf gedaan.

Beuker, ik heb het al gezien m’n jong. Jij bent volgend jaar de ‘mekanieker’ van deze ploeg.

Jordy was in het laatste jaar overgestapt naar de amateurs. Toen Gert Jacobs als ploegleider vertrok, was dat voor mij ook een mooi moment om te stoppen.

Kortstondig ben ik daarna nog even betrokken geweest bij de ploeg van Eemland in Amersfoort. Daar haalde ik echter geen voldoening uit en daarnaast waren er hele andere ontwikkelingen.”

Beuker wielersport

“Jordy studeerde aan het Johan Cruyff college. Na wat heen en weer gepraat ontstond het een plan om zelf een winkel te beginnen. Ittie en ik vonden dat wij Jordy daarin vanuit huis moesten ondersteunen. Zelf had ik inmiddels al een aardige klantenkring opgebouwd en dat bleek een goede basis om op door te bouwen. Jordy maakte van dit plan zijn afstudeerproject. Ittie vond het allemaal prima met al dat volk over de vloer, maar tussen halfacht en acht uur moest het wel stil zijn. Dan was ‘Goede tijden’ op TV. Het begon zo goed te lopen dat het vanuit de thuissituatie eigenlijk geen doen meer was. Na twee jaar betrok Jordy in het Holleblok te Huizen een winkelpand. Vanaf toen hielp ik dagelijks mee in de winkel na mijn werktijd bij Blokker. En in de weekenden ook natuurlijk. Toen mijn werk bij Blokker eindigde wegens negatieve bedrijfsontwikkelingen, ben ik min of meer fulltime in de winkel blijven werken. Momenteel zijn wij bezig met een verbouwing. De capaciteit aan ruimte wordt verdubbeld. Beuker Wielersport is gegroeid en kan die extra ruimte goed gebruiken.”

Zelf nog fietsen?

“Tijdens de zomermaanden fietsen we op vaste avonden met een eigen ploegje vanuit Huizen door de regio. Onlangs waren we een weekend in Mechelen met een grote groep Beukerboys. Om zelf te fietsen en om Camiel, de 13-jarige zoon van René en tevens lid van GWC de Adelaar, aan te moedigen tijdens een wielervedstrijd. Camiel werd knap vierde in een



zeer sterk rennersveld. René en zijn oudste zoon Jorner, werken samen bij Bike Totaal Van Zuylen te Vleuten. Jorner heeft zich bekwaamd in de techniek achter de elektrische fiets en daar een eigen website met componenten voor ontwikkeld.”

“De Beukers zijn altijd nauw betrokken geweest bij GWC de Adelaar. Wij zijn er trots op dat wij ons steentje aan de club en de wielersport in het algemeen hebben kunnen bijdragen en dat Beuker Wielersport als shirtsponsor mag fungeren.

Bijzonder dankbaar zijn wij, dat onze vader/grootvader dit voor een belangrijk deel nog heeft mee mogen maken. Hij was erg betrokken bij deze nieuwe ontwikkelingen en hield ons, vanuit zijn flat aan Het Weerwater te Almere, regelmatig op de hoogte als er weer een groepje wielrenners in ‘Beukertenuw’ voorbij reed. Hij overleed vijf jaar geleden. Op de counter in de winkel prijkt een foto met alle Beukermannen.”

“Langs deze weg een hartelijke groet aan iedereen en de uitnodiging om de vernieuwde behuizing van Beuker Wielersport in Huizen te komen bezoeken. We zijn klaar voor de toekomst.” ◀



DE NIEUWE WERKPLAATS

HOE BOUW JE EEN MOOIE GPS FIETSROUTE?

.....
Marti Valks is
boegbeeld van
het vrouwenwiel-
rennen bij GWC
de Adelaar.

Voor de liefhebbers, die goede en mooie fietsroutes willen maken in een vreemde regio en/of eens iets anders willen dan het vaste rondje. Er zijn verschillende apps/programma's om dit te doen: de meeste met betaalde functies, maar dan heb je ook wat! Je kunt ervoor kiezen om zelf een route te maken of aangeboden routes aan te passen. Dit laatste onder het motto: beter goed gejat, dan zelf slecht gemaakt. Je kunt natuurlijk een aangeboden route meteen downloaden en gebruiken, maar dan is het risico op fouten groot en je wilt zelf vaak ergens anders starten/finishen.

Bij een echt goede route zijn een groot aantal dingen belangrijk, die echter ook weer afhankelijk zijn van de omstandigheden en of je alleen fietst of in een groep. Racefietzers willen onverharde stukjes rijden en lekker kunnen doorfietsen in een mooie natuur. Soms wil je wel een route met pontjes en smalle fietspaden en soms juist niet. Vaak wil je ook nog waypoints toevoegen: punten op de route aangeven waar een highlight, restaurant, etc is. Verder wil je weten hoe zwaar de route is: hoeveel kilometers en hoogtemeters en het hoogtepunt zien. Ik gebruik zelf de volgende apps/programma's.

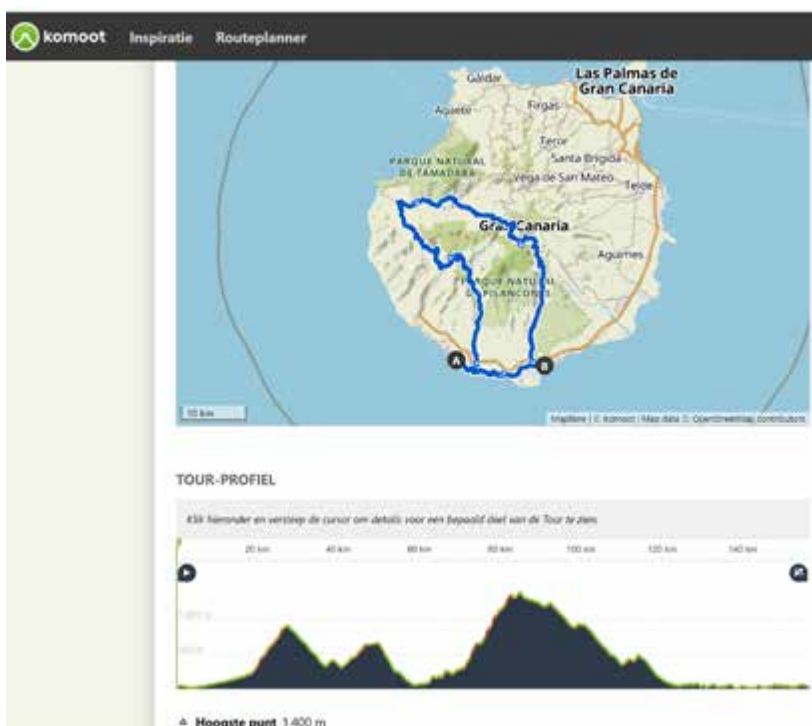


Komoot

Komoot richt zich echt op routes. Je kunt een route van hen gebruiken of zelf een route uploaden.

Er zijn verschillende kaarten beschikbaar, waaronder hun eigen kaart, maar bijvoorbeeld ook die van Google en Open Cycle Map. Kaarten kun je per regio aanschaffen of meteen voor de hele wereld.

Heb je een Komoot Premiumabonnement dan kun je ook gebruik maken van 'sport specifieke kaarten'. Op de fietskaart zie je de fietsroutes uitgelicht, maar nog wel in de Komoot lay-out.



Ik gebruik het meeste de functie route uploaden en die te checken en zo nodig aan te passen. Dat gaat heel makkelijk. Het geeft heel mooi aan wat het wegdek is: hoeveel verhard, fietspad of kasseien en waar pontjes zijn en waar zich nog evt. rare stukjes in de route zitten. Je kunt ook de afstand en het hoogtepunt meteen zien.

Een ander groot pluspunt zijn 'highlights': points-of-interest. Dit maakt het ontdekken véél makkelijker, omdat je niet meer alles zelf hoeft te doen. Je vindt er nu al klimmen, rustige weggetjes, singletracks, stukken met mooi asfalt en meer.



Strava

De routebouwer van Strava is door de jaren heen flink verbeterd. Momenteel is deze alleen beschikbaar voor Strava Premiumleden. Dit geldt ook voor het downloaden van GPX-bestanden van andere gebruikers. Dat laatste gebruik ik regelmatig; b.v. de trainingsritten van Annemiek van Vleuten op Gran Canaria. Ook in Strava kun je routes uploaden en checken op onverhard, etc.

Een voordeel van de routebouwer van Strava is de heatmap: deze is beschikbaar als kaartlaag in de routebouwer. Hier kun je zien op welke wegen veel gefietst wordt: ideaal als je een route wil maken, die langs bekende segmenten gaat (zoals klimmetjes in Zuid-Limburg) of wanneer je een route wil maken, waarbij je goed kan doortrappen (de grotere wegen zijn vaak duidelijker aanwezig in de heatmap). Dit laatste kan ook van pas komen als je een route maakt voor een fietsgroep. Het nadeel hiervan is dat de minder gebaande paden juist minder opvallen in deze kaartlaag. Je kunt bij het maken van de route ook de segmenten zien en afstand en hoogteprofiel.

RouteYou

Nog een handige tool om GPS-routes mee te bouwen is RouteYou. Het houdt ook rekening met de sport: gravelbiken, mountainbiken, wielrennen, toerfietsen. Er staan veel bestaande routes van andere gebruikers op RouteYou, ook in Nederland. Wat RouteYou uniek maakt, is dat je in de betaalde versie de routes van anderen als kaartlaag kunt gebruiken ('reference routes'). Heel handig als je



je

route wilt baseren op die van iemand anders, maar bijvoorbeeld het startpunt wilt aanpassen en hier en daar wat andere paden wil nemen.

Google Streetview en Google Maps Satellite View

Google Streetview is een beetje de vreemde eend in de bijt. Toch gebruik ik het vaak. Het is ideaal om de omgeving, ondergrond te checken en/of punten te herkennen, waarbij je extra moet opletten.

De Google satelliet is een alternatief voor wanneer Google Streetview niet beschikbaar is. Je kunt natuurlijk op Streetview het poppetje aan het begin neerzetten en het pad in turen.



GOED GEREGELD

Scildon bedankt
De Adelaar
voor haar hulp bij het
organiseren van de
Scildon Lifecycle Tour



SINDS 1984

Scildon biedt via onafhankelijke financieel adviseurs overlijdensrisicoverzekeringen, beleggingsverzekeringen en pensioenregelingen voor werknemers. Wij zijn onderdeel van Chesnara Plc, een Engelse financieel dienstverlener met vestigingen in Engeland, Zweden en Nederland. Chesnara is beursgenoteerd en heeft circa 900.000 klanten. Scildon (voorheen Legal & General) is actief in Nederland sinds 1984.

FINANCIEEL KERNGEZOND

Onze organisatie heeft een solvabiliteit van 178% (2020). De solvabiliteit geeft aan of een bedrijf in staat is om aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen.

AL 17 JAAR BESTE VERZEKERAAR

Een adviseur biedt jou oplossingen aan die zijn afgestemd op jouw persoonlijke behoeften en die concurrerend zijn in premie en dekking. Zij hebben ons al 17 keer gekozen als 'Beste Verzekeraar'.

WAT WIJ BIEDEN



PENSIOENREGELING
VOOR WERKNEMERS



BELEGGINGS-
VERZEKERINGEN



OVERLIJDENSRIJSICO-
VERZEKERINGEN

Vraag je financieel adviseur naar een van de verzekeringen van Scildon of
zoek een adviseur bij jou in de buurt op onze website: scildon.nl

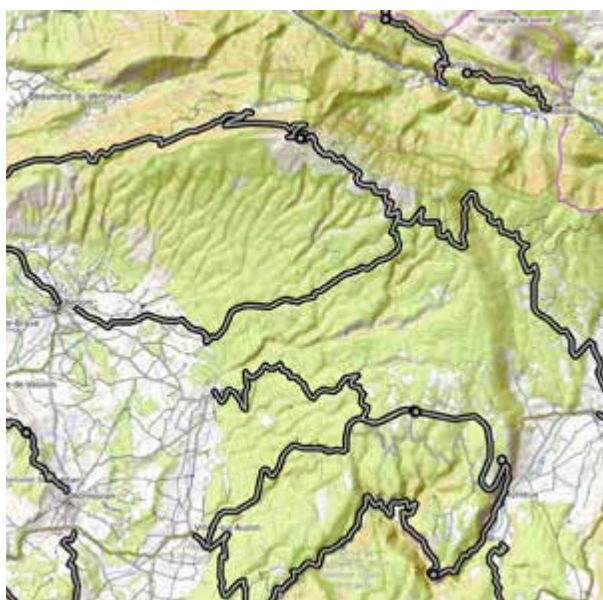
Als je wat extra zekerheid wilt over je onverharde pad, dan schakel je over op Satelietview en zoom je zo ver in als je kunt.

Je ziet dan vaak wel (maar niet altijd) of het b.v. een verhard fietspad door de natuur is, of het smalle bruggetje te doen is, etc.



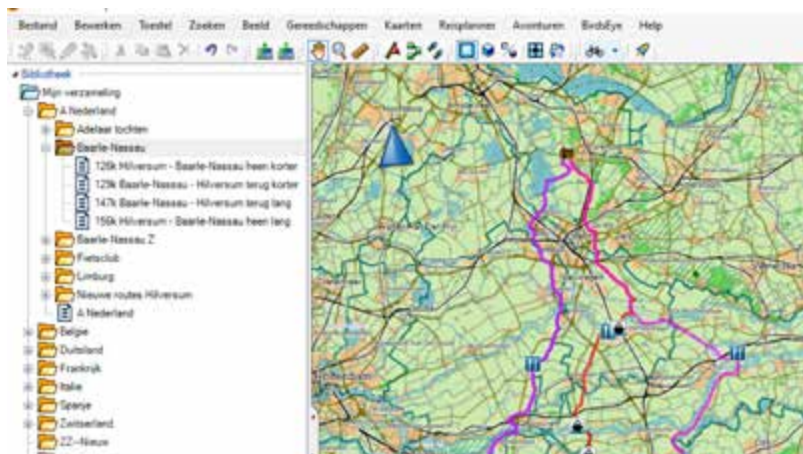
Climbfinder

De kaart van Climbfinder gebruik ik vooral bij het maken van routes in het buitenland om alle klimmen in de regio te zien.



Basecamp

Nog niet zo heel lang geleden gebruikte ik alleen Basecamp, maar Strava en Komoot zijn inmiddels beter geworden. Basecamp gebruik ik nu voor het overzicht van mijn routes: je hebt een goed overzicht met mappen en lijsten net als in Word. En je kunt een aantal routes tegelijk zien: b.v. alle Adelaar routes om dubbele routes te voorkomen. Ook voor het toevoegen van Waypoints is Basecamp handig. Je hoeft niet alle routes apart te downloaden.



Ik had b.v. 14 routes voor Gran Canaria die kun je in een keer doorsturen naar anderen en in het navigatieapparaat zetten.

Tot slot

Ik gebruik dus vaak een combinatie van deze tools en als ik het vergelijk met andere verhalen op internet dan ben ik niet de enige. De meeste kun je ook als app op je smartphone gebruiken. Ik maak alleen racefiets routes, voor gravel en mountainbiken routes zijn er zeker nog andere weetjes. Bij alle apps kloppen de kilometers exact, de hoogtemeters verschillen echter nog wel veel van elkaar; dat is blijkbaar moeilijker. De wereld van routebouwers verandert snel. Over een poosje zijn er vast weer nieuwe dingen. Ze werken allemaal natuurlijk weer net even anders, dus het is wel wat oefenen, maar dan krijg je ook een perfecte route. Wel jammer dat er dan geen avonturen meer zijn van onverharde paadjes door het grasland en andere verrassingen. Maar dat weegt ruimschoots op tegen mooie nieuwe routes! ◀

Wat zijn de kosten van de door Marti beschreven applicaties? De redactie zoekt het uit. Genoemde bedragen onder voorbehoud.

Komoot

Bij de gratis versie van komoot kunnen kaarten voor offline gebruik aangekocht worden voor €3,99 (regio), €5,99 (meerdere regio's) of de hele wereld voor €29,99. Je eerste regio krijg je kado! Premium: € 59,99 per jaar.

Strava

Naast de gratis versie met beperkte mogelijkheden, heeft Strava ook een betaalde Premium versie. Daar betaal je normaal € 7,99 per maand voor. Op dit moment loop er een actie en betaal je slechts € 5,00 per maand.

RouteYou

Alle basisfuncties van RouteYou zijn gratis. De jaarlijkse kosten voor een Premium abonnement zijn € 150,00.

Google Maps Satellite View

Voor zover wij konden nagaan zijn deze producten gratis.

Climbfinder

Ook hier heb je een gratis basisversie van. Wil je meer dan betaal je bij een 1 jarig abonnement € 2,00 per maand. Ga je voor 2 jaar dan betaal je nu tijdelijk € 1,50 per jaar.

Basecamp

Geschikt voor Garmin apparatuur en is gratis.

DE FIETSHELM

.....
Jos Egberink
is als bestuurslid
evenementen/
wedstrijden al
jarenlang zeer
betrokken bij het
wel en wee van
onze wielclub.

Tijdens wielervedstrijden is het dragen van een fietshelm verplicht. Ook tijdens toertochten met onze vereniging moet je een fietshelm dragen. Deze verplichting is er niet zomaar. Jaarlijks gebeuren er nog veel ernstige ongelukken omdat er geen helm wordt gedragen. Er wordt al jaren gesproken over de verplichting van het dragen van een helm tijdens het fietsen. Ook op een 'gewone' fiets.

Historie

Een helm is al eeuwenlang een hoofddekseel dat bescherming biedt tegen klappen. Al ver voor de middeleeuwen beschermden Romeinen en Vikingen hun hoofden met leren kappen. Later werden die versterkt met ijzeren stroken. Later kwamen er de saladehelm, de pothelm en de toernooihelm. Naargelang de status werd de helm versierd met pluimen, vizieren of oorkleppen.



Eind 18de begin 19de eeuw werd de fiets uitgevonden. Dit was een draisine (loopfiets, later gevolgd door de vélôcypède en de hoge bi. Op deze laatste was het risico heel groot om te vallen en dan op je hoofd terecht te komen. Een helm droeg met toen nog niet.

Pas rond 1940 werd er een soort van beschermende helm op de fiets geïntroduceerd: de worstenhelm. Deze bestond uit aan elkaar gemaakte leren banden, die waren opgevuld met paardenhaar. In de jaren 80 kwamen er kunststof exemplaren in verschillende kleuren op de markt. Tot 1991 was het in België verplicht om zo'n worstenhelm te dragen.

Een zeer bekende wielrenner uit die tijd was Andrei Tchmill, die deze worstenhelm heel lang heeft gedragen. Hierna werd een zgn pothelm verplicht. De UCI nam deze verplichting over in 2003.

Tegenwoordig zijn er fietshelmen in allerlei soorten en maten. En allemaal hebben ze maar één doel: bescherming bieden aan het hoofd bij een valpartij. [Zie ook pagina 48-49.]





Wereldwijd overzicht draagplicht fietshelm

- alle fietsers
- draagplicht zonder sanctie
- gedeeltelijke draagplicht
- draagplicht voor kinderen
- lokale regels
- geen draagplicht

Voorkomen is beter dan genezen

We kennen misschien allemaal wel een of meer mensen, die ‘gered’ zijn door hun helm tijdens een fietstocht. Of uit eigen ervaring. Ikzelf ben ooit stevig gevallen tijdens een mtb-tocht, waarbij ik ook op mijn hoofd terecht kwam. In het ziekenhuis werd geconstateerd dat ik een trauma in de hersenen had. Wat als ik geen helm had gedragen?

Een trauma-arts van het UMC Utrecht stelt in de AD: het dragen van een fietshelm kan in de helft van de gevallen ernstig hersenletsel voorkomen. Het wordt voor ons wielrenners en toerfietsers steeds drukker op de weg. Er is een groot verschil in snelheid. Je komt steeds meer vervelende obstakels (PAALTJE!!!) tegen. Hierdoor wordt de kans op een ongeluk steeds groter. Daarom is het dragen van een fietshelm meer dan noodzakelijk. Gelukkig weten wij dat. Maar hoe zit het met de ‘gewone fietser’?

Verplicht stellen?

Wielrenners en toerfietsers zijn redelijk overtuigd van het dragen van een goede fietshelm. Maar hoe zit het met de ‘gewone fietser’? Op bijgaande wereldkaart kun je zien dat er nog maar heel weinig landen in de wereld zijn, die een fietshelm

verplicht stellen voor iedereen op de fiets. En dat is raar, als je weet dat het dragen van een fietshelm zoveel ellende kan voorkomen. Ik ben een voorstander van het verplicht stellen. We hebben in Nederland al een kleine stap in de goede richting gezet: een helm is op een snelle speedpedelec verplicht. Er worden allerlei ‘softe’ campagnes gevoerd om mensen op een gewone fiets over te halen tot het dragen van een fietshelm. Bij de gemiddelde Nederlander is dit verspilde energie. Als het niet moet, dan doen we het niet.

Helmplicht verplicht voor alle fietsers

Ik vergelijk het met de invoering van de autogordel in 1975. Het duurde even, maar tegenwoordig zal niemand meer in de auto stappen zonder de autogordel om te doen. Ook achterin niet. Dus gewoon de verplichting voor het dragen van een fietshelm invoeren. Op alle fietsen. ◀



DE (BIJNA JUISTE) ONTSTAANS- GESCHIEDENIS VAN DE FIETSHELM (EN WAAROM JE DIE MOET DRAGEN)



.....

Een mooi stuk
van Frank
Vansteenkiste

In den beginne was er niets.

En zo kwam het dat Gnork op een dag tijdens de jacht een mammoet op zijn kop kreeg en zijn schedel – waar dus niets op stond behalve veel haar – doormidden werd gekleefd. De weinige hersenen waar Gnork over beschikte, kwamen daardoor een beetje overal terecht. Ook op zijn broer Snork, die door die traumatische ervaring op twee diverse wijzen een vreemd en nieuw verschijnsel gewaar werd: 'hersenactiviteit'. 'Mo how', dacht Snork. 'Had Gnork nu iets op zijn domme kop gehad, dan was dat misschien niet gebeurd... Dat moet ik dringend aan mijn broer vertellen!'

Zijn broer kon Snork niet meteen meer vinden, maar toen hij de volgende dag op jacht ging, vond hij een halve kokosnoot en zette hij die op zijn kop. Zeven uur later kwam Snork thuis en sloeg zijn vrouw hem met een knots op zijn kop omdat hij zes uur te laat thuis was. En warempel: de knots deerde hem niet! Snorks nazaten volgden zijn voorbeeld en verzekerden zich aldus van een evolutionair voordeel ten opzichte van min-

der fortuinlijke tijdsgenoten wiens kop wél werd ingeslagen door hun vrouw. Het brein van de bloedlijn Snork werd over vele generaties groter en op de duur volstond de grootste kokosnoot niet langer om de uitgezette hersenpan te beschermen.

We zaten intussen gemakkelijkschalve al bij de Romeinen, waar Niemantus (ja, zoek zelf maar eens een grappige 'Romeinse' naam die ze in Asterix nog niet hebben gebruikt!), een verre nazaat van Snork, met een probleem zat. Allerlei vreemde snuiters uit verre streken kwamen naar het welvarende Romeinse rijk om daar mee te genieten van cruciale uitvindingen als verharde wegen, aquaducten, badhuizen en het openbare toilet. Vandelen bijvoorbeeld (tot op vandaag nog altijd aangetrokken door openbare toiletten), maar ook gewoon de Francken.

Daar ging al eens wat bruut geweld mee gepaard en het was Niemantus niet ontgaan dat sommige van zijn kompanen soms een speer, zwaarden of aambeeld door hun hoofd kregen bij dergelijke confrontaties. Tegelijkertijd was Niemantus opgevallen hoe zijn buurman Cactus bij een aanval door pijlen werd doorzeefd, maar dat diens Caesar Salad – in ware hipster style geserveerd in een ijzeren keteltje – ongeschonden was gebleven. Niemantus paste de puzzelstukjes in elkaar, zette het ijzeren keteltje op z'n hoofd en schrok zich een hoedje toen net dan een speer afketste op z'n pas ontdekte hoofddekseel. Niemantus keek naar de speer die nu op de grond stak in plaats van in zijn oor, glimlachte en prutste een stukje parmezaanse kaas en twee croutons van tussen zijn haar.

De nakomelingen van Niemantus visten al snel uit dat die beschermende huls niet per se een eetkom moest zijn, maar dat het net zo goed een bloempot of een emmer kon wezen. Niet veel later daagde het bij iemand dat ze zo'n hoofddekseel op zich ook min of meer op maat van een hoofd zouden kunnen maken en huppekee: de helm was geboren.

De betonnen helm

Technieken werden verfijnd en diverse materialen werden uitgetest. De betonnen helm werd geen succes en ook een papieren versie was geen lang leven beschoren, maar proefondervindelijk ging het alsmaar meer de goeie kant uit. In oorlogssituaties bleek de helm een onmisbaar onderdeel van de uitrusting, van de van stevige hoorns voorziene

vikinghelms, over de middeleeuwse blikken dozen tot de punthelmen van den Duits: bedoeld om zwaarden te laten op afketsen, maar tevens zeer handig om boodschappenlijstjes op te prikken.

De twintigste eeuw

Het duurde tot de twintigste eeuw dat er plots ergens een snuggere kerel bedacht dat hoofdbescherming ook buiten een oorlogscontext van enig nut zou kunnen zijn. De fiets was nog niet zo lang daarvoor uitgevonden en enkele seconden daarna ook meteen de valpartij. Voortaan dreigde er niet enkel iets op het hoofd te vallen, maar bestond er ook een risico dat het hoofd zelf ergens op viel. Omdat die dekselse verharde wegen van de Romeinen er nog altijd lagen en deze intussen ook van boordsteentjes waren voorzien, lag de mutatie richting fietshelm voor de hand. Even leek het dan ook alsof de definitieve doorbraak van de fietshelm er rond de eeuwwisseling van de 20ste en de 21ste eeuw al zou komen, ware het niet dat twee factoren roet in het eten strooiden. De eerste was 'de era van de anti-hipster', een spijtige tendens waarbij het fietshelmgebruik in eerste instantie gekaapt werd door hopeloos uncoole nonkels, leerkrachten met broekbinders en bleke nerds met een grote bril. Dat de fietshelmen er toen nog uitzagen als bescheiden iglo's hielp ook niet echt.

Een tweede factor die nog voor vertraging zorgde, is het feit dat om een of andere reden nog niet iedereen overtuigd is van het nut van de fietshelm. Ook beleidsmakers niet, terwijl die er toch belang bij hebben dat hun kiezers in leven blijven.

Zo wordt wel eens beweerd dat een fietshelm voor een vals gevoel van veiligheid zorgt en dat fietsers met een helm meer risico's nemen.

Uit wetenschappelijke studies blijkt echter dat daar geen bewijs voor is. Daartegenover staat dat België met 7,4 fietsdoden per miljoen inwoners een trieste kroon spant in West-Europa en dus ook slechter scoort dan fietslanden als Nederland of Denemarken. Ook bewezen: meer dan 1 op de 3 dodelijke slachtoffers die geen fietshelm droegen, had dat ongeval kunnen overleven als ze wel een helm (of een kokosnoot) op hun hoofd hadden gezet. Bij helmplicht daalt het aantal ernstige hoofdletsel bovendien met meer dan 50%. Fietshelmen reduceren de kans op een hoofdletsel met zo'n 42% en de kans op hersenletsel met 53%.

En dat brengt ons bij vandaag, anno 2019 zo bij de start van het nieuwe schooljaar. Het moment waarop – als logische volgende stap – het besef bij iedereen komt dat een fietshelm eigenlijk een evidentie is. In alle bescheidenheid moeten wij met z'n allen durven stellen dat wij het (voorlopige) hoogtepunt van de evolutie van de homo sapiens belichamen.

Dat mag als je leeft in een tijdperk waarin er zelfs al een pizza-automaat bestaat. Zodoende mogen we veronderstellen dat alle ouders toch proberen te vermijden dat hun zoon of dochter een ernstig hoofdletsel oploopt bij een eventuele val met de fiets. Zeker als er daarvoor een gebruiksvoorwerp bestaat dat het risico serieus inperkt.

Ik durf te denken dat heel wat soortgenoten zelfs in de smiezen hebben dat dat risico niet plots verdwijnt als je twaalf wordt. Misschien hebben die ook wel die cijfers gelezen hebben die zeggen dat er eigenlijk meer fietsers tussen de 13 en de 27 jaar een hoofdletsel oplopen, dan jonge kinderen.

Vandaar dus een warme oproep van de evolutie aan alle fietsers om voortaan een helm op te zetten. Die dingen zijn intussen toch zo hip als quinoa of Lil Nas X, dus je vindt er vast wel eentje die matcht met je outfit. Ook papa en mama ja. Het is goed dat je de kinderkopjes van je kroost beschermt, maar als je als (groot)ouder na een stomme val tot een kasplantje met de intelligentie van wijlen Gnork wordt herleid, zijn die kindjes daar ook niet blij mee natuurlijk.

Samengevat

Twijfel niet meer en zet een helm op je hoofd als je fietst. Je zal dankbaar zijn als je na een onfortuinlijke val ook andere mensen zal kunnen aansporen om hetzelfde te doen.

Noot: de moderne helmen redden levens, maar bieden vooralsnog geen bescherming tegen vallende mammoeten. Op dat vlak bieden ze toch een beetje een vals gevoel van veiligheid. <





VIJFTIPS

bij kiezen van de juiste fietshelm

.....
Een productie van
de redactie.

Een helm is één van de belangrijkste accessoires wanneer je op de fiets stapt, of je nou het bos ingaat op de mountainbike of vol gas over het asfalt raast. Bij een val vermindert het dragen van een helm de kans op ernstig hoofdletsel enorm. De helmen van tegenwoordig zijn ook nog eens licht van gewicht en goed ventilerend, je merkt bijna niet dat hij op je hoofd zit. Geen enkele reden dus om geen helm te dragen. In dit artikel leggen we je de verschillen tussen de soorten helmen uit en zorgen we ervoor dat je na het lezen precies weet welke helm bij jou past.

Waarom een fietshelm dragen?

Fietsen is een geweldige sport, maar helaas niet helemaal zonder risico. Je kunt hoge snelheden bereiken op de racefiets en op de mountainbike waarbij je flink onderuit kunt gaan als er wat gebeurt. Uiteraard kun je zelf het risico op een ongeluk verkleinen door voorzichtig te fietsen en goed te anticiperen op andere weggebruikers, maar niet elk ongeluk is te voorkomen. Daarom is het van groot belang om altijd een helm te dragen. Een goede helm kan bij een val-

partij het verschil maken tussen 1 week flinke hoofdpijn door een hersenschudding of rustig verder fietsen met wat schaafwonden.

Fietshelmen zijn de laatste vijftien jaar in razend tempo verbeterd, met onder andere de introductie van verschillende slimme technologieën. Deze technologieën absorberen niet alleen de directe klap op je hoofd, maar absorberen ook de draaiende krachten die bij een valpartij op je hoofd kunnen vrijkomen.

TIP 1

Welke maat fietshelm?

Nu het duidelijk is waarom je een helm nodig hebt, is het belangrijk om erachter te komen waar je op moet letten bij het aanschaffen van een nieuwe helm. Het allerbelangrijkste is de pasvorm. Een helm biedt namelijk pas bescherming wanneer hij goed op je hoofd zit. Een te grote helm zit te los wat ten koste gaat van de veiligheid, en een te kleine helm gaat knellen wat resulteert in een lager comfort. De meeste helmen

ZO KIES JE DE JUISTE HELMMAAT

Bron:
www.12gobiking.nl



Merk	Maat	CM	Maat	CM	Maat	CM
BBB	S	52-55	M	55-58	L	58-62
Bell	S	52-56	M	55-59	L	58-62
Bontrager	S	50-56	M	54-60	L	58-63
Giro	S	51-56	M	55-59	L	59-62
Kask	S	48-56	M	48-58	L	59-62
Lazer	S	52-56	M	55-59	L	58-62
Oakley	S	52-56	M	54-58	L	56-60
POC	S	50-56	M	54-60	L	56-62
Agu	S-M	54-57			L-XL	58-62
MET	S	52-56	M	56-58	L	59-62
Scott	S	51-55	M	55-59	L	59-61
ZeroRH+	S	54-58			L	58-62

zijn te verkrijgen in meerdere maten, waardoor je kunt kijken welke helm het beste bij jou past. Let daarom goed op bij het kopen van een unisize maat helm. Zit deze te strak of te los? Ga dan vooral op zoek naar een andere helm, hoe mooi de unisize helm ook is.

TIP 2

Pasvorm

Als je een helm past, let er dan op dat je hem echt recht op je hoofd zet. De helm moet dus niet te ver voorover gekanteld zijn, maar ook zeker niet te ver achterop je hoofd zitten. Als richtlijn kan je aanhouden dat de voorkant van de helm ongeveer 1 á 2 cm boven je wenkbrauw moet zitten, en de helm vervolgens horizontaal vlak boven je oren doorloopt naar achter. Als je merkt dat de helm vanzelf naar voren of naar achter kantelt, dan is de pasvorm van de helm misschien niet helemaal geschikt voor de vorm van jouw hoofd. Daarnaast is een tweede goede vuistregel dat de helm goed moet blijven

zitten als je met de helm voorover bukt (met de bandjes los en het stelmechanisme comfortabel aangedraaid).

TIP 3

Afstelling

Draai voor je de helm opzet het stelmechanisme helemaal open. Zet vervolgens de helm op je hoofd en draai het stelmechanisme weer aan, buig dan naar voren en ga met je kin naar je borst. Blijft de helm zitten? Dan heb je de goede maat te pakken.

Nu kun je de helm gaan afstellen op je hoofd. Zorg dat de helm niet te strak zit en knelt, hier ga je tijdens het fietsen last van krijgen. Daarna kun je de bandjes af gaan stellen. Het is de bedoeling dat de onderste driehoekpunt vlak onder je oorlel zit zonder dat de bandjes over je oor lopen. De kinband moet vervolgens goed aansluiten zodat de helm niet van je hoofd kan schuiven. Je weet dat deze goed zit als je dit bandje niet over je kin heen kan doen.

Als je deze stappen volgt, weet je zeker dat je de juiste maat hebt en dat de helm goed is afgesteld!

TIP 4

Veiligheid

Eerder zeiden we dat het allerbelangrijkste bij het aanschaffen van een nieuwe helm de pasvorm is. Dat komt omdat de veiligheid voor een groot deel hiervan afhankelijk is. Naast een goede pasvorm is de gebruikte techniek in de helm zelf ook van groot belang.

Eenvoudige fietshelmen bestaan uit een dunne harde polycarbonaat buitenkant met daarin een dikkere laag polystyreen (beter bekend als EPS of piepschuim). Dit werkt relatief goed tegen directe schokken recht op de helm. De meeste valpartijen zijn echter niet zo netjes en recht. Je valt niet recht naar beneden, maar schuin en 9 van de 10 keer met een draaiende beweging. Om deze schokken beter op te vangen, zijn er 3 verschillende technieken ontworpen, waaron-

der sommige wellicht al bekend zullen zijn: MIPS, Wavecel en KinetiCore.

MIPS fietshelmen



MIPS staat voor “Multi-directional Impact Protection System”. Om een roterende schok beter te kunnen opvangen, is een helm met MIPS voorzien van een dunne kunststof binnenschaal die bij een valpartij los kan draaien van de buitenste schaal. Zo vangt de helm deze zijwaartse schok op in plaats van jouw hoofd.

WaveCel fietshelmen



WaveCel is het nieuwe veiligheidssysteem van Bontrager en heeft net als MIPS het doel om de hersenen te beschermen tegen een val met een schuine impact. De WaveCel-laag in de helm vormt een kreukelzone die bestaat uit honderden cellen.

Deze cellen vangen tijdens een val de meeste kracht op die vrijkomt door mee te kreukelen en mee te schuiven. In theorie zou de kans op een hersenschudding verkleind worden met maar

liefst 98 procent in vergelijking met een gewone helm.

KinetiCore fietshelmen



KinetiCore is het net nieuw uitgebrachte veiligheidssysteem van Lazer. Het unieke aan dit veiligheidssysteem is dat het systeem volledig in de helm zelf is ingebouwd. Dit zorgt ervoor dat de helm lichter van gewicht is, een betere ventilatie en pasvorm heeft en tenslotte minder gebruik maakt van plastic. KinetiCore maakt net zoals de normale helm gebruik van EPS-schuimblokken.

In tegenstelling tot de normale helm, heeft Lazer wat schuim weggehaald, waardoor er kreukelzones ontstaan om op die manier, net als MIPS en WaveCel, het hoofd te beschermen tegen een schuine val.

MIPS vs WaveCel vs KinetiCore

Het vergelijken van deze drie technieken blijft lastig. De ene keer zal MIPS beter uit de test komen, de andere keer WaveCel en zo geldt hetzelfde voor KinetiCore. Wat wel duidelijk is, is dat MIPS, WaveCel en KinetiCore stuk voor stuk veiliger zijn dan de normale EPS helmen.

Twijfel jij tussen een helm met WaveCel, MIPS of een helm met KinetiCore? Je kunt je beslissing in dit geval het beste baseren op andere aspecten van de helm, zoals pasvorm, ventilatie, gewicht, looks en garantie/crash replacement.

TIP 5

Soorten fietshelmen

Fietshelmen zijn er in alle soorten, maten en kleuren. Nu je weet wat voor veiligheidstechniek in de helm het beste bij jou past, kun je bepalen wat voor soort fietshelm je nodig hebt. Er zijn veel verschillende soorten fietshelmen. Zo heb je de racefiets en mountainbike helmen, kinderhelmen, Speed Pedelec helmen, maar ook helmen voor stadsfietsen. Alle soorten helmen zijn even veilig en verschillen dus vooral in gebruik.

Racehelmen



Racehelmen zijn ten opzichte van MTB-helmen vaak een stukje lichter binnen dezelfde prijsklasse. Bij het racefietsen is snelheid vaak wat belangrijker dan bij het mountainbiken waardoor het gewicht laag gehouden wordt. Er worden voor de racefiets ook speciale aero-helmen gemaakt om de luchtweerstand tot een minimum te beperken. Zit je altijd op de racefiets maar maak je af en toe ook een rondje op de mountainbike? Er zijn ook racehelmen met een verwijderbaar klepje, die je ook goed op de mountainbike kunt gebruiken.

Mountainbike helmen

Mountainbike helmen bieden vaak wat meer bescherming in vergelijking met andere soorten helmen. Mountainbike helmen hebben een klepje op de voor-



kant om je ogen te beschermen tegen takken en om de zon uit je ogen te houden bij wisselende inval in het bos. In ons assortiment vind je ook fullface mountainbike helmen. Deze helmen, ontworpen voor downhill gebruik, hebben een ontwerp die rond het hoofd loopt en ook onder meer de kin beschermt tegen letsel. Deze helmen zijn ook geschikt als cross helm of BMX helm.

Kinderhelmen



Ook als je net leert fietsen is veiligheid natuurlijk erg belangrijk. Ook al zijn de snelheden vaak nog niet zo hoog, een ongelukje zit in een klein hoekje. Voor kinderen is dit vaak even wennen, maar de leuke kleuren en bekende (Disney) figuren maken vaak een hoop goed. Juist ook bij kinderen is het belangrijk de hoofdomtrek te meten en af te stellen zoals ook bij een normale helm is uitgelegd hierboven. Veel kinderen fietsen rond met een veel te grote helm die bij

een val maar beperkt effectief zal beschermen.

Speed Pedelec E45 helmen



Vanaf 2017 is het verplicht om een speciale helm te dragen voor deze fietsen. Met de Speed Pedelec, die een snelheid 45 km/u kan halen, mag je op de openbare weg rijden wat extra gevaren met zich meebrengt. Er geldt daarom een strengere eis voor de helm die gedragen moet worden. Je kunt kiezen uit twee opties: of je kiest voor een "normale" bromfietshelm (ECE 22.05-norm), of je kiest voor een speciale Speed Pedelec helm (NTA 8776:2016-norm). Ons advies is om een speciale Speed Pedelec helm te gebruiken aangezien deze helmen hier speciaal voor ontwikkeld zijn.

Stadsfiets helmen



Ook zijn er helmen speciaal voor stadsfietsen. Deze helmen hebben een stijlvol uiterlijk, goede ventilatie en bieden natuurlijk goede bescherming. Sommige stadsfiets helmen hebben een geïntegreerd voor- en achterlicht, waardoor je goed zichtbaar

bent in het drukke verkeer.

Prijsverschillen

Helmen zijn in vele verschillende uitvoeringen verkrijgbaar. Allemaal voldoen ze aan de juiste veiligheidseisen, maar toch variëren de prijzen van €50 tot soms wel meer dan €300. Deze prijsverschillen worden veroorzaakt door het gewicht, de ventilatie en de afwerking van een helm. Duurdere helmen zijn een stuk lichter, hebben meer en grotere ventilatiegaten en zijn kwalitatief beter afgewerkt. Dit draagt allemaal bij aan het comfort, maar zorgt er niet voor dat een helm ook veiliger is.

BONUSTIP

Wanneer moet je een helm vervangen?

De fabrikanten adviseren een helm na 3 tot 5 jaar te vervangen. Impact en blootstelling van regen, zon en andere weersomstandigheden zorgen ervoor dat de materialen van de helm slijten en op die manier minder veilig worden. Het blijft dus verstandig om je helm na enige tijd te vervangen.

Na een valpartij of aanrijding waarbij je helm een klap heeft opgevangen, is hij niet meer bruikbaar. Ook als de buitenkant er nog helemaal goed uitziet, is de binnenkant van de helm vaak wel beschadigd en zal hij niet nog een keer een klap kunnen absorberen. Een aantal merken geeft in het geval van een valpartij binnen een bepaalde periode na aanschaf een korting op de vervangende helm. Bontrager heeft de beste voorwaarden: heb je binnen een jaar na aanschaf een valpartij waarbij je op de helm valt? Dan krijg je gratis een vervangende helm. ⬅

KLIMMEN ALS EEN PROF, ENKELE TIPS OM JE KLAAR TE STOMEN VOOR DE BERGEN

Wil je net als Tadej Pogačar de bergen opknallen dit jaar? Met deze trainingsstrategieën, materiaaltips en voedingsadviezen kan ook jij je klimmersbenen ontdekken.

Of je nu de Camerig op wilt vliegen of tijdens je vakantie Alpe d'Huez in een nieuw pr wilt bedwingen, klimmen doet je altijd en overal zowel genieten als vreselijk afzien. Om te klimmen als Tadej Pogačar, winnaar van zowel het algemeen klassement als de bolletjestrui in de Tour de France, zul je eerst moeten gaan denken als een prof. Waarmee we niet bedoelen dat je superzware trainingen van zeven uur moet gaan uitvoeren, maar meer dat je moet trachten om alle aspecten van je klimcapaciteiten te verbeteren. Van je power output tot je materiaalkeuze, alles moet in het teken staan van het maken van zo veel mogelijk progressie.

Maak je geen zorgen als je niet in de bergen woont. Zelfs als je slechts een paar heuveltjes tot je beschikking hebt kun je creatief zijn. Je kunt die heuvels meerdere keren oprijden, aan je techniek werken of je kracht verbeteren. Alles wat je doet levert je bruikbare informatie op over snelheid, hartslag en vermogen om de volgende training nog weer beter te worden.

Tandje erbij

Om zo soepel te klimmen als een prof, moet je eerst zorgen voor de juiste versnellingsratio's. Zelfs de profs laten weleens een tandwiel van 30 monteren voor de zware klimetappes, dus wees niet bang om een 30, 32 of zelfs 34 te gebruiken. Als je nog niet met een compact crankstel rijdt, kun je die 39 (wat dan waarschijnlijk je kleinste tandwiel voor is) wisselen voor een 36 of een 34. Dat maakt het veel makkelijker om op souplesse te blijven trappen als het echt steil wordt.

Eet licht

Voedingsdeskundige Will Girling adviseert om een ontbijt met weinig vezels te eten. Bijvoorbeeld banaan met amandelboter op toast. Of een kom witte rijst met eieren, hiermee vul je je glycogeenvoorraden aan, zonder dat het voedsel zwaar op de maag ligt. "Voeding met weinig vezels, zoals brood en witte rijst, is populair bij de profs omdat het makkelijk te verteren is", vertelt Girling. "Probeer tijdens het ontbijt ongeveer 1,2 gram koolhydraten per kilogram lichaamsgewicht te eten", geeft hij nog mee als tip.

Ga over de grens

Je functional threshold power (FTP) is het vermogen dat je een uur kunt volhouden. Het is een

nuttige waarde waarmee je kunt monitoren hoe zwaar je het hebt tijdens het klimmen. Je kunt deze waarde snel opkrikken door intervaltrainingen uit te voeren. “Threshold on/offsessies leren je beter om te gaan met de zware omstandigheden tijdens een klim”, legt Matt Clinton uit. Hij is de nationale klimkampioen van Engeland en nu fietscoach (clinterval.co.uk). “Inspanningen van 30 seconden op 140 tot 150 procent van je FTP helpen je om je waarden omhoog te krikken.”

Sta op

Moet je blijven zitten of kun je beter staand klimmen? Het antwoord op die vraag is afhankelijk van de klim. Hoe lager het stijgingspercentage, hoe sneller we klimmen. Dat houdt dus in dat aerodynamica ook tijdens het klimmen een rol speelt. Daarom is zittend klimmen verstandiger bij niet al te steile beklimmingen. Zodra de percentages boven de 10 komen, speelt de aerodynamica niet zo’n grote rol meer en kan staand klimmen voordelen opleveren omdat je je lichaamsgewicht kunt inzetten om vermogen te leveren. Train sowieso beide manieren zodat je voorbereid bent op alle scenario’s.

Gewicht strippen

Bij de lagere snelheden, die je tijdens het klimmen nu eenmaal rijdt, is het belangrijkste prestatie-element het aantal watts per kilo dat je kunt wegrappen. Dus om sneller te klimmen moet je óf harder trappen (door training) of zorgen dat je minder kilo’s omhoog hoeft te slepen. Daarmee heb je dus een goed excuus om te shoppen voor een lichter frame, stuur, wielen, schoenen of een nieuwe lichtgewicht helm. Watts per kilo zijn praktisch lineair gerelateerd aan klimsnelheid, dus iedere procent gewicht die je bespaart levert je een procent aan snelheidswinst op. Zelf wat kilo’s afvallen is daarmee niet alleen goed voor je gezondheid, maar maakt je ook nog eens een snellere klimmer.

Herhaling is de sleutel tot succes

“Bij herhaling dezelfde heuvel opfietsen werkt als training net zo goed als een echte berg beklimmen”, stelt Matt Clinton. “Fiets een uur lang een heuvel op en af, waarbij je de afdaling als herstelmoment gebruikt.” Deze trainingsvorm geeft een boost aan je aerobe capaciteiten, je uithoudingsvermogen en de werking van je mitochondriën die de energiepakketjes leveren in je spiercellen.

“Het is ook meteen een mentale training, omdat je voorbereid bent op de wisselende inspanningen tijdens het klimmen”, voegt Clinton toe.

De 15 minuten-regel

Doe net als de profs en geef jezelf een energieboost voordat je aan de klim begint. “Het duurt zo’n 15 minuten voordat je bloedsuikerspiegel piekt, nadat je snelle koolhydraten hebt gegeten of gedronken”, vertelt Girling. Dus eet een kwartier voor de klim begint een gelletje of een reep en neem wat sportdrank, zodat je met een hoge bloedsuikerspiegel kunt beginnen. “Een dosis cafeïne, uit koffie of een cafeïnegel, helpt ook. “Neem minimaal 3 milligram cafeïne per kilogram lichaamsgewicht, dat heeft een bewezen invloed op je gevoel van vermoeidheid en bevordert je prestatie”, aldus de voedingsdeskundige.

Leren doseren

Pacing is een belangrijk aspect bij het professionele klimmen, dus richt je op een inspanning en versnelling die niet te snel al je energie opsnoept. Voor wie nog niet zoveel ervaring heeft met het doen van lange beklimmingen is het zeker van belang om direct je cadans, hartslag en vermogen in de gaten te houden. Als je na een poosje merkt dat het je goed afgaat, kun je het tempo voorzichtig wat opvoeren tot een stevige inspanning die je langere tijd kunt volhouden.

Win van je hoofd

Iedere fietser heeft zijn eigen strategie om de pijn van het klimmen te verbijten. Sommige renners tellen tot 100 voor de afleiding. Ben Swift, prof bij Ineos Grenadiers, doet het anders: “Het helpt mij vooral heel goed om me te focussen op mijn ademhaling. Probeer die te reguleren tijdens het klimmen, dat helpt je om geconcentreerd te blijven.”

Klimmen op een biljartlaken

Zelfs vlakke wegen kunnen je helpen om je voor te bereiden op de bergen. “Als je in de polder traint, dan rijd je gewoon een hoger tempo dan normaal. Want uiteindelijk gaat het om het vermogen dat je trapt”, aldus Geraint Thomas, winnaar van de Tour de France in 2018. ◀

.....
Speciaal artikel voor al die wielrenners die in de zomer de bergen in gaan.
Bron: Fiets.nl

AVONTUURLIJKE FIETSVAKANTIES MET DE E-BIKE



..... **Op vakantie met de fiets wordt steeds populairder. Niet omdat het goedkoper is dan iedere andere vorm van vervoer, maar omdat het simpelweg ontzettend leuk is. In 2021 maakten zo'n 3 miljoen Nederlanders een binnen- of buitenlandse fietsvakantie.**

Bron:
Rick van
12GO Biking

Met de elektrische fiets op fietsvakantie

Met de e-bike kun je zowel in binnen- als buitenland heerlijk touren. In Nederland heb je talloze prachtige natuurgebieden, maar ook fietsvakanties in het buitenland worden steeds populairder. We zien iedere week prachtige campers met een fietsendrager en twee e-bikes vertrekken in de richting van België, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en zelfs Italië en Spanje. Maar wat zijn nu precies de voordelen van op vakantie met een e-bike?

Onbezorgd en uitgerust genieten

De voornaamste reden voor een fietsvakantie is het kunnen genieten van een prachtige omgeving. Het grootste voordeel van de e-bike is natuurlijk de elektrische ondersteuning. Deze ondersteuning zorgt ervoor dat je onbezorgd en uitgerust kunt genieten: toeren door toeristische dorpjes, scheuren over avontuurlijke bospaadjes, of gas geven door duinen.

Vrijheid om te gaan en staan waar je wilt

Met de fiets kom je op plekken waar je met de auto of het openbaar vervoer nooit zou komen. Hiermee ben je ook niet afhankelijk van verharde wegen. In Nederland ligt de infrastructuur op het gebied van fietsen er goed bij, maar dat is in andere Europese landen vaak niet het geval.

Mooiste fietsvakanties met de elektrische fiets

In Nederland zijn een hoop prachtige e-bike routes te vinden. Voor écht avontuurlijke fietsvakanties hebben we fijne ooster- en zuiderburen. We lichten de mooiste gebieden voor je uit.

Fietsvakantie in Nederland

Een fietsvakantie in Nederland bestaat vooral uit vlakke routes. Ideaal wanneer je maximaal wilt genieten met minimale inspanning. In Nederland vind je ook authentieke dorpjes en prachtige (zand)vlaktes.

Als je aan fietsvakantie in Nederland denkt, denk je waarschijnlijk aan twee gebieden: de Veluwe en Limburg. Op de Veluwe ontsnap je uit de (Rand) stad, en geniet je van bospaadjes die gemakkelijk te berijden zijn. In het soms "on-Nederlandse" Limburgse heuvellandschap kom je erachter dat ons kikkerlandje niet zo plat is als je dacht.

Uitgelichte route in Nederland:



Lisse en omstreken. Geniet van kilometers bollenvelden, duinen en prachtig uitgestrekte weilanden. We raden aan deze route in het voorjaar te rijden; de hyacinten, narcissen en tulpen staan dan in volle bloei! Download de route.

LANGS BOLLEN, DUINEN EN LANDGOEDEREN

Route lengte: ca. 62.5 km

Duur van de route: ca. 4 uur en 30 minuten

Bron: www.anwb.nl/fietsroutes/routes/langs-duinen-en-bollenvelden



SPECIAAL VOOR HET TOEREN MET MIJN VROUW: DE CUBE TOURING

pluspunt aan het fietsen in Duitsland. Heuvels, bosgebieden, kathedralen en gouden graanvelden, alles kom je tegen.

Vlakbij de grens van Nederland en België vind je de rivier de Moezel. Fietsen langs de Moezel is ideaal om met je partner te doen; het gebied wordt aangeduid als “zeer romantisch”.

Fietsvakantie in Duitsland

Duitsland is bij uitstek een e-bikeland! Je vindt hier meer dan 70.000 km aan lange afstandsroutes. Vooral de diversiteit aan gebieden is een

Uitgelichte route in Duitsland:



Met de elektrische fiets mag je het gebied rondom de Bodensee absoluut niet missen. Niet voor niets is dit de populairste e-bike bestemming in Duitsland: rondom dit grote

meer kom je verschillende landschappen en authentieke dorpjes tegen. Immers ben je vlakbij Oostenrijk en Zwitserland. De totale route is 270km maar uiteraard kun je je favoriete stukken uitkiezen.

DE BODENSEE-FIETSRUTES

Route lengte: diverse afstanden

Duur van de route: tochten over meerdere dagen

Bron: www.fietsvakantie-bodensee.com/bodensee-fietsroute



Uitgelichte route in België:



Aan de Vlaamse kust vind je de Groene Gordel Brugge: één van de mooiste fietsroutes. In 1 of 2 dagen fiets je 53 kilometer langs kastelen, parken, heuvels en bossen.

GROENE GORDEL BRUGGE

Route lengte: 54.4 km

Bron: www.fietsknoop.nl/fietsroute/12752688/groene-gordel-brugge



Fietsvakantie in België

Geniet van Vlaamse friet, een traditionele wafel en een (licht) Belgisch speciaalbiertje terwijl je het mooie Belgische landschap ontdekt.

De Belgische overheid steekt veel geld in de verbetering van de fietsinfrastructuur. Zo heb je in de Ardennen tegenwoordig avontuurlijke maar goed begaanbare routes; ideaal voor de elektrische fiets! Je fietst van de ene verbazing in de andere: vanuit hypermoderne steden fiets je ineens langs vervallen kastelen, prachtige kerken en door ongerept gebied.



Waar moet je op letten als je op e-bike vakantie gaat?

Een mooie route uitkiezen is natuurlijk leuk, maar je moet jezelf ook goed voorbereiden. Waar moet je rekening mee houden? Waar moet je e-bike aan voldoen? Wat moet je meenemen? We zetten het kort op een rijtje. Neem jij de e-bike mee achterop de fietsendrager? En zoek jij naast mooie middel-lange e-bike ritten ook wat rust op bijvoorbeeld een camping? Zorg ervoor dat je e-bike betrouwbaar is, en het terrein aankan wat je wilt begaan.

Qua voorbereiding neem je in ieder geval mee:

Oplader, e-bike helm, fietstassen en fietsnavigatie of smartphonehouder

Ga je echt puur met de e-bike op vakantie? Bijvoorbeeld van hotel naar hotel? Of in je eigen tent? Dan is het allereerst belangrijk om een goede e-bike uit te kiezen. Waarschijnlijk heb je óf twee accu's, óf een accu van minimaal 750 Wh nodig. In de Franse Alpen kan een sterk maar licht frame erg prettig zijn. Heb je genoeg versnellingen? Kies je voor een derailleur, of toch een onderhoudsvriendelijkere naaf? Wanneer je een écht avontuurlijke fietsvakantie gaat maken, adviseren we je langs te komen in de winkel voor het beste advies. Wat neem je verder mee?

Naast de eerdergenoemde punten moet je ook zeker denken aan:

- Extra tassen zodat je extra bagage kunt meenemen. Hiervoor is plek aan het frame, onder het zadel, op het stuur en op de voorvork.
- Snellader zodat je tijdens je lunch of diner snel wat extra capaciteit kunt bijtanken.
- (compacte) Fietskleding voor zowel warm, koud als nat weer. ◀

E-BIKEN BIJ DE ADELAAR

Dit is het eerste stuk over e-biken in dit Magazine. We zijn er van overtuigd dat er animo voor is binnen het ledenbestand van de vereniging en daarbuiten.

Staat er iemand op die een voortrekkersrol wil gaan vervullen binnen de vereniging om het e-biken meer inhoud te geven?

Meld je dan aan bij bestuur of redactie.



AGENDA VRIJE TOERTOCHTEN 2022

Al onze toertochten in 2022 zijn ook dit jaar weer op GPS te verkrijgen bij aanmelding.

Dag	Datum	Naam van de tocht	Afstand		Vertrektijd
Zo	6 mrt.	Openingstocht	45 km 70 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Zo	27 mrt.	Randmeertocht	70 km 100 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Ma	18 apr.	Heuvelrugtocht 2e paasdag	65 km 115 km 145 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00 09.00
Zo	8 mei	Posbank tocht Vertrek vanaf carpoolplaats bij afslag 25 (Arnhem, Wolfheze) van A12	90 km	Voorinschrijving vereist	09.30
Zo	29 mei	Groene Harttocht	60 km 90 km 140 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30 08.30
Zo	12 juni	Rondje Utrecht	120 km 155 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30
Zo	3 juli	Middelpuntentocht	110 km	Thematocht	08.30
Zo	17 juli	Plassentocht	75 km 115 km 150 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30 08.30
Zo	7 aug.	Kromme Mijdrechttocht	60 km 105 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30
Zo	28 aug.	Rondje Amsterdam	150 km	In voorbereiding	08.30
Zo	11 sept.	Veluwetocht	100 km 170 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Za	24 sept.	BBQ Markentocht	100 km	Clubrit	10,00

JAARKALENDER TRAININGSRITTEN 2022

Zaterdagochtend	10:00 uur	1 oktober - 25 februari	MTB/Racefiets
	10:00 uur	5 maart - 24 september	Racefiets
Woensdagavond	19:00 uur	30 maart - 31 augustus	Racefiets
	18:30 uur	7 september - 28 september	Racefiets

MAX SNELHEID

Clubritten op zaterdag, zondag en de woensdagavond van de A, B, C, D en E ploegen worden gereden met voorrijders.

Deelname clubritten gratis.

Groep A	trainingsrit (35 km/u en sneller)
Groep B	toerit (32 - 35 km/u)
Groep C	toerit (30 - 32 km/u)
Groep D	toerit (28 - 30 km/u)
Groep E	toerit (26 - 28 km/u)

Tarief voor tochten gratis, Introducés € 2,00

GPS ROUTES

Op onze website staan onder 'Toer' een groot aantal nieuwe GPS routes.



K N N L LAANTJE



Al vele jaren fiets ik zeer regelmatig naar ons clubterrein en clubgebouw aan het Kininelaantje in Hilversum. Waar komt die naam eigenlijk vandaan? Ik dook de geschiedenis in en vond enkele vermeldenswaardige zaken over dit laantje met die bijzondere naam.

Kinine in drank?

Wat is kinine eigenlijk. Vaag zit er wel iets over in mijn herinnering. Had het niet iets te maken met zwangerschap? Was het gevaarlijk? Zat het niet in tonic en bitter lemon? Even opzoeken. En ja, hoor. Het stofje kinine wordt toegevoegd aan tonic en bitter lemon om er dat typisch bittere smaakje aan te geven. En ja, het is schadelijk voor een ongeboren baby als je tonic of bitter lemon elke dag in grote hoeveelheid zou drinken. Ok, mijn geheugen is dus toch nog best goed. Maar of de naam Kininelaantje nu te danken is aan deze wetenschap? Ik denk het niet.

Kinine als geneesmiddel

Kinine is ook een geneesmiddel en wel tegen malaria. Het komt uit de bast van een plantensoort uit het geslacht Cinchona. De plant komt voor in het tropische Andesbos in Zuid Amerika. In zuivere vorm is kinine een wit poeder, dat zeer moeilijk oplost in water.

Rond 1650 ontdekte men dat de bast van de Cichona, ook wel kinaboom genoemd, heel erg goed hielp om de koorts te verlagen. En later om malaria te bestrijden. De Jezuïeten zorgden voor de verspreiding over Europa. Kinine werd dan ook wel Jezuïetenpoeder genoemd.



Kinaboom plantages

In de 19de eeuw dreigde de kinaboom uit Zuid Amerika te verdwijnen en dus ook de productie van kinine. Men ging de planten toen elders kweken, bijvoorbeeld op Java. Op grote plantages. En met succes. Er werd daar een grote kininefabriek

gebouwd in Bandoeng. Rond 1904 werd er in Maarssen in een fabriek – die tot die tijd chloroform, ether en schietkatoen maakte – voor het eerst kinine gewonnen uit de bast van de kinaboom.

Kininefabriek 's Graveland

In 1928 werden de eerste plannen bekend om op een terrein ten zuiden van de Gooische Vaart een Kininefabriek te bouwen. Op deze plek staan nu de gebouwen van V.V. Altius.

“Er mocht wel eens wat industriële activiteit komen in de gemeente”, vond het toenmalig bestuur.

Niet iedereen was daar gelukkig mee. Fel tegenstander was Frans Blaauw (ja ja, met 2 a's) die samen met zijn echtgenote Louise Six eigenaren waren van landgoed Gooilust. Frans verzamelde exotische planten en dieren. Hij vond het van belang dat de omgeving van Gooilust 'gaaf' moest worden gehouden. Bovendien was hij bang voor verontreiniging van het (grond) water. Er waren ook tegengeluiden. De heer Pleyte, directeur van de Kininefabriek in wording: “... het is onmogelijk, dat het water uit de fabriek het slootwater zou verontreinigen. Het water van de Gooische Vaart is namelijk zo vuil, dat het water van de fabriek alleen maar beter kan maken.” Uit de zaal kwam toen de opmerking: “Hoe zit het dan met het salpeterzuur?” Hierop antwoordde Pleyte: “... één bison van dhr Blaauw stinkt meer dan mijn hele fabriek ooit zal doen!” In 1930 ging de fabriek dan eindelijk toch open. Hij kreeg de mooie naam 'Kininefabriek Argasari'. Er waren allerlei afspraken gemaakt tussen de gemeentes 's Graveland en Hilversum om hinder zoveel mogelijk te voorkomen. In 1956 werd de Kininefabriek gesloten. Er waren voldoende synthetische middelen tegen malaria voorhanden, die kinine konden vervangen.

Hier komt dus de naam Kininelaantje vandaan. Denk eens aan bovenstaande geschiedenis als je op je fiets op weg bent naar onze vereniging. Kom je vanuit Hilversum dan kom je ook langs een nieuwe voetgangersbrug over de Gooische Vaart: de Kininebrug. Je weet nu waarom die zo heet.

Met dank aan de Hilversumse Historische Kring Albertus Perk voor het inzien van hun archieven. <



.....
Jos Egberink is als bestuurslid evenementen/wedstrijden al jarenlang zeer betrokken bij het wel en wee van onze wielclub.



DE WIND
ZIGZAGT DOOR MIJN SPAKEN
TIERT IN MIJN GEZICHT
IK BEWAAR HEM IN MIJN SCHOEN
VOOR DE STILLE ZOMERDAGEN

OP DE TERUGWEG
DUWT HIJ MIJ
ZOALS MIJN VADER DEED
IN VOORBIJE JAREN

OP EEN STOFFIG WARME AVOND
DRUK OP DE PEDALEN
LAAT IK HEM WEER VRIJ
SUIZEND LANGS MIJN OREN

Schrijver: Veronique Rap

*uw afspraken
op ons papier!*

**NOTARIAAT
WIJDEMEREN**



Rading 46
1231 KB Loosdrecht
Tel. 035 - 625 90 90

www.notariaatwijdemeren.nl

123inkt.nl

**Veel meer dan
inkt en toners!**



oogzorg in kortenhoef

Wij bieden u professionele oogzorg met geavanceerde oog-onderzoekapparatuur, een perfect geoutilleerd brillenatelier, vele honderden prachtige monturen, zonnebrillen van klinkende merken en een moderne contactlensafdeling.

oogzorg  **briljant**
kijkt én luistert

Meenthof 40, 1241 CZ Kortenhoef | T 035 65 60 548
www.oogzorg-briljant.nl

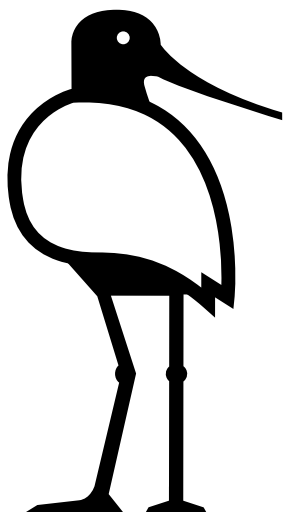
W. DE JONGH RIJWIELEN

DEALER VAN: BATAVUS,
RIH, SENA en MERIDA

EMMAWEG 5
1241 LE KORTENHOEF



035-5824749



Grutto Design is not just a brand.

It's the spirit of a free state of mind.

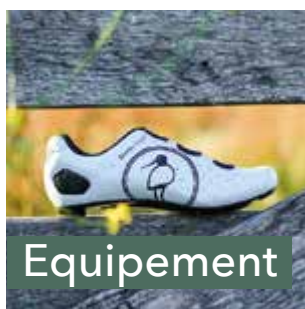
"Of de Grutto nu meevliegt en zich op zijn gemak voelt in het 'peloton', of in zijn eentje epische afstanden aflegt, de Grutto maakt altijd indruk."



Op de
fiets



Naast
de fiets



Equipement



De enige echte digitale
cadeaubon van Grutto Design.

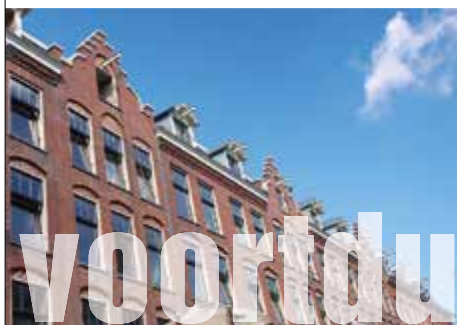
Zoals een webshop betaamd
is een digitale cadeaubon
de enige juiste oplossing.

www.gruttodesign.com | info@gruttodesign.com



www.bvintersel.nl

't Gooi en Amsterdam



voortdurend verbeteren

Het Wapen van Kortenhoef

Openingstijden :
Ma t/m Do 15:00 - 01:00 uur
Vrijdag 15:00 - 02:00 uur
Zaterdag 18:00 - 02:00 uur

Kerklaan 3, 1241CJ Kortenhoef • Tel.: 035 - 655 00 83
www.facebook.com/janice.vanbeusekom

• Verkoop van nieuwe en gebruikte bedrijfswagens
• Het complete onderhoud aan bedrijfswagens
• 24 uur storingsdienst
• Schadeafhandelingen
• Truck- en bestelwagen wasstraat
• Complete service voor campers

TDC
BEDRIJFSWAGENS

www.tdcgooi.nl



EEN MAGAZINE OM JE VINGERS BIJ AF TE LIKKEN...

Nadat de leden van GWC de Adelaar decenia lang het maandelijks clubblad 'Het Startschot' in de bus kregen, was dat concept een beetje over de uiterste houdbaarheidsdatum heen. Mede ook door de opkomst van social media werden de leden ook via andere kanalen geïnformeerd. Facebook, Twitter, WhatsApp groepen en nu ook de Cyql app, allemaal bronnen die er voor zorgen dat we met elkaar in contact kunnen komen.

Eind 2017 ging GWC de Adelaar over op een nieuw concept, een Magazine. Drie keer per jaar valt het in de bus. Een Magazine gemaakt door leden, voor leden. We mogen ons verheugen op een enthousiaste lezersgroep, binnen en buiten de regio, die reikhalzend uitkijkt naar de nieuwste uitgave. Deze editie, nummer 15 in de reeks, zal ook wel weer goed ontvangen worden maar toch verschijnen er ook donkere wolken aan de horizon.

Vanaf 2017 hebben we leden van diverse pluimage kunnen motiveren om mee te werken aan het Magazine. Ieder met een eigen invalshoek en/of bron. Een aantal hiervan leveren elke keer een bijdrage, anderen doen dit af en toe. Hierin hebben we thema artikelen, reisverhalen, columns, rubrieken en al het andere. Vanzelfsprekend voegd de eindredactie, bestaan de uit Jos Egberink en Eric Daams, ook zelf het nodige leesvoer toe. Hopelijk tot ieders tevredenheid.

De redactie probeert dus de auteurs bij elke uitgave te informeren, motiveren en te inspireren.

Het is duidelijk dat met name inspiratie een lastig ding is. Voorbeeld: Ferry van de Schepop schreef vele stukken gezien vanuit de natuur. Op een gegeven moment gaf hij zelf aan: "Het is op, ik weet niets meer." Zo hebben ook anderen hun blokkades en vraagtekens.

Waar ga ik over schrijven?

Persoonlijke omstandigheden kunnen ook een reden zijn dat een auteur even geen tijd of motivatie heeft om iets te produceren voor het Magazine en dan even past. En dat is ook logisch natuurlijk. Onnavolgbaar zijn bv de stukken van Nico Bakker onder de noemer 'Hattems Mooiste'. Doordrenkt met heerlijke humor schrijft hij over diverse onderwerpen die hem raken. Toch staat ook Nico af en toe droog wat betreft ideeën.

We missen ook de vaste bijdrage van Rolf Hendriks: "De fiets van" Naast veel interessante informatie over de vele fietsen, waarop onze leden rijden, kregen we ook een kijkje in het 'fietsleven' van vele leden. Ook bij Rolf waren het persoonlijke omstandigheden, die hem noopten tot stoppen.

We zijn trots op wat we met z'n allen hebben neergezet en we hopen dat de huidige auteurs hiermee ook door willen gaan. Toch zijn er verbeterpunten voor het Magazine. Onze wens is dat vanuit alle geledingen binnen GWC de Adelaar informatie doorkomt die geschikt voor het Magazine. Dat kunnen uitgewerkte stukken zijn maar ook ideeën voor nieuwe items, rubrieken of columns. En dan met name vanuit de visie van toer, wedstrijd, jeugd en MTB. Extra mankracht is dus nodig.

We hopen dat er, door het lezen van dit stuk, leden opstaan die denken, "Hé, het lijkt mij leuk om mee te werken aan dit blad." Of misschien zijn er wel mensen onder ons die hun schrijversskills verder willen ontwikkelen. Het blad komt drie keer per jaar uit, drie deadlines die ruimschoots in te plannen zijn.

Het is goed voor het Magazine als er af en toe fris bloed door de gelederen van de redactiemedewerkers gaat.

Nieuwe, verfrissende ideeën zijn zeer welkom. En let wel: jullie staan niet alleen. Wij (Jos en Ik) zullen nieuwe medewerkers ondersteunen waar we kunnen. <

.....
Artikel van
Eric Daams





Liewe en
Wouter
van der
Meulen

In deze rubriek presenteert Daniëlle Niesing op bijzondere wijze telkens een jeugdlid en zijn/haar schaduw ook een fietsend familielid. Deze keer zijn dat fietsmaatjes zoon Liewe en vader Wouter van der Meulen

.....
Daniëlle Niesing
maakt deze leuke
portretten.

Deze keer ben ik te gast in het prachtige 's Graveland, waar Liewe samen met zijn vader Wouter, moeder Kirsten en broertje Wikke woont. Vanuit huis stappen Wouter en Liewe regelmatig op de mountainbike en crossen door de bossen overal heen. Een prachtige omgeving. Water, heide en bossen, alles is in deze omgeving aanwezig. Voor beiden is mountainbiken de grote hobby.

Waar komt die liefde voor fietsen vandaan?

Liewe:

Het begon vroeger al. Toen fietste ik op een gewone fiets en maakte ik tochtjes samen met mijn vader.

Wouter:

Op zijn negende kreeg Liewe een mountainbike voor zijn verjaardag. En met zijn verjaardagfeestje heeft hij samen met wat vrienden een mountainbike clinic bij trainer Nils gevolgd. Datzelfde jaar heeft Liewe de dikke banden race gewonnen. Hij vond het fietsen zo leuk dat Liewe later lid geworden is van de Adelaar. Vanaf die tijd traint Liewe bij de club. Eerst alleen op maandag en later ook op de woensdag. Sinds twee jaar doet Liewe mee aan wedstrijden.

Liewe:

Ja, ik doe aan mountainbiken, veldrijden en wielrennen. Wielrennen doe ik met mijn moeder. Zij

heeft een gravelbike en met haar ga ik af toe een rondje wielrennen.

Wouter:

Ik ga niet meer wielrennen ik ben een keer hard gevallen en dat doe ik niet meer.

Wat zijn jullie plannen in de zomervakantie?

Liewe:

Onze zomervakantie is voor een gedeelte gebaseerd op een fietsvakantie. Wij gaan dit jaar naar Le grand Bornand in de streek Haute Savoie, in de Alpen.

Wouter:

We gaan met de auto en nemen 4 fietsen mee en gaan daar mountainbiken met het gezin.

Wat maakt mountainbiken zo leuk?

Liewe: Dat er soms van die technische dingen in zitten, zoals drops en een rockgarden. Dat vind ik het leukst.

Vorig jaar bij de VAM-berg heb ik de rockgardens niet gedaan en alleen goed gekeken maar nu heb ik dat dit jaar wel gedaan. Dat vind ik echt cool, dat ik het nu wel durf en dat het lukt op techniek.

Leukste ervaring met fietsen

Liewe: Fietsen in de vers gevallen sneeuw. Voor al als je als eerste over de sneeuw fietst en nog geen wielsporen ziet. En op de club de fietstraining in de sneeuw.

Ben je zelf al een beetje handig om je fiets te onderhouden?

Liewe:

Nou nee niet echt, ik kan eigenlijk belabberd weinig.

Wouter:

Ja ik heb in de loop van de tijd geleerd dat je een hoop dingen zelf kunt doen. In het begin bracht ik voor ieder dingetje de fietsen naar de fietsmaker maar dat is op een gegeven moment niet leuk meer. Veel op Youtube geleerd van filmpjes. Door corona geleerd voldoende voorraad te hebben. En als je gaat fietsen of als je meedoet aan een wedstrijd, neem dan je eigen gereedschap mee. Ga niet op pad zonder een reserveband,



gaspatronen, bandenwippers en een pomp. Voor groot onderhoud van de fietsen gaan wij naar Beuker Wielersport in Huizen.

Is er iets wat je niet leuk vindt aan fietsen?

Liewe:

Ja pech met je fiets tijdens de wedstrijden, waardoor je niet kunt fietsen. Gelukkig heb ik dat niet vaak.





Er is een fietskamp in september ga je mee Liewe?

Jazeker zijn ogen gaan glinsteren.
Dat zegt genoeg.

Hebben jullie nog tips voor andere kinderen?

Tip van Liewe: Doe mee met de wedstrijden het is hartstikke leuk. Ik ben 3e geworden in het klassement regionaal van Veldrijden dit jaar.

Tip van Wouter: maak het vanuit de club meer bekend dat er wedstrijden zijn, waar en wanneer. Vooral voor de nieuwe leden die nog niet zo goed de weg weten te vinden, is het fijn dat er vanuit de club wat meer aandacht aan besteed wordt. Het is een hele populaire sport en er zijn wachtlijsten om training te kunnen volgen. Het zou leuk zijn als er meer jeugdclubleden van de Adelaar mee gaan doen aan wedstrijden.

Denk aan de laagdrempelige wedstrijden in de Midden Nederland competitie Veldrijden of de



Veluwe wintercompetitie van Mountainbiken. En er zijn landelijke wedstrijden van Veldrijden Mountainbiken en Wielrennen. Het is leuk om een doel te hebben maar plezier staat voorop.

Liewe en Wouter willen nu graag gaan mountainbiken in het Kroondomein, want ze willen graag de wolf ontmoeten. Daar kijken ze naar uit. Als je maar lang genoeg fietst, kom je de wolf vanzelf een keer tegen.

Wouter: Heb plezier in het fietsen; door het plezier blijf je sporten. Dat is wat ik ervaar wat de GWC de Adelaar uitstraalt. En als je als jeugd de clubkleding draagt, krijg je als jeugd vaak een reactie onderweg.

Liewe en Wouter we zien jullie vast gauw een keer tijdens een wedstrijd of ergens in het bos.

Bedankt <



ZONDAG 18 SEPTEMBER 2022

WIELERRONDE VAN KORTENHOEF

1946
VAN SPENGEN

PROGRAMMA:
09:30 UUR
 JEUGD
 CAT. 1 T/M CAT. 7
13:00 UUR
 DIKKE BANDEN
 RACE
14:00 UUR
 MASTERS 40+
15:30 UUR
 ELITE/BELOFTEN/
 AMATEURS

TOEGANG GRATIS!

1822

SPONSORS:
 VAN SPENGEN, TDC, interwell, AUTOBEDRIJF Tvrjn, B-T-Z, NOTARIAAT WIJDEMEREN, 123inkt.nl, BEUKER, deToekomst, W. de Jongh, TOYOTA TOONEN, In-Gooi.nl, AKTIEFYSIO



Je bent vast wel eens in ons clubhuis geweest aan het Kininelaantje. En dan heb je ons prachtige cross- en mountainbike parcours gezien. Elke week trainen hier tientallen kinderen op hun mountainbike. In de winter is het parcours het domein van de veldrijders voor hun trainingen en wedstrijden. Maar heb je het ook wel eens van boven bekeken?

Marco vd roest van Wijdemeren van Boven publiceert deze prachtige foto. Van de Koppelcross maakte hij met zijn drone een erg leuk filmpje. Nieuwsgierig?



Wijdemeren van boven



Ook dit jaar organiseert GWC de Adelaar weer de 'Van Spengen Wielerronde van Kortenhoeef'. De successen van voorgaande edities staan garant voor een leuke en attractieve dag met volop wielersport. Voor renners: schrijf je in. Voor bezoekers: kom vooral kijken!



De jurywagen werd door Autobedrijf Tjeerd van Rijn naar de start in Zeewolde gebracht voor het DK Tijdrijden op 17 mei j.l.

FIETSEN MET HENK LUBBERDING



.....
Martha Frankfort
voor het eerst
met een bijdrage
in dit Magazine.

De toercommissie heeft het initiatief genomen voor een fietsclinic bij Henk Lubberding. Een flinke groep toerfietsers heeft hieraan deelgenomen. Martha Frankfort schreef een verslag.

Op zaterdag 21 mei werd een groep van 16 leden hartelijk ontvangen op de prachtige boerderij van Henk Lubberding in Voorst.



Na een introductie in de voormalige overdekte mestput, vol met prachtige foto's uit Henk zijn wielercarrière, werden de eerste fietsen met een scherp oog bekeken. Er werd wat in banden geknepen en Henk liep enthousiast rond met zijn multi-tool om de eerste zadels wat omhoog en wat shifters recht te zetten.



Buiten stonden de oranje pilonnen keurig voor ons opgesteld, tijd om op de fiets te stappen. 'Controle over de fiets' bleek het motto van de dag. Door constante druk te houden, door middel van het door Henk bezworen Remmen-Trappen principe leerden we dat uitklikken meestal helemaal niet nodig is. Oefenend in kleine rondjes, langs en

tussen de pilonnen door (met het oog uiteraard

vooruit, kijkend naar de hoek van de dakgoot,) werden we steeds handiger. Snelheid maken, remmen en doortrappen maakte dat we steeds nettere bochtjes gingen rijden en er ook met meer snelheid weer uit kwamen. We slooten de techniektraining af met het oefenen van onze slijptechniek op Henk zijn keurig gemaaid grasmat.



Wat later dan gepland (maar Henk kan dan ook enthousiasmerend vertellen), vertrokken we via landelijke weggetjes richting de Veluwe voor de wegtraining. Ook daar kwam het Remmen-Trappen goed van pas. Er werd scherp gelet op het rijden met een constante hartslag en de geoefende bochtjes werden op het asfalt in de praktijk gebracht. Tijdens het klimmen en dalen oefenden we met tijdig schakelen en ook het staand klimmen werd nog even meegenomen. Met onderweg nog het nodige afstelwerk, want Henk ziet werkelijk alles, kwamen we een mooie en vooral waardevolle ervaring rijker terug in Voorst! ◀





Bron: Fiets.nl - Edwin Haan

100% Altec helm

Peter Sagan mag dan wel het boegbeeld van 100% zijn. Ver voordat Peter en de Amerikaanse fabrikant van kekke zonnebrillen een deal sloten maakte het merk al goggles en helmen voor de MotoCross en downhill sport. Inmiddels is het assortiment flink uitgebreid en is er voor het eerst ook een 'open' helm beschikbaar. Bedoeld voor de mountainbike. Een racehelm is er nog niet, maar dat lijkt een kwestie van tijd.

De Altec, de eerste open helm van 100% ziet er lekker anders uit dan anders. Strak, geen rare fratsen en hij is beschikbaar in een aantal opvallende kleurcombinaties. De Altec die ik mag testen is een maatje medium en gewoon lekker in het wit. Mat wit. Poetsen is dan ook niet altijd even eenvoudig.

Een helm als deze is nog meer dan normaal puur bedoeld voor bescherming. De helm is dan ook behoorlijk stevig uitgerust en dat leidt tot een totaalgewicht van ruim 350 gram. Een flinke kluif als je weet dat er vergelijkbare modellen van zo'n 200 gram op de markt zijn.

Smartshock

In veel helmen zien we aan de binnenzijde een geel plastic geraamte. Zie je bij een helm iets 'geels' dan is het of de helm van Roglic, of een helm uitgerust met een Mips systeem. Mips is een extra veiligheidsfeature die er voor zorgt dat de helm en schedel bij aanraking met de ondergrond van elkaar kunnen verschuiven. Hierdoor moet de impact op je koppie een stuk minder schadelijk zijn waardoor de kans op letsel een stuk kleiner wordt. Mips was het eerste bedrijf wat met een dergelijk systeem kwam. Inmiddels zijn er diverse andere partijen met een vergelijkbaar systeem. Denk aan Bontrager's Wavecell, de rietjes constructie van Koroyd of Spin. Die laatste kennen we dan weer uit Poc helmen. 100% brengt Smartshock. Een systeem wat duidelijk lijkt op het Spin systeem. Rubber 'noppen' verbinden de binnenschaal met de buitenkant. Val je, dan verdraaien deze delen vergeleken met elkaar.

De blauwe dopjes en bijbehorende constructie maken het geheel flink zwaarder dan de concurrentie. Maar veiligheid gaat boven gewicht en de helm is prima draagbaar. Sterker nog, hij zit hartstikke lekker. Wel moet het sluitsysteem redelijk strak worden aangedraaid om te voorkomen dat de helm langzaam voorover zakt. Iets wat je absoluut wilt voorkomen wanneer je bijvoorbeeld berg af aan het kachelen bent.

Ik gebruikte de helm tijdens een meerdaagse enduro in Tsjechië. Dagenlang een uurtje of 6 a zeven shinen met de witte 100% op m'n koppie. Het vizier is redelijk fragiel en niet te verstellen. Wel kun je het vizier licht verschuiven. Na verloop van tijd verzakt de boel vanzelf weer terug op zijn plaats.

De afwerking van de helm is van zeer hoog niveau. Werkelijk ieder randje is afgewerkt met een mooi kunststof laagje. Straps zijn goed af te stellen en de ventilatie is meer dan ruim voldoende. Het draagcomfort is ook tijdens lange dagen goed. De extra veiligheidsfeatures heb ik gelukkig niet hoeven testen. De nodige smakkers zijn met de helm gemaakt. Maar niets erg genoeg om het echt spannend te maken.

Een 100% Altec koop je bij de dealer of online.

De adviesprijs is €169,- maar met een beetje googelen zijn de meeste kleuren een stuk betaalbaarder te hosselen.

Passen is aan te raden. ◀





Bron: Fiets.nl - Rob Meeuwessen

Bron: Fiets

Lazer Impala

Kort geleden introduceerde Lazer de Impala. Een luxe ogende, mooi afgewerkte helm voor een nette prijs. Beschikbaar in meerdere kleuren en drie maten. Tijd om ermee op pad te gaan.

De Impala hebben we al een tijdje in gebruik. Fraai ding. Een lekkere styling en mooie ronde pasvorm. De helm is vrij ruim en loopt ver door achter op het hoofd. Aan de binnenzijde lopen de vervangbare pads ver door. Dit zorgt voor veel comfort. Het sluitsysteem loopt volledig rondom maar wanneer je deze strakker wilt draaien wordt de druk niet 360 graden rond verdeeld. De knop drukt het sluitsysteem naar voren. Dit is vervelend. Vooral omdat de helm met 330 gram niet bepaald licht is en daardoor redelijk strak moet worden aangedraaid. Doe je dit niet dan zakt de helm langzaam naar voren met verminderd zicht als gevolg. Zo'n strak zittende helm is ook niet alles, verschillende drukpunten maken het geheel niet erg comfortabel. Dat strakker draaien trouwens gaat niet altijd even soepel. De grote knop aan de achterkant valt (te) ver weg onder de schaal van de helm waardoor deze wat minder makkelijk te bereiken is.

Aan de voorkant zit een vrij groot vizier. Deze is beperkt in hoogte verstelbaar. De klep is redelijk slap en wil daardoor nog weleens omlaag zakken. Met een inbussleutel is het mogelijk de klep strakker te draaien. Dunne, bandjes houden de helm op zijn plaats. Deze zijn makkelijk te stellen en uit te lijnen.

We maakten redelijk wat kilometers met de Impala. Onze versie had geen MIPS, en kun je bestellen voor zo'n €80,-. Leg twee tientjes meer neer en je krijgt het gele MIPS-binnenwerk er wel bij. De moeite waard, als je het ons vraagt. Voor zo'n honderd euro heb je dan een mooie helm met voldoende koeling. De afwerking is fraai maar het geheel voelt niet heel doordacht aan. De helm blijft niet makkelijk op zijn plek zitten en ook de klep verdient op zijn tijd wat aandacht. ◀



Bron: Fiets - Rob Meeuwessen

BBB Dune Mips (BHE-22)

De helm heeft een volledige kunststof buitenschale. Gevormd rondom een EPS foam basis. Ook heeft de Dune, net als de Scott helm een volledig MIPS-binnenwerk. Direct zichtbaar aan de gele kleur. Mips maakt het mogelijk om bij een val de helm onafhankelijk van de schedel te verdraaien en zo de crash impact te verminderen. Je hebt er geen last van, je voelt het niet. Compleet ziet de helm er netjes en degelijk uit. Het is BBB gelukt om voor een degelijke prijs een zeer complete helm te ontwerpen. BBB Dune €79,90

Scott Arx plus

De helm van Nino! Of althans, de betaalbare versie daarvan. De Arx plus is iets duurder dan de BBB en Endura helm, maar vind je online al snel voor hetzelfde bedrag. Deze helm is met 257 gram (nagewogen) wel aanzienlijk lichter dan de andere twee. De Arx plus ziet er veel luxer uit dan zijn prijs doet vermoeden. Het niveau van afwerking is hoog. Dit model is net als de BBB helm uitgerust met een volledige MIPS schaal. Extra veiligheid is nooit weg! De Arx Plus oogt luxer dan de andere twee helmen en voelt comfortabeler. Scott Arx Plus €109,90

Endura Singletrack II

In tegenstelling tot de MT500 heeft deze variant geen Koroyd of MIPS zoals de BBB en Scott. De helm loopt wel fors verder door in de nek en heeft een aanzienlijk robuuster uiterlijk. De Singletrack II weegt 307 gram. Is te koop in vijf kleuren en drie maten. In vergelijking met de duurdere MT500 is de pasvorm bijna hetzelfde. De afwerking is wat eenvoudiger en we missen de extra 'veiligheids-feature'. Endura Singletrack II €79,90

Conclusie

Drie helmen in een vergelijkbare prijsklasse met eenzelfde doel leveren toch drie totaal andere helmen op. Bij geen van alle helmen doe je een miskoop. Het is met name het uiterlijk en de pasvorm waar de verschillen in zitten. Het advies om te passen blijft dan ook gewoon van kracht. ◀



OMZIEN EN VOORUIT KIJKEN

Afgelopen jaren hebben we vooral teruggekeken. Teruggekeken naar foto's van voorbije vakanties. Wat kregen we weer zin in een echt Frans croissantje op een terras. En nu maken we weer plannen en kijken vooruit. We ruilen de racefiets weer voor onze bikepack-fiets.

Hoe ging het ook alweer?

Zoals gezegd, het was alweer enkele jaren geleden dat we de fietstassen aan de fiets hadden gehangen en de tent hadden opgezet. Dus hebben we eerst maar eens een paar dagen proef gedraaid in eigen land. Hoe klein ons land ook is, hoe vaak en hoeveel we ook door Nederland hebben getrokken met de fiets, weer lukte het dus om een route samen te stellen over wegen en paden, die ons nog onbekend waren.

Drie dagen door Brabant fietsen met een vleugje België brachten ons aangename verrassingen. Hoe we eigenlijk snel op een groene en fiets-vriendelijke manier Eindhoven konden verlaten. En door de geboortestreek van Van Gogh fietsen met een open landschap met mooie doorkijkjes. Over de Strabrechtse heide die nog de sporen vertoonde van de brand, die enkele jaren geleden heeft gewoed. De Achelse Kluis, waar ik mijn familie wel eens over hoorde praten. Oude grenspalen, die vanwege de Grenspaalklassieker, weer in de belangstelling staan. Het onverwachte Belgische café, iets van de route af, dat open is en verrassend warme appeltaart serveert. Het deed ons weer gewoon denken aan de fietsvakanties met de onverwachte wendingen en onvoorspelbare toevalligheden.

Plannen maken

En thuisgekomen werden er plannen gemaakt om weer naar Frankrijk te gaan. Websites met mooie routes werden er bijgehaald. Maar we moesten ook een paar praktische en strategische beslissingen nemen. Gaan we van A naar B en dan met de trein terug? Moesten we zorgen dat we indien nodig weer redelijk snel bij de auto terug konden zijn?

Als God in Frankrijk

En gek, wat ik hierboven over Nederland schreef, zo klein en toch nog altijd onontgonnen wegen, leek voor het veel grotere Frankrijk veel moeilijker. Keus genoeg zou je zeggen. Maar daar en daar waren we al geweest, en die route had toch weer veel overlap met die andere route. En die streek was vanwege de heuvels weer te zwaar. Kijken of we misschien een deel van de ene route kunnen combineren met een deel van een andere. En zo wordt er gewikt en gewogen tot tenslotte de beslissing valt en we besluiten om eens als God in Frankrijk te gaan doorbrengen.

Het wordt de Tour de Bourgogne. Als ook na enkele pogingen een mooi vertrekpunt is gekozen, waar de auto ruim een week kan staan, kan de verdere voorpret beginnen. Sijmen heeft nog een boekje van de fietsroute, dat we mogen lenen. Lang leve internet: op Komoot heeft iemand ook al de Tour de Bourgogne in etappes gezet. En als ik, eigenlijk tegen mijn gewoontes in, etappes ga plannen, stuit ik op veel foto's van goed gedekte tafels en gevulde borden. Zelfs een camping speciaal voor fietsers kom ik tegen. En ik weet al dat we ons niet aan de planning zullen houden, want er zijn altijd weer onverwachte mee- en tegenvallers, maar het blijft toch leuk om te weten wat je kan treffen of missen. Maar één ding is wel zeker, we gaan er zeker van genieten. Van de dagelijkse baguette, croissants bij de koffie op het terras. Misschien zelfs van de zondagse lunch zoals de Fransen ook doen. Wij gaan bikepacken zoals bikepacken bedoeld is. ◀



.....
Peter van der Meulen fietst en schrijft graag.

GLYCEMISCHE INDEX

De glycemische wat??

In mijn praktijk krijg ik uiteenlopende vragen over voeding en de afgelopen periode kwam de vraag over de glycemische index voorbij. Wat is dat nou eigenlijk en heb je er ook iets aan? Aan de hand van dit artikel, met hulp van de encyclopedie van het Voedingscentrum wil ik het jullie uitleggen.

De glycemische index (GI), is een maat om aan te geven hoe snel koolhydraten in de darm worden verteerd en als glucose in het bloed worden opgenomen.

Producten met een hoge GI zijn bijvoorbeeld gebakken aardappelen, brood, cornflakes en popcorn. Pasta, peulvruchten en fruit vallen onder producten met een lage GI. De GI van een product kan variëren. Zo verandert de GI van een product door de manier waarop het wordt klaargemaakt.

De glycemische index geeft een inschatting voor de snelheid waarmee de bloedglucose-spiegel stijgt als iemand een product met koolhydraten heeft gegeten. Koolhydraten worden in het spijsverteringskanaal afgebroken tot glucose en vervolgens opgenomen in het bloed. Voedingsmiddelen die snel worden verteerd en de

vrijgekomen glucose snel afgeven in de bloedbaan hebben een hoge glycemische index, terwijl producten die langzaam worden verteerd en de vrijgekomen glucose geleidelijk aan het bloed afgeven een lage glycemische index hebben. Als 2 producten worden gegeten waarin evenveel koolhydraten zitten, kan bij het ene product sneller meer glucose in het bloed komen dan bij het andere. De zogenaamde glycemische respons verschilt. Daarom wordt ook wel gesproken over de zogenaamde 'snelle' en 'langzame' koolhydraten.

De GI van een product wordt als volgt bepaald: De stijging van het bloedsuikergehalte na het eten van 50 gram koolhydraten van een product (A) wordt vergeleken met de stijging van bloedsuikergehalte na het eten van witbrood of glucose (B) door dezelfde persoon. De stijging van het bloedsuikergehalte wordt gedurende 2 uur gevolgd. Vervolgens worden de metingen van A en B met elkaar vergeleken. De verhouding tussen deze 2 metingen bepaalt de GI-waarde $((A/B) \times 100)$. De GI van glucose is 100.

Kunt u het nog volgen?

Bij een voedingsmiddel met een hoge GI ligt de GI rond de 70 of hoger. Een lage GI is een GI van minder dan 55.

Van elk product kan de GI worden bepaald, maar hoe hoog die waarde is hangt van vele factoren af, zoals:

- de bereidingswijze (de GI van gekookte aardappelen is 78,

maar die van frites en gebakken aardappelen ongeveer 85)

- hoe lang een product wordt gekookt of gebakken.
- op welke temperatuur het wordt klaargemaakt of bewaard
- bij fruit hoever het gerijpt is
- de snelheid waarmee iemands maag leeg raakt
- de snelheid van de darmwerking

Daarnaast eten mensen combinaties van voedingsmiddelen en deze bevatten niet alleen koolhydraten, maar ook bijvoorbeeld vet. Ook dat heeft weer invloed op de GI. De GI van een maaltijd kan hierdoor anders uitpakken dan van losse producten.

Over het algemeen worden voedingsmiddelen ingedeeld in de volgende categorieën:

- Lage glycemische index (minder dan 55): onder andere peulvruchten, pasta, zuivel, bepaalde soorten fruit als appels en sinaasappels.
- Matige glycemische index (tussen de 55 en 70): onder andere couscous, muesli, bepaalde soorten fruit als mango en ananas.
- Hoge glycemische index (meer dan 70): onder andere aardappelen, wit, bruin en volkoren tarwebrood, bewerkte graanproducten, rijst.

Maar zoals hierboven al genoemd worden producten vaak gecombineerd gegeten en valt er over de GI niet meer zo heel veel zinnigs te zeggen.





Wat wel een feit blijft, is de hoeveelheid vezels van een product. Hoe meer vezels hoe minder snel de opname van glucose. Dan hebben we nog een andere factor die het de GI wat lastig maakt, namelijk de glycemische last, in de literatuur ook wel aangeduid als de glycaemic load.

Omdat de GI uitgaat van gemiddelden bij blootstelling aan 50 gram van een bepaald voedingsmiddel is het lastig om deze maat praktisch toe te passen. Daarom kan ook gebruik worden gemaakt van de glycemische last (GL), in het Engels 'glycemic load'.

Bij de glycemische last wordt zowel rekening gehouden met de hoeveelheid koolhydraten in een product als hoeveel iemand van een product eet. De GL is als

volgt te berekenen: $GL = (\text{hoeveelheid koolhydraat in een portie} \times GI) / 100$. Een hoge glycemische last is groter of gelijk aan 20; een lage GL is kleiner of gelijk aan 10.

Ook de GL kan worden ingeschat voor een maaltijd of complete voeding door het gemiddelde van de GI van alle onderdelen van de maaltijd te vermenigvuldigen met de totale hoeveelheid koolhydraten in de maaltijd / voeding.

Zoals te zien in de tabel bij volkorenbrood kan een product kan een hoge GI hebben, maar een lage GL. Dat is het geval als de hoeveelheid koolhydraten per portie van het product klein is. Producten met een lage GI hebben wel altijd een lage GL.

Op websites zijn tabellen te

vinden met GI- en GL-waardes. Deze waarden kunnen overigens onderling verschillen, omdat wetenschappers het niet helemaal eens zijn over hoe de berekeningen en definities gebruikt moeten worden.

De mooiste lijst die ik tegenkwam was een lijst met GI indeling en aan de kant van de lage GI stonden weinig plantaardige producten maar veel dierlijke zoals vlees, vis, kip eieren...

Wat er precies is toe te schrijven aan de glycemische index is dus nog onduidelijk. Bovendien is het toepassen van de glycemische index in een voeding complex, omdat veel meer factoren dan de GI van een voedingsmiddel uiteindelijk de glycemische last van een maaltijd bepalen.

Veel vitaliteitscoaches, leefstijlcoaches, voedingsdeskundigen, gezondheidscoaches, dieetgoeroes etc., gebruiken dit soort informatie om voeding interessant en erg ingewikkeld te maken. Voeding is interessant en wanneer je kiest voor volkoren, variatie en puur dan heb je al heel veel troeven in de hand voor een gezond eetpatroon. Mijn motto is: Je eet het voedsel en NIET de glycemische index. Maak het niet ingewikkelder dan het is! ◀

Diverse bronnen gebruikt

	koolhydraat (g/100g)	GI	Portie (gram)	GI
Wit tarwebrood	48	75	35	13
Volkoren tarwebrood	39	74	35	10
Banaan	20	51	120	12
Appel	13	36	120	6
Aardappel gekookt	17	78	200	27
Aardappel gefrituurd	20	85	200	34

Bronnen: GI: International tables of glycemic index and glycemic load values: 2002. Atkinson et al, Diabetes Care, 2008. Koolhydraatwaarden: NEVO 2011.

Bea Pinkert, diëtist
Additief voeding
dieet & leefstijl,
maar vooral ook
actief fietser bij
onze club.

additief
voeding • dieet & leefstijl

Voor uw voedings- of dieetadvies op maat

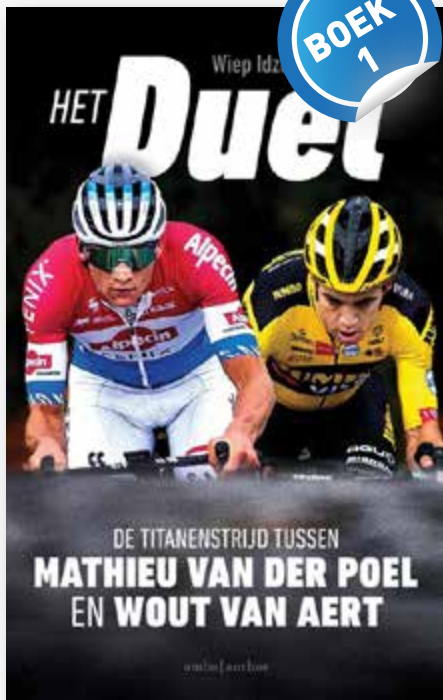
Meer informatie? Bel met 06-23965003 of mail naar: info@additief-voedingendieet.nl

www.additief-voedingendieet.nl Bea Pinkert • diëtist

Het Duel

De titanenstrijd tussen Mathieu van der Poel en Wout van Aert

Het verhaal over Mathieu van der Poel en Wout van Aert, de twee jonge sportmannen die op ieder vlak elkaars tegenpool zijn. Het ultieme wielboek van 2021.



Het duel van Wiep Idzenga vertelt over Mathieu van der Poel en Wout van Aert die al sinds hun tienerjaren duels uitvechten in de modder en de klei. Van der Poel – gezegend met de wielergenen van zijn beroemde vader en opa – verslaat ‘Woutje’ aanvankelijk meestal, maar met het verstrijken van de jaren wordt Van Aert groter en sterker en verschuift de balans. In het veldrijden verdelen de twee eerlijk zes wereldtitels. De Nederlander Van der Poel is de eerste die een grote prijs op de weg pakt als hij in 2019 op spectaculaire wijze de Amstel Gold Race wint. De Belg Van Aert wint vervolgens drie Touretappes en de Strade Bianche, en pakt met Milaan-San Remo zijn eerste monument.

In het najaar van 2020 komt het in hun geliefde Ronde van Vlaanderen tot een ongelooflijke apotheose. Het verschil is drie banddiktes. En de twee totaal verschillende karakters – het zijn ook zeker geen vrienden – zijn nog lang niet klaar. In Het duel maakt Wiep Idzenga de voorlopige balans op van de epische strijd tussen deze twee legendes, die terug doet denken aan de dagen van Bartali en Coppi.

Recensie Volkskrant:

Meeslepende kijk op de strijd tussen topwielrenners Mathieu van der Poel en Wout van Aert

Het duel

Auteur(s): Wiep Idzenga

Uitgever: Ambo|Anthos

€ 20,00 ◀

God is dood

De opkomst en ondergang van Frank Vandenbroucke

Opkomst en ondergang van Frank Vandenbroucke, fietsend godenkind

‘God’, zo noemde men hem. Voor zijn bovenaardse talent, zijn hemelse looks. Hij reeg de overwinningen aan elkaar en bracht wielersfans in vervoering. Hij kende slechts één vijand: zichzelf. Want hij reed met duizelingwekkende snelheid maar leefde naast de fiets nog sneller. Depressie, verslavingen, auto-ongelukken, een echtscheiding en talloze rechtszaken beheersten zijn leven. Twee keer probeerde hij zelfmoord te plegen. Hij werd geschorst, viel uit de gratie. Op 12 oktober 2009 werd Frank Vandenbroucke, amper 34 jaar, dood aangetroffen in de kamer van een prostituee in Senegal. ‘God is dood.’

NRC

‘In zijn biografie God is dood schrijft wielersjournalist Andy McGrath een even meeslepend als meelijwekkend levensverhaal.’

DE ZONDAG

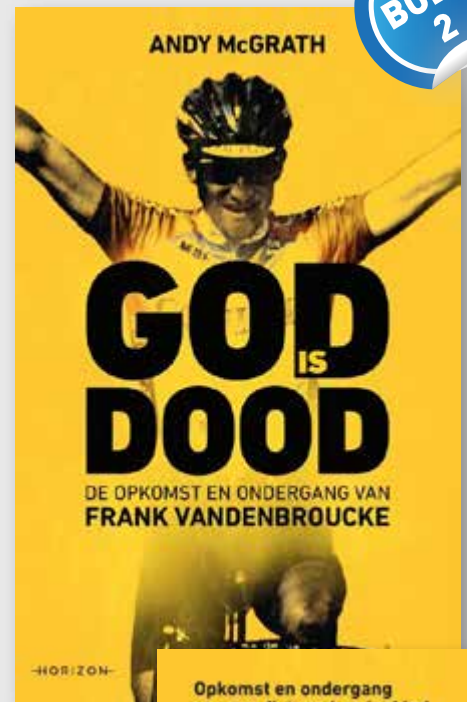
‘(...) een meeslepende maar tegelijkertijd ook meelijwekkende biografie die leest als een trein. Het minste wat je na ruim 300 pagina’s leesplezier kan zeggen, is dat Frank Vandenbroucke zelfs meer dan twaalf jaar na zijn dood blijft fascineren.’

Ik ben renner

Auteur(s): Andy McGrath

Uitgever: Horizon

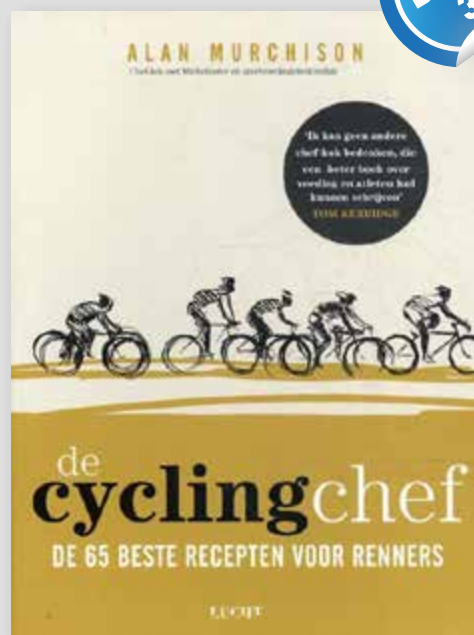
€22,99 ◀



De Cycling Chef

de 65 beste recepten voor renners

Alan Murchison, Michelinchef, prijswinnend atleet en sportvoedingsdeskundige geeft een unieke kijk in de keuken van sporters op alle niveaus. Hij put uit zijn ervaring met de beste atleten ter wereld en deelt in *De Cycling Chef* 65 lekkere, gemakkelijke en uitgebalanceerde recepten die je helpen om je prestaties op de fiets te verbeteren. Dit smakelijke en voedzame eten maakt je gewoon sneller. 'Rauwe foto's van wielerslegendes, kennis over voeding, gerechten waar je gemiddelde van omhoog gaat en een nitraat-turbo-booster: ingrediënten waar je wielers hart sneller van gaat kloppen.' Koen de Jong, auteur Kopwerk en initiatiefnemer sportrusten.nl 'Alans toewijding aan het presteren op het hoogste niveau, in combinatie met zijn creativiteit en zijn kooktalent maakt zijn benadering van een sportdieet ongelooflijk.' Ashley Palmer-Watts, tweesterren-Michelinchef 'Ik denk dat journalisten Alan in de categorie "kleine verbeteringen" zullen plaatsen, waar het Britse wielrennen beroemd om is, maar de juiste voeding is een enorme verbetering.' Katie Archibald, wereld- en Olympisch kampioen



De Cycling Chef

Auteur(s) Alan Murchison

Uitgever: Uitgeverij Lucht

€ 24,99 ◀

SPECIALIST IN BOUW- EN INSTALLATIEWERK



ONZE DIENSTEN:

Nieuwbouw, verbouw, renovatie, loodgieterij, sanitair, dakbedekking, centrale verwarming, advies, service en onderhoud



CELO BOUW & INSTALLATIEBEDRIJF

Oud Eemnesserweg 5M, 3741 MP Baarn

T 035 - 542 31 93 @ info@celobaarn.nl



DE CONTRIBUTIE VOOR 2022

Het jaar 2021 is voorbij. We moeten dus al weer nadenken over 2022. Het bestuur heeft als voorstel voor de komende ALV bedacht om de contributie niet te verhogen tenzij de bonden een substantiële verhoging doorrekenen naar de clubs. Omdat we verwachten dat de leden hier geen bezwaar tegen zullen maken, blijven de bedragen zoals ze in 2021 zijn.

De contributie voor het jaar 2022 ziet er dan als volgt uit:

Contributie-overzicht 2022			
Soort lidmaatschap	Contributie 2022	Deel voor GWC de Adelaar	Deel voor NTFU/KNWU
Toerlid	€ 87,00	€ 50,00	€ 37,00 (NTFU)
Toerlid met KNWU basislicentie	€ 103,00	€ 59,00	€ 37,00 (NTFU) € 7,00 (KNWU)
Wedstrijd lid, vanaf 17 jaar	€ 66,00	€ 59,00	€ 7,00 (KNWU)
Jeugdlid (ook MTB), t/m 16 jaar	€ 62,00	€ 55,00	€ 7,00 (KNWU)
Lid zonder licentie NTFU/KNWU	€ 50,00	€ 50,00	€ 0,00
Wintercross lid	€ 35,00	€ 35,00	€ 0,00
Ondersteunend lid (niet fietsend)	€ 35,00	€ 35,00	€ 0,00

Voor aspirant jeugdleden is het mogelijk een **proeflidmaatschap** te nemen voor 1 maand. Hiervoor betaalt U € 15,-.

- **Let op:** wedstrijdleden betalen zelf nog hun start- en wedstrijdlicentie aan de KNWU.
- Wedstrijdleden die een KNWU-licentie aanvragen krijgen akkoord van de vereniging als de contributie betaald is.

klaas Ykema (penningmeester)

Clubhuis GWC de Adelaar Sportpark Berestein
Kininelaantje 3 Hilversum, Tel.: 035-656 14 21

Secretariaat: Benno Bos
Van Kinsbergenlaan 41, 1215 RP Hilversum
secretariaat@gwcdeadelaar.nl

WIE DOET WAT BIJ GWC DE ADELAAR?

Ontdek het op de 'Wie Doet Wat' pagina op de website. Of check onze Facebookpagina voor actuele clubinfo.



ADVERTEREN IN ADELAAR WIELERMAGAZINE

Tarieven 2022:

1/8 pag. binnenwerk € 70,- voor 3 plaatsingen

1/4 pag. binnenwerk € 125,- voor 3 plaatsingen

1/2 pag. binnenwerk € 235,- voor 3 plaatsingen

1/1 pag. binnenwerk € 450,- voor 3 plaatsingen



Meer weten? Neem dan contact op met Eric Daams (06 54 37 57 87) en informeer naar de mogelijkheden.

COLOFON

Het ADELAAR Wielermagazine is een uitgave van Gooise Wielersclub de Adelaar en verschijnt drie keer per jaar. Deze uitgave wordt geheel op vrijwillige basis geschreven, samengesteld en geproduceerd door leden en relaties van GWC de Adelaar.

Uitgegeven door: Gooise Wielersclub de Adelaar

Aan deze uitgave werkten mee: Benno Bos, Eric Daams, Jos Egberink, Martha Frankfort, Frans van der Heide, Peter van der Meulen, Daniëlle Niesing, Bea Pinkert, Conny Rijbroek, Patrick Schaap, Marti Valks, Frederic Vansteenkiste, Rolf Wieringa **Eindredactie:** Jos Egberink en Eric Daams **Vormgeving:** Eric Daams-In-Gooi.nl

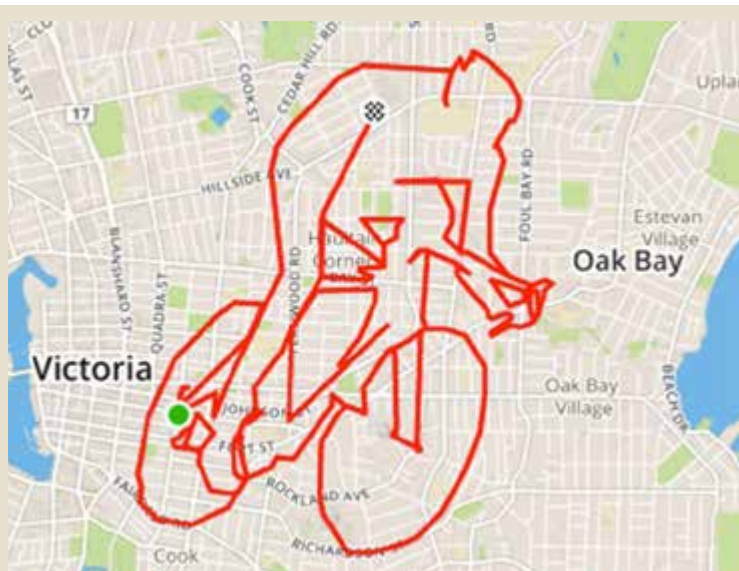
Druk: Drukkerij de Toekomst, Hilversum.

Volgende uitgave: okt. 2022

Deadline kopij: 11 sept. 2022

Heb je kopij of een goed idee voor een artikel of leuke rubriek? Stuur dan een mailtje naar redactie@gwcdeadelaar.nl

Op- of aanmerkingen over de inhoud mogen ook naar dit e-mailadres worden gestuurd.



In het Magazine (voorjaar 2022 pg 36-37) daagde Conny Rijbroek iedereen uit: wie fietst meest kunstzinnige Strava uiting in 2022? Bijvoorbeeld Van Goghs Zonnebloemen of een Adelaar. Voor de winnaar ligt er een mooie prijs klaar. We zijn benieuwd. Stuur je voorbeeld naar toer@gwcdeadelaar.nl

De Toercommissie

Partner van
GWC de Adelaar

natusport
supplements & nutrition

www.natusport.nl

MET MARTINE

BABYFOTOGRAFIE & MEER

FOTOGRAFIE VAN
NEWBORN, BABY/KIND
CAKESMASH, FAMILY
& MEER

POWERED BY
In-Gooi.nl
FOTO- & GRAFISCHE PROJECTEN

info@met-martine.nl | 06 54 37 57 87

HERMAN JANSEN

LOODGIETERSWERKEN

KERKSTRAAT 32A - SOEST
Tel. 035 - 6037526
Mobielnr. 06 - 51358894
www.jansenloodgieter.nl
info@jansenloodgieter.nl

GAS - WATER - RIOLERING
CENTRALE VERWARMING - SANITAIR
DAKBEDEKKING - ZINKWERK

TE KOOP

ADELAAR SOKKEN

OPBRENGST IS
VOOR DE CLUB

€7,50
OP=OP

MATEN: S - M - L - XL
WAAR: CLUBHUIS

ThuiZ bij

KINDEROPVANG

035-6569785 - info@thuibij.nl



**Het beste
voor uw dier**



de Boer
dier & ruiter

**NAARDERVAART 1A
1399 PH MUIDERBERG
TEL 035 63 21 021**

WWW.DEBOERDIERENRUITER.NL | DIERENKLINIEK IN ONZE WINKEL!

*Voor al uw binnen-
en buitenschilderwerk,
een glansrijk resultaat!*



schilderwerken
Krijn Barmantloo

✉ info@schilderwerkenkrijnbarmantloo.nl
☎ 06 1222 8051

B E K S & B E K S



Advocaten met grinta!

Bel ons voor:

- Arbeidsrecht
- Huurrecht / Vastgoed
- Ondernemingsrecht



Beks & Beks Advocaten

Marathon 3c, Hilversum (Arenapark)
+31 (0)35 621 99 41 | www.beks.nl

AANNEMINGSBEDRIJF asbestverwijdering, sloopwerkzaamheden, bodemsanering, grond-, riool- en straatwerk



B•T•Z

www.btz.nl
(036) 531 88 11



AKTIE FYSIO



Oude Amersfoortseweg 152, 1212 AJ HILVERSUM
035 - 623 0 540 | www.aktiefysio.nl

Van Mont Ventoux tot Kortenhoef



Passie voor kamperen brengt ons allemaal in beweging

- Ruime showroom met de nieuwste modellen Hobby, Fendt en Caravelair
- Onderhoud en reparaties in onze eigen BOVAG werkplaats
- Inspirerende winkel voorzien van een uitgebreid assortiment kampeerartikelen
- Grenzeloze service voor, tijdens en na uw vakantie

De Steiger 13, 1351 AA Almere
036 - 531 34 70 cannenburg.nl

CANNENBURG
CARAVANS EN CAMPERS

AUTOBEDRIJF
TvRijn

Cannenburgweg 73 B Ankeveen, Telefoon 035 - 656 22 53

TUINCENTRUM
BOSSON

Echt alles voor uw tuin!

LOODIJK 7A, 1243 JA 'S-GRAVELAND, TEL.: 035 - 656 25 13
WWW.TUINCENTRUMBOSSON.NL

VAN SPENGEN
KUNST & ANTIK VEILINGEN

organiseert 6 maal per jaar uitgebreide veilingen van kunst, antiek en schilderijen met meer dan 2.500 objecten per veiling



Taxeren van inboedels voor verzekering, onderlinge verdeling en successie. Lid van de Federatie TMV, de beroepsorganisatie voor gecertificeerde RegisterTaxateurs, RegisterMakelaars en RegisterVeilinghouders in roerende zaken

Gecertificeerde registertaxateurs kunst en antiek: Patrick R. van Huisstede en Martijn Janssens
Koninginneweg 25, 1217 KR Hilversum, Tel.: 035 640 09 89, info@vanspengen.com, www.vanspengen.com



WIJ ZIJN ER ÓÓK VOOR SPORTIEVE FIETSEN & ACCESSOIRES!

Bike Totaal BIKESHOP
LOOSDRECHT

Nootweg 51 | 1231 CR Loosdrecht | Tel. 035 - 582 70 18
www.bikeshop-loosdrecht.nl



SHIRTSPONSOR VAN GWC DE ADELAAR

**Vakkundige reparaties!**

Wij repareren elke fiets
professioneel!

**Snelle service!**

Bij Beuker bieden wij
een snelle service voor
uw tweewieler!

**Ruime ervaring!**

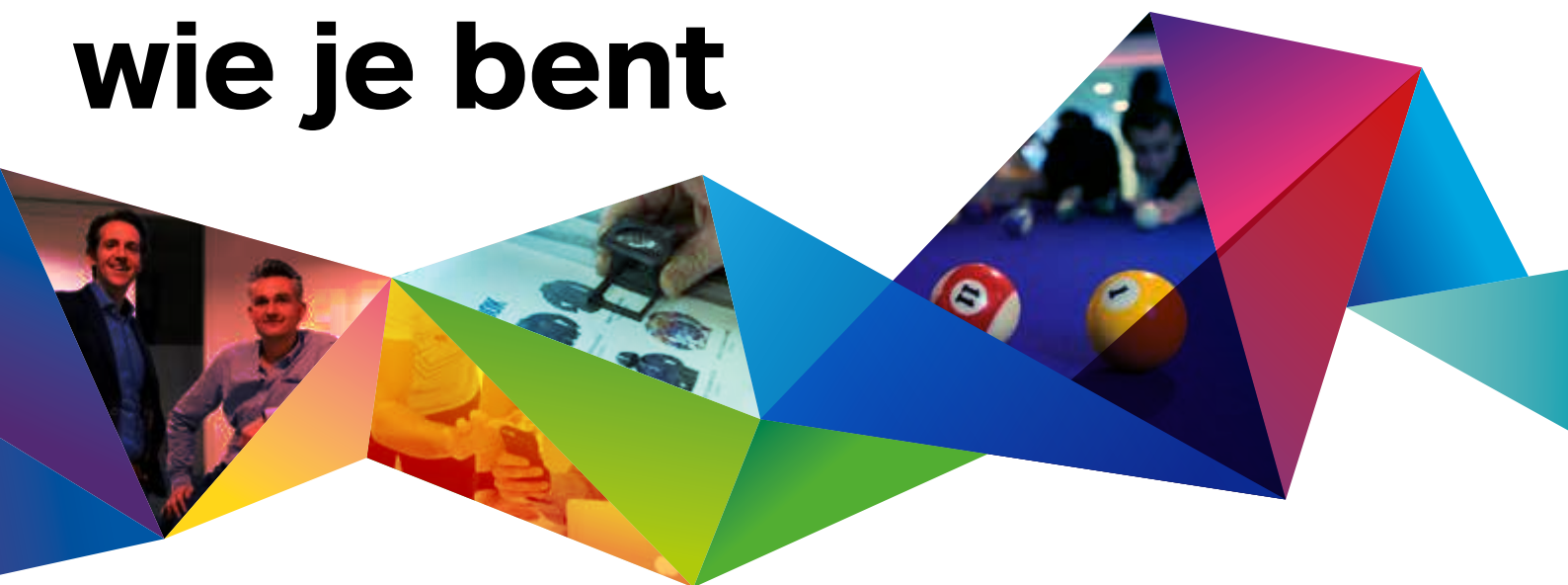
Wij hebben jaren ervaring in
tweewielers, uw fiets is bij ons
aan het juiste adres!

**De beste fietsen!**

Alleen bij Beuker
de beste kwaliteit!

Holleblok 14, Huizen • Telefoon: 035-5259620 • www.beukerwielersport.nl

Laat echt zien wie je bent



De Toekomst is een full service communicatiebedrijf
voor visuele en interactieve media. Wij maken
onderscheidende communicatiemiddelen, waarmee
je kan laten zien wie je echt bent.

Bekijk hoe en voor wie we dat doen op
www.detoekomst.nl

de Toekomst
design | online | print | sign