

De gemiddelde snelheid is rond de 131 mijl per uur, oftewel 210 km, ondanks dat er een haarspeldbocht inzit waar men bijna stilstaat. Op het rechte stuk bij start / finish gaat men met 290 km/u over de Flying Kilo, zoals dat stuk heet. Na de training is dit weer gewone weg, met tractoren, bussen, vrachtwagens en woon-werkverkeer. De trainingen zijn op woensdag en donderdagmorgen, de races zijn op donderdagmiddag: de Dunrod 100 voor de meer lokale rijders en op zaterdag: de UGP. Dit circuit bestaat uit 10 km gewone weg en heeft vroeger de GP status gehad, ook voor autoraces. In 1949 was deze GP een van de 7 ronden van het World Championship wegrace, waaronder ook de Dutch TT. Bekende namen toen waren John Surtees, Giacomo Agostini en Mike Hailwood. In de jaren 50 werden op dit circuit zelfs wedstrijden gereden



voor het wereldkampioenschap lange afstand racen met auto's, dat is de voorloper van de Formule 1 zoals we die nu kennen. Samen met de North West 200 en de TT van Isle of Man zijn dit de grote internationale races in Noord-Ierland in het Irish roadracing seizoen. De klassen waarin gereden wordt zijn lichtgewicht (125, 250 en 400 cc), supersport (600 cc), superstock (1000cc gewone straatfietsen), en superbike (1000 cc specials). Er worden op een zaterdag 7 races verreden, de supersports en superbikes rijden ieder 2 manches. Het prijzengeld varieert van 400,- in de lichtste klasse tot 8.000,- in de superbike race. Verder zijn er prijzen voor de man van de dag, degene met de snelste ronde enz. Vorig jaar ben ik hier met Jan Kersten naar toe

geweest en was het één groot waterballet. Er stond een flinke laag water op de weg en omdat het een glooiend landschap is ontstonden er stroompjes, verder waaide het hard. De race werd daarom afgelast (wat nog wel leuk was, was om met een huurwagen door plassen van meer dan 30 cm hoog water te rijden, we raakten zelfs een wiel op kwijt). Dit jaar leek het erop dat dit weer zou gebeuren, maar een uur voor de start klaarde het op en werd het een prachtige racedag. Het verschil tussen een gewone race in Nederland en hier is dat je zo dicht bij de baan staat, je staat ongeveer 2 meter van de weg en de snelheidservaring is enorm. Dit is natuurlijk niet ongevaarlijk want men komt met erg hoge snelheid het eerste lange stuk af en met 20 man tegelijk.





Vaak is het duwen met de ellebogen, zelfs op die snelheden en er is geen plaats voor fouten want een muur of heg is erg dichtbij. Een paar weken geleden reed een van de deelnemers tegen een boom, waarin een toeschouwer zat, de man viel dood onder de boom neer, men zei dat hij geraakt was. Later bleek dat de man zo geschrokken was dat hij een hartaanval had gekregen. Het leuke is dat het rennerskwartier helemaal toegankelijk is en je zo de tent van je favoriete rijder in kunt lopen om een praatje te maken of handtekening kunt vragen. Iedereen kent iedereen en helpt elkaar met onderdelen als dat nodig is. Ook kennen veel mensen elkaar, ondanks dat er toch meer dan 50.000 mensen

komen kijken. De entree is overigens vrij, voor kamperen en pits toegang moet je een bandje kopen van 10 euro. Na de training en race op donderdag is er in het rennerskwartier een stuntshow en staan er classic racemotoren opgesteld, later is er een feestavond waar ook de coureurs naar toe gaan. Je kunt gewoon bij hen aan tafel aanschuiven en als je zegt dat je uit Nederland komt ben je helemaal popie jopie. Ze vragen zich dan wel af waarom dit evenement zo speciaal is en kunnen niet geloven dat het in Nederland zo anders is. Op vrijdag zijn er geen trainingen of races, wel een paar stunt demonstraties en zijn de merchandise tenten



open. In Belfast zelf lagen toen net 40 oude zeilschepen afgemeerd. Grote 3-masters waaronder een aantal uit Nederland. Er was een kermis bij met een heel oude botsauto tent, met auto's waar je een leren riem om je middel moet doen en de zijanten van de baan waren houten schotten met autoveren erachter. Allemaal dezelfde kant op rijden en verboden te botsen!! Zaterdag is het racedag en er is al vroeg activiteit. Ik had mijn auto in het binnen circuit geparkeerd zodat ik op verschillende punten kon gaan kijken. Een half uur voor de race begon stopte het gelukkig met regenen en werd het zelfs mooi weer. In het rennerskwartier is het erg druk met onder andere handtekeningenjagers, ook moeten de coureurs zich voorbereiden, sommige rijden in 5 van de 7 races mee, dus ze zitten de hele dag op de weg.

Daar liep ik ook tegen het Wodkateam aan. Volgens mij dronken ze alles als het er op





aankwam. Ze wilden zelfs dat ik een sticker met "Vodka team" op mijn helm plakte als ik weer thuis was. Lijkt me niet zo'n goed idee, want dan mag je meteen blazen als ze je aanhouden. De winnaar van een race heeft het erg druk, hij wordt gehuldigd, moet even een interview doen en dan staat zijn motor alweer op de grid voor de volgende race. Ook ik had het druk, moest tussen de races naar de andere kant van het circuit rijden, net op tijd voor de volgende start. Zo heb je op een dag wel op 4 verschillende punten gestaan. Een gedeelte heet de Deers Leap, dat is ongeveer als het stuk van de

Zevenheuvelenweg waar zo'n dal in zit. Eerst komen ze wheelieënd over de heuvel en daarna worden ze tegen het wegdek gedrukt in het dal. De laatste races stond ik aan de Flying Kilo, het lange rechte stuk na start / finish, hier gaat het echt hard en op de foto's is te zien dat je met je kop op de weg kunt gaan liggen. Met 5 langs elkaar op een bocht af met 290 km/uur en je staat er andere halve meter vanaf, dat alleen al is een kick, dan daarbij het geluid en de wind die alles meezuigt. Degene die uiteindelijk de meeste races won, deed dat op een superstock machine, dus zonder quickshifters of een hele speciale vork en vering, dat is dan ook weer apart. De volgende dag regende het weer als vanouds, dagelijkse kost in Noord Ierland en kon ik weer naar huis.



Groet,  
Theo



Nieuwe verkeersregels per 1 mei 2009



Per 1 mei 2009 veranderde een aantal verkeersregels. Hieronder een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

**Maximumsnelheid aanhangers en kampeerauto's**

Personenauto's en bestelauto's die een lichte aanhangwagen trekken, mogen op autowegen en autosnelwegen voortaan 90 km per uur rijden. Onder een lichte aanhangwagen wordt verstaan: een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg. Door deze verhoging van de

maximumsnelheid worden de snelheidsverschillen tussen auto's met een aanhanger en het overige verkeer kleiner.

**Brommobiel en helm**

Bestuurders en passagiers van een open brommobiel waarin geen gordels zitten, moeten voortaan een helm dragen.

**Snorfiets en mobiele telefoon**

Het vasthouden van een mobiele telefoon is voortaan ook verboden voor bestuurders van een snorfiets. Voor bromfietsen en brommobielen gold dit verbod al, net als voor andere gemotoriseerde voertuigen.

**Uitrijstrook**

Bestuurders die na het verlaten van de doorgaande rijbaan op een uitrijstrook rijden, moeten deze uitrijstrook blijven volgen. Uitrijstroken (ook wel uitvoegstroken genoemd) komen vooral voor op autosnelwegen en autowegen. Met deze nieuwe regel wordt tegengegaan dat bestuurders de doorgaande rijbaan verlaten, via de uitrijstrook een file op de doorgaande rijbaan inhalen en vervolgens weer invoegen.

*De volgende wijziging maakt deel uit van de Regeling voertuigen die eveneens per 1 mei 2009 in werking is getreden:*

**Lichtarmatuur en type lamp**

Lichtarmaturen van voertuigen mogen voortaan alleen voorzien zijn van het type lamp waarvoor ze zijn goedgekeurd. Zo moet in koplampen met een code HC, HR of HCR een halogeenlamp zitten. Gasontladingslampen ("Xenonlampen") horen in armaturen met een code DC, DR of DCR. Gasontladingslampen geven veel meer licht dan halogeenlampen. Om te zorgen dat er geen weggebruikers door worden verblind, is het zeker voor gasontladingslampen van belang dat zij alleen worden gebruikt in speciaal daarvoor bestemde armaturen.

Bron: [Ministerie van Verkeer en Waterstaat](#)

© 2009