



Oefenen
voor een
veilige
seizoenstart

Met vertrouwen terug de baan op

De lente van 2020 zal altijd een speciaal moment blijven en hopelijk is als u dit leest de situatie wat genormaliseerd. De natuur draait echter zorgeloos door. De eerste magnolia's bloeien al, de vogels fluiten weer en de ijsgoden lijken eindelijk opgekrast te zijn. Tijd om de druppellader af te koppelen en de motor van stal te halen. Helaas is die seizoenstart ook elk jaar weer goed voor een piek in de ongevallenstatistieken. Tijd voor een handleiding opnieuw opstappen zonder onderuit te gaan.

SAMENSTELLING:
Gaia Schoeters en Trui Hanouille

“Wat vorig jaar lukte, lukt nu ook”, schijnen veel motorrijders te denken. En dus draaien ze tijdens hun eerste rit van het jaar even onbevangen het gashendel open als aan het einde van het seizoen. Al te vaak eindigt dat in de berm, of erger: tegen een vangrail, een boom of een tegenligger. In het beste geval komen de overmoedige hardrijders met de schrik vrij, maar helaas niet altijd: uit studies van het BIVV en het Vlaams Ministerie voor Mobiliteit blijkt dat de eerste zonnige weekends altijd weer de dodelijkste van het hele motorjaar zijn.

Gelukkig is er ook goed nieuws: de hoeveelheid motorongevallen is het afgelopen decennium met een kwart gedaald, terwijl het aantal motorrijders flink is toegenomen. Maar een gemiddelde van 10 motorongevallen per dag stemt toch tot nadenken, vooral omdat motorrijders 18 keer meer risico lopen te sterven bij een ongeval dan automobilisten: 11% van de doden en zwaargewonden op onze wegen zijn motorrijders, terwijl we maar 1% van de kilometers afleggen. Als we botsen, is het ernstig, want we hebben geen carrosserie. Schade betekent bij een motorongeval: een verhakelde motard.



Motorrijder vaak (mede)schuldige

Kan het niet veiliger? En zo ja, hoe? Een kleine analyse van de ongevallen leert dat meer rijvaardigheid én een betere rijtactiek letterlijk van levensbelang kunnen zijn. Check maar eens bij de Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid. Bij 35% van de zware en dodelijke ongevallen is geen ander voertuig betrokken: de motorrijder verloor de controle. In bijna 40% van de ongevallen waarbij wel een ander voertuig betrokken was, lag de motorrijder mee aan de basis van het ongeval. In een derde van de gevallen zag de automobilist de motor niet aankomen bij het links afslaan of schatte hij de snelheid van die motor verkeerd in. Bij de helft van alle uitschuivers en aanrijdingen is er dan ook sprake van (al dan niet bewezen) overdreven snelheid. Het wegdek, waar we zo graag op foeteren, draagt maar in zo'n 7% van de gevallen schuld. Maar een op vijf motorrijders die een ongeval krijgt, had wel gedronken.

Opvallend is ook dat onder de slachtoffers een grote groep opstappers zit. Ook jonge mannen scoren opvallend slechter: te veel testosteron kan de gezondheid schaden. En de ongevallenstatistieken pieken duidelijk bij de seizoenstart in april én aan het begin van de

Het besef dat die tweehonderd kilo zware machine vanzelf rechtop blijft, raken we heel vaak kwijt eens we erop zitten.

vakantie, als het bochtenseizoen van de gelegenhedrijders begint. Kort samengevat: jezelf en het verkeer goed leren inschatten en niet als een gek de weg opvliegen bij de eerste zonnestralen, kan je leven aanzienlijk verlengen.



Evenwichtsoefeningen

Een op drie Belgische motorrijders krijgt ooit een ongeluk. Om dat te vermijden houden we met de BAM, de Belgian Amazone Motorclub, elk voorjaar een oefendag. Meestal organiseren we die gewoon zelf, ergens op een groot parkeerterrein. Door de vele opleidingen die we gevolgd hebben, hebben we intussen een fijn setje rijvaardigheidsoefeningen bij elkaar gesprokeld. De 'turnoefeningen' van Motorradfrau Astrid Althoff bijvoorbeeld. Volgens haar steunt goed motorrijden op twee basisprincipes: vertrouwen en evenwicht.

Probeer maar eens om je motor heen te wandelen, terwijl je hem met één vinger in evenwicht houdt. Of voor de durvers: door hem op het windscherm te kussen. Het lijkt onnozel, maar het besef dat die tweehonderd kilo zware machine vanzelf rechtop blijft, raken we heel vaak kwijt eens we erop zitten. Terwijl net dat, benadrukt Astrid, veel paniek voorkomt: op welke helling je ook staat en hoe oncomfortabel de situatie ook is, een motor in evenwicht gaat nergens heen. Die blijft gewoon staan.

Simpele oefeningen, zoals links en rechts op- en afstappen – eerst al stilstaand, later ook al rijdend – vergroten je vertrouwen; de zware motor voelt gaandeweg meer als een fiets. En waarom zou je altijd met een been aan elke kant zitten? We blijven rondjes draaien, maar dan zittend op de tank of op het duozadel, in amazonezit, rechtstaand op het zadel of naast de motor, met twee voeten op één voetsteun. Daarna volgen de slaloms en de achtjes, en dan worden alle standjes uit de voor-

gaande oefening pas echt interessant. Want wat doet het met je balans, als je in een acht met beide voeten (en dus met je volle gewicht) op het binnenste voetsteuntje van je motor staat?

Al deze spelereien zorgen voor flinke hartslagverhogingen, maar eigenlijk kan er weinig gebeuren. Er kukelt weleens een motor om, maar dat is een goede gelegenheid om te oefenen met rechtzetten zonder je rug te forceren. En waarom niet eens een keer over een ladder of een autoband rijden, zodat je de dag dat er plots een obstakel op de weg ligt niet in paniek in de remmen gaat, maar gas bijgeeft? We spelen om te leren, en dat loont. Vertrekken met een volledig ingeklapt stuur zonder gestresseerd mee te hinken: het kan. Stoppen naast Astrid, haar een hand geven om vervolgens weer te vertrekken zonder al die tijd een voet aan de grond te hebben gezet: perfect mogelijk. En vooral: het draagt allemaal bij aan je motorgevoel en je zelfvertrouwen. Wie het lastiger wil maken, kan alles met duo proberen, om ten slotte al rijdend van plaats te wisselen met zijn passagier.



Paaltjespikkers en moddermuizen

Oefening baart kunst. Wie zijn motor wil beheersen, in alle omstandigheden, moet daarop oefenen, in alle omstandigheden. Daarom vullen we onze eigen oefendagen regelmatig aan met ander lekkers. Een training bij de Vlaamse Moto Gymkhana Vereniging bijvoorbeeld. Extra meevaller: druilregen. Dat maakt de remoefeningen en korte bochtjes extra spannend. Ook hier geldt: vertrouwen, ook in de grip van je banden, krijg je al doende.

Voor we het parcours opgaan, krijgen we intensief les: we rijden kleine cirkels, slaloms en achtjes, en krijgen niet alleen theorie, maar ook stevige een-op-een-begeleiding. Over onze houding op de motor, de ideale kijkrichting en het subtiele spel met koppeling, gas en achterrem. We draaien rondjes met één hand en met gekruiste handen ('don't try this at home', of toch eerst met de fiets), vissen tennisballen en kegeltjes op en zetten die elders weer neer, proberen te surplacen terwijl we met onze voet kegeltjes aantikken, rijden over latjes en wipplanken en cirkelen in steeds nauwere spiralen. Als je dit alles netjes voor elkaar wil krijgen, moet je motor echt een deel van je lichaam zijn, dat zonder nadenken moet doen wat jij verlangt. Die symbiose zorgt ervoor dat je in het verkeer je volle aandacht bij de weg kan houden. En opnieuw: het is dikke fun.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde subsidieert een aantal motoropleidingen, waardoor deze veel goedkoper zijn. Je vindt ze op www.readytoride.be.



© Bopelografie - kenny van Houfhave



Ook via je je lijfblad kan je vervolmakingscursussen volgen. De M&T Motorcoach Wim Depraetere biedt voor alle rij niveaus gepersonaliseerde opleidingen aan. Je leest er meer over op pagina 123 of www.motoren-toerisme.be/praktisch/mt-motorcoach.



© Trui Hanoulle



74 hp 147 kg Cornering ABS Easy Shift

Rijden in zijn puurste vorm.

MET DE SUPERMOTO-RIJMODUS INGESCHAKELD, GLIJ JE MET EEN PERFECTE CONTROLE DE BOCHT IN. ROLLEND OP KOPPEL SCHIET DE HELLINGSHOEKGEVOELIGE TRACTIECONTROLE IN WERKING, EN VLAM JE BLIKSEMSNEL EN KOPPELINGSLOOS VAN DE ENE BOCHT NAAR DE ANDERE. ERVAAR DE ESSENTIE VAN DE RIT IN ZIJN MEEST DYNAMISCHE VORM.



701
Supermoto



Husqvarna
MOTORCYCLES

Wie in het zand gevoeld heeft hoe je met een slippend achterwiel toch kan blijven sturen, schiet niet in paniek als dat op een weg een keer gebeurt.

En wat je op het asfalt kan, moet ook op grind of zand lukken. Dus spelen we soortgelijke spelletjes op het trialterrein van Alex Van den Broek in Breda, op de stenige ondergrond van Bilstain met Astrid, en in het zand van het Hondapark in Balen. Niets zo goed als een endurocursus om je remtechniek aan te scherpen: wie een blokkerend voorwiel kan controleren op een steile grindhelling, blijft ook bij een ongewilde slip langer overeind. En wie in het zand gevoeld heeft hoe je met een slippend achterwiel toch kan blijven sturen, schiet niet in paniek als dat op een weg een keer gebeurt.



Terug naar school

Wie zijn motorskills wil verbeteren, volgt best ook elk jaar een opleiding. Zoals die van Stam bijvoorbeeld. Instructeurs nemen de wintercheck met je door, want veel opstappers vergeten na de winter de bandendruk, olie en nog zo'n paar basisingen na te kijken. Als je weet dat de meerderheid van de ongevallen met een ander voertuig veroorzaakt wordt door een auto die de motorrijder geen voorrang geeft, is ook oefenen op remmen en uitwijken geen luxe. Niemand wil over een motorkap vliegen. Maar sinds bijna alle motoren ABS hebben is 'alles toesmijten' bijna altijd de betere optie; een stevige set remoefeningen is dus ook vaste prik. Want hoe te remmen, blijft een verhaal op zich. De remsystemen zijn de afgelopen twintig jaar revolutionair veranderd. Wie ooit nog met trommelremmen reed, weet hoe immens dat verschilt, in remafstand en in gevoel, met een dubbele schijfrem. Zelf herinner ik me nog het pre-ABS-tijdperk: eerst achteraan remmen, dan pas vooraan, en de voorrem gradueel toeknijpen, 'alsof je een citroen uitperst.' De gecombineerde remsystemen van tegenwoordig hebben dat aardig vereenvoudigd: alles toe is alles toe.

Cursussen bochtentechniek ('follow the white rabbit') kunnen eveneens erg nuttig zijn. Over hoe wel en niet een bocht te nemen kan je uren doorpraten, maar uiteindelijk leer je het toch vooral door het te doen.



Natuurlijk lost één cursus per jaar niet alles op. De manoeuvres moeten in je lijf zitten, als ingebakken reflexen, en motorgevoel en rijtactiek ontwikkel je niet op één dag. Maar ook op de weg kan je blijven trainen. Traag rijden kan je bijvoorbeeld oefenen voor elk rood licht, net zoals je er een gewoonte van kan maken bij draaien in smalle straten niet te peddelen, maar bewust geen voet aan de grond te zetten. Of, op uren dat er geen verkeer is, eens stevig doorremmen op de uitrit van de snelweg. Want iets voor het eerst uitproberen in een echte noodsituatie, dat is echt het slechtst denkbare scenario.

ONTDEK DE NIEUWE AFRICA TWIN

Africa
Twin



GEDREVEN DOOR HET AVONTUUR.

Zandduinen, ruige bergpassen, onverharde paden ... met de nieuwe Honda Africa Twin ga je overal op verkenning. Lichter, en met een **1100 cc-motor** en **gedurfd offroad design** krachtiger, compacter en wendbaarder dan ooit. Geniet van de intense grom van de **uitlaat in rallystijl**. Bepaal zelf je rijplezier met een volledige reeks **aanpasbare rijmodi**. Blijf verbonden via het geavanceerde, **full colour TFT-touchscreen** en geïntegreerde **Apple CarPlay®**. Bovendien is de Africa Twin uitgerust met **dubbele led-koplampen met DRL**, **bochten ABS/ESS** en **cruise control**. Ga steeds verder, ga ongekende uitdagingen aan. Met de nieuwe Africa Twin zijn er **geen grenzen aan je avontuur**. De nieuwe Honda Africa Twin is beschikbaar bij de Honda dealer vanaf € 14.199,- (incl. BTW).



**Zowat iedereen
overschat de
noodremafstand
bij 50 km/u, en
onderschat ze bij
100 km/u.**



Verkeersinzicht en rijtactiek

Maar houdt al dat oefenen geen risico in? Gaan we ons niet te veilig voelen, wordt ons rijgedrag niet roekeloz? “Die kans bestaat zeker,” zegt Dirk De Clercq van CMD, bij wie we dit jaar de Advanced-opleiding boeken. Net daarom legt hij niet alleen de nadruk op rijtechniek, maar minstens evenzeer op rijtactiek. Want veel opleidingen focussen vooral op behendigheid, en dat creëert weliswaar behendige rijders, maar ook risicovol rijgedrag; ze beheersen hun motor uitstekend, maar hun verkeersinzicht is niet mee geëvolueerd met hun snelheid. En net dat is belangrijk: een motorrijder moet anticiperen, zijn snelheid aanpassen aan het wegdek, de zichtbaarheid, de weersomstandigheden, én vooral: de andere weggebruikers.

Dirk geeft al dertig jaar rijles, ook aan de motorpolitie en aan rijinstructeurs. In al zijn opleidingen beoordeelt hij motorrijders in het verkeer: welke keuzes maken ze, en deugen die? Maar dat is voor straks: ook hier begint de dag met technische oefeningen. Bochttechniek bijvoorbeeld: leunen of duwen? “Mensen zijn rechtoplopers,” legt Dirk uit, “Daarom voelt de motor ‘wegduwen’ in een bocht natuurlijker aan dan ‘meeleunen’. We willen verticaal blijven.” In trage bochten en korte U-turns verkleint het wegduwen van de motor de draaicirkel aanzienlijk, merken we, maar meteen legt Dirk ook de nadelen van die techniek uit: de grotere hellingshoek vermindert je grip. Dus in onoverzichtelijke bochten of op gladde wegen hou je de motor beter wat meer rechtop, en is meeleunen veiliger. ‘Inhangen’ is natuurlijk ook een optie, voor de sportieve rijders.

Een ander heikel punt blijft remmen. Dirk demonstreert een noodstop op zijn K1600, mét duo: alles samen ruim 450 kilo. Vooraf heeft hij de cursisten gevraagd kegels neer te zetten waar ze denken dat hij zal stilstaan als hij aanrijdt bij 50 km/u en bij 100 km/u. Wat blijkt? Zowat iedereen overschat de afstand bij 50 km/u, en onderschat de noodremafstand bij 100 km/u. We kennen nochtans allemaal de theorieregels voor het berekenen



van de remafstand op droog en nat wegdek, we weten dat we daar een seconde reactietijd moeten bijtellen, maar in de realiteit valt onze inschatting tegen. Een foutje dat je in een verkeerssituatie letterlijk de kop kan kosten.

’s Middags gaan we de weg op. De opdracht is simpel: rijden zoals je altijd rijdt. Dirk filmt ons, en als we daarna onze eigen rijfilmpjes bekijken, is het meteen duidelijk waar het motorlaarsje knelt. Neem nu onze positie op de rijweg: veel rijders zitten toch te dicht tegen de middellijn, of vergeten dat hun koffers breder zijn dan hun stuur. Ook de bochttechniek blijkt voor verbetering vatbaar, net als vertrekken op een helling en meteen rechts afslaan. Dode hoeken, afstand ten opzichte van de voorligger: het komt allemaal nog eens voorbij, met de focus op verkeersinzicht en risico-inschatting. Want veilig rijden begint met ‘alles zien’. ➡

