

# Motorrijden voor beginners



The logo for onLibri.nl, featuring a red book icon above the text 'onLibri.nl' in white.

*OnLibri.nl*

# Motorrijden voor Beginners

*MAG*



---

Motorrijden voor Beginners

© 2007 MAG en OnLibri

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, rooksignalen, cd-rom, dvd, blu-ray disc, i-mode, sms, MP3, MPEG-4, vodcast, podcast, memory sticks, gebarentaal, internet of door welke andere digitale of analoge wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Het is wel toegestaan om anderen attent te maken op de website, [www.onlibri.nl](http://www.onlibri.nl)

ISBN 978-87-7061-108-4

Eerste uitgave

Dit boek is geschreven in opdracht van de MAG.

Bijdragen hiervoor werden o.a. geleverd door

Berry van Aalst, Matto Fransen, Martijn Arnoldus, Nico Perk, Henk Vunderink en Jan Witte.

Foto's: Wim Taal en Wiebe Arts.

Adviezen: Nico Perk en Dolf Willigers

Eind-redactie: Matto Fransen

*OnLibri.nl*

---

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Introductie</b>	<b>7</b>
1.1	Over dit boek	7
1.2	Motorrijden is leuk !	7
1.3	Files terug te dringen	8
1.4	Motorrijden is beter voor het milieu	8
1.5	Motorrijden: ondanks de politiek	8
1.6	Motorrijden: ook wat voor jou ?	9
1.7	Kleine lettertjes	9
<b>2.</b>	<b>Rijden op twee wielen</b>	<b>10</b>
2.1	Inleiding	10
2.2	De Industriële Revolutie	10
2.3	Eerste Wereldoorlog (1914-1918)	11
2.4	Na de Eerste Wereldoorlog	13
2.5	Crisistijd (1929-1939)	13
2.6	Tweede wereldoorlog (1939-1945)	15
2.7	Wederopbouw (1945-1955)	16
2.8	Tijdperk 1955-1970	17
2.9	1970 tot heden	18
<b>3.</b>	<b>Rijopleiding: Hoe kom je aan het felbegeerde roze papiertje ?</b>	<b>20</b>
3.1	Examen rijbewijs categorie A	20
3.2	Hoe kies je een goede rijsschool	22
3.3	Vervolgopleiding	22
3.4	Internet adressen	24



## Een nieuwe website?

**ADENA haalt meer uit internet!**


- **Webanalyse**  
Sluit uw website wel aan op de behoefte van uw klanten?  
Is uw website goed vindbaar?
- **Webdesign**  
Een website met een sterke inhoud, goede vormgeving  
en de nieuwste techniek verrast uw klanten en bindt bezoekers.
- **Zoekmachine Marketing**  
Richt uw website zo in dat zoekmachines en daarmee  
potentiële klanten niet meer om uw website heen kunnen!
- **Internetteksten**  
Boei uw bezoekers met professionele teksten die uw boodschap  
treffend verwoorden en de vragen van uw klant beantwoorden.

[WWW.ADNA.NL](http://WWW.ADNA.NL)

<b>4.</b>	<b>Motorfietsen in soorten en maten</b>	<b>25</b>
4.1	Naked bike	25
4.2	Toerfiets	26
4.3	Sportfiets	26
4.4	Cross/off road	26
4.5	All road	27
4.6	Chopper	28
<b>5.</b>	<b>Keus van type motor</b>	<b>29</b>
5.1	Welk type motorfiets	29
5.2	Zithoogte	29
5.3	Zwaar – Licht	30
5.4	Motorvermogen en motorkarakter	30
5.5	Achterwielaandrijving	32
5.6	Wel/geen ABS	32
5.7	Onderhoudsgevoelig	33
5.8	Nieuw of gebruikt	33
5.9	Minder validen	34
<b>6.</b>	<b>Motorrijden: wat kost dat ?</b>	<b>35</b>
6.1	Wat kost een motorfiets nu eigenlijk?	35
<b>7.</b>	<b>Mogelijkheden van de motorfiets</b>	<b>38</b>
7.1	Recreatief gebruik	38
7.2	Vakantie met de motor	39
7.3	Woon-/werkverkeer	40
7.4	Sport	42



7.5	Vervoer	42
7.6	Hobby	42
<b>8.</b>	<b>Motorkleding</b>	<b>44</b>
8.1	De motorhelm	44
8.2	Oordoppen	46
8.3	Motorkleding	47
8.4	Leer of textiel	50
8.5	Warme weersomstandigheden	52
8.6	Zichtbaarheid	52
8.7	Motorkleding voor dames	52
8.8	Waar moet je op letten	52
8.9	Accessoires	53
<b>9.</b>	<b>Op vakantie met de motor</b>	<b>55</b>
9.1	Vakantie met de motor	55
9.2	Bagage meenemen op de motor	56
<b>10.</b>	<b>Organisaties voor motorrijders</b>	<b>62</b>



**Klassiek & Techniek**

Klassiek & Techniek, hét magazine voor de liefhebber van klassieke auto's die ook nog eens graag zelf de handen uit de mouwen steekt. Iedere maand de fraaiste klassiekers, technische verhalen, aankooptips, etcetera.

Een los nummer kost slechts € 3,95 en voor een jaar-abonnement ben je € 39 euro kwijt waarbij je dus twee nummers voor niets ontvangt.

Aarzel dus niet langer en kijk snel op [www.klassiek-techniek.nl](http://www.klassiek-techniek.nl).

**Klassiek & Techniek**  
 Healey-paradijs  
 Restauratie Austin-Healey 100/3000  
 • Schokkende rij-ervaring! Cadillac Seville  
 • Transmissierevisie (deel 3)  
 • Alles over carburateurs (deel 3)

Onderhoudstips: Ford Capri (1/11)  
 Aanbevelingen: Parkard Dyle & Co. 17  
 Buitenland: BMW-motorcycles: Honda, 20 modellen

# 1. Introductie

Motorrijden is leuk en nuttig. Met dit boek willen wij de aspirant motorrijder en de beginnende motorrijder kennis laten maken met het motorrijden en goed en veilig op weg helpen.

## 1.1 Over dit boek

Dit boek is in opdracht van de MAG door vrijwilligers van de MAG geschreven om de aspirant motorrijder en de beginnende motorrijder van informatie te voorzien. hopen een leuk en interessant boekwerkje te hebben gemaakt. Sommige delen van dit boekje zijn eerder als artikel verschenen in Mag-A-Zine, het blad van de MAG.

De MAG is een belangenvereniging voor motorrijders, door motorrijders. De mensen achter de MAG, zowel het bestuur, de vrijwilligers als de leden zijn allen enthousiaste motorrijders. Graag willen zij dit enthousiasme met anderen delen. Motorrijden is leuk en nuttig. Mensen die onbekend zijn met het motorrijden zien het vaak als gevaarlijk en hebben soms ook een bepaald vooroordeel ten aanzien van de motorrijder zelf. Graag laten we in dit boek zien dat met een beetje gezond verstand motorrijden niet gevaarlijk hoeft te zijn en dat motorrijders ook maar gewoon mensen zijn.

## 1.2 Motorrijden is leuk !

Het rijden op een motorfiets is een heerlijke bezigheid. Je staat in direct contact met de omgeving. Je voelt de rijwind, wanneer je door bijvoorbeeld een bos rijdt ,ruik je dat meteen en en je voelt de



schommelingen in temperatuur tussen zon-overgoten en schaduwrijke stukken in het bos.

Het besturen van de motorfiets doe je met je lichaam, waardoor het soms lijkt of de motorfiets een met je wordt. Motorrijden doe je op je gevoel en met je gevoel. En het motorrijden doet ook heel wat met jouw gevoel.

Omdat motorrijden zo inspeelt op je gevoel, is het een passionele bezigheid. Dit draagt er zeer toe bij, dat motorrijders makkelijk in contact komen met elkaar. De motorfiets zelf heeft een uitstraling die veel mensen aanspreekt, ook niet-motorrijders. Hierdoor ontstaan er ook makkelijk contacten tussen mensen die niet motorrijden en de motorrijder. Dit intermenselijke contact, zowel met motorrijders als met niet-motorrijders, dat het motorrijden met zich mee brengt maakt het motorrijden extra leuk.

Foto: Wim Taal

## 1.3 Files terug te dringen

In ons dichtbevolkte land vormen de files een grote plaag, waar vrijwel iedereen mee geconfronteerd wordt. De mobiliteit is in heel Europa al decennia lang aan het stijgen. De beleidmakers in Europa verwachten niet dat er op korte termijn een breuk in deze trend zal optreden. Voor ons land betekent dit dat de files alleen maar zullen toenemen, zowel in aantal als in lengte. Wie de file voor wil zijn, zal steeds vroeger moeten op staan, tot dat ook dit niet meer helpt. Ook zien we steeds vaker buiten de spitstijden files ontstaan.

Motorrijders maken de files niet langer. Zij nemen op het wegdek een veel kleinere plaats in dan auto's. Hierdoor is de bijdrage van de motorrijder aan het ontstaan van de file vrijwel nihil. En wanneer er dan een file staat, dan staat alles stil, behalve de motorrijder. Deze rijdt tussen de twee meest linkse rijstroken in. Hierdoor maken de motorrijders de file niet langer. Zouden zij echter besluiten om de motorfiets aan de kapstok te hangen en overschakelen naar een auto, dan heeft dat wel degelijk een versterkend effect op de file. Kortom, door te kiezen voor de motorfiets kies je voor het helpen de files terug te brengen. Of, zoals men bij de MAG graag zegt: Motorfietsen zijn geen oorzaak van het file-probleem maar juist een oplossing voor het file-probleem.

## 1.4 Motorrijden is beter voor het milieu

Wanneer er een file optreedt, staat het verkeer stil of men rijdt steeds korte stukjes met lage snelheid. De motor van de auto staat dus steeds onverricht stationair te draaien of is bezig met optrekken en remmen. De bestuurder verveelt zich en gaat gebruik maken van de diverse opties die de moderne auto biedt, zoals airco, dvd-speler, etc. Hierdoor wordt er een extra beroep gedaan op het motorvermogen om de benodigde elektriciteit te leveren. Kortom, een file levert een zware belasting voor het milieu op. Tijdens de file blijft de motorrijder in beweging. Deze rijdt met gematigde snelheid tussen de twee meest linkse rijbanen door. Doordat de motorfiets blijft rijden zal de brandstof-efficiency niet veel dalen en lever de file voor de motorfiets niet of nauwelijks een extra milieubelasting op. Kortom, door te kiezen voor de motorfiets hou je de milieubelastende effecten van de file beperkter. Kortom: Motorfietsen zijn geen oorzaak van het probleem maar juist een oplossing voor het probleem.

## 1.5 Motorrijden: ondanks de politiek

De vele vooroordelen die er ten opzichte van het motorrijden bestaan, hebben helaas ook hun schaduw over "Brussel" geworpen. Zonder enige onderbouwing worden er steeds verder gaande regels en regeltjes bedacht, die het motorrijden moeten ontmoedigen. Het is voor nieuwkomers niet makkelijk gemaakt om toe te treden tot het legioen van motorrijders. Dit geldt nog eens extra voor jeugdige nieuwkomers. Vervolgens kan de Haagse politiek de handen in onschuld wassen en zich verschuilen achter "Europa". Er komt ook steeds meer regelgeving vanuit de Verenigde Naties. Het laat zich raden dat ook daar vooroordelen ten opzichte van de het motorrijden en de reputatie van sommige groepen motorrijders leidt tot onbegrijpelijke en onnodige maatregelen. Dat is jammer, want motorrijden is hartstikke gaaf en bovendien helpt het tegen files. Belangenbehartigers zoals



bijvoorbeeld de MAG zijn en blijven daarom noodzakelijk, zowel op nationaal, op Europees als op mondiaal niveau.

## 1.6 Motorrijden: ook wat voor jou ?

Motorrijden kan een heerlijke hobby zijn, of een efficiënte manier om je te verplaatsen. Er zijn ook mensen die er hun geld mee verdienen. Toch is het motorrijden niet voor iedereen weg gelegd. Er zijn mensen die het niet lukt zich de vereiste voertuigbeheersing eigen te maken. Dit kan te maken hebben met motorische aspecten, of met psychologische, of wellicht een combinatie van beiden. Ook zijn er mensen die niet goed weten om te gaan met het uitdagende karakter van de motorfiets. Zelfbeheersing is een belangrijk aspect van het motorrijden.

Er is maar een manier om te ontdekken of jij ook motorolie in je bloed hebt: door onder deskundige begeleiding op een motorfiets te rijden. Soms worden er "motor-opstapdagen" georganiseerd. En anders kun je wellicht met een lokale motorrijdschool een proefles afspreken. In beide gevallen kun je op een veilige manier kennis maken met de motorfiets en ontdekken of het motorrijden ook wat voor jou kan zijn. Blijf niet dromen, maar ga het gewoon een keer doen!

## 1.7 Kleine lettertjes

Alhoewel dit boek met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, is het niet volledig uit te sluiten dat het verouderde of onjuiste informatie bevat. De MAG pretendeert niet dat de geboden informatie antwoord geeft op alle vragen en is in geen geval aansprakelijk voor enige schade als gevolg van het gebruik van de geboden informatie.



### Samen genieten... RP Holidays



Op zoek naar een bestemming voor een weekendje weg of een lekker lange zomervakantie?

Bij RP Holidays vindt u alles voor een heerlijke vakantie in Nederland, Duitsland of Denemarken.

Ontdek de verrassende omgeving vanuit uw luxe vakantievilla • ervaar het echte buitengevoel op een gezellige camping • geniet van een luxe maritieme hotelvakantie • verwen uzelf met een bezoek aan een bekend kuuroord • maak een interessante citytrip • beleef het plezier van samen golfen en wijnproeven aan de Moezel • organiseer een familiereünie... maar **geniet** vooral van elkaar en het gevoel lekker vrij te zijn!

Vraag nu het gratis magazine aan!



Meer dan 80 vakantiebestemmingen in Nederland, Duitsland en Denemarken!

☎ 0900 - 8810 (€ 0,20 p/m) • WWW.RPHOLIDAYS.NL

## 2. Rijden op twee wielen

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we de historie van het motor rijden in beeld. Een uitgebreid overzicht van de geschiedenis van de motorfiets beslaat al snel een heel boek. De opsomming in dit hoofdstuk is dan ook verre van volledig, maar geeft alleen een aantal hoogte- of dieptepunten vanaf de start. Daartoe zijn de jaren van 1800 tot heden ingedeeld in een aantal herkenbare perioden.

### 2.2 De Industriële Revolutie

Met de verbetering van de stoommachine door James Watt in 1777 begint in Engeland de Industriële Revolutie. De stoommachine wordt uiteindelijk niet gebruikt om een fiets aan te drijven. De machine is daarvoor te zwaar en tijdens het rijden een vuur stoken is niet eenvoudig.

#### 2.2.1 Europa

Op het vasteland begint de Industriële Revolutie na 1800. Baron Karl von Drais bouwt in 1816 een loopfiets om de afstanden tussen zijn bedrijven sneller te kunnen afleggen. Deze ‘velocipède’ is een eerste, bestuurbare versie van de al eerder in Frankrijk gemaakte loopfietsen. Omstreeks 1840 wordt een fiets met pedalen uitgerust, die via een stangenmechanisme het voor- of het achterwiel aandrijven. Een ketting wordt pas in 1868 toegepast.

De eerste motorfiets werd in 1885 gebouwd door Daimler en Maybach in Duitsland. Deze had, volgens het originele octrooi, ‘een gas- of petroleummotor geplaatst onder de zitting en tussen de beide assen van een enkel chassis’. Snelheid ongeveer 12 km/uur.

Veel fietsfabrikanten bouwen benzinemotoren in hun frames. In Engeland, de Verenigde Staten van Amerika en in alle landen van Europa ontstonden motorenfabrieken.

Deze motoren hebben één, twee, drie of meer cilinders in de meest uiteenlopende configuraties, de meeste zijn luchtgekoeld. De eerste meercilindermotoren zijn in de lengterichting in het motorframe gebouwd, waardoor vaak de achterliggende cilinders problemen met de koeling krijgen.

In Duitsland maakt NSU in 1904 zijn eigen éencilindermotoren met riemaandrijving naar het achterwiel. Opel start in 1901 met eencilinders van 1,75 tot 2,75 pk.

Minerva is een Belgische motorenfabrikant die vanaf 1897 motorfietsen bouwt en motorblokken levert aan 75 motorfietsfabrikanten in Engeland en Europa. De meeste fabrieken ontwikkelden later eigen motorblokken en daarom staakt Minerva de fabricage in 1909 en gaat over op het bouwen van auto's. De Belgische fabriek FN produceert in 1905 een viercilinder in lijn met cardanaandrijving.

In Engeland start Triumph in 1902 met een 2,2 pk Minerva motorblok opgehangen in een fietsframe. BSA maakt vanaf 1903 motorfietsen, ook met een Minerva blok.

Peugeot bouwt in 1899 een éencilindermotor en in 1905 een V-twin, die 140 km/uur haalt. In Italië beginnen de gebroeders Benelli in 1913 met een 75 cc éencilindermotor.

### 2.2.2 Amerika

Indian bouwt in 1901 in Springfield een motorfiets voor de gewone man met een 1,75 pk motor. In een oude schuur in Milwaukee bouwt William Harley samen met Arthur Davidson in 1903 een éencilindermotorfiets. De bekende V-twin wordt pas in 1909 in hun nieuwe fabriek gebouwd, 800 cc en 7 pk. Op dat moment ontstaat het Harley-Davidson logo.

### 2.2.3 Nederland

Eysink start in 1886 de Amersfoortse Rijwiel- Automobielen- en Machinefabriek. In 1897 worden er hulpmotortjes van Minerva in fietsframes gehangen; in 1904 komt er een liggende twin en wat later een speciaal damesmodel.

Er ontstaan enkele kleine motorenfabrieken zoals Altena, Burgers, Eenhoorn, Fongers, HAM, De Hinde, Hermes, Meijer, Simplex, Vulkaan en Wilhelmina; deze bouwen echter geen grote aantallen.

## 2.3 Eerste Wereldoorlog (1914-1918)

Bijna alle motorenfabrieken maken in deze periode voornamelijk motoren voor het leger.

### 2.3.1 Amerika

In Amerika zijn er bij het uitbreken van de oorlog al ruim 30 motorfietsfabrikanten, maar enkele daarvan overleven de industriële achteruitgang na 1918. In 1916 introduceert Indian de V-twin, die in alle volgende modellen wordt gebruikt.

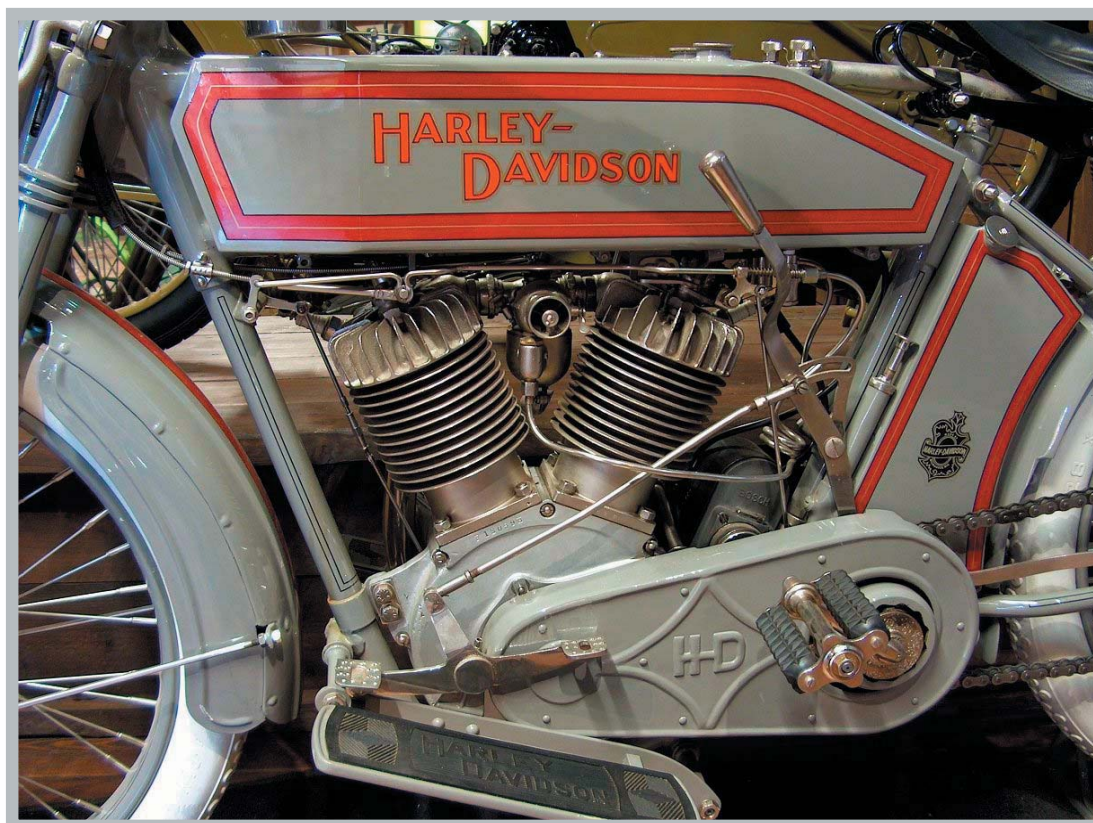


Foto: Wim Taal

# MONUMENTAAL

MONUMENTAAL IS HÉT NIEUWE MAGAZINE VOOR LIEFHEBBERS EN/OF BEWONERS VAN MONUMENTALE HUIZEN. NORMAAL BEDRAAGT DE PRIJS € 5,50 PER NUMMER. EEN JAARABONNEMENT KOST € 25,-, WAARMEE U VIJF EURO BESPAART OP DE PRIJS VAN ZES LOSSE NUMMERS. IDEAAL WANNEER U GEEN NUMMER WILT MISSEN, WANT MONUMENTAAL IS VAAK SNEL UITVERKOCHT.

[WWW.MONUMENTAAL.COM](http://WWW.MONUMENTAAL.COM)



### 2.3.2 Europa

In Engeland levert Royal Enfield veel motorfietsen aan het leger, bijvoorbeeld in 1916 een V-twin met zijspan. Sunbeam levert aan Rusland zijspanmotoren met een mitrailleur en voor Frankrijk zijspannen als ambulance. Triumph bouwt bijna 20.000 motoren met zijspan.

Een aantal fabrieken bouwt echter geen militaire modellen en moest hun productie van de regering stopzetten, o.a. BSA, AJS en Ariel.

### 2.3.3 Nederland

Eysink legt de productie van motorfietsen stil tot 1921.

## 2.4 Na de Eerste Wereldoorlog

### 2.4.1 Amerika

Ace bouwt in 1919 een viercilinderlijnmotor met 1229 cc; het succes is zo groot dat de fabriek in financiële moeilijkheden komt. Ze vinden echter nieuw kapitaal, maar worden in 1929 overgenomen door Indian.

Maar de komst van een betaalbare Ford vierwieler heeft ingrijpende gevolgen voor de wereldwijde motorfietsenmarkt. Harley-Davidson bouwt in 1926 weer éencilinders; de typen A, AA, B en BA. Ze waren leverbaar als zijklepper of als kopklepper.

### 2.4.2 Europa

Benelli bouwt een 147 cc viertaktkopklepmotor, waarmee één van de broers, Tonino, tot 1927 in veel wedstrijden successen behaalde. Bianchi komt kort na de oorlog met een, oorspronkelijk voor het leger ontworpen, éencilinder met drie versnellingen.

De vrede van Versailles verbiedt de Duitsers vliegtuigmotoren te maken; daarom begint BMW in 1920 motorfietsen te ontwikkelen. In 1923 is de R32 boxer motor een feit: 500 cc met cardanaandrijving en goed voor 95 km/uur. Opel hervat de productie van éencilinder zijklepmotoren tot 1930.

In Engeland wordt in 1921 de eerste Brough Superior SS80, de Rolls Royce onder de motorfietsen gebouwd. Deze heeft een speciaal gebouwde 986 cc JAP kopklepmotor met Sturmey Archer driersnellingsbak. De snelheid is 80 mijl/uur, 128 km/uur.

### 2.4.3 Nederland

Eysink start in 1921 weer met de motorenfabricage met een 4 pk liggende parallel twin. Amstel (Naarden) maakt in 1922 een 0,75 pk motorfiets. Fongers bouwt tot 1930 kleine aantallen motorfietsen.

## 2.5 Crisistijd (1929-1939)

De bouw van motorfietsen leeft op, omdat ze veel goedkoper en zuiniger zijn dan auto's.

### 2.5.1 Nederland

In 1931 begint Sparta in Nederland motorfietsen te maken, eerst nog met frames en motorblokken van Sachs van 74 en 98 cc. Vanaf 1934 zijn ook motorblokken van Villiers (Engeland) van 148 en 200 cc gebruikt. Eysink gebruikt motorblokken van ILO, JAP, Minerva, Rudge en Sarolea en heeft in 1935 motoren van 60 tot 1150 cc.

Het gewicht van de motorfietsen is in die tijd vaak niet hoger dan 60 kg, ze zijn dan belastingvrij.

### 2.5.2 Amerika

Harley-Davidson heeft in 1931 nog maar één echte concurrent: Indian.

### 2.5.3 Europa

Duitsland vaardigt in 1929 een wet uit, die motoren met een kleinere motor dan 200 cc vrijstelt van belasting. De zwaardere motoren waren dus niet meer aantrekkelijk. Zündapp gaat 170 en 200 cc motoren bouwen. BMW krijgt in 1931 succes met een 200 cc ééncilinder met de cardanaandrijving van de grotere motoren.

Ariel maakt in Engeland vanaf 1931 de Square Four van 600 en 1000 cc

### 2.5.4 Japan

Hier worden Westerse ontwerpen van motorfietsen in licentie gebouwd door autofabrikanten. Harley-Davidson sloot een licentie overeenkomst met Rikuo.

## 2.6 Tweede wereldoorlog (1939-1945)

### 2.6.1 Amerika

Het leger wil een BMW-achtige motor, Harley bouwt de XA met boxer motor en cardan. Hij is te duur en het leger stapt over op de Harley-Davidson WLA, waarvan er 90.000 gemaakt zijn.

### 2.6.2 Europa

BSA levert aan het leger 126.000 stuks 500 cc éencilinder M20 motoren; Matchless levert 80.000 G3 en G3L modellen. Norton bouwt de zijklepper 16H en de Big 4 voor zijspan gebruik met uitschakelbare aandrijving voor het zijspanwiel en levert daarvan circa 100.000 stuks; Royal Enfield bouwt een 350 cc kopklepper en een 350 cc zijklepper, naast een 125 cc minimotor; Triumph levert de 3 HW en later de 3TW beide twins. Excelsior maakt een opvouwbaar motorfiets met Villiersblok voor de paratroepen. In Duitsland is de cavalerie uitgerust met BMW R75 zijspanmotoren, ook met aandrijving van het zijspanwiel. Zündapp bouwt de KS750 met frame en voorvork uit geperst plaat. NSU bouwt een motorfiets met rupsband. Ook DKW maakt legermotoren.

Gnome-Rhone levert voor het Franse leger een BMW-achtige 800 cc boxer met zijspan en cardan. Een Husqvarna 500 cc éencilindermotor wordt als basis van de Albin legermotor in Zweden gebruikt. Rusland kopiëerde BMW motoren als Ural M-72 zijspanmotor en levert er 10.000 aan het front. Moto Guzzi bouwt in Italië éencilinders van 250 cc, de Airone en van 500 cc, de GT17 en de Alce voor het leger. De Trialce is een driewieler die zeer snel te demonteren en weer op te bouwen is.

**Beleef 8 dagen  
Hongkong  
met Cathay Pacific  
al voor € 931,- all-in**

**Vertrekdata in 2007**  
1/3/6/8/10/13/15/17/20/22/24/27/29/31 - mei  
3/5/7/10/12/14/17/19/21 - juni

**Inclusief:**

- non-stop retourvlucht met Cathay Pacific
- 5 nachten (6 dagen) in een centraal gelegen 4-sterren hotel inclusief transfer en late check-out
- 10 kg. extra bagage op de retourvlucht...

**Shop till you drop!**

- gratis halve dag Hongkong Island Tour
- kortingsvouchers voor transport, tours, restaurants, etc.

**Prijzen**

- Pakket incl. vlucht in economy class: **€ 931,- all-in\***
- Pakket incl. vlucht in business class: **€ 2.531,- all-in\***

**Informatie en boekingen**

- 020 - 653 2010 (tijdens kantooruren)
- [nl\\_reservations@cathaypacific.com](mailto:nl_reservations@cathaypacific.com)
- [www.cathaypacific.nl](http://www.cathaypacific.nl)

**Meer informatie over Hongkong**

- [www.discoverhongkong.com](http://www.discoverhongkong.com) -
- [www.hkentertainment.com](http://www.hkentertainment.com) - [www.hkclubbing.com](http://www.hkclubbing.com)
- [www.hkoutdoors.com](http://www.hkoutdoors.com) - [www.12hk.com](http://www.12hk.com)

\* prijzen zijn inclusief luchthavenbelasting en overige toeslagen. Voor alle vertrekdata geldt dezelfde prijs. Prijzen zijn op basis van een 2-persoonskamer. Voor een 1-persoonskamer geldt een toeslag van € 175,- voor 5 nachten.

CATHAY PACIFIC HONG KONG TOURISM BOARD

## 2.7 Wederopbouw (1945-1955)

Auto's zijn duur, dus er ontstaan overal fabrikanten die kleine, lichte en zuinige motoren bouwen.

### 2.7.1 Amerika

In 1953 stopte Indian de productie, zodat alleen Harley-Davidson overblijft.

### 2.7.2 Europa

Er was direct veel vraag naar lichte betrouwbare motorfietsen; BMW maakt zijn R-24 250 cc ééncilinder; NSU maakt een 100 cc kopklepper, de NSU-Fox.

BSA maakt de succesvolle Bantam, een kopie van de DKW 125 cc tweetakt. Norton bouwt de 500 cc Dominator en in 1950 wordt het Featherbed frame geïntroduceerd.

Benelli maakt de 125 cc Leoncino; Bianchi maakt de Stelvio een 250 cc viertakt. Ducati maakt in 1946 de Cucciolo, een klein hulpmotortje dat los wordt verkocht. Later bouwen ze deze met een eigen frame. Gilera maakt racemotoren, waarmee Geoff Duke verschillende jaren kampioen wordt. Innocenti maakt 125, 150, 175 en 220cc tweetaktmotoren. Laverda bouwt in 1950 zijn eerste motor. Moto Morini maakt vanaf 1945 een 125 cc tweetakt. Moto Guzzi bouwt in 1946 de 65 cc Guzzino 65 en in 1950 volgt de Falcone 500. MV Agusta start eind 1946 met de bouw van de '98'.

In het Oostblok bouwt CZ in 1946 een ééncilinder met twee uitlaten, handversnelling en stijf frame; Jawa komt in 1949 met een 250 cc en fuseert met CZ. IFA in de DDR produceert DKW-achtige tweetakt 125 cc motoren, in 1952 wordt de naam en het logo MZ ingevoerd.

KTM maakt vanaf 1952 de R100 met een Rotax tweetaktblok, ze zijn weinig succesvol. In Spanje maakt Montesa vanaf 1944 kleine motoren;

### 2.7.3 Opkomst Japan

Rikuo bouwt voort op de vooroorlogse licentie van Harley-Davidson, maakt in 1948 een 'Harley' met een voetgeschakelde 4-versnellingsbak, automatische vervroeger en telescoopvoorvering.



In Japan is alles op twee wielen te verkopen als het goedkoop is. Men kopieert een Europese motor, maar de meeste zijn verschrikkelijk slecht. Lilac is een van de grote merken, bouwt zijklep boxers naar voorbeeld van de Zündapp Grüne Elephant..

Honda start in 1946 met de productie met een 50 cc motor, de Cub, in een fietsframe; in 1948 wordt de Honda Motor Co. opgericht en wordt zeer succesvol door een goed dealernetwerk. Kawasaki bouwt vanaf 1950 58 en 148 cc motoren. Suzuki begint in 1952 met lichte, 36 en 90 cc hulpmotoren, de laatste met telescoopvoorvering. Pas in 1954 komt Suzuki met de Colleda, de eerste echte motorfiets. Yamaha maakt vanaf 1955 de YA1, een op DKW geënte 125 cc tweetakt.

## 2.8 Tijdperk 1955-1970

De markt voor motorfietsen wordt kleiner, omdat een auto meer status geeft en ook steeds beter betaalbaar wordt.

### 2.8.1 Nederland

In deze periode stoppen alle Nederlandse fabrieken hun productie.

Op de RAI 1959 in Amsterdam maakt Europa kennis met de Japanse motorfiets. Daar wordt de Honda 250 cc tweecilinder C71 Dream getoond. In 1961 debuteert Yamaha in Nederland met de YD2, een kopie van de Adler MB250, maar het blijft bij enkele tientallen stuks. Lilac komt in datzelfde jaar met de LS-18, met een sterk op de Victoria Bergmeister lijkende 250 cc V-blok met cardanaandrijving. In 1966 verschijnt de eerste Suzuki motorfiets in ons land. In 1967 volgt Kawasaki met de Samoerai.

### 2.8.2 Europa

Ducati komt in 1958 met de 'desmodromische' klepbediening, waarbij de kleppen ook door nokken gesloten worden. Aprilia begint in 1968 crossmotoren te maken, voornamelijk voor de racerij.

Matchless krijgt in 1966 financiële problemen; Ariel sloot in 1970 toen hun tweetakten niet veel aftrek vonden; Norton heeft het ook moeilijk, maar heeft een actieve race-afdeling. Royal Enfield stopt in Engeland in 1967, maar in India gaat de productie door.

Bultaco maakt vanaf 1958 motoren in Spanje.

In 1958 fuseren Victoria, Express en DKW tot Zweirad Union, in 1966 gaat Zweirad Union samen met Sachs-Herculus verder, de naam DKW wordt niet meer gebruikt.

NSU bouwt lichte, 50 cc motorfietsen, maar stopt in 1966

### 2.8.3 Japan

Bridgestone, de bandenfabrikant, maakt ook motorfietsen totdat in 1969 de andere motorfabrikanten dreigen geen banden meer af te nemen.

## 2.9 1970 tot heden

De Japanners bewijzen hun betrouwbaarheid in Europa. Zij bouwen diverse typen in alle prijsklassen. Alleen de 'grote' merken overleven, maar er ontstaan ook nieuwe merken, die vaak bijzondere motoren bouwen.

Men rijdt motor meer en meer voor de fun, voor het gevoel van vrijheid. Steeds meer mensen hebben naast de auto een motor om in het weekend alleen of in groepsverband te toeren.

Door het file-probleem wordt de motor voor woon-werkverkeer weer interessant, vooral nu de gedragscode 'samenspel in de file' er is.

### 2.9.1 Amerika

Buell bouwt met Harley motorblokken betrouwbare motoren met een prima wegligging. Harley-Davidson viert in 1993 zijn 90-jarig bestaan. In 2002 volgt de eerste vloeistofgekoelde Harley, met brandstofinspuiting en bovenliggende nokkencassen.



**Biologische melkveehouderij**

**Van nature goed**

**[www.landgoedhethengelman.nl](http://www.landgoedhethengelman.nl)**

**Kom kijken bij het melken of boek een geheel verzorgde wandeling met picknick.**

**Ideaal voor excursies, scholen, studiegroepen en vergaderen op lokatie.**

**Bezoek onze website voor alle informatie.**

**genomineerd voor Agrarisch Ondernemer 2007**

### 2.9.2 Japan

Alleen de vier grote merken blijven over. Honda, Kawasaki, Suzuki en Yamaha bouwen vele modellen speciaal voor de Amerikaanse en Europese markt. Zij bouwen ook van de productiemachines afgeleide racers.

### 2.9.3 Europa

Aprilia koopt in 2000 Moto Guzzi en Laverda, maar wordt in 2004 zelf overgenomen door Piaggio. De motoren worden nog steeds onder hun eigen merknaam verkocht. Benelli bouwt de Sei, afgekeken van Honda, een zescilinder eerst met 750 cc, later met 900 cc. Bimota maakt vanaf 1973 motoren in beperkte oplaat; met motorblokken van anderen, maar met eigen frames die met slimme technologie uitstekende rijeigenschappen hebben. Cagiva start in 1978 en weet de invasie van de Japanse motoren te weerstaan, in 1983 kopen ze Ducati, in 1986 Husqvarna, in 1987 Moto Morini en in 1991 MV Agusta. Ducati staat in 1996 aan de rand van faillissement, wordt verkocht aan Amerikaanse investeerders en wordt mede dankzij de Superbike kampioenschappen net zo bekend als de Japanse merken. Gilera bouwt sinds 1909 motorfietsen, die in de motorsport vele successen boeken. BMW bouwt nog steeds boxers en viercilinders die zeer betrouwbaar zijn. Triumph maakte een doorstart en bouwt driecilinders van 600 en 900 cc. In 2004 komt Jawa weer met motoren uit Tsjechië.

### 2.9.4 Rusland

Ural bouwt boxers met achteruit-versnelling voor zijspangebruik, ook Djnepr bouwt voort op de kopie van de BMW boxer.

### 2.9.5 China

Hier wordt ook een kopie van de BMW boxer gemaakt, de ChangJang 750. Ook worden er de Jialing 600 cc éencilinder viertakt gemaakt. Keeway maakt 125 cc eencilinders.

BMW kondigt in 2006 een samenwerkingsverband aan met Loncin dat motoren voor de Duitsers gaat bouwen. Zal China net als Japan eerder deed grote aantallen goed verkopende motoren op de Westerse markt gaan brengen? De toekomst zal het leren.

## 3. Rijopleiding: Hoe kom je aan het felbegeerde roze papiertje ?

Motorfietsen zijn prachtige machines en rijden op een motor is heel plezierig. Wanneer je met een motorfiets de openbare weg op wilt, moet je er wel een rijbewijs voor hebben. Dit is het rijbewijs categorie A. Om aan een rijbewijs te komen moet je eerst rijlessen volgen en vervolgens examen afleggen.

### 3.1 Examen rijbewijs categorie A

De examen-eisen worden vooral in Brussel bepaald. Deze eisen worden steeds strenger. Het examen bestaat uit verschillende delen, die je in een bepaalde volgorde moet afleggen.

#### 3.1.1 Theoriecertificaat

Je begint met een theorie examen. Wie voor het theorie examen slaagt krijgt een theoriecertificaat. Wie het theorie-examen wil afleggen, moet tenminste achttien jaar oud zijn. Je moet je tevens kunnen legitimeren met een geldig identiteitsbewijs. Het theoriecertificaat is één jaar geldig.

#### 3.1.2 Examen Voertuigbeheersing

Met het theoriecertificaat op zak kun je op voor het het examen Voertuigbeheersing. De bedoeling van dit examen is dat je leert om te gaan met een motorfiets. Je leert een aantal bijzondere verrichtingen (zoals slaom rijden, keren, remmen, een noodstop maken) waardoor je straks veilig en soepel aan het verkeer kunt gaan deelnemen. Op het examen moet je een aantal oefeningen doen. Tijdens die oefeningen gaat het er om, de examinerator te overtuigen dat je de motorfiets goed beheerst. Tijdens je rijlessen leer je deze oefeningen en wordt je verteld waar de examinerator op let. In totaal zijn er 12 oefeningen die je moet beheersen. Tijdens je examen moet je er hiervan 7 doen. Het gaat hierbij om oefeningen bij lage snelheid, hoge snelheid, lopen met je motorfiets aan de hand en rem-proeven. Heb je bij minstens 5 van deze oefeningen de examinerator overtuigt dat je de motor goed beheerst, dan ben je voor dit examen geslaagd.

#### 3.1.3 Examen Verkeersdeelneming

Na het examen Voertuigbeheersing kun je het examen Verkeersdeelneming gaan afleggen. Dat moet overigens wel binnen een jaar nadat je voor je examen Voertuigbeheersing geslaagd bent. Tijdens het examen ga je de openbare weg en neem je deel aan het verkeer. De examinerator controleert of je netjes aan de verkeersregels houdt en je goed en veilig rijdt (zoals goede plaats op de weg kiezen, goed naar het andere verkeer kijken en goed anticiperen op het gedrag van andere verkeersdeelnemers). Ben je ook voor dit examen geslaagd, dan krijg je je rijbewijs categorie A. Je mag je dan officieel een motorrijd(st)er noemen.

### 3.1.4 Kleding tijdens het examen

Tijdens de twee praktijkexamens Voertuigbeheersing en Verkeersdeelneming dien je veilig op de motor te zitten. Een goedgekeurde helm (die ook goed moet passen) is natuurlijk verplicht. Je moet ook handschoenen, laarzen of hoge schoenen dragen en bij voorkeur echte motorkleding.

Tijdens je rijlessen is het natuurlijk ook beter om goed beschermd te zijn. Informeer vooraf bij je rijsschool of zij helmen en/of kleding hiervoor uitlenen.

### 3.1.5 Licht of zwaar

Ben je jonger dan 21 jaar? Dan mag je alleen op een lichte motorfiets de examens afleggen. Dat wil zeggen dat de motor een cilinderinhoud heeft van meer dan 120 cc en een vermogen van minder dan 35 kW. De motor moet tenminste honderd kilometer per uur kunnen rijden. Je krijgt als je geslaagd bent een "beperkt" rijbewijs. Dat wil zeggen dat je de eerste twee jaar alleen mag rijden op een motorfiets van maximaal 25 kW. Na die 2 jaar is die beperking voorbij en mag je op elke motorfiets rijden.

Ben je 21 jaar of ouder, dan mag je ook op een zwaardere motor examen doen en krijg je een "normaal" rijbewijs. Doe je op een lichtere motor examen, dan krijg je ook een beperkt rijbewijs.



## Op reis naar Azië en Australië?

Je vindt alle informatie in **AZIË, het beste reistijdschrift in de Benelux.**

[WWW.AZIEMAGAZINE.NL](http://WWW.AZIEMAGAZINE.NL)

### 3.1.6 Automaat

Het is mogelijk de examens op een motorfiets (of motorscooter) met automatische versnellingsbak af te leggen. Als je slaagt, krijg je dan wel een rijbewijs waarmee je alleen op automaten mag rijden.

### 3.1.7 Autorijbewijs

Ook als je al een autorijbewijs (rijbewijs categorie B) hebt, moet je alle drie de examens doen, dus ook die voor het theoriecertificaat. Je kunt dan echter wel eerder beginnen met je praktijklessen.

### 3.1.8 Veranderende eisen

Onlangs zijn er een nieuwe Europese richtlijnen van kracht geworden. Dit betekent niet alleen dat de examen-eisen weer zwaarder zullen worden, maar ook dat voor iedereen een getrappt rijbewijs ingevoerd wordt. Dit rijbewijs is eerst alleen geldig voor lichte motorfietsen, pas later mag je op een zwaardere motorfiets gaan rijden.

Vanaf 2012 worden naar verwachting de nieuwe Europese regels rondom het rijbewijs van kracht. Naar verwachting zal het Europees Parlement in de tweede helft van 2006 een definitief besluit nemen. Elk land mag wel binnen bepaalde marges eigen keuzes maken.

Er komt een lichte motorcategorie tot 125 cc bij. Voor deze categorie is de Europese minimumleeftijd zestien jaar, maar Nederland zal, samen met een paar andere landen, waarschijnlijk voor een hogere minimumleeftijd kiezen. De huidige categorie A-beperkt (nu tot 25 kW) wordt opgerekt tot 35 kW. De minimumleeftijd voor deze categorie is tenminste twee jaar hoger dan die voor de lichte motor.

Voor de onbepaalde categorie geldt vervolgens dat iemand tenminste twee jaar ervaring moet hebben op een motor in de beperkte categorie (tot 35 kW). Dat is in Nederland nu ook al zo. Voor een directe toegang tot de zware categorie geldt een minimumleeftijd van tenminste 24 jaar. Dit is een verzwarening ten opzichte van het huidige regime in ons land.

## 3.2 Hoe kies je een goede rijsschool

Zoals je hier boven hebt kunnen lezen is het examen niet iets dat je "even" doet. Je bent er al gauw een paar maanden mee bezig en je moet behoorlijk investeren in rijlessen en examen-kosten. Het is daarom verstandig om niet meteen naar de dichtbijzijnde rijsschool te gaan, maar eerst je zelf even te oriënteren. Het CBR (dit is het instituut waar je het examen aflegt) helpt je hier een beetje bij. Aan het einde van dit hoofdstuk vind je de adressen van enkele nuttige websites.

## 3.3 Vervolgopleiding

Tijdens je rijlessen heb je geleerd met je motorfiets aan het verkeer deel te nemen. Deze opleiding is er vooral op gericht je te laten slagen voor de verschillende examens. Het kan echter beslist geen kwaad je vaardigheden met een vervolgopleiding te verbeteren. Er zijn verschillende soorten vervolgopleidingen.

Voor alle soorten vervolgopleidingen geldt dat ze leuk zijn om te doen en dat je er een betere motorrijder door wordt.

Enkele voorbeelden van vervolgopleidingen:



*Foto: Wim Taal*

- Vervolgde rijopleiding op afgesloten terrein
- Vervolgde rijopleiding op de openbare weg, eventueel in de eigen regio
- Circuittraining (niet om te racen, maar motorbeheersing bij hoge snelheden)
- Extra training als onderdeel van een weekendje weg (bijvoorbeeld rijden in het buitenland, rijden in de bergen)
- All-road en Off-road training

Op de website van de KNMV (adres zie aan het einde van dit hoofdstuk) vind je hier uitgebreide informatie over.

## 3.4 Internet adressen

Hieronder volgend enkele nuttige internet adressen.

Op de website van het CBR (<http://www.cbr.nl>) staan brochures die je kunt downloaden met informatie over de inhoud van de examens.

Advies over hoe je een goede school kunt vinden staat op:

<http://rijbewijs.cbr.nl/index.asp?pageid=42>.

Verder kun je het slagingspercentages van rij scholen, ingedeeld naar examenplaats vinden op de site <http://www.rij schoolgegevens.nl>.

Informatie over vervolgopleidingen kun je vinden op de site van de KNMV (<http://www.knmv.nl>). Kies voor 'opleidingen' en dan voor 'aanbod'.



### Een nieuwe website?

**ADENA haalt meer uit internet!**

- **Webanalyse**  
Sluit uw website wel aan op de behoefte van uw klanten?  
Is uw website goed vindbaar?
- **Webdesign**  
Een website met een sterke inhoud, goede vormgeving  
en de nieuwste techniek verrast uw klanten en bindt bezoekers.
- **Zoekmachine Marketing**  
Richt uw website zo in dat zoekmachines en daarmee  
potentiële klanten niet meer om uw website heen kunnen!
- **Internetteksten**  
Boei uw bezoekers met professionele teksten die uw boodschap  
treffend verwoorden en de vragen van uw klant beantwoorden.

**WWW.ADENA.NL**



## 4. Motorfietsen in soorten en maten

Wordt het een knalrode of een hoop glimmend chroom? Kunststof of eerlijk staal? Motorfietsen komen in vele soorten en maten. Om daar een beetje wegwijs in te worden hebben wij een globale indeling gemaakt.

### 4.1 Naked bike

Dit type motor doet nog het meest aan het oorspronkelijke ontwerp van de motorfiets denken. Het duidelijk zichtbare motorblok is opgehangen in een frame, met een benzinetank boven het blok, het zadel daar direct achter. Deze motorfietsen hebben geen kuip, vandaar het 'naked' in de naam. In de jaren '80 werd dit type ook wel aangeduid als UJM (Universele Japanse Motorfiets), omdat dit toen het meest gangbare model uit het land van de rijzende zon was. In dit segment vinden we het meest brede scala aan motorinhoud, van een paar honderd cc tot meer dan 1400 cc.

Naked bikes laten zich uitbreiden met allerhande accessoires. In Nederland is een klein windscherm of een 'bikini-kuipje' een veel gemonteerd accessoire. Een topkoffer of een complete kofferset zien we ook vaak als gemonteerde accessoire.



Foto: Wiebe Arts

Naked bikes worden vaak ingezet als woon-werkfiets. Het is het minst dure type motorfiets en door het ontbreken van een kuip laten ze zich makkelijker door de file of verstopte kruispunten laveren.

Door het ontbreken van een kuip zit de rijder in de eerlijke rijwind. Dat maakt het rijden van lange afstanden met hoge snelheid minder plezierig. Door de als maar toenemende jacht op snelheidsovertreders wordt dit type motor in Europa steeds populairder. De mogelijkheid om een duopassagier mee te nemen verschilt van model tot model. Sommige modellen lenen zich hier heel goed voor, terwijl bij andere modellen een ritje achterop van langer dan 10 minuten goed is voor echtscheidingen.

## 4.2 Toerfiets

De toerfiets is een motor die bedoeld is om lange afstanden af te leggen. Toerfietsen zijn herkenbaar aan goede bagage-mogelijkheden en uitgebreide windbescherming in de vorm van een kuip. Het maximum toelaatbaar ladingsvermogen van deze fietsen is berekend op vakantie-bagage en een duopassagier. Vaak is het motorblok verstopt achter de kuip. Er zijn meerdere koffers aanwezig en voor de duopassagier is (meestal) een goede zitplaats aanwezig met (heel belangrijk) de voetstepjes op de juiste plaats. Dit type motor is op de snelweg het meest comfortabel. Toerfietsen hebben vaak een hoge aanschafprijs.

Toerfietsen hebben vaak een wat grotere motorinhoud, vanaf circa 800 cc tot 2 liter. Als gevolg van het grotere motorblok, de ruime kuip en een wat groter toelaatbaar ladingsvermogen hebben deze fietsen een wat hogere massa. De meeste toerfietsen hebben een drooggewicht van meer dan 230 kg, tot soms ver boven de 300 kg. Dit vereist wat meer stuurmanskunst van de berijder, zowel bij lage snelheid als in bochtig gebied.

De brede kuip en het hogere gewicht maken dit type motor minder geschikt voor filerijden.

## 4.3 Sportfiets

Doordat fabrikanten steeds meer het extreme opzoeken, is dit segment verder onder te verdelen in 'sportfietsen' en 'hyper-sportfietsen'. In alle gevallen zijn een laag gewicht, een hoog motorvermogen, een racy zithouding en een op snelheid ontworpen kuip de kenmerken van dit type. Dit type motor heeft de meest agressieve remmen. Bij het ontwerp hebben de mogelijkheden om bagage of een duopassagier mee te nemen niet bovenaan het eisen-lijstje gestaan.

De racy zithouding maakt het rijden bij lage (legale) snelheden oncomfortabel. Er rust dan te veel gewicht op de polsen.

Meestal hebben de motoren een hoog-toerig karakter. Een hoog vermogen is ook gebruikelijk, waardoor deze motorfietsen minder geschikt voor onervaren rijders zijn. De aanschafprijzen van deze machines bevinden zich vaak in het wat hogere segment.

## 4.4 Cross/off road

Deze motorfietsen zijn bedoeld voor het rijden op onverharde wegen en in het terrein. Zij zijn daarom licht in gewicht, kennen een smalle bouw en hebben lange veerwegen. Meestal is de tankinhoud

beperkt. De lange veerwegen zijn nadelig voor de wegligging bij hoge snelheid. De smalle buddieseat maakt de motoren minder geschikt voor lange afstanden. De hoge bouw schrikt rijders met korte benen af.

De lange veerwegen zijn niet alleen in het terrein een voordeel. Ook in de Nederlandse stadsjungle, waar de wegbeheerders steeds creatiever worden in het aanbrengen van drempels, hebben deze hun waarde. We zien deze motoren daarom steeds vaker in het stadsverkeer verschijnen.

Enkele fabrikanten hebben zich toegelegd op het fabriceren van cross-motoren voor wedstrijdgebruik. Hun producten (ook die geschikt zijn voor de openbare weg) onderscheiden zich door prachtige techniek, wat helaas ook in de aanschafprijs terug te vinden is.

## 4.5 All road

De all road is een hybride vorm, vergelijkbaar met de trendy 4x4 auto's die nooit van de verharde wegen afgaan. De all roads hebben een aantal kenmerken van cross motoren (hoge bouw, lange veerwegen, noppenbanden). Echter, hun gewicht en kuipjes maken ze minder geschikt voor het terrein. Vaak zijn het prettig sturende motorfietsen met een fijne zithouding, die ook op de lange afstand comfortabel zijn. Veel toerrijders zweren er bij.

Het toegerichte karakter is vaak ook terug te vinden in de bredere, comfortabele zadels en grotere tankinhoud. Soms levert de fabrikant en/of de importeur mooi passende koffersets die de fiets omtoveren tot een volwaardige reisfiets. Veel merken hebben een of meer modellen in hun gamma. De aanschafprijzen van all roads kunnen zeer uiteenlopen.



Foto: Wim Taal

## 4.6 Chopper

De chopper is bekend door de film Easy Rider. Het model vind zijn oorsprong in de Verenigde Staten. Het motorblok is meestal een V-twin, het zadel bevindt zich relatief laag boven de weg en een stoer uiterlijk is van groot belang. Vaak staan de voetrusten ver naar voren en staat het stuur hoog. Het resultaat hiervan is dat de rug van de rijder het zwaar te verduren krijgt. Het inzetgebied van dit soort motoren beperkt zich vaak tot korte toerritten.

Dit is het type motorfiets waar mensen aan denken wanneer de merknaam Harley Davidson genoemd wordt.



Foto: Wim Taal

Het design vraagt om een kleine tank. Aangezien deze fietsen meestal niet voor de lange afstand worden ingezet is dat niet zo'n groot bezwaar. Het meeste chroom vinden we in deze categorie motorfietsen.

Het lage zadel maakt de fiets toegankelijk voor kleinere rijders.



## 5. Keus van type motor

Wanneer je het fel-begeerde A-rijbewijs behaald heb, wil je natuurlijk een leuke motor kopen. Welk type motor is het meest voor jou geschikt, en waar moet je op letten ?

### 5.1 Welk type motorfiets

In het hoofdstuk Soorten Motoren zijn wel ingegaan op de verschillende soorten modellen die verkrijgbaar zijn. Aan de hand daarvan kun je misschien al inschatten, welk type bij je zou passen. Hieronder laten we een aantal aspecten de revue passeren, die medebepalend kunnen zijn.

### 5.2 Zithoogte

Een motor waarvan de zithoogte niet goed bij je past, daar valt best mee te rijden. Echter, op den duur zul je er toch niet blij mee zijn. Wanneer je lang bent dan zul je bij een te lage zithoogte problemen met je knieën krijgen, omdat je ze in een te krappe hoek moet buigen. Ook hebben lange mensen soms problemen doordat zij met hun benen ongemakkelijk tegen bepaalde delen van de motor aanzitten zoals een vervelende rand in de tank of van de kuip. Ook uitstekende cilinders zoals op een Moto Guzzi kunnen bij lange mensen op problemen stuiten.

Korte mensen hebben soms problemen om met hun voeten bij de grond te komen. Tijdens het rijden is dit niet zo'n probleem. Wanneer je echter vanuit stilstand met je motor moet manoeuvreren (bijvoorbeeld achteruit een garage uit) dan blijkt dit toch wel lastig te zijn.

Motorfietsen met een grote zithoogte vind je in de categorie all-road en cross. Motorfietsen met een lage zithoogte vind je vooral in de categorie chopper en naked bike (de lichtere naked bikes worden gemaakt met de beginnende motorrijder in gedachte, en die geven doorgaans voorkeur aan een lage zithoogte).

De zithoogte van een motorfiets wordt opgegeven in cm. In de motorbladen vind je bij de testen meestal wel een opgave hiervan. Ook in de folders staat meestal de zithoogte opgegeven. Dit geeft alvast een aardige indicatie. Wat minstens net zo belangrijk is, is de breedte van het zadel en de motorfiets direct daaronder. Heb je korte benen, dan levert een breed zadel al snel problemen op.

Het beste is daarom altijd, om even bij de dealer te gaan "proefzitten". Let op de hoek die je knieën moeten maken. Plaats je voeten op de grond. Sta je op de punten van je tenen of kun je een groot deel van je voetzool op de grond krijgen? Loop eens een stukje achteruit terwijl je op de motor zit. Dit is een goede test om te zien of je makkelijk met de motor kunt manoeuvreren.

## 5.3 Zwaar – Licht

Sommige motorfietsen hebben een drooggewicht van hooguit 170 kg, terwijl andere modellen zelfs boven de 300 kg uitkomen. Vooral bij lage snelheid is het verschil tijdens het rijden goed te merken. Ook bij kortere werk zoals haarspeldbochten komt dit naar voren. Probeer eens een stukje met de motor van je keuze te lopen, waarbij je naast de motor loopt. Voelt de motorfiets topzwaar aan, of kan je hem makkelijk bewegen? Hoe wil je de motor gaan gebruiken? Gaat het alleen om een kort ritje op een mooie zondagmiddag, of wil je er mee op vakantie naar het buitenland? Gaat het je om het flitsende stuurkarakter en geef je de voorkeur aan bochtige dijk-weggetjes? Dan gaat je voorkeur wellicht uit naar een niet al te zware motorfiets.



Foto: Wim Taal

## 5.4 Motorvermogen en motorkarakter

Naast gewicht speelt ook het motorvermogen een belangrijke rol. Niet iedereen kan overweg met hoog-vermogende motorfietsen en ook niet iedereen beleeft hier veel plezier aan. Motorfietsen met een hoog motorvermogen vragen een gevoeliger gashand en een hoop zelfbeheersing van de berijder. Sta je niet te popelen om op elke straathoek een wheelie te maken? Dan is een wat meer gematigd motorvermogen voldoende.

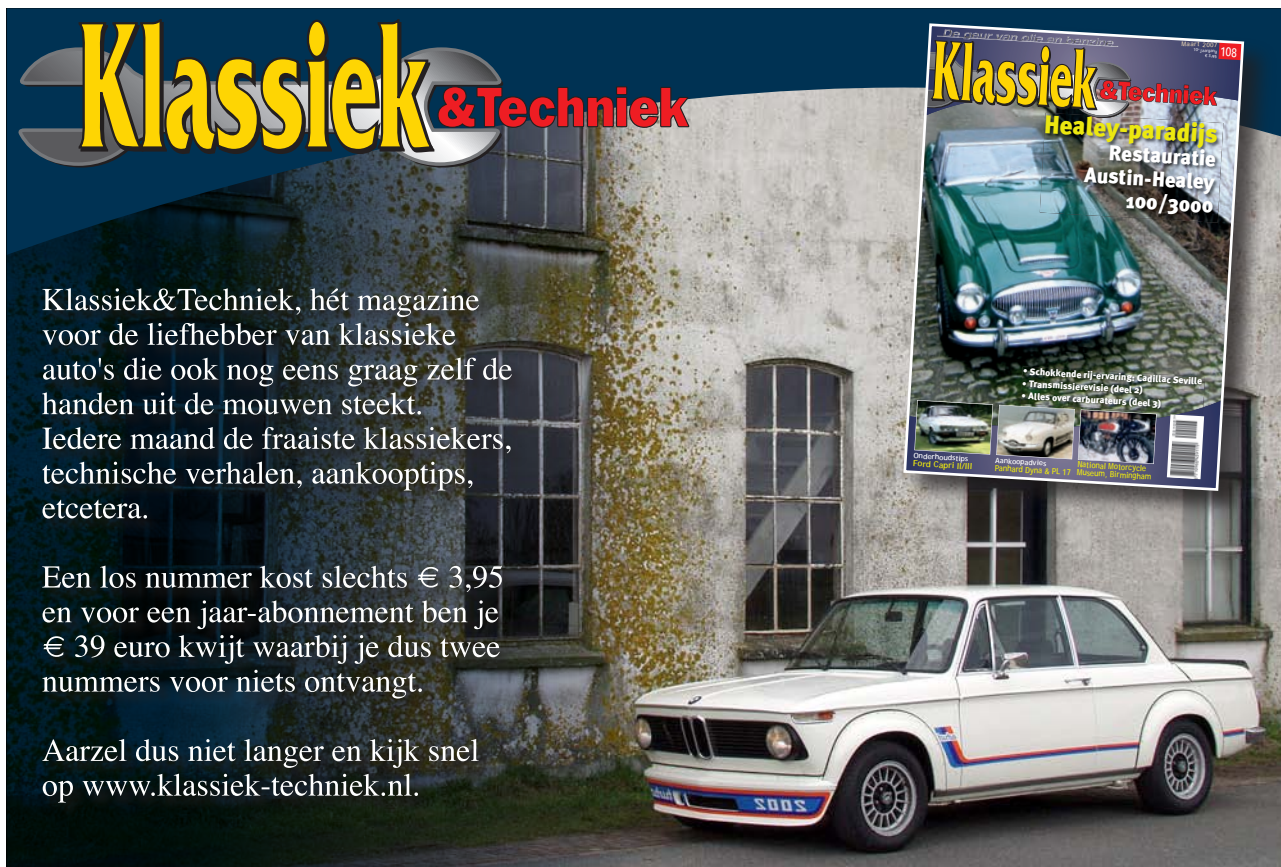
Wie binnen de grenzen van Nederland blijft, heeft in feite voldoende aan een motorfiets met een vermogen van 50 pk tot 70 pk. Daarmee kom je al makkelijk tot illegale snelheden en deze fietsen trekken hard genoeg op. Wil je in Duitsland met meer dan 250 km/u over de snelweg knallen? Dan zullen motorfietsen met een vermogen van 100 pk of meer bij je passen.

Het motorvermogen zegt niet alles over het karakter van een motorblok. De powerband is ook een indicatie van hoe de motor zich zal gedragen. De powerband is het toerenbereik waarin de motor

goede prestaties levert. Bij het ene type motor loopt dat bijvoorbeeld van 2.500 tpm tot 6.000 tpm, terwijl dit bij het andere type motor kan lopen van 8.000 tpm tot 12.000 tpm. Een smalle powerband maakt een motorfiets moeilijker te berijden. Verder is niet iedereen gecharmeerd van een hoogtoerig karakter.

We hebben het hier al over hoogtoerige motorblokken gehad. Hoogtoerige motorblokken leveren hun vermogen bij hogere toerentallen (meestal ver boven de 10.000 tpm). Vaak zit hun maximum koppel (daar waar de motor de meeste trekkracht levert) ook op een hoger toerental. Laagtoerige motoren kunnen soms al vanaf 2.000 tpm een hoog koppel leveren. Waar in ieder geval een laagtoerige motor op hoort, is een chopper. Met name de chopperblokken met een grote cilinderinhoud (van 1200 cc of meer) leveren vaak al voldoende vermogen bij hele lage toerentallen. "Je kunt de klappen bijna tellen", hoor je de berijder wel eens zeggen. Liefhebbers van sport-motorfietsen geven juist de voorkeur aan hoogtoerige motorblokken, soms alleen al door het huilende geluid.

Ook het aantal cilinders en de bouw van het blok heeft gevolgen voor het motorkarakter. Een 6-cilinder boxermotor levert een zijde-zachte loop op. Een laagtoerige V-twin heeft een zeer relaxte sound. Een 4-cilinder-in-lijn is een veel gekozen concept, echter de hoogfrequente trillingen die dergelijke blokken neigen te produceren maakt ze niet bij iedereen gewenst. Tintelende handen kunnen hier bijvoorbeeld een gevolg van zijn. Ook het twee-cilinder-in-lijn blok kent zijn fans. Deze motorblokken leveren vaak ook trillingen op.



**Klassiek & Techniek**

Klassiek & Techniek, hét magazine voor de liefhebber van klassieke auto's die ook nog eens graag zelf de handen uit de mouwen steekt. Iedere maand de fraaiste klassiekers, technische verhalen, aankooptips, etcetera.

Een los nummer kost slechts € 3,95 en voor een jaar-abonnement ben je € 39 euro kwijt waarbij je dus twee nummers voor niets ontvangt.

Aarzel dus niet langer en kijk snel op [www.klassiek-techniek.nl](http://www.klassiek-techniek.nl).

Daarvoor van alle auto's... 108

**Klassiek & Techniek**  
Healey-paradijs  
Restauratie  
Austin-Healey  
100/3000

- Schokkende rij-ervaring! Cadillac Seville
- Transmissierevisie (deel 3)
- Alles over carburateurs (deel 3)

Onderhoudstips: Ford Capri (1/11)

Aankooptips: Parkway Dyle & Co. (1)

Motorfiets: Honda Motorcycles (1)

Het komt er op neer, dat je tijdens het maken van een proefrit zult moeten proberen vast te stellen of een motorfiets bij je past. Moet je veel schakelen, of is het blok smeug en krachtig genoeg om "schakel-lui" te rijden? Levert het blok zijn kracht bij lage toeren of moet je het ver doortrekken? Is het blok niet te uitdagend voor je, heb je het gevoel dat jij de motor beheerst (en niet andersom)? Probeer hier tijdens de proefrit een eerlijk antwoord op te geven.

## 5.5 Achterwielaandrijving

Er zijn verschillende manieren om het achterwiel op een motorfiets aan te drijven:

- **Cardan:** dit is een schone vorm van aandrijving, die ook onderhouds-arm is. De nadelen van een cardan-aandrijving zijn dat dit bij aanschaf het duurste is en dat een cardan relatief zwaar is
- **Ketting:** dit is een minder schone vorm van aandrijving. Je moet de ketting regelmatig van een smeermiddel voorzien (meestal kettingvet), dat er echter door de middelpuntvliedende kracht weer vanaf geslingerd wordt. Dit levert hardnekkig vuil op de velg van je achterwiel op. In de racerij tref je op motorfietsen vrijwel uitsluitend deze vorm van aandrijving aan, omdat dit een relatief laag gewicht met een goede krachtoverbrenging combineert. Verder maakt een ketting de aanschaf van de motor minder duur. Daar staat een duurder onderhoud tegenover. Wanneer ketting en/of tandwielen versleten zijn, dient de gehele ketting/tandwielen-combinatie vervangen te worden. Die kosten samen al snel 200 euro of meer. En dan komen daar nog de werkplaats-uren bij. Hoe vaak dit moet gebeuren is afhankelijk van de rij-omstandigheden (rij je ook 's winters in de sneeuw en pekel, of veel bij regen, of juist alleen als het mooi weer is) en de zorg die je er aan besteed (regelmatig ketting-spanning controleren, op tijd smeren, etc.). Verder heeft ook het type motorblok invloed (een een-cilinder belast de ketting zwaarder dan een vier-cilinder) en het type motorfiets (een all-road bijvoorbeeld heeft meestal een langere ketting die daardoor meer ketting-sparing nodig heeft en daardoor harder slijt). Het is daarom moeilijk een indicatie te geven, hoe lang een ketting/tandwielen-set meestal mee gaat. In de praktijk ligt dit ergens tussen de 20.000 km en de 40.000 km.
- **Belt-drive:** dit is een relatief schone vorm van aandrijving. Een belt-drive combineert het lage gewicht van een ketting met het onderhouds-arme van een cardan. Een belt-drive maakt de motorfiets duurder dan een ketting-aandrijving. De meeste motorfiets-fabrikanten geven een verwachte levensduur van de belt-drive op die zo tussen de 40.000 km en de 60.000 km ligt. Daarna dient deze vervangen te worden. Een belt-drive vraagt weinig onderhoud van de berijder en vervuult het achterwiel niet of minder.

## 5.6 Wel/geen ABS

ABS maakt de motorfiets een stuk veiliger en dit zou op vrijwel elke motorfiets standaard moeten zijn. Alleen voor terrein-rijders en op het racecircuit is ABS geen optie, maar voor alle andere motorrijders is dit echt een aanbeveling. Moderne ABS-systemen hebben een beperkt gewicht en laten zich tijdens een normale rit niet merken. Pas wanneer je een noodstop moet maken treden zij in werking. Omdat het om een recente ontwikkeling gaat, zul je op (oudere) tweedehands fietsen niet snel ABS tegen komen. Verder levert momenteel ABS nog een wat hogere aanschafprijs op.



## 5.7 Onderhoudsgevoelig

Hoe veel onderhoud een motorfiets vraagt, kan van model tot model schelen. Wie niet graag poetst koopt het beste een motor met weinig chroom. Ook het gebruik van lichtere metaalsoorten levert vaak wat extra zorg op. Wie ook in de winter wil blijven rijden zal hier extra op moeten letten.

Het onderhouds-interval dat de fabrikant opgeeft verschilt per merk en soms ook per model. Nog niet zo heel lang geleden was het normaal dat een motorfiets elke 6.000 km een beurt moet hebben. In Nederland rijdt de gemiddelde motorrijder minder dan 5.000 km per jaar, dus voor veel mensen hoeft zo'n onderhouds-interval geen probleem te zijn. Je wilt toch tenminste een maal per jaar een grote beurt aan je motor (laten) geven. Ga je echter je motor voor bijvoorbeeld woon-werk-verkeer gebruiken, dan is dit een heel ander verhaal. Dan is een motor waaraan niet veel geпоetst hoeft te worden en die tevreden is met een beurt om de 10.000 km of zelfs om de 20.000 km een betere optie.

Lees de folders goed door en probeer ervaringen van mensen die de motor van je dromen bezitten te weten te komen. Hierdoor kun je van te voren een beeld vormen, hoeveel onderhoud de motorfiets van jou en van de werkplaats vraagt.

## 5.8 Nieuw of gebruikt

Sommige mensen willen niet anders dan een spiksplinter nieuwe motor kopen. Zij hebben dan de zekerheid van fabrieksgarantie. Ook kunnen zij dan de motor zelf inrijden. Het nadeel van een nieuwe motorfiets is de hoge afschrijving in de eerste jaren.

Motorfietsen kunnen heel lang meegaan. Een motorfiets heeft niet zoveel metalen delen die wegroesten. Een roestplekje op het frame hoeft geen bezwaar te zijn. Wanneer de motorfiets goed onderhouden wordt, dan kan deze vele decennia mee gaan. Uit de duurtesten van de diverse motorbladen blijkt keer op keer dat motorfietsen technisch goed in elkaar zitten en hoge km-standen kunnen halen.

Doordat het grootste deel van de Nederlandse motorrijders gemiddeld minder dan 5.000 km per jaar rijden, heeft een motorfiets van een paar jaar oud meestal een lage km-stand. Met zo'n fiets kun je nog jaren plezier hebben. Dat een motorfiets een paar jaar oud is en gebruikt is, hoeft daarom geen bezwaar te zijn. Niemand heeft echter de rötgen-ogen van Superman en ook een bonafide dealer kan niet in in een motorblok kijken zonder het open te maken. Wanneer je een gebruikte motorfiets koopt is het raadzaam goed naar de garantievoorwaarden te kijken. Koop alleen een motorfiets van een particulier wanneer je goed weet wat je doet, want garantie is er dan helemaal niet bij.

## 5.9 Minder validen

Wanneer je minder valide bent, betekent dat nog niet dat je niet motor kunt rijden. Uiteraard is een en ander afhankelijk van de aard van je beperkingen. Het is mogelijk als minder valide rijexamen af te leggen. Verder zijn er bedrijven die motorfietsen aanpassen voor minder validen.



Foto: Wim Taal

**RPHOLIDAYS**

### Samen genieten... RP Holidays

Op zoek naar een bestemming voor een weekendje weg of een lekker lange zomervakantie?

Bij RP Holidays vindt u alles voor een heerlijke vakantie in Nederland, Duitsland of Denemarken.

Ontdek de verrassende omgeving vanuit uw **luxe vakantievilla** • ervaar het echte buitengevoel op een **gezellige camping** • geniet van een **luxe maritieme hotelvakantie** • verwen uzelf met een bezoek aan een bekend **kuuroord** • maak een interessante **citytrip** • beleef het plezier van samen **golven** en **wijnproeven** aan de **Moezel** • organiseer een **familiereünie**... maar **geniet** vooral van elkaar en het gevoel lekker vrij te zijn!

Vraag nu het gratis magazine aan!

Meer dan 80 vakantiebestemmingen in Nederland, Duitsland en Denemarken!

**0900 - 8810** (€ 0,20 p/m) • **WWW.RPHOLIDAYS.NL**

## 6. Motorrijden: wat kost dat ?

### 6.1 Wat kost een motorfiets nu eigenlijk?

Met de aanschaf van een motorfiets ben je er natuurlijk nog niet...

Wil je op een motor rijden dan komen er natuurlijk nog allerlei extra kosten bij : Kleding, onderhoud, verzekeringen en natuurlijk de benzine.

De motorfiets die je gekocht hebt moet natuurlijk verzekerd worden dit kan je bij verschillende maatschappijen doen, maar zorg ervoor dat je altijd goed verzekerd rond rijdt.



*Foto: Wim Taal*

Een rechtstbijstand verzekering kost natuurlijk wel extra, maar als "jonge" motorrijder is het geen overbodige luxe (trouwens ook niet als "ouwe rot").

Tevens kan je de keuze maken of je All-risk verzekerd wilt zijn of alleen maar WA. Het verschil dat je buiten de schade die aan de ander is toegebracht bij een All-risk ook je eigen schade vergoed krijgt. Uiteraard hangt hier een ander prijskaartje aan.

Een gemiddelde verzekering varieert tussen de 150 en 1000 euro per jaar, dit is uiteraard afhankelijk van de dekking en van het type motorfiets die je hebt aangeschaft.

Ook met de kleding kan je zo gek doen als je zelf wilt.

Een goed passend motorpak kost al gauw een paar honderd euro, naast het pak heb je natuurlijk ook nog een helm, laarzen en goede handschoenen nodig al met al een kostenpost van tussen de 750 en 1500 euro. Als je niet te gek doet en je pak goed onderhoud dan kan je hier best een tijd mee doen. Preventief onderhoud is van levens belang voor je motorfiets, je wilt niet opeen dat je tijdens een toerrijtje of onderweg naar je werk met pech stil komt te staan.

Ook weer afhankelijk van je merk en type motorfiets, immers een Ducati of een BMW zijn nu eenmaal duurder in onderhoud dan bijvoorbeeld een luchtgekoelde kawasaki.

Gemiddeld ben je voor een kleine beurt zo'n 50 tot 150 euro kwijt en voor een grote beurt tussen de 250 en de 500 euro

Naast dit alles heb je natuurlijk nog "last" van slijtage onderdelen (ketting en tandwielen en de banden). Een ketting set kost (met tandwielen) gemiddeld zo'n 150 - 200 euro, hier zijn ook weer diverse soorten en maten te vinden, maar kies altijd iets wat voor je motor gemaakt is.

Elke banden leverancier levert voor bijna elke motorfiets wel een soort band. Dus wederom keuze genoeg.

Denk altijd aan je eigen veiligheid en ga dus niet met slechte of gladde banden op pad om zo een paar centen uit te sparen. Een setje banden varieert in prijs tussen de 200 tot ruim boven de 600 euro per set. Rondkijken bij een motorzaak of een bandencentrum kan nooit kwaad.

Om vooruit te komen heb je natuurlijk benzine nodig... die discussie is natuurlijk al jaren bezig; de prijs van de benzine. Voor een volle tank betaal je toch al gauw een euro of 30.

Naast dit alles wil je natuurlijk ook sparen voor een nieuwe motorfiets... Juist, die ene die van de week naast je stond bij de verkeerslichten...

En natuurlijk wil de staat ook nog wat van dit alles vangen voor een motorfiets is dit niet duur, zo'n 60 euro op jaarbasis.

Al met al, motorrijden is geen goedkope hobby, maar wel eentje die het geld waard is. Hieronder heb je een leuk voorbeeld wat een "gemiddelde" motor kost (Kawasaki Z1000 / 7500 km/jaar)

Post	Kosten
Verzekering (70% no-claim Volledig casco)	€ 475,00
Onderhoud	€ 565,00
Benzine	€ 700,00
Wegenbelasting	€ 60,00
Banden	€ 310,00
Subtotaal	€ 2.110,00
Kosten per Km	€ 0,28

Uiteraard kan het veel goedkoper, door een motorfiets aan te schaffen waar je zelf lekker aan kunt sleutelen, waar minder vermogen in zit en die ook goedkoper is in de verzekering.

# MONUMENTAAL

**MONUMENTAAL IS HÉT NIEUWE MAGAZINE VOOR LIEFHEBBERS EN/OF BEWONERS VAN MONUMENTALE HUIZEN. NORMAAL BEDRAAGT DE PRIJS € 5,50 PER NUMMER. EEN JAAR-ABONNEMENT KOST € 25,-, WAARMEE U VIJF EURO BESPAART OP DE PRIJS VAN ZES LOSSE NUMMERS. IDEAAL WANNEER U GEEN NUMMER WILT MISSEN, WANT MONUMENTAAL IS VAAK SNEL UITVERKOCHT.**

[WWW.MONUMENTAAL.COM](http://WWW.MONUMENTAAL.COM)

## 7. Mogelijkheden van de motorfiets

Er zijn vele manieren om een motorfiets te gebruiken. Sommige motorrijders gebruiken hun motorfiets dagelijks, anderen maar een beperkt aantal dagen per jaar. Hieronder gaan we wat uitgebreider hierop in.

### 7.1 Recreatief gebruik

In Nederland gebruiken de meeste motorrijders hun motor alleen recreatief. Voor het dagelijks woon-/werkverkeer maken zij geen gebruik van de motor. De motorfiets komt vooral in het weekend naar buiten, vaak voor toerritten van hooguit een paar honderd kilometer en een heel enkele keer voor een meerdaagse motorrit.

De zogenaamde mooi-weer-rijders treffen we ook in deze groep. Dit zijn mensen die alleen bij droog weer motorrijden en veel tijd en aandacht aan het poetsen van de motor besteden.

Voor deze vorm van motorrijden is elke motorfiets geschikt.



*Foto: Wim Taal*

## 7.2 Vakantie met de motor

Dit zou je kunnen aanmerken als een gevorderde manier van recreatief gebruik van de motor. Vakantie met de motor betekent dat je vele uren in het zadel zit. Dan heb je liever een zadel dat goed zit en een zithouding die lang vol te houden is. Een sportmodel is dan al snel te extreem: de hoek die de knieën moeten maken is te scherp, wat na enkele uren onprettig begint te worden. Ook het voorover zitten levert op den duur klachten in de nek. Bij lagere snelheid ontstaat er veel druk op de polsen en ook dat is na een paar uur niet fijn meer. Ook een chopper is minder geschikt voor vakanties. De onderuit gezakte zithouding levert na verloop van tijd problemen voor de onderrug op. Uiteraard zijn de toerfietsen zeer geschikt voor vakanties. Meestal hebben zij goede zadels waarin je het uren lang uithoudt en is de zithouding prima. De bescherming tegen de rijwind die de kuip biedt (meestal met verstelbare ruit) helpt vermoeidheid te voorkomen. Een nadeel van toerfietsen is hun hoge gewicht, terwijl ook de aanschafkosten meestal hoger liggen. Ook een naked bike of een minder extreme sportfiets zijn prima geschikt voor vakanties. Wie niet te klein van stuk is, kan ook naar de all-roads kijken, ook dit zijn vakantiefietsen pur-sang.



Foto: Wim Taal

Ga je een motorfiets kopen waarmee je ook vakantie-trips wilt maken, dan is het verstandig hier op te letten. Kijk bij de specificaties naar het maximum laadvermogen en trek hier het gewicht van de berijder en eventuele bijrijder van af (beiden inclusief motorpak). Bij sommige motorfietsmodellen blijkt er dan nog maar een zeer beperkte hoeveelheid aan bagage mee te kunnen.

Wie met de motor op vakantie gaat, zal veelal ook zijn vakantie-bagage op de motor moeten meenemen. Het maximum laadvermogen van een motorfiets blijkt heel wat minder dan die van de auto te zijn. Wanneer de partner achterop meegaat, dient ook het gewicht van die partner van het maximum laadvermogen af te worden getrokken om uit te rekenen hoeveel bagage er mee mag.

De bagage dient ook nog een plek op de motor te krijgen, waarbij het gewicht op een verstandige manier over de motor verdeeld wordt. Belangrijk is dat niet al het gewicht op het achterwiel terecht komt, maar dat dit evenwichtig over beide wielen verdeeld wordt. Een tanktas helpt om gewicht naar voren te krijgen. Bagage hoog op de fiets maakt de fiets topzwaar, vandaar dat toer-motorfietsen zij-koffers hebben. Deze houden het gewicht laag boven de grond, waardoor het zwaartepunt van motor plus bagage niet te veel omhoog gaat.

Wanneer je regenpakken meeneemt, is het niet handig wanneer je eerst een halve koffer uit moet pakken voor je er bij kunt. Deze dienen een zeer toegankelijke plaats te krijgen. Neem je een tent mee, dan heb je die ook liever niet onder je bagage. Kortom, het kiezen welke bagage je meeneemt (en wat je allemaal beter thuis laat) en hoe je die bagage het beste in pakt en op de motor bevestigt, zijn dingen waar je goed over na moet denken.

### 7.3 Woon-/werkverkeer

In Nederland is er ook een groep motorrijders die de motor ook of juist vooral voor woon-/werkverkeer inzet. Het verkeer in Nederland loopt steeds meer vast, er komen steeds meer plaatsen waar dagelijks files staan. De files worden langer, beginnen vroeger en eindigen later. De motor is dan een manier om niet stil te hoeven staan. De reistijd wordt weer beter voorspelbaar en men ergert zich minder.

Het rijden tussen de files is onder bepaalde voorwaarden gedoogd. Er is hiervoor tussen verschillende partijen een convenant afgesproken. De belangrijkste voorwaarden zijn:

- Men rijdt uitsluitend tussen de meest linkse en de ene-linkse rijstrook
- Men rijdt alleen tussen de files door wanneer het autoverkeer stilstaat dan wel met zeer lage snelheid rijdt (niet meer dan 30 km/u)
- Men rijdt hooguit 40 km/u of langzamer
- Men rijdt met een beperkt snelheidsverschil ten opzichte van het autoverkeer



Foto: Wim Taal

Het rijden tussen de files is niet zonder risico's en vereist veel aandacht en concentratie. Alhoewel steeds meer automobilisten hiermee rekening houden, zijn er nog steeds een groot aantal automobilisten die geen rekening houden met tussen de files rijdende motorrijders. Regelmatig wisselen automobilisten plotseling van rijstrook, waarbij lang niet altijd de richtingaanwijzers (tijdig) gebruikt worden.

Ook activiteiten zoals bellen in de auto, het maken van aantekeningen in de agenda tijdens het rijden of het lezen van vergaderstukken tijdens het rijden zorgen er voor dat de auto plotselinge zijdelingse bewegingen kunnen maken. Iedere motorrijder die regelmatig tussen de files door rijdt, kan hier hele



verhalen over vertellen. Het is zeker niet de meest plezierige manier van motorrijden, maar je staat in ieder geval niet stil en geeft nog enige zekerheid op tijd op je afspraak te zijn.

De huidige belastingwetgeving kent wel voor de auto van de zaak een fiscale bijtelling, maar niet voor de motorfiets van de zaak. Dit kan voor sommige mensen een interessante optie zijn.

Wie op zoek is naar een motorfiets voor woon-/werkverkeer geeft de voorkeur aan een motor met een laag onderhouds-interval en een model waarbij het geen ramp is als je een keer een poetsbeurt overslaat (veel chromen is meer voor de mooi-weer-rijders). Een laag brandstofverbruik heeft de voorkeur. Informeer bij rijders van het model van je keuze hoe de motor zich in de winter gedraagt. Is er veel last van bevroren carborateurs of heeft het model hier juist minder last van? Hoewel bandenslijtage ook erg rijder-afhankelijk is, is dit ook iets om ervaringen van anderen te horen. Wie na een lange werkdag vervolgens de regen in moet, staat meestal bij thuiskomst niet te popelen om dan gelijk even de ketting te smeren. En dat zijn juist de momenten waarop dit het hardst nodig is. Helaas zijn er steeds minder relatief goedkope modellen met een cardan op de markt.

In de file en in de stadsjungle zijn een laag gewicht en een smalle bouw in het voordeel. Een hoog motorvermogen is hier minder van belang, tijdens de spitsuren ligt op veel wegen de gemiddelde snelheid op een lager niveau.

**Beleef 8 dagen  
Hongkong  
met Cathay Pacific  
al voor € 931,- all-in**

**Vertrekdata in 2007**  
1/3/6/8/10/13/15/17/20/22/24/27/29/31 - mei  
3/5/7/10/12/14/17/19/21 - juni

**Inclusief:**

- non-stop retourvlucht met Cathay Pacific
- 5 nachten (6 dagen) in een centraal gelegen 4-sterren hotel inclusief transfer en late check-out
- 10 kg. extra bagage op de retourvlucht...

**Shop till you drop!**

- gratis halve dag Hongkong Island Tour
- kortingsvouchers voor transport, tours, restaurants, etc.

**Prijzen**

- Pakket incl. vlucht in economy class: **€ 931,- all-in\***
- Pakket incl. vlucht in business class: **€ 2.531,- all-in\***

**Informatie en boekingen**

- ☎ 020 - 653 2010 (tijdens kantooruren)
- @ nl\_reservations@cathaypacific.com
- i www.cathaypacific.nl

**Meer informatie over Hongkong**

www.discoverhongkong.com -  
www.hkentertainment.com - www.hkclubbing.com  
- www.hkoutdoors.com - www.12hk.com

\* prijzen zijn inclusief luchthavenbelasting en overige toeslagen. Voor alle vertrekdata geldt dezelfde prijs. Prijzen zijn op basis van een 2-persoonskamer. Voor een 1-persoonskamer geldt een toeslag van € 175,- voor 5 nachten.

CATHAY PACIFIC HONG KONG TOURISM BOARD

## 7.4 Sport

Er zijn in Nederland nog steeds een aantal mensen die op de motorfiets sport beoefenen. Helaas is het aantal plaatsen waar dit mogelijk is beperkt. Milieu-maatregelen en teruglopende tolerantie ten aanzien van geluidsbelasting zijn hier debet aan, terwijl er ook veel vooroordelen tegen de motorsport heersen. Motorsport bedrijven kan op het racecircuit. Ook op de crossbaan, zandpaden etc. wordt motorsport beoefend.

Motorsport is een technische sport en dat betekent het een en ander voor het benodigde budget. De veiligheid dient niet uit het oog verloren te worden en ook daar dient budget-ruimte voor te zijn. Wie interesse heeft in motorsport kan zich het beste oriënteren bij de diverse clubs. Hier kan men je uitgebreid informeren over eventuele benodigde licenties, cursussen, etc. en kan men wellicht ook een indicatie van de te verwachten kosten geven.

## 7.5 Vervoer

Tenslotte zijn er ook motorrijders die de motor professioneel gebruiken, zoals bijvoorbeeld de motorkoerier. Tegenwoordig zien we dat ook de hulpdiensten de motorfiets weer in ere herstellen. Was het een paar decennia geleden vooral de motoragent, tegenwoordig zien we ook medische hulpdiensten de motorfiets inzetten en worden er ook voor pech-hulp vaker motorfietsen ingericht.

Het spreekt voor zich, dat bij een professionele inzet van de motorfiets de keuze van het model zeer goed overwogen dient te worden. Aspecten die hier een rol spelen zijn de totale gebruikskosten (inclusief afschrijving, brandstof, onderhoud, vervanging van banden, etc.), de bescherming van de rijder tegen de weersomstandigheden en het algemene comfort voor de rijder.

## 7.6 Hobby

Er zijn vele manieren mogelijk waarop je van een motor-hobby kan genieten. Veel mensen zijn lid van een motorclub. Er zijn motorclubs in soorten en maten. De ene club is meer gericht op samen toeren, de ander meer op samen zijn, en weer een andere is bijvoorbeeld gericht op techniek. Als lid kun je veel plezier beleven bij deze clubs. Al deze clubs hebben met elkaar gemeen dat zij bestaan dankzij de inzet van vrijwilligers. Meestal is het werk als vrijwilliger bij een club veel leuker dan je denkt. Bovendien is het erg dankbaar werk. Ook de MAG heeft altijd behoefte aan vrijwilligers. Dat hoeft niet altijd om een structurele bijdrage te gaan. Een keertje helpen op een beurs is een leuke manier om kennis te maken. Probeer het eens!



*Foto: Wim Taal*

Doordat de techniek relatief goed toegankelijk is, beleven veel mensen plezier aan het zelf sleutelen aan de motorfiets. Dit geeft een hele nieuwe dimensie aan de motor-hobby. Sommige mensen kiezen zelfs daarom bewust voor veteranen-motoren. In het hele land zijn wel mensen te vinden die oude motoren opknappen en weer rijdbaar maken.

Zelf sleutelen aan je motorfiets is ook een manier om het motorrijden betaalbaar te houden. Hierbij is het uiteraard belangrijk dat je goed weet wat je doet. Dingen die je sleutel-vermogen te boven gaan, kun je beter door een deskundige laten doen. Tenslotte geldt ook hier dat veiligheid boven alles gaat. Sommige motorclubs bieden mogelijkheden om zelf te sleutelen en kunnen je misschien ook helpen je meer vaardigheden te laten opdoen.

## 8. Motorkleding

Het dragen van "echte" motorkleding op de motor is van groot belang. Motorkleding beschermt tegen de rijwind, tegen de afkoeling door de rijwind. Nog belangrijker is dat goede motorkleding bij een onverhoopte val de lichamelijke schade probeert te verkleinen.

Houdt bij het vaststellen van je budget rekening met de aanschaf van goede motorkleding. Het is een essentieel onderdeel van het motorrijden. Voordat we aan de echte kleding beginnen, noemen we eerst nog even twee andere belangrijke onderdelen van je motor-uitrusting: de motorhelm en de oordoppen.

### 8.1 De motorhelm

Er zijn maar heel weinig mensen die het belang van een goede motorhelm niet inzien. De functie van de helm is duidelijk: de helm moet bij een ongeval de kans op en ernst van letsel aan hoofd en nek zoveel mogelijk beperken. Hoewel we ons dat misschien minder realiseren, biedt een helm natuurlijk ook bescherming tegen (extreme) weersomstandigheden en insecten. Het aanbod van helmen is tegenwoordig groot. Dat is prettig, want de kans dat je een helm vindt van jouw gading is daardoor ook groot. Vooropgesteld: de keuze voor een helm is persoonlijk. Een helm heeft niet voor iedereen eenzelfde 'status': voor de één is een helm een noodzakelijk kwaad, terwijl de ander misschien een helm kiest ter vervolmaking van de 'look', bijvoorbeeld in dezelfde kleurstellingen als de motorkleding of, niet te vergeten, de motor. De aanschafprijs van een helm speelt natuurlijk ook een rol. Een goede pasvorm is natuurlijk een belangrijk criterium en de functionaliteit van de helm kan ook een rol spelen (bijvoorbeeld systeemhelmen of jethelmen voor brildragers). Vizieren die niet beslaan, wasbare voeringen, de ventilatie in de helm, kwaliteit van de gebruikte materialen en het gewicht kunnen daarnaast allemaal factoren zijn die je keuze beïnvloeden. Dan zijn er tenslotte nog de verschillen in turbulentie (luchtstromen die erg veel lawaai maken), maar een goede pasvorm scheelt daarbij een stuk.

Het is van absoluut belang dat je een goede helm koopt en dat die helm een goede pasvorm heeft.



Foto: Wim Taal

Er zijn verschillende soorten helmen in de handel, van integraalhelm (die je hele gezicht bedekt) tot jethelm (die maar een gedeelte van je hoofd beschermt).

Helmen zijn er van verschillende materialen (meestal ABS of glasfiber) en er zijn weldegelijk ook verschillen in gewicht. Ook zijn er verschillende sluitsystemen in gebruik. De prijzen van helmen lopen ver uiteen, de duurdere modellen kunnen wel tot vijf keer duurder zijn dan de goedkoopste modellen.

### 8.1.1 Pasvorm

Voor alle modellen geldt dat ze moeten zijn goedgekeurd (er moet dus een E-merk in de helm ingenaaid zijn) en dat ze precies de goede pasvorm hebben. De pasvorm verschilt van merk tot merk. Wanneer je bij een bepaald merk geen goed passende helm kunt vinden, dan betekent dat dus niet dat je een onmogelijk hoofd hebt, maar dat je even een rek verder moet kijken.

Zeker wanneer je weinig ervaring met het dragen van een motorhelm hebt, is het kiezen van een helm met de juiste pasvorm niet eenvoudig. Laat je daarom goed door een deskundig iemand adviseren. Zoek een winkel waar je een gedegen advies verwacht en let er op dat de persoon die je helpt ook een goed advies kan geven. Niet iedere zaterdag-hulp kan dat even goed, tenslotte en ook spelen commerciële belangen mee. Twijfel je of je een goed advies krijgt, verlaat dan de winkel, er zijn er genoeg waar je wel goed geholpen wordt.



**Biologische melkveehouderij**

**Van nature goed**

**[www.landgoedhethengelman.nl](http://www.landgoedhethengelman.nl)**

**Kom kijken bij het melken of boek een geheel verzorgde wandeling met picknick.**

**Ideaal voor excursies, scholen, studiegroepen en vergaderen op lokatie.**

**Bezoek onze website voor alle informatie.**

**genomineerd voor Agrarisch Ondernemer 2007**

Het is belangrijk dat een helm goed past. Een helm mag niet te strak zitten, maar ook zeker niet te los, de helm moet goed aansluiten. Een strakke helm zal op den duur gaan knellen en hoofdpijn veroorzaken en een te losse helm zal niet voor de benodigde bescherming zorgen die bij een val nodig is. Een te grote en zware helm kan nekletsel veroorzaken. Om nog maar te zwijgen van het oncomfortabele 'wapperen' door de wind bij hogere snelheden. Om de juiste maat van iemands hoofd te meten is het belangrijk dat je het meetlint net boven de ogen, de oren en boven de kleine bult achter op het hoofd plaatst en de juiste maat afleest op het punt waar het meetlint samenkomt. Het is prettig hierbij goed te worden geadviseerd. Zo mag een nieuwe helm best wat strak zitten zonder dat de maat te klein is. Door het dragen van de helm 'zet' deze zich ook nog wat naar het hoofd. Overigens: het is verplicht de kinband te sluiten. Zorg er altijd voor dat de kinband goed en strak aangetrokken is.

### 8.1.2 Buiten- en binnenschaal

Het materiaal dat voor de helm gebruikt wordt én de manier waarop ie gefabriceerd wordt bepalen in hoge mate de kwaliteit van een helm. Een helm heeft een buiten- en een binnenschaal met elk een functie. De buitenschaal heeft tot doel een klap op te vangen en de energie over een groter vlak te verdelen en hiermee een deel van de slagenergie te absorberen. De binnenschaal is de demper die de klap opvangt. Het contact tussen de binnenschaal en het hoofd wordt gevormd door de gepolsterde binnenvoering. Meestal bestaat de gepolsterde binnenvoering uit een schuimstof en textiel voeringmateriaal. De gepolsterde binnenvoering met de binnenschaal bepalen samen de pasvorm van een helm. De voering heeft tot taak vocht en vuil af te voeren. Voor de buitenschaal worden bijna uitsluitend Thermoplast en Duroplast gebruikt. Thermoplast is een kunststof dat in een spuitmal gevormd wordt. Hiervoor worden kunststofkorrels verhit en onder hoge druk in een CNC-gefreemde mal van de buitenschaal van een helm geperst. Thermoplasthelmen zijn herkenbaar door hun relatief lage gewicht, stugheid en slijtvastheid. De bekendste thermoplasten zijn polycarbonaat en ABS. Duroplast-helmen worden ook 'fiberglashelmen' genoemd. Fiberglashelmen worden met veel handwerk vervaardigd uit een weefsel van kunstvezels en met speciale kunsthars. Hiervoor worden de speciale kunstvezelmatten in een CNC-gefreemde mal gelegd en met hars bestreken. Een opblaasbare rubber ballon gaat in de vorm en verdeelt de hars gelijkmatig onder druk en hoge temperatuur over de gehele mal. Fiberglashelmen worden gekenmerkt door hun stabiliteit, hoge slijtvastheid, duurzaamheid en slagvastheid. Met hightech vezels als Aramide, koolstof of hoogwaardig polyethyleen en mixvormen hiervan (multi-fiber), zijn ze lichter in gewicht en duurzamer dan thermoplasthelmen. Bij deze helmen, die duurder zijn, is vaak ook een hoogwaardige lak toegepast, waardoor de helm minder 'slijt' door zonlicht.

## 8.2 Oordoppen

Rijden op de motor kan leiden tot een lawaai-belasting als gevolg van turbulentie in de buurt van je helm. Hoeveel lawaai er is, is per persoon verschillend. Een helm die bij de ene persoon tot veel windgeruis leidt, kan bij de ander aanzienlijk stiller zijn. De fabrikanten van helmen doen hun best, de modellen zo stil mogelijk te maken. Ondanks dat doe je er goed aan een paar oordoppen aan te schaffen. Vanaf snelheden van zo'n 80 km/u moet je ze al dragen. Er zijn oordoppen in diverse prijsklassen. Waar je in ieder geval op moet letten is dat ze geschikt zijn om onder een helm te dragen

(dus geen uitstekende delen), voldoende dempen en een voor de motorrijder passende dempingskarakteristiek hebben (vooral hoge tonen dempen). Met de meeste oordoppen is (zij het soms met enige moeite) een gesprek nog mogelijk. Dit betekent dat je nog steeds je gehoor kunt gebruiken in het verkeer. (Je gehoor helpt mee om een beeld van je omgeving op te bouwen.) Bij de motorzaak kun je verschillende typen oordoppen kopen. Er zijn hele goedkope, eenmalig te gebruiken oordoppen te koop, deze moet je eigenlijk na een keer gebruikt te hebben weggooid. Er zijn ook herbruikbare oordoppen, soms met een te verwisselen filter. Dit zijn kunststof oordoppen die langere tijd mee gaan en die redelijk comfortabel zijn. Op maat gemaakte oordoppen zijn wat steviger geprijsd, maar bieden de beste bescherming en vaak het meeste comfort.

In het begin moet je je oordoppen niet te lang inhouden, na twee uurtjes kun je ze het beste even uit doen. Zo kun je er langzaam aan wennen. Na een korte gewenningsperiode merk je haast niet meer dat je je oordoppen in hebt. Oordoppen verminderen het windgeruis aanzienlijk, waardoor het motorrijder minder vermoeiend wordt. Bovendien helpen ze een (permanente!) gehoorbeschadiging te voorkomen. Zodra je de bebouwde kom verlaat is het onverstandig om dat zonder oordoppen te doen.

### 8.2.1 Otoplastieken

Eigenlijk mag ik je op maat gemaakte gehoorbeschermers geen oordoppen noemen, maar moet je 'otoplastieken' zeggen. Dit soort gehoorbeschermers zorgt voor een gemiddelde geluidsdemping van 15 tot 30 dB. De op maat gemaakte beschermers zijn er in een zachte variant van siliconen-rubber en in een harde variant die meestal van kunsthars is gemaakt. Een keuze voor de ene of andere variant hangt voor een groot deel af van persoonlijke voorkeuren. De harde otoplastieken zijn over het algemeen wat goedkoper, gemakkelijker om schoon te houden, en ze kunnen niet scheuren. Bovendien gaan ze met gemiddeld vijf tot zes jaar wat langer mee dan zachte otoplastieken, die na drie tot vier jaar aan vervanging toe zijn.

## 8.3 Motorkleding

### 8.3.1 "Echte" motorkleding

De modegrillen volgen elkaar snel op en af en toe steekt de "motorlook" weer eens de kop op. Kledingwinkels en boetieks verkopen opeens (soms peperdure) jacks die lijken op motorjacks. Dit soort jacks zijn leuk -- alleen niet op de motor. Op de motor hoor je goede motorkleding te dragen. Deze kleding heeft de juiste pasvorm, houdt rekening met eigenaardigheden die bij het motorrijden horen en beschermen je wanneer je met hoge snelheid over het asfalt glijdt.

### 8.3.2 Bijzonderheden van motorkleding

Op de motor zit je meestal iets voorover gebogen. Verder wil je nergens blote huid aan de rijwind blootstellen, wat zeker bij kouder weer heel belangrijk is. Dus geen kieren tussen bijvoorbeeld je mouwen en je handschoenen. "Normale" kleding zit vaak te ruim, waardoor er tijdens het rijden met een modieus jack een soort schoorsteen van je taille tot je nek kan ontstaan. Een goed motorjack zit minder ruim en sluit bij je taille en je nek goed af. Vaak biedt een jack mogelijkheden om het aan je

(motor-)broek vast te maken, om "opkruipen" tijdens het rijden te voorkomen. Verder zijn bij motorkleding de mouwen en broekspijpen langer dan bij normale kleding en zitten er ritsen in mouwen en pijpen zodat je de overgang naar handschoenen resp. motorlaarzen goed krijgt.

Door de hoge snelheid waarmee je op een motor rijdt worden er ook zware eisen aan de waterdichtheid gesteld. Een regenpak dat het op de fiets prima doet, is op de motor vaak ongeschikt. De regendruppels worden door de druk van de rijwind door de naden heen geperst. Verder is je houding op de motor ook anders. Wanneer je meer dan een paar km in de regen rijdt, is uitsluitend waterdichte motorkleding in staat je droog te houden.

De belangrijkste onderdelen van je motorgarderobe zijn:

- Motorjack
- Motorbroek
- Motorhandschoenen
- Motorlaarzen



## Op reis naar Azië en Australië?

Je vindt alle informatie in **AZIË, het beste reistijdschrift in de Benelux.**

[WWW.AZIEMAGAZINE.NL](http://WWW.AZIEMAGAZINE.NL)



In plaats van een los jack en een losse broek kun je vaak ook voor een soort overall kiezen. Racers dragen altijd een overall om het risico van een onbeschermd deel tussen jack en broek te voorkomen. Op diverse plaatsen zijn in je motorkleding voorzieningen aan gebracht om protectoren aan te brengen. Vrijwel altijd zijn die protectoren al aangebracht wanneer je de kleding koopt.

### 8.3.3 Motorjack

Een motorjack beschermt je bovenlichaam tegen afkoeling door de rijwind, tegen allerlei insecten die met grote snelheid op je botsen. Wanneer je onderuit gaat of betrokken raakt bij een aanrijden dan moet de slijtvastheid van het motorjack voorkomen dat je huid en (eventueel de lagen er onder) door het asfalt afgeschaapt worden. De protectoren in het jack dienen als schokdemper en proberen de gevolgen van de harde impact van het wegdek en eventueel wegdekmeubilair te beperken.

### 8.3.4 Motorbroek

Een motorbroek beschermt je onderlichaam tegen afkoeling door de rijwind, tegen opspringende steentjes, rondvliegend vuil en insecten die met grote snelheid op je botsen. Ook de motorbroek moet tijdens een val of schuiver over het wegdek voorkomen dat je je huid verliest. Verder bevat een motorbroek ook protectoren op cruciale plaatsen.

### 8.3.5 Motorhandschoenen



Het dragen van motorhandschoenen is heel belangrijk. Wanneer je valt zul je in een reflex je handen gebruiken om de klap op te vangen. Zelfs bij relatief lage snelheden zullen je handen bij een val snel beschadigd raken. Draag tijdens het rijden daarom altijd motorhandschoenen. Verder helpen je handschoenen tegen afkoeling van je hand, vooral je vingers zijn daar erg gevoelig voor. Insecten weten altijd precies je knokkels te vinden en kunnen daar behoorlijk hard tegen aan knallen.

*Foto: Wim Taal*

Je handen vormen een belangrijke verbinding tussen jou en de motorfiets. Je bedient er het gas mee, maar ook de koppeling en de voorrem. Plus de knoppen voor de richtingaanwijzers en dergelijke. Je zult daarom het liefst met dunne, leren handschoenen rijden. Helaas lukt dat met ons klimaat niet elke dag en zul je vanwege de neerslag of temperatuur voor andere handschoenen moeten kiezen. Motorrijders die veel rijden hebben vaak een aardig assortiment handschoenen thuis.

### 8.3.6 Motorlaarzen

Net als handschoenen zijn ook motorlaarzen zeer belangrijk voor je bescherming. Wanneer je met lage snelheid zijdelings valt, is er een grote kans dat je been tussen het wegdek en de motor beknelt raakt. Meestal gebeurt dat bij je enkels. Daarom moet je laarzen dragen die je enkels ruimschoots omvatten. Lage of halfhoge motorschoenen worden wel verkocht, maar deze kun je beter niet gebruiken.

Ook voor laarzen geldt, dat je echt voor motorlaarzen moet kiezen. Motorlaarzen zijn ontworpen voor het gebruik op de motor, zijn op de juiste plaatsen versterkt. Vaak zie je een extra versteviging op de wreef. Zo'n extra versteviging voldoet wellicht niet aan de laatste trends uit Parijs, maar beschermt wel tegen de slijtage door het contact met het schakelpedaal.

## 8.4 Leer of textiel

Wanneer je motorkleding wilt gaan kopen, is dit de eerste vraag die je jezelf moet stellen. Beide hebben voor- en nadelen. Lederen kleding draagt het prettigst, het voelt het fijnste aan. Leer gaat na een tijdje "naar je lichaam staan", zodat het aanvoelt als gegoten.

Verder is bij leder kleding het contact met de "buitenwereld" vaak wat groter dan bij textiele motorkleding. Verder biedt leer, mits de fabrikant de juiste soorten en diktes gekozen heeft, een zeer goede bescherming wanneer je over het asfalt glijdt. Om die reden zie je de mensen die racen kleding dragen die grotendeels uit leer bestaat.

Het nadeel van leer merk je zodra je in een regenbui terecht komt. Leer zuigt het water op, wordt een stuk zwaarder en wanneer je dan doorrijdt, krijg je het verschrikkelijk koud. Motorrijders die het hele jaar door rijden kiezen daarom vaak voor textiel. Textiele motorkleding is in de regel waterdicht. Wanneer je ook bij lagere temperaturen wilt rijden, dan wordt de thermische isolatie van je motorpak belangrijk. Dat is vaak met textiel beter te regelen dan met leer. Veel textiele motorjacks en -broeken worden met een uitneembare wintervoering verkocht. Zodra de buitentemperatuur onder de 10 graden Celcius duikt, zul je die voering op prijs stellen.



Foto: Wim Taal

## Een nieuwe website?



### **ADENA haalt meer uit internet!**

- Webanalyse  
Sluit uw website wel aan op de behoefte van uw klanten?  
Is uw website goed vindbaar?
- Webdesign  
Een website met een sterke inhoud, goede vormgeving  
en de nieuwste techniek verrast uw klanten en bindt bezoekers.
- Zoekmachine Marketing  
Richt uw website zo in dat zoekmachines en daarmee  
potentiële klanten niet meer om uw website heen kunnen!
- Internetteksten  
Boei uw bezoekers met professionele teksten die uw boodschap  
treffend verwoorden en de vragen van uw klant beantwoorden.

**WWW.ADNA.NL**

## 8.5 Warme weersomstandigheden

Zomers is de verleiding groot om niet al je motorkleding te dragen. Zolang je rijdt gaat het wel, maar zodra je even stopt (bijvoorbeeld bij een verkeerslicht), dan is een motorpak al snel warm. Sommige motorrijders kiezen er voor, om het motorpak dan maar thuis te laten of zelfs in korte broek en t-shirt op de motor te stappen.

Dit is zeer onverstandig. Motorkleding heeft een functie, het is er voor je eigen veiligheid. Steeds meer fabrikanten onderkennen dit probleem, waardoor het aanbod van motorkleding voor warme weersomstandigheden steeds groter wordt. In deze kleding zit op allerlei strategische plaatsen winddoorlatende materialen verwerkt, waardoor je het minder warm krijgt. Of de beschermende werking van deze kleding ook bij een glijder over het asfalt voldoende is, is niet altijd even helder. Hou de tests in de motortijdschriften in de gaten, deze kleding wordt steeds vaker getest.

## 8.6 Zichtbaarheid

De keuze van je motorkleding heeft direct gevolg door je zichtbaarheid voor andere weggebruikers. Uit veel onderzoeken is gebleken dat automobilisten vaak een aanrijding veroorzaken omdat ze domweg de motorrijder over het hoofd hebben gezien. Er gaan daarom steeds meer stemmen op om motorkleding (verplicht) een goede zichtbaarheid te geven. Dat kan door kleurkeuzes, het aanbrengen van contrasterende kleubanden, reflecterend materiaal, etc. Wanneer je tijdens de schemering onderuit gaat en in je zwart leren motorpak op straat ligt, dan zul je argumenten hiervoor begrijpen.

Desondanks wordt er nog veel motorkleding in stemmig zwart geleverd. Niet alle motorrijders voelen zich in veelkleurige kleding minder thuis. Bovendien vervuilt tijdens het gebruik je motorpak enorm, op zwarte kleding valt dit minder op.

## 8.7 Motorkleding voor dames

Doordat er steeds meer vrouwen motorrijden, is er de laatste jaren steeds meer motorkleding specifiek voor vrouwen verkrijgbaar. Het gaat hierbij niet (alleen) om een modieus tintje. Een goede pasvorm is voor motorkleding van groot belang. Motorkleding die is afgestemd op de juiste lichaamsverhoudingen is daarom altijd beter.

## 8.8 Waar moet je op letten

Wanneer je motorkleding gaat kopen, ontdek je al snel dat er een overweldigend aanbod is. Hoe maak je hierin je keuze? Enkele zaken waar je in ieder geval op moet letten:

- Pasvorm: vraag altijd of je even mag "proefzitten" op een motor.  
Een goede winkel met motorkleding heeft daarvoor speciaal een motorfiets in de buurt van de kleding opgesteld. Let op dat de mouwen en pijpen lang genoeg zijn, ook als je in een rijhouding op de motor zit. Knelt de kleding nergens? Sluit de kleding goed aan? Kun je eventueel een extra trui er onder aan? Krijg je de sluiting bij de hals goed dicht?

- Vlot aan en uit te trekken: Afhankelijk van het ontwerp duurt het aantrekken en sluiten van het ene pak aanmerkelijk langer dan bij het andere pak. Ook bij handschoenen en laarzen zie je soms opmerkelijke verschillen.
- Plaatsing zakken: bij sommige broeken en jassen zijn de zakken zo gemaakt, dan wanneer je ze niet zorgvuldig sluit je tijdens het rijden makkelijk de inhoud verliest. Bij andere pakken zijn de zakken moeilijk te bereiken of te openen of sluiten.
- Waterdichtheid zakken: bij waterdichte kleding zijn helaas lang niet alle zakken waterdicht. Soms zit de waterdichte laag niet buiten maar in de kleding en zijn de zakken buiten deze laag gehouden. Ook het ontwerp van de sluiting is van invloed op de waterdichtheid.
- Voering: wanneer je een regenoverall voor over je lederen kleding zoekt, let dan op dat er een goede glijdende voering in het regenpak is aangebracht. Zo niet, dan zul je de overall haast niet zonder hulp kunnen aan- of uittrekken.
- Combineerbaarheid: Hoe goed kun je de onderdelen van je keuze combineren met andere kleding? Wanneer je bijvoorbeeld een lederen en een textiel pak hebt, zul je in bepaalde weersomstandigheden graag met de lederen broek en het textiele jack rijden. Let er op dat dit kan.
- Draaggemak en praktisch in het gebruik: Probeer je voor te stellen hoe de kleding van je keuze uitpakt wanneer je er mee naar je werk rijdt, of naar een verjaardag. Kun je makkelijk even snel je jack uit trekken?

## 8.9 Accessoires

Er is een hele markt aan kleding accessoires voor motorrijders, variërend van sjaaltjes en colletjes tot speciaal ondergoed en sokken. Een sjaaltje is al snel een prettige accessoire. Wanneer je in de regen rijdt begint op een gegeven moment het water van je helm in je kraag te druppen. Een sjaaltje of colletje kan dan helpen om de kraag van je overhemd langer droog te houden. Verder voorkomen sjaaltjes en colletjes direct contact van je hals met de rijwind wat zeker bij kouder weer een must is. Sommige motorrijders hebben liever alle huid bedekt om de gevolgen van een botsting met een steentje of een wesp te minimaliseren.

Wanneer de temperatuur richting het vriespunt zakt, is een helmmuts (bij voorkeur met een winddicht hals gedeelte) een vereiste. Maar ook voor zomerse temperaturen zijn er (hele dunne) helmmutsen in de handel. Sommige motorrijders kiezen hiervoor, bijvoorbeeld omdat een helmmuts een stuk makkelijker in de wasmachine gaat dan de voering van je helm.

Was het vroeger van groot belang een niergordel te dragen, dit is tegenwoordig heel wat minder noodzakelijk. De trillingen van het motorblok blijven bij moderne motoren binnen de perken en ook de vering is vele malen beter dan die van pakweg 40 jaar geleden. Sommige motorrijders rijden toch graag met een niergordel, dit kan zijn om deze gevoelige streek op de rug beter warm te houden. Ook de gevolgen van uitgezakte en verslachte buikspieren op de rug worden zo minder.

In de racerij is een rug-protector de normaalste zaak van de wereld. De gedachte hierbij is, dat de gevolgen van een gebroken sleutelbeen of een gebroken vinger lang niet zo erg zijn als de gevolgen van een gebroken rugwervel. Wanneer je voor een rugprotector kiest, dan geldt -net als voor de meeste

motorkledingstukken- dat een goede pasvorm een eerste vereiste is. Anders doet het mogelijk meer kwaad dan goed. Kies je voor het gebruik van een rugprotector, dan had je daar bij het kopen van je motorpak hopelijk rekening mee gehouden.

Er zijn bij de motorzaak nog veel meer accessoires te koop. Laat je niet meteen verleiden om van alles en nog wat te kopen. Informeer je zelf, zorg dat je weet wat er te koop is en gebruik je verstand.. Tijdens het rijden ontdek je vanzelf wel wat je mist en wat eventueel een nuttige aanvulling op je motorkleding zou kunnen zijn.



## 9. Op vakantie met de motor

Wanneer je met de motor op vakantie gaat, dan begint je vakantie al bij je voordeur. Het rijden op de motor is immers een onderdeel van je vakantie.

### 9.1 Vakantie met de motor

Wie met de auto of vliegtuig op vakantie gaat, ziet het transport tussen thuis en het vakantieadres als een minder prettige fase van de vakantie, waar men ook zo min mogelijk tijd aan wil besteden. Elk jaar weer worden gezinnen aan behoorlijke risico's blootgesteld, omdat men zo snel mogelijk, het liefst in een ruk, van thuis naar de vakantiebestemming of wintersport-plaats wil rijden. De rit zelf is een gestreste toestand waarin de onderlinge verstandhouding vaak flink onder druk komt te staan. Wie met de motor op vakantie gaat beleeft dit op een heel andere manier. Het rijden zelf vormt een wezenlijk onderdeel van de vakantie. De vakantie begint niet op de bestemming, maar begint thuis bij de voordeur!

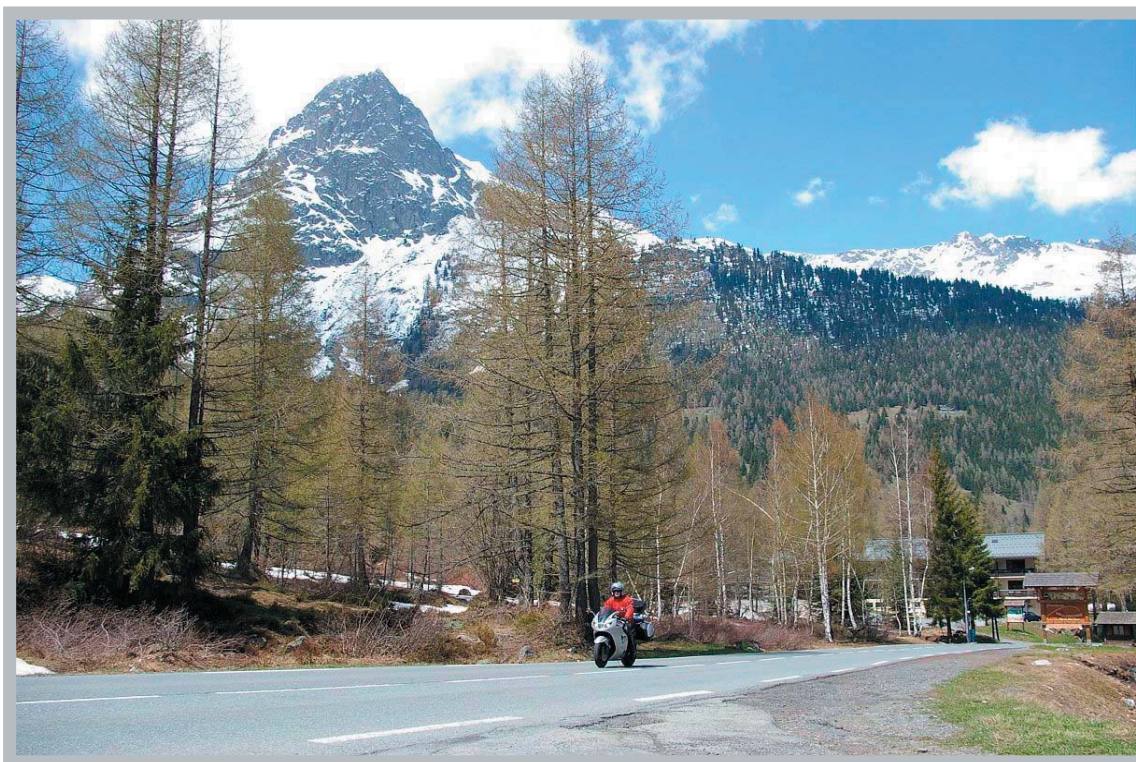


Foto: Wim Taal

Op vakantie met de motor vinden de meeste motorrijders de ultieme manier van vakantie vieren. De Nederlandse wegen missen het bochtige karakter waar je als motorrijder zo van kunt genieten, om die reden gaan veel motorrijders graag met de motor naar het buitenland. Ook het rijden in de bergen kan veel motorrijders bekoren. Het rijden van de haarspeldbochten is een hele belevenis, de uitzichten onderweg zijn prachtig en met de motor is het echt genieten.

Een parkeerplek onderweg is snel gevonden en wie langs een prachtig stuk natuur, een fraai vergezicht of een authentiek kasteel rijdt, zal graag zijn motor even aan de kant zetten.

Wie naar het buitenland wil, komt al snel tot de conclusie dat er aanzienlijke verschillen zitten tussen de (verkeers)regels binnen Europa. Het kan daarom geen kwaad om voor je vertrek goed te onderzoeken wat de spelregels zijn in de landen die jij op je motor wilt bezoeken.

## 9.2 Bagage meenemen op de motor

Wanneer je op vakantie gaat met de motor, zul je ook op de motor je bagage mee moeten nemen. Kijk in je instructieboekje wat het maximum toelaatbare gewicht is dat je kan meenemen. Trek hier vervolgens je eigen gewicht en dat van je eventuele passagier van af (houdt rekening met motorkleding, helm, etc.). Wat er over blijft is beschikbaar voor dingen als valbeugels, kofferrekken, windschermpjes, etc. Heb je het gewicht daarvan ook van het toelaatbare gewicht afgetrokken, dan blijft er hopelijk nog wat voor je bagage over.

Je moet dus goed wikken en wegen wat je mee wilt nemen en -vooral- wat niet.

Vervolgens moet je die bagage nog een plek op je motor geven. Hiervoor is er een heel assortiment spullen in de accessoires-handel verkrijgbaar.

### 9.2.1 Bagagespin en spanbandjes

Een spin is een elastieke lijn met aan beide uiteinden een haak. Soms worden meerdere lijnen in het midden bij elkaar gehouden, je hebt dan een spin met 4, 6 of 8 haken. Met behulp van een spin kan je bijvoorbeeld een sporttas achter op je motor vastmaken.

Met een paar spanbandjes kom je ook een heel eind. Ook daarmee kan je een sporttas achterop vastmaken, maar bijvoorbeeld ook een slaapzak of een tentje.

Zowel een bagagespin als een aantal spanbandjes van verschillende lengte hebben zichzelf al snel terug verdiend en zijn soms voldoende voor een korte weekend-trip.

### 9.2.2 Bagagenet

Een bagagenet is een soort doorontwikkeling van een spin. Het net bestaat uit een aantal elastische lijnen die als net geknoopt zijn. Het net is rechthoekig en heeft aan alle vier de zijden haken aan de buitenkant. Een bagagenet is in de praktijk erg handig.



### 9.2.3 Kanozak

Een kanozak is een waterdichte bagagezak met een rolsluiting. Een rolsluiting is een handige manier om een waterdichte afsluiting te realiseren.

Kanozakken zijn in verschillende formaten verkrijgbaar. In een wat groter formaat past met gemak je slaapzak plus kleding voor een paar dagen.

Je vindt de kanozak in de buitensport speciaalzaken en ook bij sommige motorzaken.

Een kano-zak laat zich met een paar spanbandjes goed achterop vast zetten en kan behoorlijk wat bagage verstouwen en is goed waterdicht. Wij hebben er prima ervaringen mee.




*Foto: Wim Taal*

### 9.2.4 Tanktas

Een tanktas is eveneens een zeer handig ding, mits het model van je motorfiets en de tank hiervoor geschikt is. Het liefst heb je een grote, metalen tank met een vrij platte bovenkant. De meeste tanktassen (en in ieder geval de goedkopere modellen) hebben een aantal magneten waarmee je de tanktas op de tank bevestigt. Heb je een motorfiets met een kunststof tank of een tank met een

bijzonder model, dan moet je uitwijken naar speciaal voor die motor gemaakte tanktassen, die daardoor meestal een stuk duurder zijn.

Een tanktas zit onderweg in je zicht en geeft je de gelegenheid het gewicht van je bagage naar voren te brengen. De meeste tanktassen hebben aan de bovenkant een doorzichtig vak, waar je een wegenkaart of routebeschrijving in kunt stoppen. Deze vakken zijn overigens zelden waterdicht en bij een klein regenbuitje ontstaat er vaak condens, waardoor je de kaart of routebeschrijving nog maar met moeite kunt lezen. Soms worden tanktassen met een regenhoes geleverd. Alleen wanneer deze echt goed aan je tanktas vast zit zijn dergelijke hoezen te gebruiken. De feit dat je zo'n hoes meegeleverd krijgt maakt het al duidelijk: de meeste tanktassen zijn niet waterdicht. Het is daarom raadzaam om de spullen die je meeneemt even in een plastic tasje te rollen.



# Klassiek & Techniek

Klassiek & Techniek, hét magazine voor de liefhebber van klassieke auto's die ook nog eens graag zelf de handen uit de mouwen steekt. Iedere maand de fraaiste klassiekers, technische verhalen, aankooptips, etcetera.

Een los nummer kost slechts € 3,95 en voor een jaar-abonnement ben je € 39 euro kwijt waarbij je dus twee nummers voor niets ontvangt.

Aarzel dus niet langer en kijk snel op [www.klassiek-techniek.nl](http://www.klassiek-techniek.nl).

**Klassiek & Techniek**  
 Healey-paradijs  
 Restauratie Austin-Healey 100/3000

- Schokkende rij-ervaring! Cadillac Seville
- Transmissierevisie (deel 3)
- Alles over carburateurs (deel 3)

Onderhoudstips: Ford Capri (1/11)  
 Aanbevelingen: Parkard Dyle & Co. 17  
 Motorrijden: BMW Motorrad (1/11)

Tanktassen zijn soms voorzien van een rondom lopende ritssluiting, waardoor je ze in hoogte kunt laten variëren. Zo ontstaat er een tanktas die varieert van schoendoos-formaat tot een behoorlijke toren. Let er op dat je de indicatie-lampjes en je tellerpartij kunt blijven zien.

Een redelijk formaat tanktas kan soms voldoende zijn voor een weekend-trip en vormt een goede aanvulling op bijvoorbeeld een kanozak of sporttas achterop.

Zware spullen stop je in de tanktas (wel opletten dat je de tank niet beschadigt, een handdoek of zo onderin je tanktas kan nuttig zijn), zo hou je de gewichtsverdeling een beetje beter.

### 9.2.5 Zij-tassen

Zij-tassen hang je over de passagiersplek van je buddysit. Meestal zijn dit nylon tassen met ritssluitingen. Zij-tassen zijn minder duur dan zij-koffers. Rijders van sportmotorfietsen kiezen soms voor zij-tassen omdat zij een kofferset niet vinden staan op hun motorfiets of omdat dit door de hoge plaatsing van de uitlaat niet mogelijk is.

Zij-tassen helpen het gewicht wat dichterbij de grond te houden en kunnen een behoorlijke hoeveelheid bagage herbergen. Zij-tassen zijn diefstal-gevoeliger dan zij-koffers.

### 9.2.6 Zij-koffers

Zij-koffers bieden de meeste bagage-capaciteit. Bij bepaalde types motorfietsen worden zij-koffers standaard meegeleverd of zijn tegen meerprijs verkrijgbaar.

Heeft de motorfiets-fabrikant geen zij-koffers voor jouw model in de catalogus staan, dan kan de “after-market” die vaak wel leveren.

Er zijn verschillende merken zij-koffers verkrijgbaar. Elk merk heeft voor de meest gangbare motorfiets-modellen specifieke ophang-sets. Is er voor jouw motorfiets zo'n ophangset beschikbaar, dan is het meestal een kwestie van een aantal bouten en moeren los- en vast draaien om zo'n set aan je motor te bevestigen, zonder dat je in je dure motor hoeft te gaan boren.



Foto: Wim Taal

Zij-koffers bieden veel bagage-capaciteit, zijn goed af te sluiten en gaan jaren mee. De aanschaf van een kofferset slaat helaas wel een aardige deuk in je budget. Zij-koffers maken je motorfiets een stuk breder. Verder rij je dan, ook als je geen bagage bij je hebt, voortaan wel rond met ophangbeugels, iets waar niet iedereen van gecharmeerd is.

### 9.2.7 Top-koffer

Een topkoffer zit achter de passagiersplek, waardoor de motorfiets er niet breder door wordt. Topkoffers zijn in verschillende maten verkrijgbaar, de meeste zijn groot genoeg om je helm in te stoppen. Een top-koffer is daarom handig voor mensen die de motorfiets dagelijks gebruiken. Door de plaats van de topkoffer is deze goed bereikbaar. Dat is handig wanneer je even snel een boodschap wilt doen. Maar ook wanneer je onderweg overvallen wordt door een regenbui: een topkoffer is een goede plek voor je regenpak.

Het nadeel van een topkoffer is dat je er niet veel gewicht in kan stoppen. De constructie waarmee de koffer aan je motorfiets vast zit laat dit vaak niet toe, bovendien heeft een hoog gewicht op die plaats een nadelig effect op het rijgedrag van je motorfiets.

De meeste fabrikanten van zij-koffers leveren ook zogenaamde “wing-sets”, dit zijn ophang-sets waarmee je zowel de ophanging van de zij-koffers als de ophanging van de topkoffer mee maakt. Vaak kun je de zij-koffer ook als topkoffer gebruiken, wat een zeer praktisch geheel oplevert.

### 9.2.8 Zijspan

Alhoewel de bagage-mogelijkheid niet het belangrijkste argument zal zijn geweest bij de aanschaf van een zijspan, vermelden we het hier toch maar. Wie eens op een motorcamping naast iemand met een zijspan gestaan heeft, komt al snel tot de conclusie dat de bagage-capaciteit van een zijspan groter is dan de inhoud van een zee-container. Mocht je dus naast een bungalow-tent, een eethoek en een zithoek, ligstoelen en een barbeque ook nog een breed-beeld TV willen meenemen, volg dan een cursus zijspan-rijden. Begin ondertussen ook met sparen...

### 9.2.9 Conclusie

Wanneer je met de motorfiets een vakantietrip wilt maken, zijn er voldoende opties aanwezig om je bagage mee te nemen. Weet je niet zeker of een motorvakantie "jouw ding" is, dan hoeft je niet meteen een vermogen te investeren in een kofferset. Met een tanktas of een paar spanbandjes en een sporttas kom je al een heel eind. Een beetje creativiteit helpt om zo voldoende bagage voor een lang weekend meenemen. En wanneer je tijdens zo'n trip ontdekt dat het motorvakantie-virus ook jou te pakken heeft, dan kun je altijd nog zo'n kofferset aanschaffen.



## Samen genieten... RP Holidays



Op zoek naar een bestemming voor een weekendje weg of een lekker lange zomervakantie?

Bij RP Holidays vindt u alles voor een heerlijke vakantie in Nederland, Duitsland of Denemarken.

Ontdek de verrassende omgeving vanuit uw luxe vakantievilla • ervaar het echte buitengevoel op een gezellige camping • geniet van een luxe maritieme hotelvakantie • verwen uzelf met een bezoek aan een bekend kuuroord • maak een interessante citytrip • beleef het plezier van samen golfen en wijnproeven aan de Moezel • organiseer een familiereünie... maar **geniet** vooral van elkaar en het gevoel lekker vrij te zijn!

Vraag nu het gratis magazine aan!



Meer dan 80 vakantiebestemmingen in Nederland, Duitsland en Denemarken!

☎ 0900 - 8810 (€ 0,20 p/m) • [WWW.RPHOLIDAYS.NL](http://WWW.RPHOLIDAYS.NL)

## 10. Organisaties voor motorrijders.

Hoewel motorrijden op zich een individuele bezigheid is zijn er diverse soorten verenigingen waar men zich bij kan aansluiten. Zo is er een groot aantal toerclubs met als hoofddoel het gezamenlijke ritten maken en het sociale aspect een belangrijke rol speelt. Sommige clubs bieden daarbij faciliteiten zoals het zelf je motor onderhouden in een werkplaats, vaak onder begeleiding van ervaren leden. Daarnaast zijn er clubs die zich uitsluitend richten op een bepaald merk of type motor. Er zijn ook meerdere verenigingen van liefhebbers die antieke motoren restaureren waarmee ze trachten de motorhistorie levend te houden en weer andere verenigingen richten zich bij voorkeur op het zelf bouwen of aanpassen van motoren. Al met al is er een ruime keuze aan mogelijkheden.



*Foto: Wim Taal*

ontwerpen of onderhouden van wegen. Daarnaast komt de wetgever met enige regelmaat met wetsvoorstellen die vrijwel altijd bedacht zijn voor automobilisten, maar soms averechts kunnen werken voor motorrijders. Genoeg redenen om daarbij als belangenvereniging de functie van waakhond te bekleden en er zo snel mogelijk op in te springen.

In de afgelopen jaren is de MAG erkend als een serieuze en deskundige gesprekspartner en wordt daardoor steeds vaker door de overheid als ervaringsdeskundige benaderd bij diverse verkeersonderwerpen. Dit heeft in Nederland bijvoorbeeld geresulteerd in een omvangrijk vangrailproject. Bij het ontwerpen en testen van geleiderail, de officiële naam voor vangrail, is nooit rekening gehouden met motorfietsen. Dat heeft als gevolg dat een motorrijder die door welke oorzaak dan ook onderuit gaat een zeer grote kans loopt te overlijden of zwaar gewond te raken. Door

Een geheel andere categorie vormen belangenverenigingen voor motorrijders. In Nederland is dat bijvoorbeeld de MAG (MotorrijdersActieGroep) die in 1988 voornamelijk opgericht is uit onvrede over de benadering en behandeling van motorrijders door de politiek. Motorrijden kwam kennelijk niet voor in de vocabulaire van de overheid. De doelstelling van de MAG is onder andere het bevorderen van motorrijden in het algemeen en daarbij is het noodzakelijk om te trachten overbodige, onzinnige of te beperkende wet- en regelgeving te voorkomen. De overheid denkt bij verkeer vrijwel uitsluitend aan auto's en negeert daarbij vaak de belangen van motorrijders. De rijeigenschappen van een motor, zijnde een balansvoertuig, verschillen met die van een auto en daar zou met de aanleg en inrichting van wegen zonder al te grote inspanning op ingespeeld kunnen worden. Wegbeheerders blijken echter niet of nauwelijks rekening te houden met motoren bij het

inspanningen van de MAG heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in oktober 2005 aangekondigd dat begonnen wordt met het aanpassen van de vangrail in een groot aantal bochten op rijkswegen in Nederland. Daardoor loopt een gevallen motorrijder niet meer het risico met een lichaamsdeel te lijven haken achter een van de staande paaltjes waarop tot nu toe de gebruikelijke vangrail gemonteerd is, met alle mogelijk kwalijke gevolgen van dien. De vangrail wordt door een afdichting aan de onderzijde ook 'geleidend' voor motorrijders en niet alleen voor auto's. De provincie Utrecht heeft in samenwerking met de MAG op 15 lokale wegen vergelijkbare voorzieningen getroffen en met andere provincies is overleg gaande om ook daar op deze manier de veiligheid voor motorrijders te verhogen. Tevens heeft de MAG bereikt dat de zogeheten Cable Barrier (een vangrail van staaldraad) niet meer in Nederland toegepast zal worden wegens een te grote kans op ernstige verwondingen of fatale gevolgen voor motorrijders.

Omdat we wat de toekomstige wet- en regelgeving betreft niet meer in Nederland wonen maar in Europa is de MAG toegetreden tot de FEMA. (Federation of European Motorcyclists' Associations) een organisatie die in Brussel een eigen kantoor heeft. Hierin hebben 23 Europese belangenverenigingen voor motorrijders de krachten gebundeld om bij het Europe Parlement de stem van de motorrijders luid en duidelijk te kunnen laten horen. Dat dit voor de Brusselse FEMA-staf een constante bron van werk en aandacht vormt komt omdat heel veel wetten iets met verkeer, dus ook met motorrijden, te maken hebben. Dat kan dan over verkeersregels gaan, maar ook over veiligheidseisen, belastingen, verzekeringen, milieu en nog diverse andere onderwerpen waarvan men in eerste instantie niet zou bedenken dat we daar als motorrijders ook bij betrokken zijn. Gezien de vele onderzoeksprojecten en commissies die allemaal over verkeer gaan lijkt het er op dat belangenverenigingen zoals de MAG voorlopig een duidelijk bestaansrecht hebben. Bovendien maakt de MAG deel uit van het dagelijks bestuur van de FEMA en heeft dus ook daar een directe inbreng.



*Foto: Wiebe Arts*

eerste instantie bedoeld zijn voor die delen van de wereld waar de meeste slachtoffers vallen ons in onze bewegingsvrijheid gaan belemmeren. Nederland staat bijvoorbeeld binnen Europa (en de rest van de wereld) qua verkeer als één van de veiligste landen te boek en wij zitten dan ook niet te wachten op beperkende maatregelen.

Verkeersveiligheid wordt door de politici als prioriteit nummer één beschouwd en daardoor is er een onophoudelijke stroom aan initiatieven op dit gebied. De FEMA moet bijvoorbeeld nu ook al overleg voeren met de Wereld Gezondheid Organisatie in Genève omdat de Verenigde Naties verkeer opgenomen heeft als belangrijk punt van aandacht wegens de grote aantallen doden en gewonden die jaarlijks over de gehele wereld vallen. Wij moeten als westerse landen trachten te voorkomen dat maatregelen die in

Heel veel burgers (dus ook motorrijders) hebben een afkeer van politiek en zeker zaken als het Europarlement in Brussel of de Verenigde Naties in New York of Genève worden beschouwd als een ver-van-mijn-bed show. Daarom is het echter zaak om je als motorrijder wel aan te sluiten bij een belangenvereniging die tenminste de vinger aan de pols houdt en daar waar mogelijk meestuur in wet- en regelgeving, zodat we nog lang en ongestoord van onze motoren kunnen genieten. Het is begrijpelijk dat niet iedereen daar zelf bij betrokken kan of wil worden maar als je als individuele motorrijder je eigen belangen wilt beschermen is het een welgemeend advies om de belangenbehartiging aan de organisaties zoals de MAG over te laten. Door lid te worden steun je immers niet alleen de vereniging maar ook direct jezelf. Wil je hier meer over weten? Kijk dan op [www.motorrijdersactiegroep.nl](http://www.motorrijdersactiegroep.nl)

# MONUMENTAAL

**MONUMENTAAL IS HÉT NIEUWE MAGAZINE VOOR LIEFHEBBERS EN/OF BEWONERS VAN MONUMENTALE HUIZEN. NORMAAL BEDRAAGT DE PRIJS € 5,50 PER NUMMER. EEN JAAR-ABONNEMENT KOST € 25,-, WAARMEE U VIJF EURO BESPAART OP DE PRIJS VAN ZES LOSSE NUMMERS. IDEAAL WANNEER U GEEN NUMMER WILT MISSEN, WANT MONUMENTAAL IS VAAK SNEL UITVERKOCHT.**

[WWW.MONUMENTAAL.COM](http://WWW.MONUMENTAAL.COM)



