

Handleiding V-Rod  
& motorrijden algemeen  
(van Jean Marc)

## 1. Veiligheidsmaatregelen vooraf

Een motorfiets heeft altijd een veel kleiner raakvlak tussen de banden en het wegdek dan een auto. De remafstand zal dus hoedanook lang blijven. Het enige echte grote gevaar bij een moto is dan ook steeds en altijd (zonder uitzondering) gewoon snelheid. De eerste 1000 km bij een moto is dan ook best een maximale snelheid van 90 km per uur te hanteren, en zeker 50 km per uur in de bebouwde kom (zonder uitzondering, omdat reflexen nog moeten getraind worden). Het vermogen van de V-Rod is niettemin in staat om in 1<sup>ste</sup> versnelling onmiddellijk naar 90 km per uur door te gaan. Geef aan deze verleiding niet toe. Pas na zo'n 4000 km over een periode van minimaal vier maanden word je het motorrijden iets gewoner. Voor je sneller gaat, moet je dan best echter een aantal noodsituaties uitlokken om te weten hoe je motor reageert in zo'n omstandigheden. Een takje van 2 cm hoog volstaat in een bocht, om aan 50 km per uur de controle over die bocht te verliezen. Of erger, wat grind op het wegdek, is voldoende om aan 30 km per uur, met het voorwiel zo'n vier centimeter te schuiven over het wegdek, wat in 90% van de gevallen tot foutieve reflexen leidt (normaal moet je dan de stuurrichting in de richting van de bocht handhaven tot je terug grip hebt, maar automatisch zul je je stuur scherper draaien).

In tegenstelling tot de auto moeten een aantal reflexen WEL aangepast en aangeleerd worden. De belangrijkste reflex is de 'ontkoppeling', zijnde de linkerhendel aan het stuur dicht te trekken, dit indien nodig aangevuld met de rechervoet op de rem op het achterwiel.

Slechts weinig motorrijders draaien hun hoofd zeer veel ver naar links en naar rechts en vooral naar achteren. In de vrijheid van de moto, is dit nochtans zeer leuk, essentieel, en belet het bijkomende stijve spieren. Een beweeglijke nek helpt de moto ALTIJD te weten hoeveel auto's er achter rijden, voor en opzij. De spiegels hebben een zeer grote dode hoek op het meest gevaarlijke punt.

Bij het in bochten rijden is er soms een andere reflex nodig (zie verder) en vooral het besef dat je met dit type zware moto bij problemen enkel rechtdoor kunt rijden, dus grachten ontwijken lukt niet als je snelheid te hoog is. De snelheid voor een bocht moet dus steeds aanzienlijk lager zijn dan wat je normaal zou nemen.

Op korte stukken waarbij terug moet afgeremd worden voor een zijstraat, auto's, of andere onoverzichtelijke situaties, verdient het voorkeur in dezelfde lage versnelling te blijven en niet te schakelen. Dit omdat je in dit geval door gas te minderen, de snelheid ook zeer snel weer naar beneden kunt halen, waarbij de achterband in het slechtste geval slechts lichtjes wegglijdt.

## Samenvatting

- L Controleer voor je start of de moto in 'N' staat;
- L Controleer en overzie het wegdek van de eerste 100 m. Is het wegdek nat, of sta je op gras, dan mag je overwegen om in 2<sup>de</sup> te starten ipv in 1<sup>ste</sup>, of start zeer langzaam aan. Het zeer snel starten in liggende houding (bochtstart), vergt veel ervaring (doe ik zelf ook nooit);
- L Controleer of de banden niet plat staan en het olielichtje niet brandt;
- L Ga er steeds vanuit dat je onzichtbaar bent. De motorrijder moet zelf voor alle veiligheid instaan. Reken nooit op de eventualiteit dat anderen je zouden zien.
- L Hou de snelheid in elk geval van twijfel laag, tenzij bij het inhalen van een auto (zie rijden).
- L De techniek van je moto moet je BLINDELINGS beheersen, voor je het vermogen van je motor wil gebruiken. Zoniet zal je moto binnen de kortste keren serieus geblutst zijn.

## 2. Beschrijving van de bediening

Voor het starten moet je drie zaken (en de voetpekkel natuurlijk) weten zijn: *sleutel met drukknop, contactschakelaar (rechts onder zadel), en stuurslot* indien geactiveerd (eveneens rechts op stuurkolom).

Sleutel met drukknop voor beveiliging. Standaard ingesteld op 2 X na elkaar induwen om het alarm af te zetten VOOR je start, of voor als het alarm toch afgaat (overkwam mij op het einde zelfs nog).

Contactschakelaar: aan rechter zijkant van moto. De sleutel kan enkel in de stand 'off' en 'accessoires' worden uitgehaald. Standaard staat de sleutel in 'off'.

- L Stop de sleutel in de contactschakelaar en vergeet niet vooraf 2 X te klikken op sleutel;
- L Draaien met 2 klikjes verder naar 'Ignition' (op de display gaat rode motorlichtje branden), nu wachten. Indien alarm onmiddellijk afgaat, 2 X klikken op sleutelhouder;
- L Stand accessoires staat niet beschreven in handboek, maar heb gemerkt dat deze ideaal is om in een donkere ruimte (of 's nachts) de verlichting aan te stoppen zodat je eerste het stuurslot kunt sluiten)
- L De stand naar achteren is om het zadel los te maken en benzine (enkel octaan 98!!!!!!) te tanken. Zit niet onder de kap voor het stuur, want het is een watergekoelde motor.
- L De stand tussen de twee is om de sleutel op de moto te houden, maar toch het alarm te laten afgaan. Let namelijk op met de sleutel terug op 'off' te zetten, dat deze er niet uitvalt en tussen de (eventueel zeer warme) uitlaat valt.

Stuurslotschakelaar: zit aan dezelfde zijde rechts. Eerst moet je het stuur volledig naar links draaien, dan kun je het stuur daarmee blokkeren (bemoeilijkt diefstal, omdat ze de motor moeilijker kunnen verrijden; in Amsterdam is echter toch reeds een V-Rod gestolen uit de garage).

Om vervolgens te rijden heb je vier extra zaken nodig:

Links: Embregage (ontkoppeling) met hand & vitessepook (versnellingschakelaar) met voet.

Rechts: Beide remmen (voor met rechter hand en achter met rechter voet).

Het systeem is hetzelfde als bij een auto: Je ontkoppelt, controleert de stand 'N' neutraal (aangeduid met groene 'N' op dashboard/console, blijft soms moeilijk te mikken), start de motor, geeft gas (in tegenstelling tot een auto moet je bij een moto ALTIJD gas geven, dit is geen modeverschijnsel maar om het ernstige risico op stilvallen te vermijden), controleert de startbaan, schakelt naar 1 en vertrekt. Vervolgens schakel je omhoog en omlaag op dezelfde eenvoudige wijze. In het begin moet je leren om minimaal met de remmen te werken, en enkel te remmen op de motor door omlaag te schakelen.

We bespreken hierna concreet het starten. Na een aantal malen zul je deze tekst wellicht belachelijk vinden.

### 3. Starten van de V-Rod:

- N** 2 X kort klikken op de sleutelhouder om alarm af te zetten. De richtingaanwijzers gaan aan om dit te bevestigen.
- N** Dan de sleutel instoppen en twee klikken vooruit draaien tot 'Ignition'-stand.
- N** Controleren of op de display 'N' staat (normaal eindig je altijd zo, dus zou dat moeten zijn, op een helling, kun je de motorfiets echter in 1<sup>ste</sup> laten staan). Indien niet, dan stop je je linker voet onder de versnellingshendel en trek je die omhoog [zie schakelen verder en zie je of het lichtje eventjes aangaat. Maak je geen zorgen dat de 'N' verdwijnt, de elektronische gestuurde koppeling heeft de neiging om van 1<sup>ste</sup> altijd naar 2<sup>de</sup> te gaan en omgekeerd, terwijl de 'Neutraal' er precies maar zeer zacht tussenin ligt.
- N** In het begin laat je de motorfiets gewoon op de pekkel staan, later kun je de motor rechtzetten en hou je met de rechter hand de voorrem goed dicht.
- N** Met linker hand de ontkoppelingshendel volledig intrekken en eventueel de versnellingshendel met je linker voet naar 'N' zetten.
- N** Als je dus zeker bent dat de moto op neutraal staat (je blijft met je linker hand de ontkoppeling inhouden, dit kan op korte ritten in het begin gemakkelijk tot kramp leiden, hoewel deze moto in vergelijking met Honda, BMW een zeer gemakkelijke elektronische ontkoppeling heeft), dan pas gebruik je je rechter duim om eerst de uiterst rechts knop in te duwen. Op de display gaat een poos het rode lichtje van motorcontrole aan. Intussen controleer je het wegdek (grint, gras, vochtigheid), waar je staat, en plan je een route om de weg op te gaan.
- N** Als dat rode lichtje uitgaat, trek je de handrem rechts in en druk je vervolgens met je rechter duim op de knop ernaast om de motor te starten. Als je voelt dat je niet vooruit gaat, kun je eventueel de linker hendel loslaten. Je hoeft geen gas te geven, het mag eventueel wel nadien om de motor 'zachtjes wakker' te maken.
- N** Je draait je hoofd zeer duidelijk naar achteren om te kijken of er een wagen komt (met een stijve nek is het verboden te motorijden) en dit zorgt ook dat andere chauffeurs eventueel zien dat je aanstalten maakt om te vertrekken. Je kijkt terug voor je, eventueel terug achter je terwijl je dit schema vervolgt.
- N** Je houdt je twee voeten op de grond voor een goede steun;
- N** Je stampt met je linkervoet de versnelling naar beneden in eerste;
- N** je geeft gas (liever te veel dan te weinig om het risico op stilvallen te vermijden), en je laat voorzichtig los. De eerste vier meter, moet je niet héél snel optrekken, je achterwiel

mag nooit slippen teneinde de zéér goede kwaliteit van je achterband te behouden. Van 1500 toeren mag je in koude toestand naar 4000 toeren gaan, in warme toestand naar 6500 of meer. Je plaatst bij het starten onmiddellijk ook je rechter voet klaar op de rechter rem (dus gewoon rechts onderaan de grote aluminium platte voetrem).

- N** Mag je 50 km per uur op deze baan, dan koppel je snel naar tweede en LOS je de gashendel om terug af te remmen.
- N** Mag je 90 km per uur, dan ga je snel door in 2<sup>de</sup> en laat je gas los in 3<sup>de</sup>.
- N** Mag je 120 km per uur op een recht stuk, dan kun je naar 4<sup>de</sup>. De 5<sup>de</sup> versnelling is dan om het verbruik te minderen. Het is echter de enige moto bij mijn weten, die boven de 40 km per uur in alle versnellingen gemakkelijk rijdt door de nieuwe elektronische injectie.
- N** De vraag die je je dikwijls zult stellen is “*in welke versnelling sta ik*”, want dat is nergens aangeduid op de display. Dit speelt ook geen rol, en het is goed voor de veiligheid dat dit niet is aangeduid omdat de aandacht op de weg moet blijven. Dit mag je enkel ‘voelen’. Naar beneden schakelen is stampen met je linker voet, bij het optrekken of soms ook bij het rustig uitbollen duw je je linker voet onder de hendel en trek je naar omhoog. Eigenlijk weet je bij een auto meestal ook niet in welke versnelling deze staat. De snelheidsmeter daarentegen moet je wèl in het oog houden in de huidige tijden.
- N** Wil je weinig benzine verbruiken (bijv. 25<sup>ste</sup> gordeldag naar Brussel heen en terug à 95 km/ h op cruise control incl. ter plaatse in Zaventem & Dilbeek: 5,38 liter per 100 km), dan schakel je snel in een hogere versnelling [rij je hoog], wil je sportief rijden dan rij je in lang in de lage versnellingen en ga je naar een hoog toerental en rij je continu echt sportief dan gaat het verbruik snel naar de 10 liter. De motor zou begrensd zijn op 9000 toeren, maar dat heb ik nog niet durven uittesten omwille van het weinige gebruik ermee. Volgens een internetsite, gaat hij dan in vacuum (valt het vermogen weg), hoe dan ook is de motor beveiligd tegen overmatig toerental (tenzij als die echt koud is, eerste twee minuten normaal).
- N** Tijdens het rijden gebruik je de remmen in deze volgorde:
  - Î** Remmen op de motor (eventueel onmiddellijk lager schakelen; te veel naar omlaag schakelen kan tot gevolg hebben dat je wiel ook eventjes slipt zoals je met de voet zou remmen);
  - Ï** Remmen met de rechervoet (test het punt waarbij het wiel stil komt te staan)
  - Ð** Voor hevig remmen ook de voorrem (test ditzelfde punt op een binnenbaantje; vermijdt dit ALTIJD in de bochten, en doe dit NOOIT op glad, grintig of onvast wegdek!).
- (** **Let op: meestal rem ik altijd op de motor, maar als er moet bijgeremd worden, gebruik ik zoveel mogelijk BEIDE remmen, omdat het remlicht enkel bij de voorrem werkt en je dus een signaal geeft aan de achterliggers.** Vooraan gebruik ik de remmen minder, als de moto schuin staat en draait, vermijdt ik echter aan de voorrem te komen.

## **N** Noodstop met remmen

Dit mag ik eigenlijk niet vertellen, want in zo'n situatie mag je met een moto nooit ofte nimmer komen en komt uit mijn tijd van 'motocross' (intussen al meer dan 20 jaar geleden). Als je uiteindelijk toch een bocht te snel ingaat (meer dan levensgevaarlijk als dat op de baan is), en je haalt het niet, bestaat er maar een mogelijkheid tegen de reflexen in: Je trekt je moto 100% recht, je trekt je remmen vooraan en achteraan volledig dicht en pompt, net voor je de bocht uitvliegt los je je remmen, smijt je de moto schuin in de bocht, kijk je naar het punt in de verte uit de bocht en geef je volle gas. Maar zoals gezegd, als je moet remmen tijdens de bocht, dan zet je je moto beter aan de kant en ben je totaal, maar ook totaal verkeerd bezig. Volgens mij moet een motard alle fouten voorkomen, en OOK de fouten van anderen!

### 4. Stoppen met de V-Rod

Hoewel onlogisch, vertel ik eerst het stoppen en dat pas het rijden.

Stoppen gebeurt in omgekeerde volgorde. Je blijft in 1<sup>ste</sup> tot je volledig stil staat. Pas dan schakel je terug naar de stand 'N' (zoals vermeld, dit is niet eenvoudig bij een moto). Je laat voorzichtig de ontkoppeling los met je linker hand (terwijl je met je rechter voet of je rechter hand de rem vast houdt), en pas dan sla je de pekkel uit en stap je van de moto om de startknop uit te duwen en de motor stil te leggen. Steeds haal je de contactsleutel eraf.

Het alarm gaat altijd aan na een tiental seconden en bevestigt dit zowel met de richtingaanwijzers als met een 'biep'.

### 3. Rijden

Over rijden valt veel te vertellen.

Je mag nooit gehaast zijn als je met een moto rijdt. Om ergens rap te geraken, mag je eigenlijk geen moto gebruiken (maar wellicht zul je dat toch doen na enige tijd).

Samengevat: hou afstand en hou je snelheidsteller laag.

Een moto neemt altijd de plaats in van een auto. Een heel aantal regels zijn echter niet bepaald. Zo mag je pas **VOORBIJ** auto's rijden (liefst links, maar bij een tweevaks baan eerder bij voorkeur tussen de twee rijvakken) als de auto's **STIL STAAN**. Bij rijdende auto's ben je meestal in je onrecht als zij uitwijken. Maak je geen illusies: Er zijn autobestuurders die opzettelijk de indruk geven je door te laten maar je eigenlijk in de vangrails willen duwen omdat zij in de file staan en niet kunnen verdragen dat een motorrijder vroeger thuis zou raken.

Veronderstel steeds dat je onzichtbaar bent als extra veiligheid. De motorrijder moet oogcontact houden met alle chauffeurs voor en achter hem. Je spiegels moet je continu gebruiken en je moet steeds op scherp staan. Bij elke vorm van twijfel vertraag je de snelheid lichtjes.

In een rijvak rij je bij voorkeur achter de auto voor je, maar aan de linkerkant van het midden (in het echte midden kan soms onzichtbare olie liggen van auto's). Je voorziet steeds dat je bij een remmaneuver links of rechts voorbij je voorligger kan.

### 3.1 In stad

50 km is echt een maximum. Om dit aan te tonen, vertel ik het volgende keer op keer: een auto heeft 4 vlakke banden om te remmen; een moto slechts 2 kleine loopprofielen (ofschoon de banden zeer speciaal zijn). Reken er nooit op dat anderen u zien. In het stad mag je in een hogere versnelling rijden zodat de voetgangers en fietsers de motor goed horen (oorspronkelijke uitlaat was zeer stil).

Op kasseistenen letten en altijd dwars (zoals met de fiets) over drempels rijden.

### 3.2 Gewone weg

Rij zoveel mogelijk op een vaste plaats (ongeveer in het midden, maar iets meer naar links is de voorkeur, indien je echter wenst, kun je ook iets meer naar rechts rijden). Bij gewone baan levert dit een extra veiligheid dat je gemakkelijker in de gracht terecht komt, dan dat je frontaal op een tegenligger terecht komt (ook daar moet je je voor behoeden!).

Let op oneffenheden in de weg, maar laat je niet afschrikken. Ligt er een groot voorwerp dat je te dicht nadert om uit te wijken (uitwijken vergt een zeer speciale training op moto), dan kun je normaal maar op één manier daardoor: moto rechtzetten, er net voor gasgeven en erover. De moto is zwaar genoeg om zich te stabiliseren (behalve op ijsel, dan mag je niet rijden, behalve voor antislipcursussen).

### 3.3 Inhalen

Bij het inhalen moet je altijd zeer ver kijken. Je moet eerst kijken of de auto voor je aan een constante snelheid rijdt en zeker niet naar links zal gaan (niet afgaan op richtingaanwijzer). Vervolgens controleer je of voor de wagen geen zijstraat links of rechts is, en of er geen witte strepen zijn die je bij het inhalen kunnen doen wegglijden. Het inhalen is meestal geen probleem, maar het afremmen erachter kan dat wel zijn.

Je controleert je achterspiegel en draait je hoofd helemaal links naar achteren om te kijken en om te dreigen naar de achterliggers dat je gaat inhalen.

Als je besluit om in te halen, dan schakel je de linker richtingaanwijzer aan (mag vroeger), schakelt vervolgens één versnelling naar beneden om het tractievermogen op te drijven, kijk je nogmaals links achter je, en ga je in een ruk door. Een fout die zelfs ervaren motorrijders maken, is dat ze inderdaad zeer snel voorbij die wagen gaan, maar dat ze ter hoogte van de wagen reeds gas lossen in toeren en daardoor soms die wagen terug de pas afsnijden (met zo'n motor van 115 PK kun je ook zeer snel remmen in toerental). Zeker als je met meerdere motards rijdt, moet je meteen een ruime afstand voor de ingehaalde wagen laten om de anderen de kans te geven ook in te voegen. Als je op de maximale snelheid zit van die weg

(bijv. 90 km/h), haal dan niet in. Bij het inhalen ga je snel naar 120 km per uur, met als eventueel gevolg...

### 3.4 Autostrade specifiek

Op een autostrade rij je zeker met een pak en helm dicht (ik doe dat niet, maar ja, ik ben de uitzondering die de regel bevestigt en als mijn vel helemaal open zou liggen ooit, zal ik nooit klagen; de reden hierin ligt, dat ik met een pak onmiddellijk zeer offensief rij en dus gewoon de grens verplaats). De reden is niet alleen de wind, maar de steentjes die door camions en auto's opspatten en pijnlijk kunnen zijn boven de 90 km per uur. Ook opwaaiend zand kan zeer storend zijn en dit zijn factoren waarvoor u specifiek moet opletten.

Bij het inhalen zit je met een zeer grote dode hoek die al letterlijk tot de dood van heel wat motorrijders heeft geleden. Zowel bij het inhalen moet je je hoofd helemaal naar linksachter draaien, als bij het terugkeren moet je je hoofd helemaal naar rechtsachter draaien. Velen gebruiken de techniek van het onthouden van de ingehaalde auto en deze te herkennen in hun spiegel, maar het hoofd draaien is nog duidelijker. Let op voor mensen die hun automotor willen testen tegen uw motor. Ze kunnen het in kracht nooit halen, maar u kunt het wel altijd verliezen. Laat u niet indoctrineren. Gebruik altijd uw richtingaanwijzers.

De V-Rod is niet geschikt voor lange autostrades en dus moet je regelmatig stoppen. Het is een moto om te zitten (of eigenlijk om rechtop de achterste voetsteuntjes te staan, dan rijdt deze motor uitermate comfortabel en hoewel je dan boze opmerkingen krijgt dat je levensgevaarlijk doet, komen deze opmerkingen duidelijk van mensen die nog nooit met een moto gereden hebben of gewoonweg elk vorm aan evenwicht niet hebben). Het is bij mijn weten ook de eerste moto (door de laagste hoek van het stuur ooit), die probleemloos in cruise control (best à 90 km/h) zich zonder handen kilometers zelf laat rijden in de zomerzon.

Bij gevaarlijke situaties (vorming file; plots vertragen van auto's voor u), dan duwt u op beide richtingaanwijzers tegelijk (gevaarslichten) om uw achterliggers te verwittigen (iets wat de andere moto's waar ik vroeger mee reed, jammer genoeg niet konden). Ook bij stilstaand verkeer in files, kunt u met de gevaarslichten op, voorzichtig tussen de 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> rijbaan verder gaan. Bedank met de hand dan altijd de chauffeurs die uit de weg gaan (zo verbetert u op sociale wijze ook anderen hun rijgedrag, uw maatschappelijke invloed als individuele motard is groter dan u denkt), maar hou er rekening mee dat er velen zijn die plots toch zonder richtingaanwijzers van rijvak veranderen, of dat het normaal is dat voor u plots twee deuren opengaan van mensen die uitstappen om te kijken of er wat te beleven valt (op die manier valt er soms ècht wat te beleven: een moto en een deur met redelijk veel schade, of zelfs meteen twee slachtoffers). Wettelijk gezien is er namelijk niets die zo'n inhalen toelaat en dus bent u volledig afgestemd om de goodwill van de autochauffeurs. De 'ongeschreven' wetten bepalen echter dat de wagens zelf eigenlijk moeten stilstaan of max. 30 km per uur rijden. Hanteer dus zeker de regel dat het snelheidsverschil tussen u en de auto beperkt blijft, zodat u ofwel kunt remmen ofwel kunt acceleren (twee ontsnappingsmogelijkheden).

### 3.5. Bochten

Een moto van meer dan 300 kg is iets anders dan de cross moto's waar ik oorspronkelijk mee leerde 'rijden'. Deze moto rijdt en de bestuurder zit erop, je kunt niet trekken aan het stuur en de moto zelf manoeuvreren. Bij bochtenwerk heeft dit serieuze consequenties:

- a/ Voor je een bocht neemt, moet je weten of er iemand achter je zit. Een goede sportauto kan sneller de bocht nemen dan deze moto. De hellingsgraad is trouwens zeer beperkt, maar als je de bocht te scherp zou nemen (diep liggen), mag je niet schrikken als je de grond raakt. Je voetsteun zal automatisch dichtklikken. Niet schrikken is een aan te leren reflex door oefeningen. Iemand als ik met ADHD en een continue reserve aan adrenaline in het bloed, heeft daar minder last als iemand met een 'rustiger' basaal-metabolisme.
- b/ Als je aan relatief trage snelheid naar rechts wil, dan moet je de moto eerst naar links sturen, zodat die kan 'omvallen' naar rechts om de bocht te nemen (en omgekeerd). Zorg dat je plaats hebt (daarom moet je *weeral* ook weten of iemand achter je zit).
- c/ In een bocht, mag je je lichaam niet laten helpen. De meesten zijn geneigd om zich 'recht' te zetten in de bocht, maar dit heeft een zeer negatieve invloed op de wegligging. Als je wil helpen met je gewicht, dan moet je je romp en hoofd naar voren brengen in de bocht (zoals bij de meeste gewone moto's waar je niet 'easy rider' zit) en je net naar de baan toegeven, zodat de V-Rod rechter komt. De ver gevorderden trekken dan hun stuur aan de kant van de bocht zelfs naar beneden om de druk op het voorwiel te vergroten en de bocht sneller te kunnen nemen. Vergeet echter niet dat de motorfiets zelf zijn gewicht heeft.
- d/ Deze moto heeft een uniek stijf kaderframe (heb ik nog nooit meegemaakt) dat niet plooit bij de bochten. Het is volgens mij een van de meest gratieuze moto's en meest stabiele moto's aan hogere snelheden en in bochten. Maar scherpe bochten zijn deze moto niet gegeven. Door de grote hoek, heb je 2 rijvakken nodig om te draaien echter!
- e/ Draaien over straat is een drama als je dat niet gewoon bent. Niet alleen val je om door het gewicht van de moto en kun je enkel door gas te geven de moto stabiliseren, je moet ook de techniek van bochten ten volle gebruiken. De eenvoudigste methodiek die ik hiervoor gebruik, is je hoofd te richten in de bocht zelf en daar naar toe te vallen. Op deze wijze heb je de perfecte hellingshoek voor de moto. Het is natuurlijk moeilijk uitdrukbaar, maar het betekent in concreto dat je NIET kijkt naar de grond, maar enkel naar de uitgang in de bocht waar de moto naar toe moet. Als je je daartoe richt, zul je al snel voelen dat de moto in exact de juiste positie staat en dat je dan gas mag geven.
- f/ Gecombineerd hiermee vermeld ik dat de moto best alleen kan rijden. Het toerental is te laag om dat echt te doen, maar als je gas geeft, zal de moto altijd zelf recht komen, en laat je het gas los in 2<sup>de</sup> of hogere versnelling, dan mag je gerust eens het stuur loslaten om te zien dat de moto zijn eigen stabiliteit heeft en zich niet veel aantrekt van de chauffeur daarop. Dit kun je nog iets bijregelen door je beide voeten linkser of rechtser op de steunen te verplaatsen (de uitlaat zorgt voor een iets schevere balans).



g/ Nooit of te nimmer te vergeten. Remmen gebeurt voor de bocht. Anders is het gewoon te laat. Tijdens de bocht mag geaccelereerd worden, als dat u het wegdek gecontroleerd heeft en de techniek van de houding naar de bocht zelf toe blindelings beheerst.

#### 4. Vaardigheidsoefeningen op veilig terrein (liefst breed)

Nadat motor opgewarmd is (3 km). Indien angst, de oefening niet uitvoeren zonder mij of iemand anders erbij. Je mag immers nooit vallen, vind ik. Een ervaren chauffeur heeft deze oefeningen niet nodig (zelf heb ik dat nog met een moto van de rijsschool gedaan).

Aanzetten en stoppen:

In eerste versnelling tot 4000 toeren, in 2<sup>de</sup> tot 4000 toeren, terug naar 1<sup>ste</sup> en remmen op de motor. Indien iets hogere toerental voelen wanneer u bij snel ontkoppelen in 1<sup>ste</sup> aan het punt komt dat het achterwiel slipt.

Zelfde maar rustig naar 4<sup>de</sup> en dan zeer snel terugschakelen na elkaar naar 1<sup>ste</sup>.

Een vast paaltje plaatsen en remtechniek uittesten.

- | Vervolgens de remafstand meten door te remmen op motor in 1<sup>ste</sup> tot vrij lage snelheid.
- | Idem, maar nu met achterrem. Punt controleren waarop band slipt. Indien mogelijk eens in regenweer en stilstaan bij het immense verschil.
- | Zelfde maar met handrem links voor.
- | Zelfde maar met voet- en handrem.

Zonder vast paaltje eens experimenteren op grind. Het voorwiel met de laagste hoek in deze motoklasse ooit, zorgt ervoor dat het voorwiel al snel begint te slippen, maar heeft omgekeerd het voordeel dat het ook veel langer kan slippen voor de moto omvalt (rechte hoek verhoogt de valsnelheid) waardoor je door het stuur niet te ver te draaien, de moto langer tijd heeft om terug tot zijn positieven te komen. Op grind is de slijtage van de banden ook zeer gering. Geen slidings proberen (halve draaien), daarvoor neemt u beter een moto met een vertikalere stuurkolom (maar je achterwiel laten doordraaien op grind bij aanzetten met schuin stuur, moet een fenomenale oefening zijn met deze moto, als je een groter budget voor banden hebt dan ik).

Nogmaals aanzetten in het gras gebeurt misschien beter in 2<sup>de</sup> versnelling. Het is wellicht oorzaak nr. 1 van de lichte builen in moto's. Hier moet je echt de reflex aanleren van te ontkoppelen met de linker hand, want de oorspronkelijke reflex van de meesten is dat ze die linker hendel net los laten. **De reflex van ontkoppeling links intrekken kan niet genoeg geoefend worden (met geestelijk inprenten ervan dat dit moet gebeuren bij onverwachte euvels!).**

#### Recht rijden op een balk

Op een balk (liefst) of bij gebrek daaraan op een witte streep. Je neemt een bocht, gaat in rechte lijn voor de streep, plaatst de moto in een bepaalde versnelling (bijv. 2<sup>de</sup> à 30 km per uur) en je blijft over minimaal 10 m tot 50 m over deze streep rijden. Dit kun je NIET als je

de moto in 'N' zet. Zo moet je leren dat het de motor zelf is die de moto recht laat rijden. NIET de chauffeurs (weinig weten dit).

Op een dikke houten balk komt deze oefening nog meer tot haar recht omdat deze je dwingt om recht voor de balk al in een rechte lijn te rijden (moeilijker dan het lijkt).

Je kunt ook andere drempels proberen of op trottoirs rijden (zachtjes om schade aan het wiel te vermijden; gedoseerd gas geven net voor het voor- of achterwiel op de hindernis moet).

### Draaien

Vergeet niet dat het voorwiel de grootste hoek heeft van alle moto's om nooit op zijn achterwiel te gaan. Dit betekent dat de draaicirkel deels geblokkeerd is en je dus altijd een grote draaicirkel nodig hebt. We oefenen dit dan ook eerst.

Eerste oefening is recht aanzetten, dan 2 of 3 X een ronde rijden en dan rechtdoor gaan. 180/ draaien en terug 2 of 3X een rond rijden. Beginpunt uit en terug 180/ draaien en stoppen bij beginpunt. Liefst deze cirkel tekenen en zo dicht mogelijk op deze lijn blijven.

Zelfde oefening maar met kegeltjes en slalom. Je kunt dit ook door kruisjes te zetten maar hogere paaltjes wijzen meer op het feit dat de moto redelijk moet vallen.

Aanzetten in bocht. Hiervoor kijk je een in een hoek van zo'n 45/ à 65/ links voor je en start je.

Aanzetten in bocht van 180/ (is zeer veel voorkomende situatie over straat draaien). Opnieuw gebruik je hier best de techniek van na de eerste hoek onmiddellijk de straat in te kijken en te blijven kijken, zodat je valt in de hoek die nodig is om snel te draaien. Hier is het enkel en alleen de techniek van de juiste hoeveelheid gas (meer of minder) geven om de moto in de maximale draaihoek te plaatsen. Als je dit niet voldoende geoefend hebt, dan doe je dit niet in werkelijke verkeerssituaties, maar rij je de baan op, sla je wat verder links in, draai je op een oprit en rijd je dan terug. Ik durf gerust bekennen dat ik dit nog steeds dikwijls op deze primitieve doe met de V-Rod op drukke banen om het risico op vallen te vermijden.

Met een hand rijden: mag getest worden op rustige wegeltjes. Gebruik nooit cruise control!

### Rechttop staan

Om de gewichtsverdeling van een moto veel intenser aan te voelen, is een iets gewaagdere oefening nog veel beter. Mensen zonder evenwichtsgevoel vermijden dit echter best, hoewel de oefening volgens mij een van de eenvoudigste van al is:

Je klapt de voetsteuntjes van de duozit open (terwijl je rijdt liefst, dit is ook een oefening).

Je neemt wat snelheid op een lang stuk en schakelt 1 of 2 versnellingen hoger om het risico van te draaien aan de gashendel te vermijden (daar moet je aandacht op focussen).

Je zet je linker voet op het duosteuntje en gaat recht staan. De eerste maal kun je misschien je rechervoet gewoon op je steuntje laten. Maar sommigen voelen meteen dat het makkelijker

is meteen je tweede (rechter) voet op het steuntje van de duozit te plaatsen (beetje opletten voor warmte van uitlaat; dus wel op steuntje zetten).

Nu sta je eigenlijk recht op je moto zonder met je voeten aan het koppelingspedaal of rempedaal te kunnen (remmen doe je nu met gas te minderen of met je hand rechts te remmen; ontkoppelen kun je nu ook probleemloos nog links).

Je oefent een paar maal in rechtzetten en neerzitten (ziet er moeilijk uit, maar gaat zeer eenvoudig).

Dan oefen je het rechtstaand rijden en laat je de moto van links naar rechts wiebelen (zachtjes slalommen). Op deze wijze zul je perfect het exacte gewicht van de moto voelen doordat je het zwaartepunt verhoogt met je eigen gewicht. Wees echter matig in gas geven en gas lossen, vandaar ook dat het verplicht is deze oefening te starten in hoge versnellingen!

#### 5. Met duozit (kindje)

Een duozit moet steeds en zeker bij een exemplaar als deze met zo'n prachtige uitlaten, LINKS opstappen. Eerst gaat de hoofdbegeleider zitten, en dan mag het kindje of het meisje links haar voet op de duosteun zetten en erover slaan en haar rechtervoet dan op het rechter steuntje plaatsen.

Zet niet te snel aan, want deze motor heeft het vermogen om iedereen er af te schudden achteraan.

Zeg de duozit om altijd recht te zitten en niet mee te leunen in de bochten. Marieke luisterde hiervoor niet volledig en keek graag links en rechts naar voren bij mij, maar eigenlijk stoorde het niet zoveel omdat deze moto voldoende zwaar is. Let op bij het rijden tussen of onder hindernissen dat hun voeten of hoofd niet haperen.

#### 6. In groep rijden

Elke groep heeft normaal zijn eigen regels.

In groep rijden is soms veel gevaarlijker dan alleen rijden. Volgende regels bevorderen de veiligheid:

Meestal rijden de rijders geschrant (links; rechts; links; rechts...). Kies een vaste positie en hou deze zo lang mogelijk aan.

Armen en benen worden gebruikt om de achterliggers te verwittigen. Komt er een tegenligger op een smalle baan, dan steek je je linker hand naar links even op. Staat er een auto gevaarlijk geparkeerd of is er een obstakel rechts aan de weg, dan steek je je rechter hand even duidelijk naar rechts.

Bemerk je zand op het wegdek, dan steek je je voet uit naar de kant waar het ligt (in het midden van de weg, links; ligt er een hoop paardevanille rechts, dan rechts).

Zelf gebruik ik ook de gevaarslichten (links & rechts tegelijk goed op de richtingaanwijzers duwen; afzetten idem) als ik stop voor een voetganger of iets anders. Controleer altijd of de wagen achter u niet te dicht zit (een lage snelheid vermijdt op zich al gedeeltelijk dit risico), want aanrijdingen van achteren zijn voor een moto ook niet aangenaam (dan bent u wel in uw recht normaal).

Ik ben zelf nog op zoek naar het signaal om te tonen dat je een achterliggende moto die wil inhalen gezien hebt en wil duidelijk maken dat hij voorbij mag. Ik had de neiging om met de arm te zwaaien, maar dit komt blijkbaar verwarrend over met het gebaar voor verwittiging voor een tegenligger en had dus het omgekeerde effect. Deel mij dit mee, als je dat te weten komt, wil je? >> Aanvulling: gebruik nu handzwaai van linksonder naar rechtsboven zoals een vliegtuig dat je doet opstijgen. Het heeft ook een goed effect op autochauffeurs die daarmee leren dat wij alles zien wat achter ons ligt.

Een ander gebaar is snelheid vertragen of gevaar: Dat doe je met het gebaar door je linkerhandpalm horizontaal te houden en 3 X van boven naar beneden te duwen, alsof je driemaal vlak op een trommel zou slaan, maar trager (de rechterhand gebruik je zo min mogelijk omdat je best altijd je voorrem beschikbaar houdt).

De spiegelhelm... is tof, maar de rijkswacht is er minder tevreden over. Je hoofd draaien is nog altijd het best, boven wèl duidelijk voor de chauffeurs achter je, en ook het gezondst voor de door de wind toch al anders belaste nekspieren.

## 7. Richtingaanwijzers

Zoals vermeld gevaarslichten, zie vroeger. Verder gebruik ze liever veel te veel dan te weinig.

## 8. Aanvullingen

Uittesten snelheid: 2 plaatsen, Brugge (ongedaan gemaakt) & Kortrijk .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Met vriendelijke groeten,

vanwege een motorgenieter met het oogpunt op veiligheid voor vrouw en kinderen  
en met zeer veel dank voor het mogen gebruiken van deze unieke moto.  
(is heel wat anders dan de Honda's, BMW's en de VMAX waar ik al mee reed). Het is de  
enige moto die sierlijk 'danst' in de bochten.

