DECEMBER 2019

MAG-A-ZINE

165

OMRIJDEN VOOR DURE BENZINE
BENZINEVERBETERAARS
ECOMAXX MOTORBENZINE
DOSSIER DIJKWEGEN

JAARGANG 28 NR. 165 Losse nrs. € 2,50

BELANGENVERENIGING MAG VOOR MOTORRIJDERS

Redactioneel

De overdaad aan benzineverhalen in dit nummer begon op de MOTOR-beurs, afgelopen februari. Daar maakten we kennis met de producent van Eco-maxx, een schone brandstof voor onder meer motoren. Op bezoek bij de firma ging het gesprek niet alleen over de voordelen van die brandstof, maar vooral ook over de problemen die kunnen ontstaan als je E10 gebruikt. Dat je aan die zo rijk met alcohol verdunde brandstof nauwelijks nog ontkomt, leverde de inspiratie voor twee andere artikelen. Het ene over de vraag waarom E10 ook geschonken wordt bij de kleine stations die daar niet toe verplicht waren, het andere over benzineverbeteraars waarmee je die brandstof wél kunt gebruiken. Het resultaat? Een nummer met een licht ontvlambaar luchtje.

Licht ontvlambaar is de term die ook van toepassing lijkt op dijkbewoners voor wie elke motor er een te veel is, en voor motorrijders voor wie elke dijkbewoner er een te veel is. Probleem is dat je met al dat vuur zo vreselijk weinig opschiet. We moeten het in dit kleine landje met z'n allen doen. Dat betekent onvermijdelijk dat we links of rechts wat moeten inschikken. De recente uitspraak van de Raad van State (zie bladzijde 10) laat dat inschikken helaas vooral aan ons.

Staat de MAG nu machteloos? Nee, natuurlijk niet. We geloven in overleg, en daar blijven we in geloven. Terecht, want zo hebben we eerdere dreigende afsluitingen ook weten te voorkomen. Daarbij is het wel belangrijk dat we ons gesteund weten door passerende motorrijders, die we er steeds meer van moeten doordringen dat we de toekomst van het dijkrijden voor een groot deel zelf in de hand hebben. In het kort? Doe het kalm aan, als je mensen of huizen passeert. Niet geheel toevallig is dat ook de kern van de boodschap van gastschrijver Ed Smits van Motorfreaks.nl. Dank voor je bijdrage, Ed!

Even twee heel andere punten: de MAG gaat per 2021 stoppen met de inmiddels bijna antieke acceptgiro. Als we je mailadres niet hebben, krijg je een brief met het verzoek dat aan ons door te geven en om ons te machtigen voor een automatische incasso. Hebben we je mailadres wel, dan krijg je een mail met een iDeal-link. Voor iedereen een stuk makkelijker en het scheelt een berg onnodige kosten. Ook aan het jaarlijkse ledenpasje komt daarom een eind. Vanaf dit nummer vind je je lidmaatschapsnummer (vijf cijfers) op het adreslabel bij het Mag-a-zine. Sla het meteen op in je telefoon, of maak een scan van je bestaande pasje: dan heb je het voortaan altijd bij de hand. Zijn dat de enige veranderingen? Nee, er komen er nog meer, allemaal gericht op een nog beter functionerende MAG. En die MAG blijft in de kern natuurlijk helemaal de MAG!

Hugo Pinksterboer
redactie@mag-nl.org

Inhoud

11 ~~Vuile~~ schone motoren

12 Emile Meijer

30 GWS-meldingen

Walhalla - Hand in eigen boezem 8
Dossier dijkwegen 10
~~Vuile~~ schone motoren 11
MAG-secretaris Emile Meijer 12
Column Elles Dijkhuizen 15
Omrijden voor dure benzine 16
Met Batten in de bocht 17
Jennifer!! 18
Ecomaxx 20
Danny van Ommen: erbovenop 24
Benzineverbeteraars 27
Posbank nog open 29
GWS-meldingen 30
Give-away airbagvest 33

Mag-a-zine, het verenigingsblad van motorrijdersactiegroep MAG, verschijnt zes keer per jaar.

Coverfoto: Ducati Monster 1200S

IN HET NIEUWS

Duizend

Motorkledingfabrikanten die een airbagvest leveren, maken daarbij meestal gebruik van de technologie van gespecialiseerde bedrijven. Niet zo gek, want het is echt een heel ander vak. Zo zijn de vesten van Ixon, Furygan en Held afkomstig van de Franse specialist In@motion. Ook het Engelse RST maakt gebruik van hun diensten. Het verschil? RST integreert de techniek in leren jacks, overalls en textieljassen. Het brein van het vest voert per seconde 1000 analyses uit. Als het systeem een onbalans ontdekt die op een val duidt, blaast het de airbag in 60 milliseconden op. Op basis van de voortdurend verzamelde data worden de algoritmes voortdurend verfijnd, zodat het systeem steeds beter en sneller kan reageren.

Het wordt bijna saai, maar ook dit jaar ging een Ducati er op de EICMA vandoor met de prijs voor de *Most Beautiful Bike of the Show*. Da's een score van tien op een totaal van vijftien shows. Geheel objectief, deze publiekprijs? We gokken zomaar dat het grootste deel van de bezoekers dezelfde roots heeft als Ducati's Streetfighter V4 – maar zelfs dan kunnen we ze geen ongelijk geven.

Inclusief

Opvallend nieuws uit de wereld van de benzinemotoren lijkt wat schaarser te worden, maar er gebeurt nog van alles. Wat denk je van deze ABM 001? Het is de eerste keer dat de vermaarde Aston Martin-vleugels op een tweewieler te vinden zijn. En wat voor tweewieler... 180 kilo Brits topdesign schoon aan de haak, aangedreven door een al even Britse en 180 pk sterke Brough Superior V-twin. De prijs? 108.000 euro. Da's dan wel inclusief BTW, goddank. Snel bestellen: er worden er maar honderd gebouwd.

Herrie in beeld

In Engeland en Frankrijk wordt druk geëxperimenteerd met geluidscamera's. De Engelse test duurt nog tot eind dit jaar. In Frankrijk hangt een met vier microfoons uitgeruste geluidsmeter die ook kan horen waar het geluid vandaan komt. Zo word je op je elektrische motor niet bekeurd voor de herrie van een tegenligger met een open pijp. Operationeel wordt het systeem op z'n vroegst in 2021.

MedicAlert

Bij de Britse organisatie MedicAlert kun je op vrijwillige basis al je medische gegevens onderbrengen. Een armbandje met een hotline en je lidmaatschapsnummer geeft hulpverleners bij een ongeval direct toegang tot je informatie. Zo'n armbandje kan bij een motorrijder nog knap graafwerk vragen, dus bedacht de organisatie een sticker die je op je helm plakt. Direct benodigde informatie (bloedgroep, allergieën...) zijn direct zichtbaar als je de sticker opentrekt. Ook iets voor hier?

Aan een van de meest genoemde bezwaren tegen elektrisch motorrijden begint een eind te komen. Energica rust alle 2020-modellen uit met een nieuwe 21,5 kWh accu. Dat geeft ze niet alleen nog meer koppel (200 Nm of meer, jawel...), maar in combinatie met een vijf procent lager gewicht ook een sterk toegenomen actieradius. De Ego+, de nieuwe Eva Ribelle en de Eva EsseEsse9+ zijn met een volle accu goed voor 400 stads- of 180 snelwegkilometers. Anders dan ze in de auto-industrie gewend zijn, werden deze afstanden in weer en wind gemeten. Zo kom je nog 's ergens.

Zot

Kun je elektrische motorfietsen nog altijd saaie, emotieloze dingen vinden, maar er zullen weinig motorrijders zijn die niet drie keer omkijken naar het naafloze achterwiel van de Verge TS. Door de motor in de velg van het wiel te bouwen, ontstond er extra ruimte voor de accu's. De tweewieler van het Finse RMK zou goed zijn voor een zotte 320 Nm aan koppel.

motor-FIETS

Eind deze zomer werd het bedrijf achter de Duitse eROCKIT uitgeroepen tot Startup van de maand. Zelf omschrijven ze hun voertuig als een menselijke hybride. Is het een motor, is het een rijwiel, nee dat is het niet, zongen wij in koor. Het is een elektrische fiets die je spierkracht met een factor vijftig vermenigvuldigt, zeggen de makers. Beetje teleurstellend dat ie dan toch maar 88 km/u rijdt. Op een laadtijd van vier uur kom je 120 kilometer ver. Twee vragen: wil je hiermee in het openbaar gezien worden, en mag je dan op het fietspad, op de rijweg of geen van beide?

VAN DE VOORZITTER

Het was niet eens het begin van het seizoen, maar er werd in de media weer het nodige geschreven en geklaagd over het geluid dat we produceren. Vooral *De Monitor*, een als onderzoeksjournalistiek omschreven programma van KRO-NCRV, had het er maar druk mee. Heel vriendelijk dat ze ons ook aan het woord lieten, maar met koppen als 'Woongenot vergald door motorlawaai', 'We weten je te vinden' en 'Motorrijders zien het als een verworven recht om lawaai te maken' verdampten onze uitspraken als sneeuw onder de zon.

Helaas kregen de klagers het gelijk aan hun kant met de uitspraak van de Raad van State over de dijkafsluiting bij Lopik. Daarbij ging het uitdrukkelijk niet om de hoeveelheid geluid die we zouden maken, maar om de grote aantallen recreatieve rijders die voor overlast zouden zorgen. Is het dan ook echt overlast? Het antwoord daarop is heel moeilijk. Waar de een van geniet, kan de ander zich aan ergeren. Het geluid van spelende kinderen, de stampende beat van een dancehit, het pianospel van de buurman, het gejank van een oude tweetakt, het stampen van een dikke twin...

We praten regelmatig met bewoners die zeggen last van motorrijders te hebben, met de plaatselijke politie en met de gemeentes. Ook daar komt die diversiteit vaak naar boven. Waar de ene bewoner steen en been klaagt, vertelt zijn buurvrouw dat ze eigenlijk nergens last van heeft en die motorrijders wel gezellig vindt – ook als ze zelf nooit gereden heeft. En de 'echte' overlast? Die is eigenlijk niet eens meetbaar. Een druppelende kraan geldt volgens de geluidsnormen niet als overlast. Maar na een tijdje word je knap gek van dat geluid.

Daarom is handhaving ook niet het hele antwoord. Dat motorrijders met open pijpen niet bijdragen aan het open houden van de dijken, dat zal duidelijk zijn. Maar dat de politie onvoldoende menskracht beschikbaar heeft om daar iets aan te doen, is net zo duidelijk.
En wat belangrijker is: de meeste motorrijders rijden keurig met standaardpijpen of met goedgekeurde vervangingsuitlaten rond. Daar valt dus helemaal niets aan te handhaven.

Nu Lopik gelijk heeft gekregen, lijkt het een kwestie van tijd voordat ook andere gemeentes hun dijken op slot gooien. De MAG blijft met die colleges in gesprek, voor zover ons dat mogelijk is. Wat we met z'n allen kunnen doen is laten zien dat we rekening met bewoners houden. Ga even van het gas af als je alleen of met een groep langs huizen, fietsers en wandelaars rijdt. Hou die groepen klein. Vraag je motormaten hetzelfde te doen. Ja, da's minder vrijheid. Maar op nog meer dichte dijken zit niemand te wachten.

Mag ik je vast fijne feestdagen wensen?

Gerwin Batten
voorzitter@mag-nl.org

WALHALLA
Hand in eigen boezem

"Nederland is het walhalla voor motorrijders die van herrie houden." Met die uitspraak werd een recente uitzending van De Monitor aangekondigd. Dijkbewoners zijn de geluidsoverlast van motoren spuugzat en de Raad van State gaf gemeentes onlangs een nieuwe stok om ons mee te slaan. Zijn de klagers allemaal azijnpissers of moeten we de hand in eigen boezem steken?

Ed Smits – Motorfreaks.nl

"Je kunt iets als overlast ervaren, maar dat wil nog niet zeggen dat het ook overlast is." Dat was mijn eerste reactie toen de redactie van *De Monitor* (KRO-NCRV) ons in de onderzoeksfase benaderde met de vraag waarom motorrijders met stip als veroorzakers van geluidsoverlast worden genoemd. Dat het maar een kleine groep is die overlast veroorzaakt, maar het wel voor een grote groep verpest. En dat ik daarbij uit eigen ervaring spreek, nu ik zelf aan de Waaldijk woon.

Oorlogsgebied

Geluidsoverlast is bij veel motorrijders een beladen onderwerp, zeker nu de Raad van State aangaande de wegafsluiting van de Lekdijk West in het voordeel van Lopik besliste (zie bladzijde 10).
De uitzending van *De Monitor* van 10 november ging over die geluidsoverlast. Voor wie het miste: aan de ene kant waren er de klagers met hun verhaal over geluidsoverlast. Aan de andere kant was er een groepje motorrijders met wie tijdens een toerritje werd gesproken over hoe belangrijk geluid voor ze is en hoe ze over geluidsoverlast denken. En dan was er nog oom Agent voor de geluidscontrole, een motordealer die naar illegale uitlaatsystemen werd gevraagd en Arjan Everink van de KNMV die daar z'n mening over gaf. Het zal je niet verbazen dat 'de motorrijder' het er in die uitzending niet goed vanaf bracht. We werden afgeschilderd als een groep die, om de klaagster waarmee de uitzending werd geopend te citeren, "het recht meent te hebben om een ander z'n weekend te verpesten." Door een andere klager werd het gedender van motoren "als een oorlogsgebied" omschreven, terwijl een 'toevallig' in het afspreekpunt met de motorrijders aanwezige dijkbewoonster stelde dat twee derde deugt, maar de rest moet worden afgeschoten.

Warme broodjes

Tel daar bij op de motordealer die het beeld wekte dat illegale race-uitlaten als warme broodjes over de toonbank gaan, de uitspraak van presentator Teun van de Keuken dat voor elke motor een andere geluidsnorm geldt, de onkunde van de agent tijdens de geluidscontrole en de uitspraak van Arjan Everink die voor een 'uitlaatkeuring' zoals het Duitse TÜV pleit, en de conclusie is overduidelijk: "Motorrijders zien het als een verworven recht om lawaai te maken, en daarmee het woongenot van een ander te verpesten."

Porsche

Nu zou ik daar met gestrekt been tegenin kunnen gaan. Dat presentator Teun van der Keuken zegt dat voor elke motor een andere geluidsnorm geldt, terwijl elke motor rijdend maximaal 80 dB* mogen produceren. Dat het beeld wordt gewekt dat een groot deel van de motorrijders met een illegaal uitlaatsysteem rijdt, terwijl in werkelijkheid slechts 15% van de motoren met een aftermarketuitlaat wordt verkocht – die bovendien sinds Euro 4 net zo stil is als het originele systeem.
Ook zou ik kunnen stellen dat de klagers geen strobreed in de weg is gelegd en dat er geen factcheck is gedaan. Zo claimt de klaagster uit de Krimpenerwaard dat ze in een stiltegebied woont, maar de bedoelde dijkwegen vallen buiten het stiltegebied. En dat zij het toonvoorbeeld is van Maurice, de Franse haan: het rijtjeshuis in de stad verruild voor in haar ogen een idyllisch huisje pal aan de dijk, om daarna over het langsrijdende verkeer te klagen. En dat alle blijk van betrokkenheid van het groepje motorrijders naar de dijkbewoners toe eruit is geknipt, evenals als die Porsche die tijdens de opnames volgas voorbij stuift. Maar dat doe ik allemaal niet.

Hugo Pinksterboer

Keerzijde

Want als er één ding is dat deze uitzending van *De Monitor* en mijn participatie daarin mij heeft geleerd, dan is dat dat elke medaille een keerzijde heeft. Zeker het gesprek dat ik bij het veerhuis buiten de camera had met de dijkbewoonster, die mij vertelt hoe ze in de 35 jaar dat ze daar woont het motorverkeer heeft zien veranderen, was in dat opzicht verhelderend. "Weet je, het is echt niet dat ik een hekel aan motoren heb. M'n broer heeft verschillende Ducati's gehad en ik kon echt wel genieten van dat geluid. Ze hoeven van mij echt geen 60 te rijden, ik rij ook wel 70-80, maar de dijk lijkt tegenwoordig wel een racebaan.
Het gaat maar door, de hele dag, en als je dan in de tuin zit word je er knettergek van. Een paar keer ben ik met honden uitlaten bijna van de dijk gereden door zo'n gast die de bocht zo ruim mogelijk nam. En dus kijk ik elk jaar uit naar de tijd dat de boeren met de trekkers het land op moeten gaan, want dat is het moment dat ze wél normaal rijden." Als je dan ook nog eens het gevoel hebt dat de politie je niet serieus neemt en geen zin heeft om te handhaven, dan kan ik best begrijpen dat je er op een gegeven moment helemaal klaar mee bent.

Eigen boezem

"Je kunt iets als overlast ervaren, maar dat wil nog niet zeggen dat het ook overlast is," was mijn eerste reactie, maar ik weet nu ook dat iets dat strikt genomen misschien geen overlast is, wel degelijk als overlast kan worden ervaren. En dus moeten we misschien de hand in eigen boezem steken en ons rijgedrag aanpassen, opdat wij voor die ander geen overlast meer zijn. Meer rekening houden met elkaar. Dus niet meer dijkwegen als een circuit zien, met auto's, wandelaars en fietsers als rijdende chicanes. Niet de motor vol in toeren laten janken en met hoge toeren terugschakelen omdat de uitlaat dan zo lekker ploft. En toertochten niet meer als een grote colonne rijden, maar opsplitsen in kleine groepjes. Want als we dat niet doen, dan is het wachten totdat alle mooie stuurwegen voor motoren afgesloten worden. ■

** Euro 3; gemeten bij 50 km/u op 10 meter afstand.*

DOSSIER DIJKRIJDEN

MAG

Door de week of 's avonds...

Je kreeg het vast al mee: de Raad van State heeft in het geding tussen MAG/KNMV en Lopik in het voordeel van Lopik beslist. We vatten de uitspraak kort samen.

Vera de Bruijn

Met het besluit om een deel van de dijk in de weekenden af te sluiten in de periode van 1 maart tot en met 31 oktober beoogt Lopik het volgende:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

De bezwaren

MAG en KNMV voerden hier tegen aan dat:

- het onderzoek naar overlast zich alleen richt op motorrijders en niet op andere weggebruikers;
- de onderzoeksperiode grotendeels de periode betreft dat de pilot van de gemeente al van kracht was, waarmee het onderzoek niets zegt over nut en noodzaak;
- het onderzoek had moeten plaatsvinden in een periode dat geen geslotenverklaring gold, waarbij men zowel door de week als tijdens weekenden had moeten meten;
- de enquête geen (zelfstandige) betekenis heeft; deze is gehouden kort na de pilotperiode. Voorts is hinderbeleving zeer subjectief;
- uit het onderzoek niet is gebleken dat zich op de dijk meer ongevallen voordoen dan elders, laat staan dat duidelijk is hoe vaak een motorrijder daarbij betrokken was.

Raad van State

- Het feit dat het onderzoek zich enkel richtte op motorrijders maakt niet dat de resultaten van de evaluatie niet bruikbaar zijn: het ging bij de pilot immers juist om door motoren veroorzaakte overlast.
- Het karakter van de dijk is recreatief waarbij het beleid gericht is op het stimuleren van met name fietsen maar ook van wandelen. Het college heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat grote aantallen recreatieve motorrijders in het weekend afbreuk doen aan dit beleid.
- De uitkomst van de belangenafweging is voor motorrijders weliswaar nadelig maar niet onevenredig in verhouding tot de te dienen doelen. Daarbij heeft Lopik de proportionaliteit in acht heeft genomen: de dijk wordt slechts voor een beperkte periode en een beperkt deel afgesloten.

De MAG

Wij kunnen op dit moment verder niets doen, helaas. Wel blijven we met gemeentes met vergelijkbare plannen in gesprek. Je helpt ons en je collega-motorrijders door rekening te houden met de omgeving waar je rijdt. En verder? Ga door de week of 's avonds rijden, als het even kan. Minder fietsers, minder wandelaars, meer ruimte en minder overlast voor iedereen. ■

~~VUILE~~ SCHONE MOTOREN

MAG

Heeft het ene onderzoek net laten zien dat we met onze motoren kunnen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, roept een ander onderzoek het tegendeel. Wat gebeurde er?

Vera de Bruijn

Op de nieuwspagina's van het vorige Mag-a-zine las je over een Frans onderzoek met een bijzonder aangename uitkomst: de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden wordt beter als er meer motoren en minder auto's rondrijden. Om het nog mooier te maken: dit onderzoek vond plaats in opdracht van de Franse ministeries van volksgezondheid en van ecologische zaken en werd uitgevoerd door ANSES, een landelijke organisatie voor voedsel, milieuzaken, gezondheid en veiligheid.

Elf keer vuiler

Komt op de dag dat dat Mag-a-zine op je deurmat ploft het Algemeen Dagblad met een verhaal over een ander Frans onderzoek, uitgevoerd door de International Council on Clean Transportation (ICCT). De kop verraste ons nogal, in het licht van wat we zelf geschreven hadden: 'Motorfietsen vervuilen tot elf keer meer dan auto's'. Op een of andere manier wordt zo'n verhaal altijd breder opgepikt dan dat eerste onderzoek. Vooral voorstanders van dijkafsluitingen liepen ermee weg, en het gewest Brussel begon zich al af te vragen of het een idee was om bepaalde categorieën scooters en motoren te gaan verbieden.

Een stuk schoner

Het tegenvuur liet niet lang op zich wachten, gelukkig. Een door de website moto.be aangehaalde deskundige van emissieonderzoekinstituut EMISIA analyseerde het ICCT-onderzoek en noteerde al snel dat de gebruikte onderzoeksmethode niet betrouwbaar was. Ook ACEM, de verenigde Europese motorindustrie, liet van zich horen. In een persbericht verwees de organisatie onder meer naar een vierde onderzoek: de uitstoot van motorfietsen die voldoen aan de huidige Euro 4-norm is vergelijkbaar met die van huidige Euro 5 en 6 auto's.

Tegengas

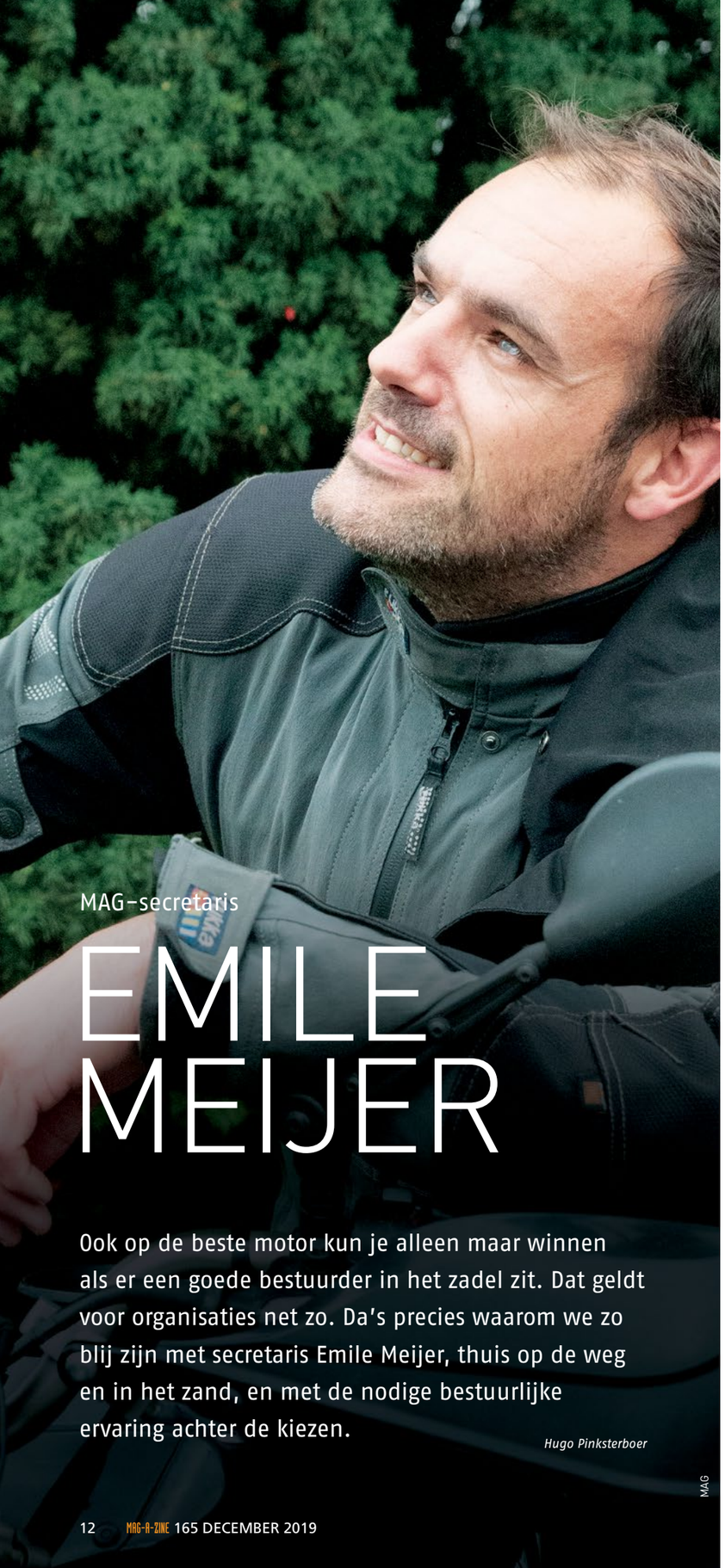
De MAG gaat zelf geen onderzoeken uitvoeren, natuurlijk. Wat we wel doen is heel goed kijken naar hoe onze overheden op zo'n ICCT-rapport reageren. Als dat fout dreigt te gaan, weten we precies met welke rapporten we moeten wapperen om tegengas te geven. ■

MAG GIVE-AWAY

Moto Crab voor Joy Corneille

Als Joy Corneille motorrijdt, staat er eigenlijk altijd muziek op. Vaak Jimi Hendrix, en anders stevige rock uit de jaren '70 en '80, met de fijne bassen van zijn Harley-Davidson Dyna Street Bob op de achtergrond. Dan is het best jammer als je afspeellijst stopt, op de snelweg, en je telefoon zit in je broekzak.

Heel fijn dus dat er het vorige Mag-a-zine een Interphone Moto Crab verloot werd. "Dan kan ik mijn telefoon ook gebruiken als ik mijn navigatie niet bij me heb, bijvoorbeeld om mijn exacte snelheid te kunnen aflezen of voor Flitsmeister", dacht hij. En hij won. De Street Bob staat nu voor cosmetisch onderhoud in de woonkamer. Er worden wat plekjes bijgewerkt, de kabel van de navigatie verdwijnt onder de tank en de Moto Crab krijgt een plaatsje. Aan zijn vorige Harley deed Joy veel meer onderhoud zelf. "Deze heeft een injectiemotor, en daar kun je maar beter afblijven. Ik zou er best een opknapper naast hebben, maar tijd, ruimte en geld ontbreken. Ach, dan hou ik nog wat te wensen over."



MAG-secretaris

EMILE MEIJER

Ook op de beste motor kun je alleen maar winnen als er een goede bestuurder in het zadel zit. Dat geldt voor organisaties net zo. Da's precies waarom we zo blij zijn met secretaris Emile Meijer, thuis op de weg en in het zand, en met de nodige bestuurlijke ervaring achter de kiezen.

Hugo Pinksterboer

MAG

Emile werd lid op de MOTORbeurs in Utrecht, een jaar of tien terug. Het verhaal dat de MAG een belangrijke rol speelde bij de plaatsing van motorvriendelijke onderplanken trok hem direct over de streep. Zo'n organisatie moet je steunen, wist hij.

Open armen

Na twee jaar gaf hij zich op als vrijwilliger en stond hij zelf voor de MAG op beurzen. "Dat is niet alleen nuttig, maar ook leuk om te doen. Prima sfeer, enthousiaste collega's om je heen, mensen die vanuit hun hart bezig zijn om motorrijden aantrekkelijk te houden. Dat merkte ik ook toen ik voor het eerst naar een ledenvergadering ging. Je komt als volledige buitenstaander binnen en je wordt echt met open armen ontvangen."

Vacature

Op zijn werk ging Emile aan de slag als lid van de ondernemingsraad. Dat ging zo goed, dat hij al snel gevraagd werd voor de centrale ondernemingsraad van een organisatie met 4.000 werknemers. "En ook dat smaakte naar meer: ik kreeg zin in een bestuursfunctie bij de MAG. Daar had ik eigenlijk mee willen wachten tot de kinderen wat groter waren, maar toen ik eerder dit jaar de vacature voor secretaris in Mag-a-zine zag staan, heb ik meteen gereageerd."

Dezelfde taal

"In bepaalde opzichten werkt de MAG niet veel anders dan een gewoon bedrijf. Als bestuur of directie moet je zorgen voor een eenduidig beleid en een goede structuur. Alle medewerkers moeten dezelfde taal spreken en weten waar we voor staan. Naar mijn idee kun je alleen goed leden werven als je doordrongen bent van de kernwaarden van de MAG en snapt waar we met de thema's veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid voor staan. Alleen dan werf je mensen die werkelijk snappen waarom ze lid worden – en die blijven het langst lid."

Focus

Als vrijwilligersorganisatie heeft de MAG beperkte middelen, weet Emile. "Tegelijkertijd zijn er heel veel onderwerpen waar we mee bezig zijn, van gevaarlijke wegsituaties en creatieve asfaltschilderingen tot rekeningrijden en dijkafsluitingen. Mag-a-zine staat er vol mee. Daarbij heb je wel een duidelijke focus nodig, anders bereik je niets. Die focus vind je door te blijven kijken naar de basisdoelen van je organisatie en te luisteren naar wat je leden willen. Dat is een belangrijke taak van het bestuur."

Vrijheid

De vrijheid waar de MAG voor staat, gaat voor een groot deel om individuele vrijheid. Je mag zelf bepalen of je met of zonder reflectievest rijdt, waar je rijdt, of je je eigen onderhoud doet of niet. "Die individuele vrijheid kun je alleen maar behouden als je daar samen voor vecht. In je eentje staan schreeuwen lost niks op. De MAG zet zich al vanaf het begin af aan voor alle Nederlandse motorrijders in. Om dat te kunnen blijven doen, hebben we wel een flinke achterban met gemotiveerde leden nodig. Daarom is die ledenwerving zo belangrijk."

Horken

"Mijn ideaal? Dat is een wereld waarin de MAG niet meer nodig is. Een wereld waarin motorrijders niet vergeten worden door de overheid, door wegbeheerders en medeweggebruikers, en waarin oog is voor wat we kunnen bijdragen aan een betere mobiliteit. Dat blijft lastig zolang er mensen zijn die zich horkerig gedragen. Aan een paar motorrijders die te veel herrie maken of op dijkwegen een kneedown maken heb je genoeg om het te verpesten voor de rest. Met die mensen moeten we dus blijven praten."

Blij met de branche

En zo lang dat de MAG nog nodig is? "Zo lang moeten we er aan blijven werken om zo groot mogelijk te worden en om onze boodschap zo helder en zo breed mogelijk te verspreiden. Daarom is het goed dat we weer actiever zijn op Facebook en met onze nieuwsbrief, dat we andere sociale media inzetten en dat er een nieuwe website komt. We zijn ook blij met onze nieuwe contacten in de motorbranche – van importeurs tot de motorpers – en met onze nieuwe adverteerders."

Samenwerken

De handel en de pers, dat zijn toch partijen met een heel ander doel? Dat klopt, weet Emile, die als hoofd logistiek bij een grote coöperatie in de levensmiddelindustrie werkt. "Daar verwerken we

"Ik wilde eigenlijk wachten tot de kinderen wat groter waren."

Vertrouwen

Emile haalde zijn rijbewijs tijdens zijn studie Hotelmanagement. Zijn ideale motor was vloeistofgekoeld en voorzien van een cardan, wist hij. Voor 800 euro tikte hij een Honda NTV 650 Revere op de kop met 100.000 kilometer op de teller. In de tien jaar daarna zette Emile er nog 120.000 bij. Na een Honda VFR 800 volgde een kindvriendelijkere Shadow: "Ik wil mijn hobby graag samen met ze vormgeven." Vijf jaar terug maakte Emile een proefrit op een Suzuki V-Strom 650. '"Op de eerste de beste rotonde ging ik onderuit. Ik had nog geen 100 meter gereden, en ik wist meteen dat ik dit mijn motor was. Hij gaf me zo veel vertrouwen dat ik er meteen veel te plat mee door de bocht ging..." De vijftien jaar oude Soes wordt veel voor woon-werkverkeer gebruikt, maar gaat ook van de paden af. Carter, radiator en voorvorkpoten zijn van bescherming voorzien, de achterkant is wat omhooggezet, er zitten degelijke handkappen op en er is een tweede set wielen met offroadbanden in huis. Emile's vrouw rijdt op een Honda Hawk, de Amerikaanse versie van de NTV.

Ook van de paden af...

“Mijn ideaal? Een wereld waarin de MAG niet meer nodig is.”

zowel aardappelen als suiker. Die twee kom je maar zelden in één gerecht tegen, maar dat betekent niet dat onze leveranciers niet samenwerken om zo effectief mogelijk te zijn en samen tot de beste resultaten te komen. Een coöperatieve gedachte, inderdaad. In de motobranche werkt het precies zo. De motorhandel en de motorpers willen uiteindelijk hetzelfde als de MAG: zo veel mogelijk mensen met zo veel mogelijk plezier zo lang mogelijk laten motorrijden.“

Onafhankelijkheid

Komt de onafhankelijkheid van de MAG niet in het geding? “Nee, dat geloof ik niet. Dat zou pas gebeuren als we subsidies zouden accepteren van partijen waartegen we in actie komen. Als je subsidie krijgt van een provincie kun je die moeilijk gaan dwingen om een weg motorveilig in te richten, bijvoorbeeld.”

120.000 kilometer op een Honda van 800 euro

Pods

In de zeldzame uren dat hij met collega’s in de file stond, op die zeldzame dagen dat hij niet op de motor naar zijn werk reed, ontwikkelde Emile een boeiende toekomstvisie. “Dat duurt nog jaren, maar ik geloof dat de autonome motorrijder in de toekomst niets meer op onze snelwegen te zoeken heeft. Woon-werkverkeer doe je in een eenpersoonspod, er zijn gezinspods en bagagepods, die zich met twee centimeter tussenruimte over de wegen verplaatsen. En die motor dan? Die stuur je met een bagagepod naar de mooiste stuurweggetjes, en je volgt hem met je vrienden in een gezinspod. Kom je lekker uitgerust aan en kun je helemaal je gang gaan!” ■

REGIOCOÖRDINATOR? DA’S IETS VOOR JOU!

Friesche Motorclub

Een kleine honderd motorclubs zijn aangesloten bij de MAG. Die contacten moeten we goed onderhouden. En natuurlijk willen we die paar honderd andere clubs óók graag bij de MAG betrekken. Help je mee?

Als regiocoördinator ga je in samenspraak met onze kersverse clubcoördinator langs bij motorclubs bij jou in de buurt. Vertellen wat de MAG doet, vragen wat zij belangrijk vinden dat we doen, Mag-a-zines uitdelen, gezellige avond van maken.

Interesse? Natuurlijk.
Bel vrijwilligerscoördinator Jan Boot op 06 1224 8210 of mail naar vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl. Welkom!

MOTORVROUWEN

Elles Dijkhuizen

Motormeiden, Motor Babes, Biker Babes... Op social media regent het groepen waarin motorrijdende vrouwen elkaar opzoeken. Enerzijds doen ze dat om samen te rijden. Dat is een initiatief dat ik alleen maar kan toejuichen. Maar anderzijds doen ze om meer aandacht voor de motorrijdende vrouw te genereren, met als belangrijkste doel om serieus genomen te worden. In dat genereren van die aandacht slagen ze goed, maar als het er om gaat serieus genomen te worden, slaan ze de plank mijns inziens behoorlijk mis.

Ik ben een vrouw, ik heb een motorrijbewijs, er staan vier motoren in de schuur, van een racer tot een enduro en mijn GS, en ik maak zo’n 30.000 kilometer per jaar. Op de weg, op circuits, in het bos en in de modder, waar dan ook. Dat zou me toch een ideaal lid van dergelijke groepen maken, maar ik ben het niet. Ik ben geen motormeid, geen motorbabe of of motorvrouw. Ik ben gewoon een motorrijder.

Het verschil? Als ik kijk naar de social media van die groepen moet ik blijkbaar van roze houden en me vooral ook erg druk maken over hoe ik er op de motor uitzie. De pagina’s en tijdlijnen staan vol foto’s van goed uitziende meiden, dik in de make-up, haar helemaal goed, lang niet altijd in motorkleding en vaak in sexy poses.

Die beelden verschillen niet zo veel van wat ik in de hele motorbranche tegenkom, met advertenties waarin motorrijdende vrouwen als lustobject worden neergezet in op mannen gerichte marketing. Met damesmotorkleding in veel te kleine maatjes en met overal roze accentjes. En met roze motoren die vooral niet te zwaar mogen zijn.

Motorrijden is voor mij wat anders. Mooi zijn en motorrijden gaan voor mij niet goed samen. Make-up is een no-go als ik mijn helm schoon en hygiënisch wil houden. En mijn haar, tsja, na een dagje zweten op de enduro of op het circuit is dat niet echt meer discotheekwaardig. Een goed pak dat goed beschermt, dat me de bewegingsvrijheid biedt die ik nodig heb en de specificaties heeft die voor mij belangrijk zijn, dat is in het algemeen geen sexy pak – als de pakken die aan mijn eisen voldoen al in vrouwenmaten te krijgen zijn. En dan liefst zonder roze frutsels. Ik geef daar niet om. En ik ben echt niet de enige. ■

Elles Dijkhuizen werkt als automotive engineer en brengt de rest van haar tijd liefst op twee wielen door, op het circuit, in het zand of op de weg.

OMRIJDEN VOOR DURE BENZINE

Je hebt het ongetwijfeld meegekregen: op 1 oktober werden tankstations die twee of meer benzines verkochten verplicht om E10 te gaan verkopen. Dat Euro 95 E5 daarmee vrijwel geheel zou verdwijnen, was even onverwacht als ongewenst..

Vera de Bruijn

Omdat Euro 95 E5 per 1 oktober vrijwel uit het straatbeeld verdwenen is, ben je als eigenaar van een motor die geen E10 lust dus gedwongen om op Euro 98 over te stappen. Die brandstof is echter een heel stuk duurder en hij is op veel minder plaatsen te koop. Dat betekent dus omrijden én meer betalen voor de eigenaren van zo'n 600.000 auto's en - schrik niet – zeker 330.000 motorfietsen.

Rekenfoutje...

Waarom is Euro 95 E5 bijna niet meer te koop? Omdat de overheid van mening was dat de verplichting om op elk station E5 aan te bieden wel kon vervallen: er zouden in 2019 nog maar heel weinig auto's zijn die niet langdurig op E10 kunnen rijden. Die rekensom klopte dus nauwelijks.

Vergeten

Motorfietsen kwamen in het hele verhaal niet eens voor, maar het opheffen van deze verplichting heeft dus wel gevolgen voor de eigenaren van de helft van de ruim 660.000 geregistreerde motorfietsen. De MAG heeft de Tweede Kamer om een oplossing voor dit probleem gevraagd.

Verplichting

De reden dat benzinemaatschappijen massaal op E10 overstapten is simpel. Een minimaal percentage van de totale hoeveelheid brandstoffen ze verkopen moet uit hernieuwbare brandstoffen bestaan. Door in plaats van Euro 95 E5 overal E10 te gaan verkopen, wordt het een heel stuk eenvoudiger om aan die verplichting te voldoen. Aan die pakweg 630.000 voertuigen lijken ze geen boodschap te hebben.

Twee keer 95

Na de invoering van E10 kon je bij een aantal tankstations nog kiezen tussen twee soorten Euro 95: eentje met een E5-sticker, de ander met de gevreesde E10-sticker. Ook daar is een eenvoudige verklaring voor: de Euro 95 E5 maakte in de periode na 1 oktober plaats voor Euro 98, maar die sticker mag er pas op als de ondergrondse tank zo vaak hervuld is dat er gegarandeerd geen Euro 95 meer in zit.

Ethanolvrij

Veel motorrijders tanken al langer vrijwillig Euro 98, omdat daar heel weinig of geen ethanol in zit. Die duurdere benzine rijdt vaak beter, houdt je motor schoner en kan je verbruik – iets – verlagen. BP, Shell, Esso, Texaco, Total, Tango en Firezone hebben ons laten weten dat hun Euro 98 geen ethanol bevat. Dat er ook op die vulpistolen een E5-sticker zit, is omdat E0-stickers niet bestaan. Zot, maar waar.

102

Met de komst van E10 verdween Firezone Competition 102. Slecht nieuws voor racers en andere liefhebbers van benzine met een extra hoog octaangehalte. Je kunt daarvoor nu alleen nog terecht bij een klein aantal tankstations van TanQyou.

E10-verbeteraars

Verschillende leveranciers bieden benzineverbeteraars waarmee je in principe gewoon E10 kunt tanken. Lees meer op bladzijde 27! ■

met batten in de bocht

Gerwin Batten

"Mensen durven vaak niet goed door te remmen. Ook niet als ze ABS hebben." Dat was een van de boodschappen uit de vorige aflevering. Met ABS kun je altijd vol in de remmen. Maar dat moet je dan wel durven.

De eerste motorfiets met ABS kwam alweer dik dertig jaar geleden op de markt. Dan zouden we toch wel heel erg aan dat systeem gewend moeten zijn. Toch durft nog lang niet elke motorrijder echt voluit in de ankers te gaan, als het nodig is. Ook niet met ABS. En zeker niet op een natte weg. Maar het kan wel. Het is er zelfs voor gemaakt.

Eerst even terug naar de basis. Net als alle mogelijke andere technieken werd ABS eerst alleen in auto's toegepast. Met zo'n vierwieler ga je niet onderuit als je wielen blokkeren, maar met blokkerende wielen kun je niet sturen en je remweg wordt aanzienlijk langer. Dat lijkt vreemd, maar een geblokkeerd wiel remt minder efficiënt dan een wiel dat net tegen de blokkeergrens aan zit.

ABS staat voor anti-lock braking system, ofwel antiblokkeersysteem. In de basis is het de elektronische variant van pompend remmen: je remt, je lost je remmen iets, je remt weer, enzovoort. ABS doet hetzelfde, maar dan veel sneller en aanzienlijk effectiever. Op je wielen zit een ronde krans met gaatjes, die door een sensor in de gaten gehouden worden. Als je met ABS voluit remt, signaleert het systeem het moment dat je wielen blokkeren. Dan wordt de remdruk kort weggenomen en weer opgevoerd. Dat herhaalt zich tot je stilstaat of stopt met remmen.

Je voelt de werking van het antiblokkeersysteem heel duidelijk. Op motoren kan het rempedaal net zo 'schokkerig' aanvoelen als het rempedaal van een auto met ABS in de sneeuw. Het remhendel geeft eerder een tríllend gevoel, als je ABS in werking treedt. Die schokjes en trillingen zijn de vertalingen van het pompend remmen van het systeem. Hoe hoger de frequentie, hoe fijner het systeem afgeregeld is. Op de nieuwste motoren zijn de systemen vaak al zo verfijnd dat je er nauwelijks nog iets van voelt.

De vraag of je met ABS altijd eerder stilstaat, hoor je nog maar zelden. Het antwoord, toch? Motorrijders die echt goed kunnen remmen en dat ook vaak geoefend hebben, kunnen zonder ABS eerder stilstaan – maar dan heb je het wel over remmen onder gecontroleerde omstandigheden, en niet over noodstops op droog en nat asfalt, op klinkers, op wegenverf of andere markeringen, of op een weg waar opeens ook nog wat zand ligt.

Veel boeiender is de vraag of jij met je ABS ook echt voluit durft te remmen. De angst voor blokkerende wielen zit er bij veel motorrijders zo diep in, dat ik wel eens bang ben dat ze het remmend vermogen van hun motor niet optimaal durven te gebruiken. Zeker niet bij een noodstop in de regen. Mijn advies, nogmaals? Doe een cursus waarin je die noodstops leert maken. Als je weet hoe dat voelt, als je aan den lijve ervaren hebt dat je met je ABS voluit remmend ook in een plas water overeind blijft, pas dan ben je echt klaar voor die keer dat een noodstap je enige mogelijke redding is.

Werkt ABS ook in de bocht? Nee: als je voluit remt, levert ABS de volledige remkracht. Omdat je in een bocht al een flink deel van de grip van je banden gebruikt, blijft er veel minder grip over om te remmen. Die volledige remkracht is dan dus te veel van het goede.
Dat betekent dat je bij maximaal remmen in de bocht ook met ABS onderuit kunt gaan. De oplossing? Bochten-ABS. Dat houdt rekening met je hellingshoek en past de maximale remkracht daar op aan. Prachtig - maar het werkt natuurlijk pas als je ook die psychologische grens genomen hebt en zelfs schuin in de bocht vol in de ankers durft te gaan. ABS is net een brandblusser. Het bezit van zo'n ding heeft pas nut als je 'm durft te gebruiken! ■

JENNIFER!!

AANDACHTS-SALDO

In haar nog maar een paar jaar korte motorcarrière deed ze niet alleen een schat aan technische kennis op, maar reed ze vrolijk naar Mongolië, volgde ze alle mogelijke cursussen en trainingen en las ze bijna alles wat er over motorrijden te lezen valt. Jennifer!!

De ergste blessure die ik tot nu toe door een val van de motor opliep, was een verrekte schouderpees. We reden door de Bartang Valley in Tadzjikistan, een uitdagende track door het Pamir-gebergte. Halverwege de 300 kilometer lange track was de weg naar de brug door een aardverschuiving verdwenen, en moesten we met onze motoren door de rivier. Het was eind van de middag, de zon was rap aan het dalen en het werd snel kouder. “Als we nu oversteken, zetten we ons kamp op aan de overkant en kunnen we morgen weer verder,” dachten mijn vriend Richard en ik. We begonnen met mijn motor, de lichtste van de twee, en zonder bepakking. Na een paar pogingen ontdekten we dat het echt geen doen was. Het water was te diep, de stroming was te hevig en de kou hielp ook al niet meer. We besloten dus tot de volgende ochtend te wachten. Dan zou het water ook lager staan. Hoopten we.

Met z’n vieren

Op dat moment verscheen er achter ons een auto. Tegelijkertijd kwam er aan de overkant van de rivier een zijspan aanrijden. Uit het span sprongen twee jongens, die op hun blote voeten door de ijskoude rivier onze kant op dartelden. Ze kwamen hun familie ophalen, die aan onze kant in de auto zat. Bij voorkeur met auto en al, maar dat bleek al snel geen haalbare kaart. Als die oude wagen het halverwege zou begeven – en die kans leek heel groot – zou de complete familie met hun hele hebben en houwen weggespoeld worden. Zij besloten het de volgende dag opnieuw te proberen. En wij? Ons kampeerplan werd door de twee zijspanbroers verworpen. Het zou veel te koud worden, die nacht. We mochten bij ze logeren, in een dorpje aan de overkant. En onze motoren dan? Dat ging natuurlijk lukken, met hun hulp. Nog twee keer heen en weer om onze bepakking op te halen, en we konden weer rijden.

Onderuit

We stapten op en ik ging voor. Van een weg was niet echt sprake, het was inmiddels bijna donker en de oversteek had me redelijk uitgeput. Om te zien of Richard achter me aankwam keek ik even in spiegel. Dat had ik beter niet kunnen doen. Voor ik het wist ging ik onderuit. De pijn was onbeschrijfelijk. Ik was ervan overtuigd dat mijn schouder gebroken was, en ik heb nog nooit zo gehuild als toen ik daar naast mijn motor lag. Door de pijn, maar ook omdat ik zo ongelofelijk boos op mezelf was. Met één dom foutje had ik ons hele avontuur verpest. Dat domme foutje? Niet goed opletten. De oorzaak? Een te laag aandachtssaldo.

Met hulp van de tweeling lukte het wel…

Het dorp aan de overkant

Tien dollar

Aandachtssaldo. Het is mijn vertaling van een term die gemunt werd door Keith Code, oprichter van de California Superbike School en auteur van de boeken Twist of the Wrist I en II. Code stelt dat iedere motorrijder elke rit begint met een saldo van tien dollar, uit te geven aan aandacht. Als beginnend bestuurder besteed je een flink deel van dat saldo aan dingen waar je als ervaren motorrijder niet meer mee bezig bent. In welke versnelling je rijdt, waar je claxon zit, hoe je tussen de files doorrijdt, dat soort dingen. Hoe meer ervaring je hebt, des te minder je aan dat soort basiszaken hoeft uit te geven en des te meer je dus overhoudt om te anticiperen, of om snel te kunnen handelen als er gevaar dreigt of als er iets fout gaat. Ook hoe je je voelt heeft gevolgen voor je saldo. Als je moe, ziek, kwaad of met pijn op je motor stapt, ben je je eerste dollars al kwijt voordat je een meter gereden hebt.

Laatste centjes

Natuurlijk moest ik ook aan Keith Code denken, toen ik daar naast mijn motor lag. Met dat ene moment van spiegelen in de Bartang had ik mijn laatste centjes ingeleverd. Door de combinatie van kou, vermoeidheid en gebrek aan licht had ik niet gezien dat ik op een verhoogd deel van het zandpad terecht was gekomen. Mijn motor was onder me weggegleden en ik was met mijn schouder tegen een rots geknald. Gelukkig was mijn schouder niet gebroken, en na drie dagen kon ik mijn arm weer genoeg bewegen om verder te rijden. Met veel pijn, maar andere opties hadden we niet. We moesten verder. En met al die kilometers die we nog voor de boeg hadden, zat Codes beeld van dat aandachtssaldo natuurlijk voor in mijn hoofd: door de last die ik van mijn schouder had, wist ik dat ik met heel wat minder dollars in mijn achterzak verder moest, en dat ik dus extra gefocust moest blijven.

Snelweg

Ook nu denk ik er nog dagelijks aan. Ik ben namelijk – precies een jaar nadat we richting Mongolië vertrokken – weer aan een ander avontuur begonnen. Een nieuwe baan in Amsterdam, waardoor ik elke dag de snelweg pak in plaats van de dijkjes richting mijn vorige werk. Elke dag file, elke dag mensen die niet opletten, elke dag mensen met een veel te laag aandachtssaldo. Niet zo gek, ‘s ochtend in alle vroegte of ‘s avonds na een lange dag werken. Ik heb er zelf ook wel eens last van, moet ik zeggen – en dan hoop ik altijd maar dat er niets gebeurt wat om meer dollars vraagt dan ik bij me heb! ■

Weer op weg!

E10 EN ECOMAXX

BRANDSTOFEXPERT PETER VAN GELDER

Peter van Gelder: "We hebben al carburateurs gezien waar de gaten in zaten."

Dat E10 zeker voor oudere motoren niet de beste benzine is, had je vast al begrepen. Dat je je motor er niet mee weg moet zetten ook. Maar wat gebeurt er nu precies, hoe kun je dat voorkomen en bestaan er ook echt schone benzines? Specialist Peter van Gelder vertelde ons er alles over, met speciale aandacht voor de in zijn bedrijf ontwikkelde Ecomaxx Bike Fuel 4.

Tekst: Hugo Pinksterboer
Foto's: GVG Oliehandel

Om te begrijpen wat E10 doet, is het goed om te weten wat benzine nu eigenlijk is. "Gewone benzine bestaat uit meer dan 200 componenten", vertelt Peter, de benzine-expert van GVG Oliehandel. "De lichtste componenten verdampen al bij 0 tot 25 graden. Dat is nodig om makkelijk te kunnen starten, ook als het koud is. Het zijn de aanjagers, zeg maar." Daarnaast bevat benzine ook middelzware en zware componenten, die trager ontbranden. De druk van de explosie op de zuigers wordt daardoor gelijkmatig opgebouwd. "Zou benzine alleen uit lichte componenten bestaan, dan zou de vonk van je bougie een explosie veroorzaken waar je blok niet tegen bestand is."

Bewaargevaar

Bewaar je benzine te lang, dan vervliegen de lichte bestanddelen. Het resultaat zal duidelijk zijn. Je motor start niet meer. De aanjagers ontbreken. Dat kan al binnen een jaar gebeuren. Hoe lang blijft benzine goed? Dan hangt van een aantal factoren af. Peter: "De zogenaamde premiumbenzines hebben vaak een beter additieven pakket, waardoor ze maanden langer goed kunnen blijven. Een goed afgedichte tank scheelt natuurlijk ook. Flink schommelende temperaturen hebben een negatief effect. Wordt het koud, dan wordt er buitenlucht aangezogen. Vochtige lucht laat je benzine oxideren."

Ethanol

Wat de houdbaarheid van benzine ernstig inkort, is een goedje waarover al veel geschreven is: ethanol. Peter: "Als ik eerlijk ben, is bio-ethanol een heel mooie brandstof. Het is CO2-neutraal, het verbrandt heel schoon, het wordt gemaakt van graanstengels, koolstronken en andere afvalproducten uit de landbouw, het past met z'n kookpunt heel goed in het benzinemengsel, het heeft een hoog octaangehalte en het is nog goedkoop ook."

Maar...

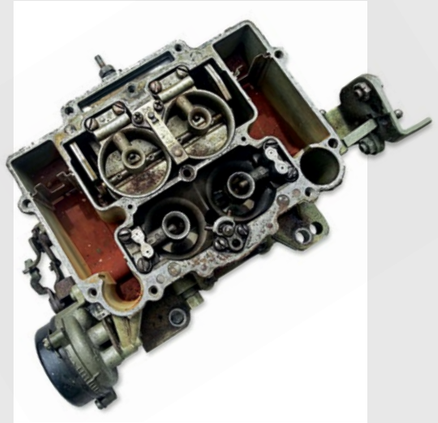
En ja, er komt een maar aan. Een grote maar. Ethanol is alcohol, en alcohol tast vooral oudere rubbersoorten aan. "Met benzines met maximaal 5% ethanol treden er niet direct problemen op als je veel rijdt, maar bij stilstand wel. Zit er tot 10% ethanol in de benzine, dan heb je een heel ander verhaal. E10 is veel agressiever. Bij motoren van voor 2000 kan je benzinesysteem gaan lekken en aluminium kan gaan oxideren. We hebben al carburateurs gezien waar de gaten in zaten." Ook koper, messing en rubber afdichtingsringen zijn niet veilig.

Zuur

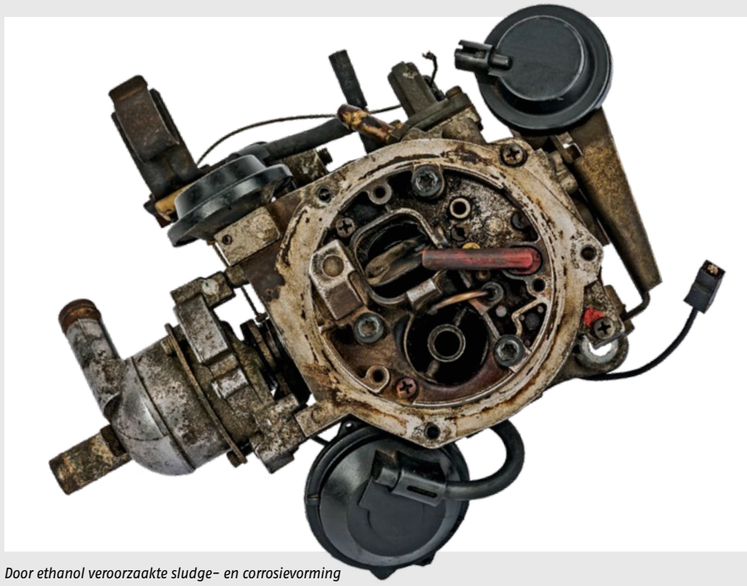
Bovendien is ethanol hygroscopisch. Het bindt zich met water. In je koude schuur slinkt het benzinevolume, waardoor buitenlucht met waterdamp aangezogen wordt. Die waterdamp mengt zich met de brandstof. Het gevolg? "De door vocht verzadigde ethanol zakt uit en vormt onder in je tank en je carburateurs een zurige vloeistof die de zaak veel sterker laat oxideren dan pure ethanol. Dan heb je dus dubbele ellende."

Gom

Naast dat zuur vormen ethanol en water ook een gomachtige substantie die tot verstoppingen leidt. Dat een motor dan niet start, zal duidelijk zijn. Zet je je motor in de winter weg met een tank vol E10, dan sta je in het voorjaar in de rij om je carburateurs schoon te laten maken. Voor een viercilinder kost je dat vlot twee- of driehonderd euro. Bovendien is het een klusje waar de meeste motorzaken niet echt op zitten te wachten.



Sludgevorming door ethanolhoudende benzine in vlotterbak autocarburateur



Door ethanol veroorzaakte sludge- en corrosievorming

Motorschade

Helaas houdt het daar nog niet mee op. Omdat ethanol met 110 een hoog octaangehalte heeft, worden er bestanddelen met een laag octaangehalte bijgemengd. Als de ethanol met vocht verzadigd is en uitzakt, kan het octaangehalte van de benzine onder de 95 zakken. “Dat geeft kans op pingelen, zeker als je met je young- of oldtimer gaat racen.” Bij pingelen ontbrandt het gasmengsel al voordat de bougie vonkt, waarbij de zuigers enorme klappen krijgen.

Euro 98

Om alle bovengenoemde ellende te voorkomen, kun je voor de winter Euro 98 tanken. Zorg dan wel dat alle E10 uit je tank en je brandstofsysteem is. Omdat Euro 98 ook veroudert en dus in het voorjaar tot (start)problemen kan leiden, voeg je er een benzinestabilisator aan toe.

Aspen

In plaats van Euro 98 plus een benzinestabilisator kun je voor je overwintering ook een gestabiliseerde benzine gebruiken. Dan valt de naam Aspen al snel (zie kader). Dat is een alkylaatbenzine die door GVG Oliehandel al dertig jaar geïmporteerd wordt: schoon, ethanolvrij en zonder aromaten zoals het kankerverwekkende benzeen en tolueen, dat het zenuwstelsel kan aantasten.

Zwelling

Voor motoren die altijd op gewone benzine gelopen hebben, is Aspen minder geschikt. De aromaten, het zware deel van de benzine, hebben allerlei rubber onderdelen dan doen opzwellen. “Met die zwelling is door de fabrikanten al rekening gehouden, dus dat geeft geen problemen. Die problemen komen pas als je een aromaatvrije benzine gaat gebruiken: die spoelt de aromaten uit het rubber, als het ware. Het rubber krimpt dus, met lekkages als mogelijk resultaat.”

Ecomaxx

“Op basis van onze ervaring met Aspen hebben we besloten een nieuwe brandstof te ontwikkelen, Ecomaxx Bike Fuel 4. Daar hebben we aromaten aan toegevoegd die de zwelling van rubber in stand houden, maar geen gevaar voor de gezondheid opleveren.” Een ander voordeel is dat het veel schoner verbrandt dan traditionele benzines. Van koolaanslag op kleppen en zuigers is eigenlijk geen sprake meer.

Uitgezakte ethanol

Het recept

Ecomaxx is probleemloos uitwisselbaar met gewone benzine. Het recept voor de winterstalling? Zorg voor een zo leeg mogelijke tank. Vul hem bij met Ecomaxx en rij daar een kilometer of wat mee, zodat het in het hele brandstofsysteem zit. Zet je motor dan weg met een minimaal voor de helft met Ecomaxx gevulde tank. Helemaal afvullen is nog beter, maar weet dat Ecomaxx geen vocht aantrekt. Hou je brandstof over? Die kun je over drie jaar nog gebruiken!

Reukloos

Bijkomend voordeel van de Ecomaxx Bike Fuel is dat het reukloos verbrandt. Bezoekers van de Utrechtse motorbeurs, eerder dit jaar, kunnen dat beamen. Er was niets te ruiken en niemand kreeg hoofdpijn van de motoren die vooral in hal 7 rondreden: ze reden allemaal op Bike Fuel 4. Peter: “De overheid dringt CO_2-neutraliteit op, reguliere benzines zullen steeds minder goed verkrijgbaar zijn, en stankoverlast zorgde al eerder voor verboden op toerritten met klassieke brommers, bijvoorbeeld. Met Ecomaxx kunnen young- en oldtimers schoon blijven rijden. Zo houden we ons rijdend erfgoed op de weg.” ■

Ecomaxx Bike Fuel 4 wordt verkocht in tanks van 10 en 20 liter.

Petrolheads

Echtere petrolheads dan de gebroeders Van Gelder van GVG Oliehandel kom je niet snel tegen. De grootvader van de drie motorrijdende broers begon in de jaren ´30 een oliehandel, die later door hun vader werd voortgezet en uitgebreid. In de jaren ´90 startte het bedrijf met de import van Aspen, een schone brandstof voor onder meer kettingzagen en aggregaten. De drie broers besloten na hun overname van de zaak de focus uitsluitend op zuivere, schone brandstoffen en specialistische smeermiddelen te richten. Ecomaxx Bike Fuel 4, te koop per 10 of 20 liter, is een van de resultaten van die aanpak. Er is ook een Bike Fuel 2 voor tweetaktmotoren. Verkooppunten vind je op ecomaxx.nl.

BETER LEREN RIJDEN?

DAT DOE JE BIJ VERKEERSTRAINING NEDERLAND.

10% KORTING VOOR MAG LEDEN.*

Als MAG-lid krijg je 10% korting op vrijwel alle cursussen van Verkeerstraining Nederland. Op www.verkeerstraining.nl vind je het complete aanbod.

10% KORTING VOOR MAG LEDEN*

MAG-LID WORDEN?**

Doe je mee met de MAG? Voor slechts 33 euro ben je een heel jaar lid en krijg je een waardebon voor 50 euro korting op de training Voertuigbeheersing. Doe dat wel snel: deze fijne actie stopt aan het eind van dit jaar!

Beide aanbiedingen gelden niet in combinatie met andere aanbiedingen. Trainingen in Almere en op locatie.
* Geldt alleen voor individuele leden. Vul bij aanmelding de actiecode MAG88 in en vermeld je MAG-lidmaatschapsnummer (zie je ledenpas) bij Vragen of opmerkingen.
** Waardebon binnen één jaar na aanvang lidmaatschap te besteden. Nieuwe ondersteunende clubs krijgen de waardebon ook (één exemplaar per club).

WWW.VERKEERSTRAINING.NL
INFO@VERKEERSTRAINING.NL

Danny van Ommen

Erbovenop

In de veertig jaar dat hij motorrijdt, draaiden er zeker vierhonderdduizend kilometers onder zijn wielen door. Danny van Ommen is de eerste om toe te geven dat er daarbij ook weleens iets mis ging – en hij vertelt net zo beeldend over hoe hij er weer bovenop kwam.

Tekst en foto: Hugo Pinksterboer

Op zijn Z1000SX is Kawasaki-adept Danny bijna dagelijks in het Amsterdamse verkeer te vinden. Hij is hoofd technisch beheer van een instelling met panden door de hele stad. Daar gaat hij meestal per motor naartoe. “Op een van die dagen stond ik vlak achter een dame die met haar auto niet langs een vrachtwagen kon. Over de trambaan wilde ze blijkbaar niet, dus zette ze haar Peugeotje maar even in z’n achteruit. Ik probeerde nog weg te komen, maar tevergeefs. Zo zacht viel ik nooit eerder, met haar bumper tegen mijn voorband.” Toch bedroeg de schade 2900 euro. Dat had Danny er zelf nooit aan afgezien, zegt hij meteen. De tip? “Goed om er altijd een expert bij te halen, zeker bij een nieuwere motor.”

Dubbel remspoor

Danny’s eerste ongeval was een stuk heftiger. “Mijn toenmalige liefje maakte het uit, en ik stapte kwaad op mijn Z650. Vond ze geen goed plan. ‘Dan zie ik je straks in het ziekenhuis’, riep ze me nog na. Ze kreeg gelijk, helaas: ik reed met kop vol emoties echt veel te hard over een voorrangsweg en knalde bovenop een auto die me te laat zag. Een bruine Toyota Cressida, hebben ze me later verteld, want ik kwam pas in het ziekenhuis weer bij. Ik had wel heel hard geremd, hoor: er stond een dubbel remspoor op het wegdek. Eentje van mijn voorband, eentje van mijn achterband, en ik was toch overeind gebleven tot ik die auto raakte. Vond de politie best knap, lieten ze nog weten…”

De tunnel

De schade was fors. De Kawa total loss, Danny een gebroken sleutelbeen, een gebroken schouderblad en twee gigantische blauwe plekken aan de binnenkant van zijn benen. “Precies waar de tank zat, inderdaad. Ik heb in dat ziekenhuis ook die bekende tunnel gezien. Draaiende wolken met prachtig, warm licht aan het eind. Ik was volkomen ontspannen, en ik heb me daarna eigenlijk nooit meer zo lekker gevoeld. Na een maand of drie, vier kon ik weer gaan rijden. Dat heb ik ook meteen gedaan. Wel wat rustiger dan dat ik daarvoor reed, absoluut. Dat had vooral te maken met de confrontatie met de realiteit van dat ongeval, en niet zozeer met angst. Dat besefte ik toen al. Ik heb het er altijd bij gehouden dat die bijna-doodervaring te mooi was om nog echte angst te voelen. Dat ik na die ene keer nooit meer met een kwaaie kop op de motor gestapt ben, spreekt verder voor zich, denk ik. Gaan rijden om je hoofd leeg te maken is prima, natuurlijk, maar je moet niet op je motor stappen als je stijf staat van de adrenaline.”

> “Die lekkere autostoel en dat muziekje maken je bijna automatisch tot een luie weggebruiker.”

Controle

Jaren later was hij met een groepje vrienden in Frankrijk, op een van zijn vele buitenlandse motortrips. “Vlakbij Verdun was er net geasfalteerd, en op het losse grit in de bocht gleed ik met mijn ZRX1200S op twee wielen de bocht uit. In de berm heb ik ’m laten vallen, om te voorkomen dat ik met motor en al de afgrond in zou verdwijnen.’ Het liep goed af. De materiële schade was minimaal en Danny zelf mankeerde eigenlijk niets. Toch deed deze bijna onschuldige schuiver hem meer dan de noodklap die hij eerder had gemaakt. ‘Die auto had ik zien aankomen en ik had veel te hard gereden, en nu ging ik onderuit omdat ik opeens mijn controle kwijt was. Dat gaf me een veel groter besef van mijn kwetsbaarheid. Ik ben wel gewoon blijven rijden, natuurlijk. Woon-werkverkeer ging prima, maar op tripjes kneep ik ‘m voor elke blinde bocht. Niet omdat ik bang was dat ik het niet meer kon, nee: ik was mijn vertrouwen in de weg kwijt.”

Ontspannen

Zijn oplossing was simpel. Hij elimineerde de risico’s door gewoon voor elke bocht tijdig van het gas te gaan. “Dat werkt wel als je alleen rijdt, maar je kunt zo natuurlijk niet op pad met vrienden die geen angst voor die bochten hebben. Ook geloof ik absoluut dat de kans op ongelukken groter is als je niet echt ontspannen op je fiets zit.” Het was dus tijd voor actie. “Op advies van mijn huisarts heb ik toen bij een therapeut drie of vier EMDR-sessies gedaan. Dat werkte verbluffend goed. Sindsdien rij ik weer net zo ontspannen als ik voor die schuiver deed.”

Russisch roulette

Echt vertrouwen hebben werkt diep door, weet Danny. “Van zo’n incident met een achteruit rijdende auto schrik ik niet, bijvoorbeeld. De verzekering lost de problemen op. Toch ga ik nu iets verder achter auto’s staan, ook bij het stoplicht, want ik zat wel weer een tijdje zonder motor. Jammer, ook in de winter en met een auto voor de deur. Weet je dat ik pas toen ik ging autorijden begreep hoe gevaarlijk automobilisten voor motorrijders zijn? Toen ik mijn autorijbewijs nog niet had, dacht ik altijd dat ze me wel zouden zien. Dat is toch een beetje Russisch roulette spelen. Automobilisten kijken vaak gewoon niet goed. Niet omdat het een ander soort mens is, maar omdat die lekkere stoel en dat muziekje je bijna automatisch tot een luie weggebruiker maken. Dat besef is belangrijk voor iedereen die op de weg zit – in de auto of op de motor.” ■

carebo
promotie - & bedrijfskleding
Totaalleverancier voor
badges,merchandise & T-shirts
Carebo B.V. - www.carebo.nl - info@carebo.nl

Verkoop | Reparatie | Revisie | Onderdelen
Mat Beekers
Gezellenbaan 13
5813 EA Ysselsteyn (Lb)
Telefoon: +31 (0)478-541444
www.bmwboxertoko.nl
BMW Boxer Toko

TERMAAT MOTOREN
Yamaha exclusief dealer YAMAHA
ALTIJD SUPERAANBIEDINGEN
750 leren combipakken en overalls
750 leren jassen, ook retro jassen
1000 broeken; textiel, leer, jeans, doorwaai
1250 textiele jassen; waterdicht, Gore-tex en doorwaai
2500 helmen; integraal, jet, systeem en cross
Meer dan 500 Arai's
in de aanbieding!
Arai HELMET
topmerken
motorkleding | helmen | laarzen | handschoenen
HEEL VEEL KORTING !!
op uitlopende collecties
OUTLET
ga naar www.termaatmotoren.nl en klik op
Kijk op onze vernieuwde site voor aanbiedingen
WWW.TERMAATMOTOREN.NL
NU OOK DIRECT PER MAIL BESTELLEN VIA ONZE SITE!!!
TERMAAT MOTOREN
6 dagen per week geopend, donderdag koopavond
HERTOGSTRAAT 74, NIJMEGEN CENTRUM 024-3229575
MasterCard VISA

KLEINE KLUS, GROOT GELUK

Je hebt 'm vast wel eens gezien: de blauwe MAG-aanhanger waarmee we de grote motorbeurzen bezoeken. Slim gebouwd, goed ontworpen en met z'n tweeën moeiteloos in elkaar te zetten.

We zouden heel gelukkig zijn met twee tweepersoons teams die dat klusje een paar keer per jaar voor ons kunnen klaren.

Altijd leuk

Met je auto haal je in Nunspeet de aanhanger op. Met je maat rijd je 'm naar Assen, Utrecht of elders in het land. Je rijdt de beursvloer op – altijd leuk! – en zet de stand in een uurtje of anderhalf in elkaar. Klaar. Na een paar dagen bouw je 'm samen weer af en gaat hij retour naar Nunspeet.

Kleine klus

Met twee teams schakelen we je hooguit drie keer per jaar in. Kleine klus voor jou. Groot geluk voor ons. En het is nog leuk om te doen ook.

Handig!

't is handig als je in de (heel) wijde omgeving van Nunspeet woont. De aanhanger vraagt om een auto die 1.300 kilo kan en mag trekken. Een passende kilometervergoeding is vanzelfsprekend.

Meer weten?

Natuurlijk wil je dat! Bel vrijwilligerscoördinator Jan Boot op 06 -1224 8210 of mail naar vrijwilligers@mag-nl.org.

Bigtwin Bikeshow & EXPO 2019
MEGA MOTOR TREFFEN
ZATERDAG 16 & ZONDAG 17 MEI 2020
AUTOTRON - ROSMALEN
MOTOR BEURS UTRECHT
20 T/M 23 FEB. 2020

BENZINEVERBETERAARS

Ze waren er al langer, maar pas sinds de invoering van E10 gaan de flesjes als warme broodjes over de toonbank: additieven die de strijd aangaan met de kwalijke effecten van ethanol. Wat kun je ervan verwachten?

Hugo Pinksterboer

De producten die E10 geschikt maken voor voertuigen die daar niet – langdurig – op kunnen rijden, doen in grote lijnen allemaal hetzelfde. Heel in het kort:

- Ze vertragen de aantasting van metalen, kunststof en rubber onderdelen door ethanol.
- Ze binden het door de ethanol aangetrokken vocht, zodat startproblemen en fasescheiding (scheiding van de brandstof in een laag water onderop, een laag ethanol in het midden en een laag benzine bovenop) tegengegaan worden.
- Ze helpen om afzetting van door E10 veroorzaakte residuen te voorkomen.

Verbruik

Daarnaast wordt genoemd dat het gebrek aan smerende eigenschappen van ethanol gecompenseerd wordt. Of een additief ook voorkomt dat je motor met E10 meer brandstof (zo'n 3,5%) gaat verbruiken? Een enkele fabrikant zegt van wel; anderen stellen dat dat met 1 ml additief op 1 liter benzine nooit mogelijk is. De waarheid kun je zelf makkelijk achterhalen.

Voldoende kilometers

Volgens de leveranciers van Motorex Ethanol Treatment en Putoline Fuel Fighter kun je met hun producten ook E10 tanken als je voertuig daar niet geschikt voor zou zijn. Dan moet je het wel bij elke tankbeurt en altijd in de juiste dosering gebruiken. Bovendien moet je minstens elke twee weken echt een flink stuk rijden. Doe je dat niet, dan ben je beter af als je ethanolvrije Euro 98 tankt.

Veroudering

Beide deskundigen benadrukken dat wondermiddelen niet bestaan. Additieven gaan natuurlijke veroudering van slangen en afdichtingen niet tegen en ze herstellen geen schade die eerder al door veroudering – al dan niet in combinatie met E5-gebruik – veroorzaakt werd.

Stabilisator

De genoemde additieven kosten je ongeveer een euro per tankbeurt. Dat is dus een stuk voordeliger dan Euro 98 tanken. Additieven van andere merken zijn ongeveer even duur in gebruik. Om je motor te laten overwinteren, gebruik je niet deze additieven maar een brandstofstabilisator. Doe dat altijd in combinatie met een ethanolvrije Euro 98, of gebruik een speciale motorbrandstof (zie bladzijde 20-22).

Toekomst

Hoe lang het nog duurt is onbekend, maar dat ook 'pure' benzines als Euro 98 gaan verdwijnen, is eigenlijk zeker. In Brazilië rijden de meeste auto's op E100 (!) en E25, terwijl 85% van het Amerikaanse wagenpark al geschikt zou zijn voor het daar getapte E15. ■

Dank!
Voor dit artikel spraken we onder meer met Hans Razenberg van Ariete Holland, leverancier van Motorex Ethanol Treatment, en Bernard Voortman van Putoline Oil, leverancier van Putoline Fuel Fighter.

De MAG wil groeien. Help je mee? We zoeken MEDEWERKERS EVENEMENTEN

Er zijn steeds meer motorrijders. En dus steeds meer evenementen. Motorrijden is hot. Beurzen, open dagen, demoritten, clubraces, tourritten, motorfeesten en nog veel meer.

De MAG wil er graag bij zijn. Hoe vaker, hoe beter. Praten met motorrijders. Over hun motoren, over de lol van het rijden. En over de MAG. Omdat we met meer mensen meer kunnen bereiken. Meer vrijheid. Meer veiligheid. Lagere kosten.

Doe je mee? Al is het maar één dag per jaar. Leuk team, leuke sfeer. En altijd leuk om op zo'n manier in de motorwereld actief te zijn. We horen graag van je!

Reageren of meer weten? Mail naar beleid@mag-nl.org of bel Vera de Bruijn op 06 38 41 48 81.

Vrijwilliger worden bij de MAG?
Zie 'Over de MAG' op www.motorrijdersactiegroep.nl

POSBANK NOG OPEN

Al geruime tijd ging het gerucht dat de Posbank afgesloten zou worden. Niet alleen voor motoren, dit keer, maar ook voor auto's. De gemeenteraad heeft het idee echter voorlopig van tafel geveegd.

Vera de Bruijn

Al voor het plan in het ronde archief verdween, hebben MAG en KNMV met wethouder Ronald Haverkamp gesproken om te achterhalen waar de kern van het probleem zit. In dit gesprek hebben we het aandeel van de motorrijder en andere vervoermiddelen besproken en onze wensen kenbaar gemaakt. De gemeente blijkt – gelukkig – een brede blik te hebben en richt zich op het gehele gemotoriseerde verkeer in plaats van alleen op motorrijders. Van een afsluiting voor motoren alleen zal dus geen sprake zijn. Daarbij moeten horecagelegenheden bereikbaar blijven en zal het gebied te voet en per fiets toegankelijk zijn.

Kluisjes

Met oog op deze bereikbaarheid hebben we aangegeven dat we parkeerfaciliteiten voor motoren erg op prijs zouden stellen: motoren zijn efficiënter en veiliger te stallen dan op autoparkeerplaatsen. Kluisjes voor helmen en kleding zouden het voor motorrijders nog aantrekkelijker maken om het gebied ook te voet te verkennen. Om ons verhaal kracht bij te zetten, hebben we heer Haverkamp een aantal voorbeelden van motorparkeerplaatsen laten zien. Het vervolg wachten we af! ■

JA, ik sluit me aan bij de MAG!

☐ MAG-lidmaatschap: € 33,- per kalenderjaar

☐ MAG-gezinslidmaatschap: € 16,50 per kalenderjaar

Gezinslid van MAG-lid _____

Lidnummer _____

Naam _____ M/V

Straat _____

Huisnr _____

Postcode _____

Woonplaats _____

Telefoon _____

E-mail _____

Geboortedatum _____

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de MAG om doorlopende incasso-opdrachten te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schijven en aan uw bank om doorlopend een bedrag van uw rekening af te schrijven overeenkomstig de opdracht van de MAG. Als u het niet eens bent met deze afschrijving kunt u deze laten terugboeken. Neem hiervoor binnen 8 weken na afschrijving contact op met uw bank. Vraag uw bank naar de voorwaarden.

IBAN _____

Handtekening _____

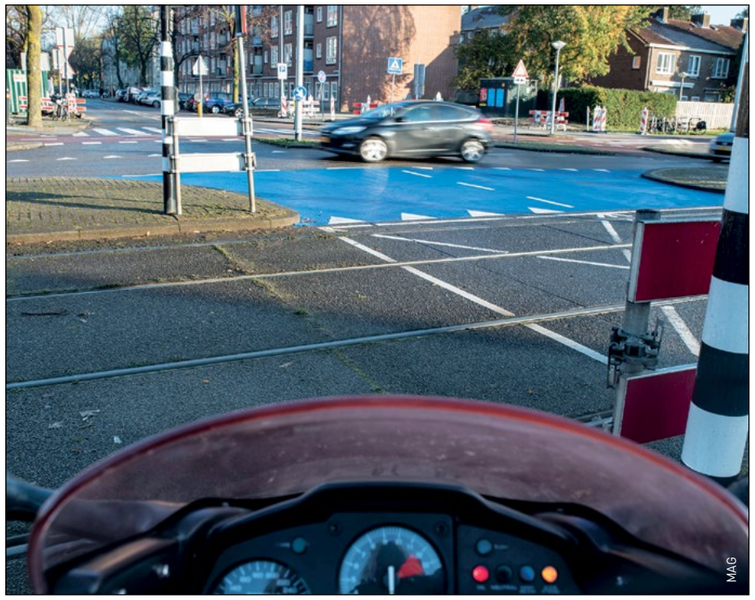
Stuur dit formulier gescand naar lid@mag-nl.org of in een gefrankeerde envelop naar MAG Ledenadministratie, Postbus 46, 8900 AA Leeuwarden.

Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op www.motorrijdersactiegroep.nl. Betaal met iDeal!

Hugo Pinksterboer

GWS-MELDINGEN

Het is natuurlijk een bloedserieuze zaak, die GWS-meldingen, en we doen daarin ook bloedserieus goed werk. Maar af en toe kan er ook best gelachen worden. Neem bijvoorbeeld het Amsterdamse stadsdeel Nieuw-West, dat op een gevaarlijk kruispunt geen verkeerslichten plaatst omdat er dan misschien mensen door rood gaan rijden...



MAG

Blauwe vlakken in Amsterdam Nieuw-West

Op dat Amsterdamse kruispunt gebeurden zo veel ongelukken, dat het tijd was voor actie. Je raadt het al: ze gaven het een kleurtje. Op Facebook volgden talloze boze reacties, onder meer over de gladheid van deze markering. Als de gemeente de geldende richtlijnen heeft gevolgd, zou ook deze markering stroever moeten zijn dan het asfalt eromheen – maar er gaat wel eens wat fout.
In eerste instantie reageerde men door de voorschriften te citeren en op basis daarvan te stellen dat de coating aan de eisen voldoet. Da's dus net zoiets als tegen een agent zeggen dat je niet te hard reed omdat het volgens de voorschriften niet mag.

In het AD liet het stadsdeelbestuur weten dat er nog meer gaat gebeuren. Nee, geen verkeerslichten, want die geven dus het risico dat er door rood wordt gereden. Dat moet je niet willen, natuurlijk. Alle verkeerslichten het land uit!?

Een andere woordvoerder van de gemeente wist dat je hersenen extra worden geprikkeld als de omgeving subtiel gewijzigd wordt. Daarom had ProRail in Baarn ook spoorwegovergangen geel gekleurd, zei hij in de krant. Jammer genoeg wist de beste man niet dat die coating al heel snel weer verwijderd werd. Of de gemeente nu meer kruispunten blauw ging maken, wilde het AD nog weten? "Nee, want daarmee wordt het standaard en verliest het attentiewaarde." Ook dat moet je echt niet willen. Weg dus met al die standaardverkeersborden!?

Zonder dollen: wij snappen inmiddels waarom het verkeer in Amsterdam vaak zo chaotisch is. Toch hebben we de gemeente nogmaals gevraagd of de blauwe vlakken ook daadwerkelijk – en niet alleen op papier – aan de richtlijnen voldoen. Je hoort van ons, als er deze keer serieus gereageerd wordt.

Paaltjes weg

De Gemeente Veenendaal reageerde serieus op de melding die wij van Erwin Ouwejan doorkregen. Zoals je in het vorige Mag-a-zine kon lezen plaatste de gemeente bij de renovatie van het kruispunt Grote Beer / Stationsstraat een stuk of honderd houten paaltjes. Begin november liet men weten dat de paaltjes direct langs de weg inmiddels verwijderd zijn. Wel lieten ze palen staan bij de plantvlakken die aan de fietspaden grenzen. Hebben wij geen problemen mee.

Inhalen onwenselijk?

In datzelfde nummer schreven we ook over de verhoogde rijbaanscheiding op de Oostelijke Randweg langs de A50 bij Sint Oedenrode. Inhalen mag daar, maar met die verhoging is dat zelfs link als je een trekker wilt passeren. De reactie van de gemeente was verrassend:: inhalen is ter plekke inderdaad niet verboden, maar men acht het met het oog op de verkeersveiligheid wel heel onwenselijk – en daarom hebben ze die rijbaanscheiding dus bedacht.

GWS-coördinator Robert van den Boogaard schreef de gemeente daarop het volgende: "Ofwel is inhalen toegestaan en moet het voor ALLE verkeersdeelnemers veilig kunnen, ofwel is inhalen te gevaarlijk en moet het verboden worden; in dat geval door middel van verkeersborden en bij voor-

Carlo Klein

Inhalen verboden? "Nee, onwenselijk."

Solarspots in middenas

keur een dubbele ononderbroken lijn en GEEN verhoogde rijbaanscheiding. De wegenverkeerswet kent, voor zover mij bekend, geen voorzieningen voor een ontmoedigingsbeleid op welk vlak dan ook." Daarbij benadrukte hij dat de huidige situatie bij inhaalacties gevaar kan opleveren. Een reactie bleef tot nu toe uit – maar van ons zijn ze nog niet af.

Grind

Een andere melding uit het vorige nummer werd direct aangepakt: de diepe gaten bij een wegversmalling in Assendelft waren binnen een paar dagen verholpen, hoorden we. Mooi. Tot we ter plekke gingen kijken: er was grof grind in gestort, dat er binnen een week of wat alweer grotendeels uitgereden was. Van de wal in de sloot, dus. Met je motor wil je in die grindbakken niet terecht komen, maar zoals de foto op bladzijde 30 laat zien ligt er nu ook los gesteente op straat. We hebben het weer aangekaart.

Solarspots

Onderweg naar huis rijdt Paul Das over de Eindhovenseweg bij Berkel-Enschot, een 60 km-weg die hij wel vaker neemt als hij binnendoor gaat. De zon schijnt en het is een graad of 25. Als hij ziet dat er fietsers de weg op komen, stuurt hij naar de binnenbocht. Op dat moment glijdt zijn voorwiel weg en gaat hij onderuit, met de schrik in het lijf en fysieke plus motorische schuifschade van een paar honderd euro als gevolg.

De volgende dag gaat hij kijken en ziet hij – voor het eerst – dat er op de niet-gemarkeerde middenas van de weg verlichtingsspotjes op zonne-energie gemonteerd zijn. Vlak achter een van die spots ziet hij de kras die zijn stepje daar getrokken heeft. Zijn conclusie? Het spotje maakte dat zijn band grip verloor, en de gemonteerde noppenband heeft dat niet kunnen opvangen.
De door de gemeente direct ingeschakelde verzekeraar laat weten dat er geen andere meldingen bekend zijn, dat het ongeval – dus – niet aan een gebrekkig wegdek te wijten kan zijn en dat de gemeente – dus – niet aansprakelijk is. Daar sta je dan, met een paar honderd euro schade en de schrik in je lijf.

Wij namen contact op met de leverancier van de solarspotjes, die aangeeft dat de spots met een harde kunststof met reliëf zijn uitgerust. Inmiddels heeft de firma ook gesproken met de onfortuinlijke Paul Das. Resultaat was dat men in overleg met de wegbeheerder gaat kijken of er ter plaatse preventieve maatregelen te nemen zijn, en dat het bedrijf bij toekomstige ontwerpen nog beter gaat kijken naar hoe dit soort incidenten uit te sluiten zijn. Voor de volledigheid: de spots voldoen aan de geldende richtlijnen. Neemt niet weg dat je bedacht moet zijn op deze manier van wegdekverlichting. Ons advies, voorlopig? Rij er liever niet overheen, en zeker niet als het nat is.

Tegelzebra

Steek je via de Stationsweg in Den Bosch de Dommel over, kijk dan uit: op de kruisingen aan weerskanten van het water liggen zebrapaden die opgetrokken zijn uit geglazuurde of gepolijste tegeltjes. Melder Ties den Engelen hield zijn motor nog maar net overeind. Dat zulke zebrapaden niet aan de geldende eisen voldoen, is duidelijk. We hebben we gemeente gevraagd om hier actie op te ondernemen. ■

Geglazuurde tegeltjes in Den Bosch

MAG GIVE-AWAY

Hit-Air airbagvest cadeau!

Wil je zo veilig mogelijk onderweg, dan kun je eigenlijk niet om een airbagvest heen. Goed nieuws voor een van onze leden? Van Ralph Martens Motorsport mogen we een Hit-Air airbagvest ter waarde van 590 euro cadeau geven!

De airbagvesten van het Japanse merk Hit-Air hebben aparte luchtkamers voor opzij, je rug en je borst, je nek en je heupen. Ook achter de metalen keybox, waar de gaspatroon zich in bevindt, zit een luchtkamer. Als je op je motor stapt, klik je het vest met een spiraalkoord aan je motor vast. Bij het afstappen haal je het net zo makkelijk weer los. Het koord biedt voldoende ruimte om tijdens het rijden te verzitten of op je stepjes te gaan staan.

Demonstratie

Ga je onderuit, dan wordt het vest in een kwart seconde automatisch opgeblazen. Voordeel van het mechanische Hit-Air systeem is dat je het direct weer kunt activeren: kwestie van de gaspatroon te vervangen. Zien hoe het werkt? We demonstreren het vest op de MAG-stand op de MOTORbeurs in Utrecht. Je bent van harte welkom!

Doe mee!

Interesse? Stuur uiterlijk op 6 maart 2020 een mailtje met als onderwerp Hit-Air naar info@motorrijdersactiegroep.nl. Vermeld je naam, je lidnummer en je telefoonnummer.

BOUWAFVAL

Harry werkt op het hoofdkantoor van een grote bank, met een onder het bedrijfspand gelegen parkeergarage. Als hij op woensdagochtend zijn anderhalf jaar jonge FJR 1300 de garage inrijdt en onder aan de helling linksaf richting zijn parkeerplek gaat, glijdt zijn voorwiel weg.

Zelf komt hij met de schrik vrij, maar de Yamaha loopt fikse krassen op, het koppelingshendel verbuigt en de linkerspiegel breekt – en dat is alleen nog maar de direct zichtbare schade. Naar de oorzaak van zijn val hoeft hij niet lang te zoeken. Er vinden werkzaamheden plaats en er ligt bouwafval op de vloer. Hij maakt meteen foto's van de situatie, voor de zekerheid. Altijd een goed plan!

Nu heeft Harry een allriskverzekering (WA + volledig casco) voor zijn motor, dus bij zo'n eenzijdig ongeval is zijn schade gedekt. Toch wil hij weten wie de verantwoordelijke partij is, al was het maar omdat er mogelijk kosten zijn die zijn verzekering niet zou dekken. Al snel wordt duidelijk dat er verschillende aannemers bij de verbouwing betrokken zijn. Dat maakt het lastig om uit te zoeken wie er voor het bouwafval verantwoordelijk is. De volgende stap? Als eigenaar van het gebouw is zijn werkgever verantwoordelijk. Die werkgever heeft een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering met een zogenaamde WEGAM-dekking voor schade die werknemers oplopen bij dienstreizen met eigen vervoer, inclusief woon-werkverkeer.

Die polis dekt dan bijvoorbeeld het eigen risico dat Harry door dit ongeval zou moeten betalen, maar ook de verhoogde premie voor als zijn no-claimkorting zou vervallen. Bij Harry is van geen van beide sprake, blijkt echter. Hij rijdt al zo lang schadevrij dat hij met een maximale korting van 80% op de premie op trede 22 van de bonus-maluslad der staat. Door de geclaimde schade zakt hij wel zes treden, maar zijn korting blijft ongewijzigd.

Enige probleem is dat Harry bij een volgende claim wél meer premie gaat betalen. Daar is zijn werkgever dan echter niet meer op aan te spreken. En zijn eigen risico? Dat heeft hij niet. In zijn polisvoorwaarden is opgenomen dat het eigen risico vervalt als de motor hersteld wordt bij het bedrijf waar hij hem aangeschaft heeft.

Ad den Hollander
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl

Motorrijders Actie Groep
belangenvereniging voor motorrijders

COLOFON

Postbus 46
8900 AA Leeuwarden
info@motorrijdersactiegroep.nl
www.motorrijdersactiegroep.nl
KvK Haarlem: 40596536
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

Beleidszaken
Vera de Bruijn
beleid@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 3841 4881
Ledenadministratie
Anja Taal
lid@mag-nl.org
06 - 8447 1913
(ma en di 09:30-15:30)
Advertenties
advertenties@mag-nl.org
06 - 5140 4308
Redactie
Hugo Pinksterboer
redactie@mag-nl.org
06 - 5571 6025
Vrijwilligerscoördinatie
Jan Boot
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
Meldpunt Groen licht
Peter Zuurbier
groenlicht@mag-nl.org
Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties
meldpunt-verkeer@mag-nl.org
Beurscoördinator
Gerda Wentzel
beurzen@mag-nl.org
Coördinatie motorclubs
Klaas Abma
motorclubs@motorrijdersactiegroep.nl
Webmaster
Harold Verra
webmaster@mag-nl.org
Voorzitter
Gerwin Batten
voorzitter@mag-nl.org
Penningmeester
Harold de Bock
penningmeester@mag-nl.org
Secretaris
Emile Meijer
secretaris@mag-nl.org
Bestuursleden
Mathijs van der Noordaa
mathijsvandernoordaa@mag-nl.org
Sebastiaan Met
sebasmet@mag-nl.org
Redactie Mag-a-zine
Hugo Pinksterboer (hoofdredacteur),
Harold de Bock, Katinka Brandenburg

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein
Druk & afwerking Damen Drukkers BV

ISSN 1571-960X

De MAG maakt deel uit van de Federation of European Motorcyclists' Associations.
www.fema-online.eu

25 jaar

dé Noordelijke

MOTOR BEURS

vr. 17 | za. 18 | zo. 19 | JAN.

Openingstijden: vr.av.18.00-22.00, za. en zo. 10.00-18.00 uur

Expo Assen

voorheen TT-Hall

www.denoordelijkemotorbeurs.nl

Volg ons op Facebook en Twitter