

MAGAZINE



SWOV-ONDERZOEK ONDERZOCHT

TESLA FSD SUPERVISED MAG

WILEY X MOTORBRIL

PRORAIL FLITST

MAG
MOTORRIJDERS
ACTIEGROEP

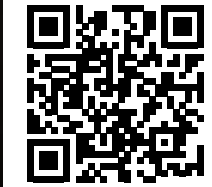
LEER S R



THIS IS WHY WE RIDE.

Al meer dan een eeuw staat Harley-Davidson® voor één simpele waarheid: het leven is beter op twee wielen. Rijden brengt je dichterbij elkaar. Maakt je hoofd leeg. Verandert kilometers in verhalen, wegen in avontuur en vreemden in vrienden. En dat gevoel? Dat is nooit weggegaan. Dus waar wacht je nog op?

Stap op. Let's RIDE.



Redactioneel



Net als je denkt dat je nergens meer van opkijkt, komt de gemeente Almere opeens met een nieuwe grap om de hoek: een van de ene op de andere dag ingevoerd motorverbod op basis van, let op, boomwortelopdruckschade. Hoe levensgevaarlijk die schade wel niet is, lees je op bladzijde 10, met dank aan de motorrijdende buurtbewoners die zich voor de goede zaak burgerlijk ongehoorzaam lieten vastleggen. Fijne plaatjes!

Van fijne plaatjes was veel minder sprake in ons verhaal over de RDW-goedkeuring van Tesla's Full Self-Driving Supervised-systeem. Hoeveel foto's van Tesla's wil je in één MAGazine? Precies. De tekst zelf vroeg ook al om de nodige ruimte, en dan hadden we het daarin nog niet eens over de zotte namen die er bij Tesla bedacht worden. Wie noemt een systeem dat geen automatische piloot is Autopilot en komt daarna nog 's met 'Full Self-Driving Supervised' op de proppen? Ja lief kind, je mag dit jaar helemaal alleen op vakantie. En papa en mama gaan mee!

Ook het verhaal over het SWOV-onderzoek naar motorongevallen leende zich niet voor een enorme beeldenpracht. We laten al zoveel foto's zien van waar het fout ging. Dus waren we blij met die plaat van de Tsjechische Peraves Monoracer. Punt één omdat we 'm nog niet kenden, punt twee omdat-ie zo mooi aansluit bij de suggestie om motoren op precies die manier veiliger te maken. Zucht... Dat je met die creatie best hard kan rijden, wordt met dat beeld wel duidelijk, maar hoe zit het met die heerlijke vliegjes tussen je tanden?

We lieten je eerder al weten dat Jennifer er even tussenuit was. 30.000 kilometer verslond ze, samen met haar Richard op een megatrip van het uiterste noorden van de Noord-Amerika naar het uiterste zuiden van Zuid-Amerika. Ze is weer helemaal terug, en na al die waanzinnige vergezichten weer even blij met de fijne Noord-Hollandse dijkjes.

Op bladzijde 17 vind je ons kortste bericht van dit nummer, over misschien wel het belangrijkste onderwerp. Waarom dan zo kort, nota bene over de motor-apk? Omdat we op dat moment nog niets wisten. Net voor het sluiten van dit nummer hoorden we dat ook het Europees Parlement vóór die keuring gestemd heeft. De motor-apk zit er dus hoogstwaarschijnlijk aan te komen. Hoe precies, dat weten we nog steeds niet. Bovendien hebben we daar later zelf ook invloed op. Daarbij is jouw input welkom. Lees dat berichtje!

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud



10 Almere op de erwt



14 Tesla FSD Supervised mag



22 SWOV-onderzoek motorongevallen

In het Nieuws	4
Van de voorzitter	9
Almere op de erwt	10
Tesla FSD Supervised mag	14
Apk? Suggesties welkom!	17
Give-away Wiley X zonnebril	17
Wiley X motorbrilervaringen	18
SWOV-onderzoek	22
Jennifer	26
ProRail flitst	29
MAG in Actie - update	30
Give-awaywinnaar	33
Over motorrijden	35
GWS-meldingen	36
Europees garantiegat	40
MAG Verzekeringstip	42

MAGazine, het verenigingsblad van motorrijdersactiegroep MAG, verschijnt vijf keer per jaar.

Jaargang 34, nummer 198, juni 2026

Coverfoto: Action Planet, Spaarnwoude, Hugo Pinksterboer

IN HET NIEUWS

Zijspanplan



Voor fatbikes heeft niemand een goed woord over, maar dit zijspan van deplannenmannen.nl zet die dikke-bandenfiets in een heel ander daglicht. In Utrecht rijden ze al rond, met een vrijwilliger aan het stuur en een senior in de bak. De stoel van de bak is een kwartslag te draaien en in een tweepersoonsbankje om te toveren. Slim. Stiekem ook prima promotie voor de motorfiets met zijspan, waar er in Nederland nog maar een paar duizend van rondrijden – en dat kan echt beter!

deplannenmannen.nl

Garage-Book



Je motorfiets verkopen gaat een stuk makkelijker als je de hele onderhoudsgeschiedenis compleet hebt, en ook voor jezelf is het handig om te kunnen zien wanneer je laatste beurt of oliewissel plaatsvond. Maar hoe bewaar je al die gegevens? Dat doe je op www.app.GarageBook.nl, een online onderhoudsboekje met ruimte voor al je onderhouds- en reparatiedata, kilometerstanden, foto's, facturen en nog veel meer. Bij verkoop is het hele verhaal eenvoudig over te dragen. Slim!

Zerocadeau

Mooi gebaar: Zero schonk twee elektrische Zero XE's aan het Veteranen Search Team, een vrijwilligersorganisatie die de politie ondersteuning biedt bij urgente vermissingen. De straatlegale, met een verwisselbare accu uitgeruste XE's kunnen op vrijwel elk terrein uit de voeten. Met hun fluisterstille aandrijving en het rijklaare gewicht van niet meer dan 101 kilo zijn ze geknipt voor de activiteiten van het team.



GoPro-lector

RFX Racing maakt flinterdunne SmartFilm-protectoren voor je cross-bril. Wat ligt er dan meer voor de hand dan van datzelfde materiaal ook beschermers voor kwetsbare GoPro-lenzen te maken. Het uit zes lagen opgebouwde Smart-Film is krasbestendig en hydrofoob. Een stenen Nederlandse dealer vonden we niet, maar online zijn de protectoren in setjes van drie voor rond een tientje te koop.



Erop en ernaast

Nu we ook op onverhard actief zijn, hoort de nieuwe Tripy 3 GPS op deze pagina's zeker thuis. Anders dan Garmins, Google Maps en andere kaartsystemen werkt Tripy met de ouderwetse bolletjes en pijltjes. Voordeel, aldus Tripy, is dat je in minder dan 1/12e van een seconde ziet waar je heen moet. Een van de nieuwtjes: de 3, die net zo onverwoestbaar is als z'n voorgangers, werkt samen met de nieuwe TripyMap smartphone-app. Fijn is dat eigenaren van die voorgangers hun oude roadbooks probleemloos kunnen overzetten, en andersom lukt ook.

Rivetta

Er zijn steeds meer merken met een prima collectie damesmotorkleding die meer is dan mannenspul in kleinere maten, maar er zijn weinig merken die zich alleen op vrouwen richten. Rivetta is een nieuwe naam uit die laatste categorie. Op de foto zie je het eerste model uit de later dit jaar uit te breiden collectie. Geruststellend idee: het front is voor de rit dicht te ritsen. Leren kleding, Nederlands merk, Italiaans ontwerp, Europese productie. Meer informatie op Rivetta.eu.





Helm met chip

Primeur voor het Italiaanse Caberg: bij ons weten is dit het eerste helmmerk met een ingebouwde SOS Medical ID-chip aan boord. Hulpverleners kunnen de chip uitlezen voor informatie over medische gegevens, contactpersonen en meer. Slim! De chip zit in de Caberg Trip, een P/J-gehomologeerde systeemhelm met 180° draaibaar kinstuk (flip back) en zonnevizier.



Luv, luv, luv

Flink inslaan voor een lang weekend, de hond of al je gereedschap mee: met de Any kan het allemaal. De LUV, een Life Utility Vehicle, is het geesteskind van groepje ontwerpers en ingenieurs uit de hoek van Pininfarina, Ferrari, Aprilia en Vespa. Specs? Een aluminium frame, thuis op te laden verwisselbare accu's, geschikt voor A1 en met verwisselbare zijpanelen (ook doorzichtige!) voor de op talloze manieren in te delen, 120 liter grote bagageruimte. Niet goedkoop. Wel multi-inzetbaar en mega-vrolijk!





De nieuwe Ducati DesertX

Born unbound.

Verleg uw grenzen, op elk terrein. De DesertX is de realisatie van een droom: de ultieme metgezel om elk terrein te veroveren, op elk moment, in de herkenbare Italiaanse stijl van Ducati. Geboren uit de passie voor off-road avontuur en verfijnd met de meest geavanceerde technologie, biedt deze machine de perfecte balans tussen maximaal comfort en superieure prestaties. Of u nu kiest voor de gebaande paden of het onbekende opzoekt, de DesertX is ontworpen voor grenzeloze vrijheid.

Achter het essentiële en robuuste design schuilt een technisch meesterwerk. Uitgerust met de nieuwste generatie V2, een monocoque chassis en een specifieke off-road configuratie met 21" en 18" gespaakte tubeless wielen, is geen bestemming meer onbereikbaar. De combinatie van de verbeterde long-stroke vering en de lichtgewicht constructie zorgt voor ongekeende wendbaarheid, terwijl de long-range brandstoftank garant staat voor eindeloze ritten. Uw off-road dromen worden nu realiteit.



Scan de QR-code en ontvang meer informatie



Al MAG-verzekerd?



Extra veilig, flexibel en leuk voor je vrienden!

- ✓ **Kies voor Flex Casco** en geniet de vrijheid om per dag je Allrisk aan of uit te zetten via de app. Zo betaal je nooit onnodig.
 AAN UIT
- ✓ **Rijvaardigheidstrainingen op een circuit** zijn bij MAG, in tegenstelling tot andere verzekeraars, gewoon gedekt!
- ✓ **Uitgebreide dekkingsopties** voor helm, motorkleding en bagage
- ✓ **We nemen de schadevrije jaren van je autoverzekering 1 op 1 over**, zo pak je al snel flinke kortingen (tot wel 80%).
- ✓ **1 motormaatje = €50**
Sluit je motormaatje via jou de verzekering? Dan ontvang jij €50!

Als MAG rijder wil je zorgeloos van je hobby genieten. Dus ga je goed voorbereid en goed verzekerd de weg op. Heb je toch pech onderweg? Dan zijn wij nog gewoon persoonlijk bereikbaar voor hulp en advies bij schade.



Bereken direct je premie op
www.mag-verzekeringen.nl

Tel. 0578 - 200 154
info@mag-verzekeringen.nl

VAN DE VOORZITTER

Het motorseizoen begint voor mij alweer een paar jaar met de viering van onze algemene ledenvergadering. Ik schrijf bewust 'viering', want ik ervaar die vergadering altijd weer als een hoogtepunt. Bij Motorvereniging Almere, waar we jaarlijks te gast zijn, was de opkomst dit keer groter dan in voorgaande jaren. Daar waren we blij mee, want deze vergadering is een van de weinige momenten waarop bestuur, medewerkers en leden elkaar echt ontmoeten. Die ontmoeting versterkt het clubgevoel en maakt altijd ook weer zichtbaar waar de MAG voor staat: opkomen voor de belangen van motorrijders. Wie ons volgt, weet wat we allemaal doen. Ook dit MAGazine staat er weer vol mee. En terecht: we zijn en blijven tenslotte de enige organisatie die zich fulltime voor de belangen van motorrijders inzet.

Vanuit die rol neemt de MAG ook deel aan het Motorplatform, een tweejaarlijks overleg van organisaties die betrokken zijn bij motoren en motorrijders, van ANWB, RAI Vereniging, politie en RDW tot Fehac en Veilig Verkeer Nederland. Het platform is bedoeld om elkaar te ontmoeten en kwesties te bespreken die motorrijdend Nederland raken. Gezamenlijke standpunten komen daar niet uit voort; daarvoor verschillen de deelnemende organisaties te veel van elkaar. Tijdens het meest recente overleg stond motorkleding opnieuw op de agenda. Daarbij ging het onder meer over de vraag of beschermende kleding verplicht moet worden en over de Belgische aanpak, waarin bedekkende kleding verplicht is zonder dat die gecertificeerd hoeft te zijn. De meningen over dit onderwerp liepen sterk uiteen. De MAG heeft daarom aangedrongen op een serieuze inhoudelijke discussie. Die komt er ook. Ons standpunt verduidelijkten we in MAGazine 193: we promoten het dragen van gecertificeerde motorkleding, maar we zijn tegen een verplichting en tegen het Belgische model: lichaamsbedekkende kleding zonder vereisten biedt louter schijnveiligheid.

Van de organisaties die aan met Motorplatform deelnemen is de Fehac waarschijnlijk de minst bekende. Deze federatie van historische automobiel- en motorclubs zet zich in voor het mobiele culturele erfgoed. Een gezamenlijke belangenagenda met hen en andere direct betrokken partijen is er nog altijd niet, maar op onderwerpen als wegafsluitingen, motorkleding en de motor-apk ligt samenwerking wel voor de hand. De MAG zou daartoe graag een gezamenlijke agenda opstellen. Een van de kernvragen daarbij is natuurlijk wat we samen zouden willen oppakken en wat nadrukkelijk een eigen dossier van de MAG blijft.



Tot slot nog dit. Door zijn overvolle agenda heeft MAG-hoofdredacteur Hugo Pinksterboer besloten een deel van zijn taken af te stoten. We zijn daarom in gesprek met kandidaten die dat deel kunnen overnemen. Gelukkig blijft Hugo wel actief voor ons aan het werk. Dat is goed nieuws, want hij is in veel opzichten het gezicht van de organisatie. Samen met Vera de Bruin, die de beleidsmatige kant van de organisatie voor haar rekening neemt, heeft hij de afgelopen jaren in belangrijke mate richting gegeven aan de MAG. Daar zijn we Hugo en Vera allebei zeer dankbaar voor. Maar organisaties blijven in beweging, en dat geldt ook voor ons. We hopen je in een van de komende nummers aan een nieuwe collega te kunnen voorstellen.

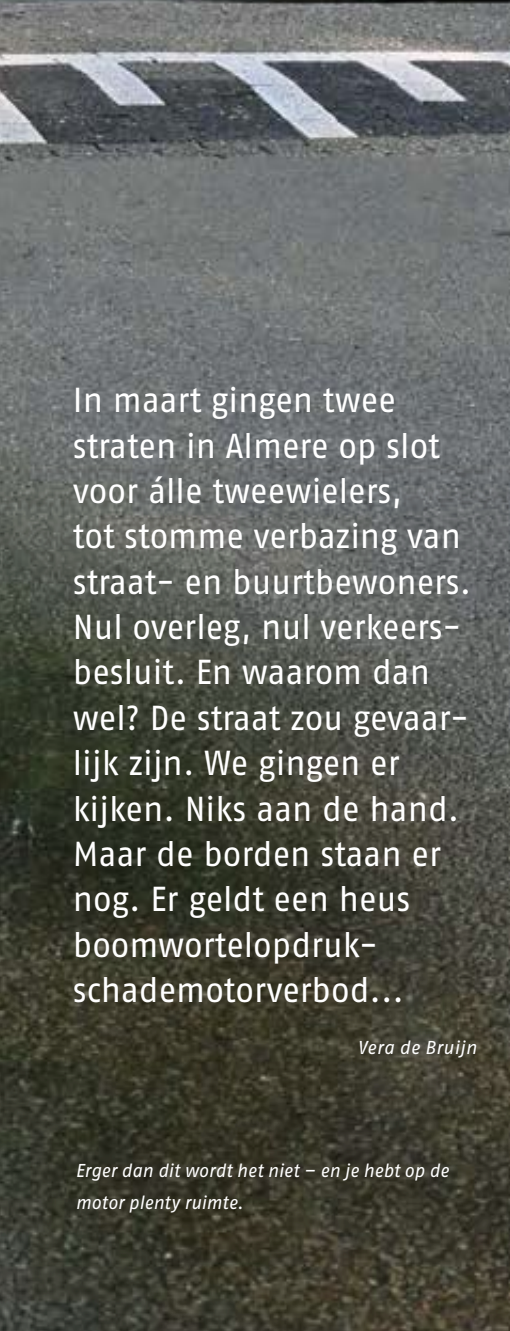
Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl





ALMERE OP DE ERWT

Boomwortelopdrukschademotorverbod



In maart gingen twee straten in Almere op slot voor álle tweewielers, tot stomme verbazing van straat- en buurtbewoners. Nul overleg, nul verkeersbesluit. En waarom dan wel? De straat zou gevaarlijk zijn. We gingen er kijken. Niks aan de hand. Maar de borden staan er nog. Er geldt een heus boomwortelopdruk-schademotorverbod...

Vera de Bruijn

Erger dan dit wordt het niet – en je hebt op de motor plenty ruimte.



Verbod smeekt om burgerlijke ongehoorzaamheid.

Half maart stonden ze er opeens, op elke straathoek: verbodsborden voor motorfietsen én voor fietsen en brommers, met een onderbordje dat ook fatbikes niet meer welkom waren. Bewoners wisten nergens van. Ja, die eerdere waarschuwborden met de tekst ‘gevaar door boomwortels’ hadden ze wel gezien, maar een verbod? Omroep Flevoland was er vlot bij: scan de QR-code voor het filmpje. Ook de MAG kwam meteen in actie.

Onveilig – voor wandelaars

Wat is er precies aan de hand? Langs delen van de Schapenmeent en de Rietmeent in Almere zijn vijftig jaar terug snelgroeïende bomen geplaatst. Op enkele plekken zorgen hun wortels langs de randen voor lichte schade aan het asfalt. Van gevaar voor motorrijders is nul sprake, zo liet een lokale motorrijder uit ons netwerk al snel weten. Van gevaar voor (brom)fietsers en fatbikers ook niet, overigens: je gaat daarmee niet zo dicht langs de rand rijden. Bovendien is er voor fietsers ook een fietspad. Door die borden rijden daar nu ook bromfietzers. “Het maakt het er allemaal niet veiliger op”, zo liet een motorrijdende bewoonster ons weten.

Onzin, onzin en meer onzin

We belden met de gemeente en schreven meteen de wethouder aan. Zijn woordvoerder reageerde. Volgens haar zou de door boomwortelopdruk ver-

oorzaakte schade een “direct risico vormen wanneer motorvoertuigen plotseling moeten uitwijken.” Onzin natuurlijk, want dan zijn die bomen zelf veel gevaarlijker. Ook stelde ze dat onze bron waarschijnlijk alleen het gedeelte gezien had “dat als vlak kan worden beschouwd.” Ook onzin, weten we inmiddels ook uit eigen ervaring. Tot slot gaf de woordvoerder nog aan dat “de gemeente verantwoordelijk is voor het goed onderhouden en veilig houden van de weg en daarom kunnen borden met een waarschuwing niet oneindig lang blijven staan.” Maar dat kunnen die borden beslist wel. Onzin dus, alweer.

Aan de hand

Om bewoners tegemoet te komen, heeft de gemeente twee omleidingsroutes aangewezen – maar daar moet je je motor nog wel aan de hand naartoe duwen. De motorrijders ter plekke zijn er dan ook helemaal niet blij mee. Voor toerrijders naar en van de Gooimeerdijk komt er een aparte omleiding. Allemaal vast goed bedoeld, maar de kern van het verhaal is dat die verbodsborden er gewoon niet moeten staan.

Broodmager

In onze eerste contacten hebben we gemeente ook direct gewezen op het ontbreken van een officieel verkeersbesluit, dat voor het plaatsen van deze borden vereist is. Zonder zo'n besluit mag je ze alleen plaatsen als er acuut gevaar

dreigt. Toen dat broodmagere verkeersbesluit eindelijk verscheen, hebben we daar direct bezwaar tegen aangetekend, net als enkele motorrijdende buurtbewoners. Vanuit de buurtwoners is er ook een Woo-verzoek ingediend, zodat we alle relevante informatie rond het besluit kunnen inzien.

Mager besluit

Wat maakt het veel te laat genomen verkeersbesluit zo mager? Het veronderstelde gevaar wordt niet serieus onderbouwd. Zo zijn er geen metingen gedaan en er lijkt geen sprake van inspectierapporten. Uit eerdere rechtszaken weten we dat rechters met zulke verkeersbesluiten eigenlijk altijd korte metten maken. Da's mooi. Maar zo'n gerechtelijke procedure duurt veel langer dan dat de borden hier (vermoedelijk) blijven staan.

Gaap

Probleem is dat de te volgen bezwaarprocedure veel tijd kost. Eerst een paar weken om de bezwaren te kunnen indienen, dan gaat de gemeente ernaar kijken (gaap...), en daarna word je gehoord door een eh, onafhankelijke commissie die bij de gemeente advies uitbrengt. Pas als dat advies in ons nadeel is (of als het in ons voordeel is en de gemeente het naast zich neerlegt) kunnen we naar de rechter stappen. Inmiddels is de zomer dan wel voorbij en bestaat de kans dat de gemeente al met de weg aan de gang is. Die werkzaamheden staan voor oktober in de agenda. De zoveel mogelijk te herplaatsen bomen gaan weg en het huidige asfalt maakt plaats voor een klinkerverharding.

Bewonersapp

Of de gemeente dat ook daadwerkelijk dan al gaat doen, is helemaal de vraag. Tot die tijd worden vooral de motorrijdende bewoners even onnodig als ernstig in hun vrijheid belemmerd. Het enige wat daar tegen te doen is, is een zogenaamde Voorlopige voorziening aanvragen: met zo'n vovo kan je een besluit van de gemeente door een bestuursrechter met spoed ongedaan (proberen te) laten maken. Voor de MAG is dat in dit geval niet mogelijk. Voor de bewoners wel. In een door de MAG

opgezette bewonersapp hebben we ze dat laten weten.

Zorgen

Grappig is het wel, natuurlijk. Meestal plaatsen we foto's van wegen om te laten zien wat er allemaal mis is en spreken we wegbeheerders aan omdat we ons zorgen maken over onze veiligheid. En dan kijk je nu naar soortgelijke foto's die je laten zien dat er niks aan de hand is en spreken we Almere aan omdat de gemeente zich volslagen onnodig zorgen maakt over onze veiligheid (en haar aansprakelijkheid...).

Onzin IV

Verder vroegen we bij de gemeente een schouw aan: er zouden immers plekken zijn die gevaarlijker waren dan wat wij gezien hadden? Inmiddels is die schouw toegezegd. Gedurfd, want we verwachten alleen maar een bevestiging te zien van wat we al weten. Dat we op de motor gaan, spreekt voor zich. In het gesprek over die schouw dekte de gemeente zich al min of meer in door te stellen dat de wegen "voor ervaren motorrijders geen probleem zijn, maar als er iets fout gaat

dan is de gemeente daar aansprakelijk voor". Daarbij werd onder meer verwezen naar het door ernstige wortelopdruk veroorzaakte dodelijke motorongeval in de gemeente Stichtse Vecht, waar die gemeente in 2012 voor veroordeeld is. Volgens de bewuste Almeerse ambtenaar vervalt die aansprakelijkheid niet met het bekende waarschuwbord met uitroeptekens (Voorwaanduiding gevaar, J37) plus onderbord. En we willen we niet in herhaling vervallen, maar ook dat is onzin.

Uitgezonderd bewoners

Melden we tot slot nog de opmerking dat er voor bewoners of bestemmingsverkeer misschien nog wel een uitzondering gemaakt kan worden, een uitspraak waarmee de gemeente het hele eigen verhaal ontkracht. Ook dit hebben we aan de bewoners meegegeven. Almere maakt zich druk om niks en valt daar mensen mee lastig. Dat we de bewoners bijstaan met het aanvragen van de Voorlopige voorziening en andere zaken spreekt voor zich. ■

Filmpje Omroep Flevoland



Dit bord was afdoende geweest. De voorste van dit bosje, dus...



QJMOTOR

qjmotor-benelux.com



KLAAR VOOR ON & OFF ROAD AVONTUREN

DE NIEUWE SRT 450RX

Begin aan je volgende grote avontuur met de QJMOTOR SRT 450 RX, met een levendige en robuuste 449cc 8-kleps DOHC paralleltwin. Deze motor levert A2-rijbewijsvriendelijke prestaties van 35 kW / 47 pk bij 9.500 tpm en een maximaal koppel van 41 Nm bij 8.000 tpm.

Met remmen van Brembo, Bosch ABS, volledig instelbare Marzocchi-vering, 21-inch (voor) en 18-inch (achter) tubeless spaakwielen en CST Ride Ambro allroadbanden is de 450 RX klaar voor ieder avontuur.

Standaard voorzien van verwarmde handvatten en zadel, LED-verlichting met extra DRL-lichten, een full-colour TFT-display, Bluetooth-connectiviteit, navigatie, USB-aansluiting, motorbescherming, carterbeschermplaat en handkappen.

€ 7.399 (Prijs is rijklaar, inclusief onvermijdbare kosten)



BOSCH MARZOCCHI

ALWAYS FORWARD

TESLA FSD SUPERVISED MAG



In MAGazine 196 schreven we over de aanstaande goedkeuring van Tesla's Full Self-Driving Supervised door de RDW. Die goedkeuring kwam er. Wij maakten ons zorgen, ook omdat een reactie van de RDW op onze vragen uitbleef. Dus deden we een Woo-verzoek. Dat werkte. Er kwam een gesprek.

Eind 2022 schreven we de RDW al aan. Niet over het toen nog onbekende Full Self-Driving (FSD), maar omdat Tesla's in de VS twee dodelijke ongelukken met motorrijders veroorzaakt zouden hebben. De oorzaak zou 'm volgens verschillende bronnen zitten in het feit dat Tesla voor zijn rijhulpsystemen louter op camera's vertrouwt en niet – zoals andere fabrikanten – ook geavanceerde radarsystemen inzet, zoals lidar. Zoals we eerder al schreven zou lidar deze ongevallen voorkomen kunnen hebben: zo zouden de Tesla-camera's in beide gevallen de dubbele achterlichten van een vlak voor de auto rijdende cruiser in het donker aangezien hebben voor de achterlichten van een veel verder weg rijdende auto. Boem.

Regelgeving

Op onze vraag hierover reageerde de RDW met de mededeling dat “De Veiligheidsreglementen die in Europa gelden voor dit type systemen zijn ingericht op basis van een ‘safety concept’ en technologieonafhankelijk zijn. Dat betekent dat de fabrikant moet aantonen dat zijn oplossing veilig en volgens de eisen is. De regelgeving spreekt van het sensorstelsel. Er wordt niet voorgeschreven welke technologie de fabrikant moet gebruiken.”

Ja en?

Wij reageerden direct: “Maar wat als nu zou blijken dat de Tesla-camera's geen onderscheid kunnen maken tussen een auto op afstand en een motorfiets dichtbij, met mogelijk tot nu toe [inmiddels] drie doden als gevolg? Dan zou je toch moeten concluderen dat de gekozen (radarlose) oplossing niet veilig is, lijkt ons. Zou het niet zo kunnen zijn dat de technologie en de regelgeving niet altijd synchroon lopen?” Antwoord op die vraag bleef helaas uit.

Woo werkt

Toen we hoorden dat de RDW bezig was met goedkeuring van Tesla's Full Self-Driving Supervised klommen we opnieuw in de pen. Er waren in de VS inmiddels vijf motordoden gevallen. We vroegen een gesprek aan, dat tot stand kwam nadat we via een Woo-verzoek

(Wet open overheid) om een toelichting gevraagd hadden. We vatten de resultaten van dat gesprek voor je samen.

Bestuurder verantwoordelijk

De RDW maakt om te beginnen duidelijk dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen de goedgekeurde versie van FSD Supervised in Nederland en het Amerikaanse systeem. Belangrijk is dat de bestuurder hier altijd verantwoordelijk is. De toevoeging ‘Supervised’ staat er niet voor niets. Het betekent dat de bestuurde nadrukkelijk en actief bij de rijtaak betrokken wordt. Waar je in de VS tot wel 60 seconden mag wegstaren, spreekt het systeem in Nederland je daar vrijwel direct op aan met onder meer visuele, auditieve en haptische (voelbare) signalen. Het negeren van die signalen en andere afwijkingen van het door het systeem gewenste gedrag kan leiden tot uitschakelen van het – door de bestuurder duur betaalde – FSD. Het systeem checkt ook waar je handen zijn: die moeten te allen tijde klaar zijn om het stuur over te nemen.

De beste?

Gesteld wordt dat je in een Tesla met FSD beter moet opletten dan in je eigen auto, wat ons door Tesla-rijders in ons netwerk bevestigd werd. Als je denkt dat je zelf de allerbeste chauffeur bent, laat het systeem je al snel zien dat het toch echt nog beter kan. Daarbij houdt het



alles in de gaten. Kijk je ook maar iets te lang naar buiten, dan krijg je dat direct te horen – maar als je je blik daarbij richt op een spelend kind met een bal, mag het wel: de auto heeft dat kind namelijk ook gespot.

Miljoen

FSD Supervised is uitgebreid getest. Tesla reed in Europa 3,5 miljoen kilometer in Tesla's met dit systeem en een modelbestuurder achter het stuur, als voorbeeldfunctie voor het systeem. Daarna werd nog 1,8 miljoen kilometer afgelegd met het geactiveerde FSD Supervised, alles in overleg met de betrokken lidstaten. Tijdens het anderhalf jaar lange proces voor de goedkeuring reed de RDW 13.000 kilometer op de eigen testbaan en op de openbare weg. Daarbij is er ook in veeleisende situaties gereden, zoals met laagstaande zon en met sneeuw.

Cruisertest

Op onze vraag of het systeem ook getest is met een cruiser vlak voor de auto, in het donker, wordt na enig aandringen ontkennend geantwoord. Wel gaat de RDW er op basis van tests met andere voertuigen, voorwerpen en dummy's vanuit dat ook dit type motorfiets onder die omstandigheden altijd tijdig wordt waargenomen. Goed om te weten is dat Tesla zich verplicht heeft om elk door de auto's geregistreerd ongeval, bijna-on-

geval of noodremming maandelijks (in plaats van jaarlijks, zoals wettelijk voorgeschreven) aan de RDW door te geven, inclusief alle data van 7 seconden voor tot 7 seconden na het incident.

Toets

De RDW stelt nadrukkelijk geen gevaarlijke voertuigen tot de openbare weg toe te laten, maar geeft daarbij ook aan dat geen enkel voertuig (en geen enkele bestuurder, voegen wij daar aan toe) 100% veilig is. Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het systeem hun verantwoordelijkheden kennen, moeten ze een video bekijken en daar controlevragen over beantwoorden. Wordt het systeem door hun toedoen voor een bepaalde periode gedeactiveerd, dan volgt diezelfde 'toelatingstoets' daarna opnieuw.

Tot de grens

FSD Supervised is op dit moment alleen nog voor Nederland goedgekeurd. Zodra je de grens overgaat, wordt het systeem uitgeschakeld. Andere Europese landen hebben wel belangstelling getoond voor het toelatingstraject, maar nog niet voor actuele toelating.

Ruimte

Goed nieuws voor filefilteraars is dat de auto's met FSD Supervised niet meer aan lane centering doen: ze blijven bij filevorming dus niet meer stug in het midden van de rijstrook rijden, maar cre-

eren bij langzaam rijdend verkeer ruimte door naar de buitenkant van die strook te gaan. Dit zou ook voor vergelijkbare systemen van andere merken gelden.

Vooralsnog...

We zijn op basis van het gesprek vooralsnog gerustgesteld. En mocht het tussen een Tesla en een motorrijder toch tot een aanrijding komen, weet dan dat de politieafdeling Forensische Opsporing Verkeer (FOV) ons toegezegd heeft om op basis van de door ons aangeleverde informatie extra aandacht aan de mogelijke oorzaak te besteden. We hopen oprecht nooit van ze te horen. Of we het willen of niet: we zullen als motorrijders in toenemende mate met zelfrijdende auto's te maken krijgen. Nu nog onder supervisie van de bestuurder, straks niet meer. Vanuit de MAG blijven we dat proces nauwlettend volgen. ■

Tesla-ervaring? Laat het ons weten!

Rijd je in een Tesla met FSD of ken je andere motorrijders die ermee rijden? We schrijven graag een artikel over hoe het systeem met motorrijders omgaat. In het donker, in de file, in de regen. Zowel positieve als negatieve ervaringen zijn meer dan welkom op redactie@motorrijdersactiegroep.nl

RIDERS

De MAG maakt het mogelijk, RIDERS maakt het memorabel. Samen rijden...samen beleven!

WORD ONDERDEEL VAN DE COMMUNITY

GRATIS TOEGANG TOT 3 BEKENDE MOTOREVENTS

Sta op de gastenlijst van RIDERS Festival, Bigtwin Bikeshow & Expo en MOTORbeurs Utrecht.

LEKKER LEZEN, ALTIJD EN OVERAL

Lees alle premium artikelen, reportages, testen en interviews op Motor.nl en Bigtwin.nl én lees de magazines MOT073, Promotor en Bigtwin Custombike Magazine bladerbaar online.

RIDERS CLUB EN ONLINE PLATFORM

RIDERS is een motorclub die écht leeft. Vind RIDERS in jouw regio via het online platform riders.nu, zet er routes op om samen te rijden of schrijf je in voor ritten opgezet door andere RIDERS. Ontmoet elkaar online en maak kennis offline.

€54,- PER JAAR • 1200+ LEDEN • JAARLIJKS OPZEGBAAR

JOIN THE RIDE VIA RIDERS.NU/ACTIE

APK: SUGGESTIES?

Europa houdt ons in spanning. Op het allerlaatste moment hoorden we dat het Europees Parlement voor de plannen van de EC gestemd heeft. Daarmee kwam de kans op een verplichte motor-apk opnieuw dichterbij. Maar er volgen nog wel gesprekken.

Dat wij tegen die keuring zijn, is je bekend. Maar tegen Europa kunnen we helaas niet op. Triest, vooral als we lezen dat de nieuwe plannen "voor veiliger wegen zullen zorgen en het leven eenvoudiger zal worden." Hoezo? Die plannen hebben met veilige wegen niets te maken en keuringen maken het niemand makkelijker, laat staan leuker.

Suggesties welkom

Vanzelfsprekend beraadt de MAG zich – met frisse tegenzin – al wel op hoe we die eventuele motor-apk zo motorrijdersvriendelijk mogelijk ingericht zouden willen zien. We zijn daarbij ook heel benieuwd wat jouw suggesties zijn. Moet die keuring hier net zo georganiseerd worden als voor auto's? Wat denk je van een keuring na ongevallen in plaats van een periodieke keuring? Wat heb je voor andere ideeën of suggesties? Laat het ons weten op apk@motorrijdersactiegroep.nl. Dank! ■



MAG GIVE-AWAY

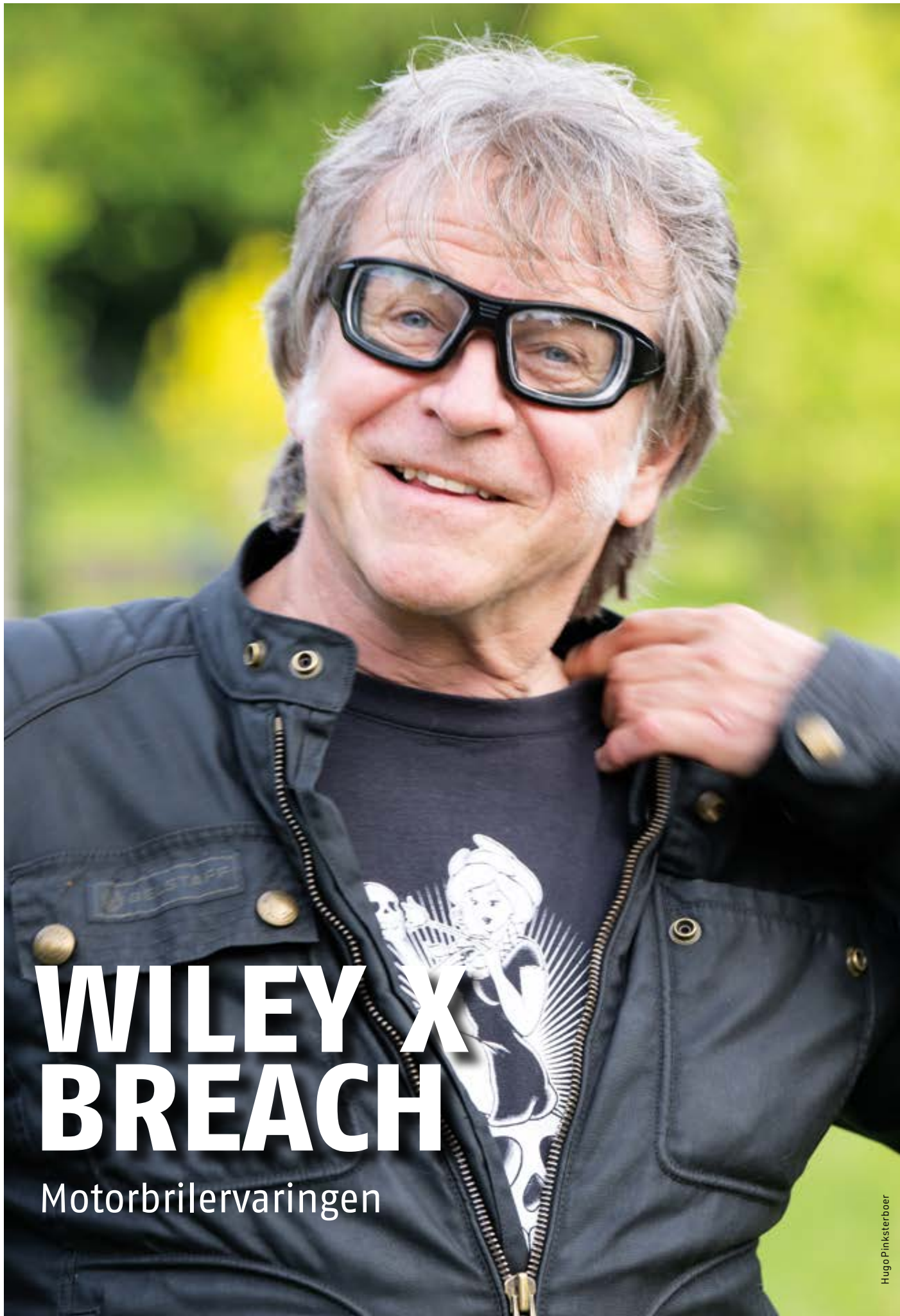
Wiley X Breach Captivate zonnebril

Op bladzijde 18 van dit MAGazine lees je een uitgebreid verhaal over de Wiley X Breach motorbril. Van importeur SpecialSpex mogen we een zonnebril met dit montuur weggeven. Met z'n sterk gekromde model en unieke Facial Cavity Seal schermt de Breach je ogen prima af tegen wind, stof en insecten. Werkt uitstekend op de motor of op je mountainbike. Je krijgt de bril met bronskleurige, gepolariseerde Captivate-

glazen die voor extra helderheid en contrast zorgen. Mooi cadeau ter waarde van niet minder dan 185 euro!

Interesse? Laat ons weten welk helmmerk als eerste helmen met een SOS Medical ID-chip levert. Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur je antwoord uiterlijk op 12 juli naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp SpecialSpex.





WILEY X BREACH

Motorbrilervaringen

Hugo Pinksterboer

Net als de meeste brildragende motorrijders reed ik decennialang met een gewone bril onder mijn helm. Pas bij het zoveelste op een die bril geplette insect besepte ik dat zo'n glas ook door een steentje geraakt kan worden. En nee, scherven brengen niet altijd geluk. Tijd voor iets beters.

Hugo Pinksterboer

De keuze in speciaal voor motorrijders bedoelde brilmonturen is niet oneindig groot. Omdat ik met regelmaat last had van tranende, want door rijwind droog geworden ogen, werd de selectie nog verder beperkt. Uiteindelijk kwam ik terecht bij de Wiley X Breach, waar ik inmiddels anderhalf jaar ervaring mee heb.

Vliegend spul

De meeste motorbrilmonturen volgen de vorm van je gezicht. Bij de Breach is die kromming nog wat sterker. Zulke modellen stellen speciale eisen aan de glazen, waarvoor je dan ook niet bij elke opticien terecht kunt. De kromming, met de daardoor dicht op je schedel aansluitende veren, zorgt ervoor dat de bril ook bij een nauwsluitende helm eigenlijk nooit in de weg zit en dat het montuur zo goed mogelijk op je ogen aansluit. Om ook kleiner vliegend spul en stof zo goed mogelijk te weren heeft de Breach als bijzonder extraatje een makkelijk los te halen schuimplastic inzet. Deze Facial Cavity Seal (jawel!) is op de onderste foto op bladzijde 20 goed te zien.

De wereld

Dat deze combinatie werkt, is niet meer dan logisch. Minder logisch is dat het effect sterker is dan ik verwacht had. Als ik de Breach vergeet en met mijn gewone bril ga rijden, voel ik dat zodra ik boven de 50 km/u kom aan de wind op mijn ogen. Met die wind is op zich prima te leven, maar je weet wel meteen hoe snel een goede afscherming went. Dat merk je zeker ook in de kou. Ik rijd als het even kan met mijn vizier open, en met goed afgeschermden ogen gaat dat ook bij een graad of vijf nog prima. Van tranende ogen heb ik op een enkele keer na geen last meer gehad. Dat scheelt de wereld, zeker op momenten dat je niet ergens kan stoppen om even flink te wrijven.

Steenslag

Dat een open vizier geen geweldige plan is als je ergens snelle bochten aan het pakken bent, is me duidelijk. Maar met een gesloten vizier krijg ik angstvisioenen van autorijden, dus doe ik het toch – maar nu met aanzienlijk minder kans op dieren in mijn oog. Belangrijk

bijkomend voordeel van de bril is dat hij polycarbonaat glazen heeft. Dat is hetzelfde materiaal dat ook voor helmvizieren gebruikt wordt. Anders dan het voor gewone brillenglazen gebruikte kunststof (CR39) versplintert polycarbonaat niet bij impact door steenslag of een val. Bovendien absorbeert het vrijwel alle uv-straling. Het is wel een stuk krasgevoeliger, ook met de standaard aangebrachte hardingslaag. Schoonmaken doe je dus met een brillendoekje en een étui is geen luxe. Maar ook dat went.

Ventilatie

De anticondensbehandeling van de glazen is in combinatie met een helm niet afdoende. Om beslaan te voorkomen heeft het montuur links en rechts ook een makkelijk open te klikken ventilatieklepje, maar dat voegt op de motor niet echt iets toe. Je bril beslaat immers vooral als je je vizier dicht hebt, dus bijvoorbeeld bij regen. Ik houd het dus bij mijn oude oplossing: bij kans op regen onderweg gebruik ik wegwerplenzen, voor een euro per rit.

Kijkhoek

Mijn gewone brillen draag ik eigenlijk altijd iets lager op mijn neus, dus dat deed ik bij deze ook. Niet slim, want door het gebogen model en de hoge veren blokkeert het montuur dan je zicht naar opzij. Als je 'm hoger op je neus zet, reiken de glazen even ver als je eigen kijkhoek. In die positie blijft je bril ook beter zitten als je je helm afzet, hoewel ik 'm meestal toch eerst van mijn neus haal. Dat



Met heldere glazen op sterkte

leerde ik door schade en schande: gewone brillen hadden van mijn helmgebruik altijd het nodige te lijden, zeker als ik die helm enthousiast opzette terwijl die bril nog boven op mijn hoofd stond. De door Wiley gebruikte kunststof lijkt daar volledig tegen bestand: op de site is een filmpje te zien waarin zo'n montuur veel verder verbogen wordt dan ik ooit zou durven.

Multifocaal?

In eerste instantie koos ik voor een set multifocale glazen. Daar kwam ik echter van terug. Met het leesgedeelte kreeg ik mijn dashboard, mijn GPS en het beeld in mijn spiegels niet scherp in beeld; met het vertedeel wel. Dat is ongebruikelijk, zo werd me bij leveran-

cier Specialspex verteld, maar het komt dus wel voor. Het advies ligt voor de hand: als je al met multifocaal rijdt en het werkt goed, dan kan je hier ook bij een motorbril voor kiezen. Herken je je in mijn verhaal, ga dan voor glazen met enkelvoudige sterkte.

Jampot

Bij die multifocale set had ik voor meekleurende glazen gekozen. Met lichte twijfel, want ik houd liever zelf mijn vingers aan de knoppen. Mijn twijfel bleek terecht, ondanks het feit dat de meeste motorrijders er dol-enthousiast over zouden zijn. Zelf vind ik het hoogst ongelukkig om met felle zon tegen – en dus met donkere glazen – een tunnel in te rijden en dan secon-

denlang niets anders te zien dan rode achterlichten, wachtend tot de glazen weer 'afgekleurd' zijn. Dan rijdt ik veel liever met helder glas in mijn bril en klap ik in één beweging mijn zonnevizier open of dicht. Met de switch van multifocaal naar enkelvoudig ben ik dus meteen op heldere glazen overgestapt. Probleem(pje) daarbij is wel dat ze door hun sterke kromming sterk aan jampotbodempjes doen denken. Met getinte glazen is dat effect veel minder sterk.

Winst

Blijft dat je op- en afstapritueel met een aparte motorbril nog weer iets langer duurt, maar die investering weegt voor mij ruimschoots op tegen de winst. Rust aan je kop, geen droge en dus tranende ogen meer, risicoloos met je vizier open kunnen rijden en nul kans op versplinterend glas. Heldere zaak! ■

Prijzen en winkels

Je kan deze Wiley X en andere voor motorrijders geschikte brillen op sterkte online kopen, maar stap liever binnen bij een gespecialiseerde opticien zoals Specialspex (Leiden) of Mijnsportbrilshop (Alkmaar, Maarsbergen). Daar kan je brillen ook met je helm op passen, ter plekke een oogmeting laten uitvoeren en je persoonlijk laten adviseren over de toepassing van op motorrijden aangepaste leesgedeeltes en andere mogelijkheden. Bij Specialspex kost de Wiley X Breach met enkelvoudige heldere glazen op sterkte 265 euro. Mijnsportbrilshop werkt in verband met de garantie uitsluitend met de originele Wiley X-glazen en is daarmee aanzienlijk duurder. De Breach is voor een adviesprijs van 130 euro ook als gewone zonnebril te koop. Uitvoeringen met speciale glazen zijn duurder.

Motorbril?

Pearle heeft ook een pagina met 'motorbrillen', maar dat gaat niet verder dan gewone brillen die toevallig goed onder een motorhelm zouden passen. De 'extra geharde glazen' op diezelfde pagina zijn gehard tegen krassen, maar niet impactbestendig. We moeten Pearle toch maar 's laten weten dat een motorbril meer is dan een bril die je op de motor kan dragen.



MAG media

MAG media

Een étui is geen luxe.

Ventilatieklepjes en effectieve schuimplastic inzet

SUZUKI SV-7GX

TOT
10
JAAR
GARANTIE
+10 JAAR
PECHHULP

MADE · IN · JAPAN
日本製



De nieuwe SUZUKI SV-7GX. Leverbaar vanaf € 9.499,-

Een toegankelijke en compleet uitgeruste allrounder incl. TFT-kleurendisplay met connectiviteit, turn-by-turn navigatie, quickshifter en uitgebreide rijhulpsystemen.

 **SUZUKI**
serious about fun



SWOV-ONDERZOEK MOTORONGEVALLEN

MAG media

Afstand, afstand, afstand

Vorig jaar deed de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) diepteonderzoek naar 50 motorongevallen. Het dit jaar verschenen rapport leidde bij ons tot nogal wat vragen. Ongevallenonderzoeker en hoofd-auteur Kirsten van Duijvenvoorde stond ons te woord.

Hugo Pinksterboer

We vallen met de deur in huis. Bij een eerste scan van het 176 pagina's tellende rapport viel ons oog al snel op het in de samenvatting opgenomen lijstje subtypen van motorongevallen.

- Type 1: Motorrijder verliest in bocht de controle over voertuig, door een glad wegdek (n=6).
- Type 2: Motorrijder remt zichzelf onderuit bij het naderen van een rood verkeerslicht (n=5).
- Type 3: Door zeer hoge snelheid is motorrijder niet in staat om tijdig te reageren (n=12).
- Type 4: Motorrijder botst achterop file of door onverwachte remming op voorganger (n=11).
- Type 5: Motorrijder wordt over het hoofd gezien door een andere weggebruiker (n=13).

Zwaar of erger

Van die cijfers werden we niet blij. Vijf van de vijftig motorrijders remmen zichzelf onderuit bij het naderen van rood, elf knallen er op hun voorligger en twaalf reden er zo hard dat ze niet tijdig konden reageren? Dat gaat dus om respectievelijk tien en twee keer ruim twintig procent redelijk onnodige ongevallen. Als je dat zo leest, duurt het niet lang of er zijn geen motorrijders meer over. Maar dat valt gelukkig reuze mee, weten we inmiddels. Kirsten van Duijvenvoorde: "Om te beginnen hebben we voor dit onderzoek uitsluitend gekeken naar ongevallen waarbij de motorrijders zwaar of dodelijk lichamelijk letsel opliepen. Als je ook kijkt naar ongevallen die tot geen of veel minder letsel leidden, zou dat een heel ander beeld kunnen geven."

Riemen vast

Om deze uitspraak te onderstrepen, wijst Kirsten op het feit dat bij steekproeven blijkt dat het percentage autoinzittenden dat een gordel draagt hoog in de negentig procent zit. "Maar bij inzittenden die op snelwegen dodelijk verongelukken, blijkt dat een kwart tot een derde geen gordel droeg." Met die relativering in het achterhoofd laat een groot deel van het rapport zich anders lezen. Zelf zien we eigenlijk nooit motorrijders zonder helm of met een losse kinband rijden (anders dan op bromscooters...), maar van de 54 opzittenden bij deze 50 ongevallen droegen er twee geen helm, van vijf was het niet zeker en bij vier tot zes opzittenden vloog de helm tijdens het ongeval af. Riemen vast, dus!

Verkeerde draai

Ook het feit dat drie van de vijftig bestuurders zonder rijbewijs reden, komt met Kirstens toelichting in een ander daglicht te staan. Dat is zes procent, dus op z'n minst zorgwekkend. Kirsten: "Niet voor niets hebben we die aantallen niet als percentage gepresenteerd; dat zou precies het beeld schetsen waarmee mensen een verkeerde draai aan het

rapport kunnen geven.” Ze benadrukt daarbij ook dat het om een kwalitatief onderzoek gaat: “We hebben onderzocht hoe ongevallen gebeuren, met als doel om te kijken naar mogelijkheden om het al jaren stabiele aantal motordoden te laten dalen. Het ging ons dus nadrukkelijk niet om de aantallen, maar om de achtergronden.” Helder, hoewel wij van mening zijn dat dit in het rapport duidelijker gecommuniceerd had kunnen worden.

Daling is doel

Dat het aantal motordoden over de afgelopen tien jaar redelijk stabiel is maar dat het aantal motorrijders duidelijk stijgt, is Kirsten bekend. “Punt is dat het aantal automobilisten ook stijgt, maar onder die groep daalt het aantal dodelijke slachtoffers. Bij motorrijders niet. Ook als we kijken naar het aantal dodelijke slachtoffers ten opzichte van het aantal voertuigkilometers is er onder motorrijders geen sprake van een daling. Daar willen we iets mee.”

Excuus

Er is in het onderzoek dan ook bewust niet naar de schuldvraag gekeken. Toch lijkt daar soms iets te wringen. Bij automobilisten die op een kruispunt afslaan en een rechtdoor rijdende motorrijder geen voorrang geven, lezen we dat de bestuurder de motorrijder “mede door zichtbelemmerende obstakels en de kruispuntinrichting ter plaatse” over het hoofd zag. Hebben zij dan altijd een excuus? “Nou nee,” licht Kirsten toe. “Ook bij andere onderzoeken zien we dat kruispunten waar dit soort ongevallen zich voordoen vaak niet aan de CROW-richtlijnen voldoen: dan is er bijvoorbeeld geen sprake van de nodige zichtlijnen.” Dat ongevallen zelden of nooit een enkele oorzaak hebben, wordt in het rapport afdoende duidelijk gemaakt. De automobilist houdt zich niet aan de regels of is zich niet bewust van het feit dat hij motorrijders over het hoofd kan zien, de motorrijder verwacht voorrang te krijgen...

Opsluitbanden

Hoofdstuk 6 van het rapport bespreekt kansrijke maatregelen om ongevallen te voorkomen of de letselschade te beperken. Terecht begint dat met de vaststelling dat een intensivering van

periodieke wegininspecties ongevallen kan helpen voorkomen. Het vervangen van opsluitbanden of stoepranden met scherpe randen door modellen met afgeronde randen kan daar ook aan bijdragen. Bovendien verkleint dat de kans op ernstig letsel. Met zulke suggesties zijn we blij, ondanks het simpele gegeven dat de grote hoeveelheid achterstallig wegonderhoud weinig ruimte voor zulke verbeteringen lijkt te bieden.

Snelheid

Een te hoge snelheid speelde in twaalf van de ongevallen een belangrijke rol, waarbij het zeven keer ging om snelheden van 70 tot 110 km/u binnen de bebouwde kom. Het is voorspelbaar wat er dan als (deel)oplossing aangedragen wordt: ISA, ofwel intelligente snelheids-

assistentie. Dat systeem is er in adviseerende of ondersteunende en dwingende varianten, waarbij de niet-dwingende variant al vanaf juli 2022 verplicht is in alle nieuwe auto's, vrachtwagens en bussen. Zeker bij de dwingende variant, zo geeft het rapport aan, is het belangrijk dat er voldoende draagvlak is onder gebruikers. Dat gaat bij motorrijders (en bij de MAG) nog een dingetje worden, vanzelfsprekend.

Eh, nieuw?

Ook andere rijkhulpsystemen komen voorbij, zoals *motorcycle curve assist* (MCA) en *motorcycle curve warning* (MCW). De eerste zou je afremmen en zelfs bijsturen (echt...) als je snelheid te hoog is voor de komende bocht, maar dit systeem is nog niet op de markt. Dat zou



De voordelen zijn evident. Maar eh... (Peraves Monoracer)



Tegenligger en grind in de bocht

wel gelden voor de waarschuwende variant. Niet minder dan 9% van 420 motorrijders had dat volgens een vragenlijst van de RAI in 2023 al op z'n motorfiets zitten. Opvallend, want ook MCW voor motoren bestaat nog helemaal niet.

Slooppremie

Zes van de twaalf ongevallen waarbij motorrijders zichzelf onderuit remden, hadden volgens het rapport met ABS voorkomen kunnen worden. Daarop wordt een slooppremie gesuggereerd, die uitgekeerd wordt als je een motorfiets zonder ABS inlevert en er eentje met ABS koopt. Gezien de gemiddelde – hoge! – motorfietsleeftijd zou die premie ons inziens onbetaalbaar hoog moeten zijn. Los daarvan: die premie zou je het zetje moeten geven om een iets duurder gebruikt model met ABS te kopen – maar ook die iets goedkopere zonder ABS blijft uiteindelijk niet onverkocht.

Afstand

Dat adaptieve cruise control en andere rijhulpsystemen ongevallen kunnen voorkomen, is helder, maar het gaat nog heel lang duren voordat hiervan meetbare effecten te verwachten zijn. Dat geldt ook voor systemen die je effectief voor files waarschuwen, zonder dat je daarvoor naar je dashboard moet kijken om juist daardoor op de auto voor je te knallen. Afstand houden is voorlopig het belangrijkste devies. Als je op straat om je heen kijkt, zie je dat daar nog veel winst te behalen is.

Doos

Via die auto's komen we dan bij de meest opvallende suggestie: "Om de kwetsbaarheid van de motorrijder te

beperken, kan de oplossing ook gezocht worden in een voertuigontwerp dat meer op dat van een personenauto lijkt". Dat dit zou werken, lijkt duidelijk, maar de meeste motorrijders rijden niet op twee wielen voor de sensatie in de bocht. Ze doen het omdat ze niet in een doos willen zitten. Bij nadere bestudering blijkt dat deze 'oplossing' niet in de definitieve lijst met maatregelen is opgenomen. De mogelijkheid om motorfietsen van beenprotectie te voorzien staat wél in die lijst, ondanks eerdere MAG-protesten en ook in dit rapport aangehaalde studies met tegenstrijdige resultaten. Airbags voor je benen zien we dan wél weer als optie. Dat dit technisch niet of nauwelijks haalbaar lijkt, is niet aan de onderzoekers maar aan de industrie.

Kilometers

Het SWOV-onderzoek laat net als eerdere buitenlandse dieptestudies zien dat de technische staat van motorfietsen zelden een rol speelt in de ongevalsoorzaak: "De invoering van een apk voor motorfietsen lijkt dan ook niet veel bij te dragen aan het voorkomen van ongevallen." Dat voortgezette rijopleidingen wel zouden kunnen helpen, is evident. De vaststelling dat het merendeel van de motorrijders (85%) voornamelijk recreatief rijdt en 'hierdoor' weinig routine opbouwt, is op z'n zachtst gezegd opmerkelijk. Er zijn recreatieve rijders met aanzienlijk meer routine dan de gemiddelde woon-werkrijder die dagelijks hetzelfde traject aflegt.

Stappen

Dat net als bij andere onderzoeken blijkt dat andere verkeersdeelnemers

motorrijders nogal eens over het hoofd zien, is geen verrassing. Jammer dat voor oplossingen in die richting relatief weinig aandacht is. Wel wordt gesteld dat er stappen worden gezet om in de rijopleidingen meer aandacht aan dit fenomeen te besteden. Daarbij zou het niet specifiek gaan om waarneming van motorrijders, maar om het simpele feit dat automobilisten "in het algemeen onvoldoende kijken en niet actief op zoek gaan naar andere typen verkeersdeelnemers." Dat er nog heel wat motorrijders onderuit gereden zullen worden voordat die stappen tot enig meetbaar effect geleid hebben, is duidelijk. Het zou zelfs zomaar kunnen dat zelfrijdende auto's ons tegen die tijd aanzienlijk beter gezind zijn, en andersom.

Aandacht

Dat we blij zijn dat er nu ook in Nederland eens uitgebreid naar de oorzaken van ernstige motorongevallen werd gekeken, spreekt voor zich. Die aandacht is belangrijk. Dat we tegelijkertijd kritisch naar oplossingsrichtingen en suggesties kijken, zit diep in het DNA van de MAG. We doen dat niet om dwars te liggen, maar omdat we als enige Nederlandstalige motorpublicatie al bijna veertig jaar lang vrijuit over dit aspect van motorrijden schrijven en omdat we ons al bijna veertig jaar lang fulltime voor onze veiligheid inzetten. ■

Scan de code en lees het rapport.



Linksafslaan: auto's zijn berucht.

Weet je wel zeker of je vering écht goed is afgesteld?



Ga voor de gratis suspension-check naar: www.hksuspension.nl



HKS-SUSPENSION | VIJVERLAAN 6A, 4005 HB TIEL | TEL: 0344 63 19 19 | INFO@HKSUSPENSION.NL | WWW.HKSUSPENSION.NL

Paul de Wit Motoren ZOMERACTIE!!

GRATIS VAKANTIECHECK ter waarde van € 42,50

Nog even je motor laten checken voor je op vakantie gaat? Dat doen we deze zomer graag voor je. Gratis voor niks en klaar terwijl je wacht. We checken:

- bandenspanning en -profiel
- kettingspanning en slijtage
- remmen
- verlichting
- vloeistoffen
- vering
- en je accu



Bel, mail of kijk op de site voor een afspraak!



www.pauldewitmotoren.nl – 075 622 66 88
Industrieweg 4-6, 1521 NA Wormerveer

Op 25 minuten van hartje Amsterdam, Haarlem en Alkmaar!



Nederlandse eigenaar
Arrangement

7 Nachten inclusief:

- Ontbijtbuffet
- Tourbegeleiding mogelijk
- Tourkaart & GPS
- Overdekte Parking

€ 485,-^{p.p.}



Apart Hotel Vivaldi · A 6553 See 291
T. +43 5441 8630 · M. info@vivaldi.at

Motorverhuur

www.vivaldi.at



Indian Motorcycles Museum

Openingstijden: op zaterdag
van 13.00 tot 17.00 uur,
maar altijd vooraf bellen.
We kunnen afwezig zijn
i.v.m. beurzen en rally's.

Voor groepen boven de 20
personen kan het ook door
de week of op zondag,
maar uitsluitend op afspraak.



Kadijk 23, 8531 XH Lemmer (Fr) – 06 2266 1022
www.tonyleenes.nl – info@tonyleenes.nl – Indian Museum

ENJOY YOUR ROADTRIP TO



LATYKA B&B - Rue du Thier 3 - 4950 Robertville - België
+32 (0)475 68 07 33 - +32 (0)80 57 08 42 - www.la-tyka.com - info@la-tyka.com

WWW.LA-TYKA.COM/RESERVEREN

JENNIFER!!

VRIJHEIDSGEVOEL

Anchorage, Alaska. Start van de reis. Na zes dagen eindelijk herenigd met de 8.000 km jonge T7.

Ze zeggen dat je niet weet wat je mist tot je het niet meer hebt. Dat kan ik de laatste tijd beamen. In februari landden we weer in Nederland, na een motorreis van Alaska naar het zuidelijkste puntje van Argentinië. Een reis van vijf maanden waarbij ik bijna dagelijks kon genieten van mijn fantastische nieuwe Yamaha T7.

Door weidse woestijnen, over bochtige bergen en langs stoffige stranden heb ik samen met Richard zo'n 30.000 kilometer op de teller gezet. En ineens was het avontuur voorbij, had ik in Chili

afscheid genomen van mijn motor en was ik weer thuis, zonder mijn betrouwbare stalen ros.

Lente

Gelukkig nodigde het koude weer in Nederland me niet meteen uit voor een lekkere motorrit. Hoewel ik alle seizoenen meepak op de motor, ben ik nooit fan geweest van rijden in de sneeuw of met ijsel. Maar het duurde niet lang voordat het overal naar lente begon te ruiken. Helaas kon ik er niet echt van genieten, want onze motoren dobberden nog ergens in een schip op de Atlantische Oceaan.

Drie maanden

Het was bijna alsof het weer me pestte. Volop frisse lucht met een bijna dagelijks stralende zon, dat is mijn favoriete motorweer. En ik zat binnen! Geleidelijk zag ik motoren uit hun winterslaap gewekt worden en hoorde ik ze vanuit

mijn woonkamer voorbij rijden. Ik miste dat vrijheidsgevoel van die afgelopen vijf maanden. Dat gevoel dat wij motorrijders maar al te goed kennen. Dat gevoel waar we zoveel van houden. De reden dat we motorrijden. Het duurde drie lange maanden voor we onze motoren eindelijk konden ophalen. Tijdens hun lange reis van Zuid-Amerika terug naar Europa hadden ze gelukkig geen verdere schade opgelopen. Wel jammer dat ze onderweg niet op magische wijze opgeknapt waren, want ze hadden er wel eens beter uitgezien. Vooral de mijne, die bij vertrek nog maar 8.000 kilometer op de teller had staan.

Stof en vuil

Zo'n vijf maanden lange reis eist zijn tol op je motor. En zo kreeg ik 'm dus terug, met een versleten kettingset, een wispelturige koppeling, een verdachte, vochtige plek op mijn blok, opgebruikte banden en mogelijke andere, door een dikke laag



Nieuwe platen, nieuwe veren

stof en vuil verborgen mankementen. Hij kon wel wat liefde gebruiken, en ik was meer dan bereid om 'm dat te geven. Een machine waar je zoveel plezier uithaalt verdient tenslotte heel wat terug.

Een? Drie!

Zodra we thuis waren, ging mijn T7 in onze eigen garage de heftafel op. Er was werk aan de winkel! Veel meer dan ik dacht, zelfs. Ik had gehoopt dat ik er met een week weer op zou kunnen rijden, maar dat werden er drie, met het nodige

De T7 kan de liefde die ik 'm gaf helemaal waarderen

gevloek bij de lastigste klussen. Toch had ik het er graag voor over en ik wilde de kantjes er zeker niet vanaf lopen. Al was ik dan misschien sneller klaar geweest, ik wilde mijn motor wel de aandacht geven die hij verdiende. Ik nam dus de tijd om alles goed schoon te maken en zorgvuldig na te lopen.

Topstaat

Zonder me te haasten – en af en toe met de nodige en geduldige hulp van Richard – verving ik mijn remblokken, mijn oliefilter en mijn luchtfilter. Ik zette er nieuwe tandwielen en een verse ketting op en ik maakte 'm tot in de kleinste hoekjes en gaatjes schoon. Daarbij ontdekte ik meteen dat die verdachte plek gewoon met vuil vermengde olie was, die na een valpartij uit een overloopslang



Tuktoyaktuk, Canada. Het noordelijkste punt van de reis



30.000 kilometer verderop: aankomst in Ushuaia, Argentinië, de zuidelijkste stad ter wereld

was komen zetten. Meevaller dus. De T7 kreeg ook verse banden, koelvloeistof en olie, en hier en daar een nieuw busje of boutje dat tijdens onze lange reis was verdwenen. Want ook al stond ik te popelen om er weer op te rijden, ik wilde dat pas doen als mijn motor weer in topstaat was. En dat is gelukt!

Beter dan nieuw

Hij rijdt weer als nieuw. Beter dan dat zelfs. Hoe? De koppelingsplaten die door mijn dealer bij een terugroepactie al eens vervangen waren, heb ik opnieuw vervangen. Daarbij heb ik ze eerst een nacht in de olie gezet. Dat maakte een wereld van verschil, zeker in combinatie met een set zwaardere veren en een verlengde koppelingshevel. Zo had-ie dus

altijd al moeten schakelen...

Voor mij is het duidelijk: de T7 kan de liefde die ik 'm gaf helemaal waarderen, en ik heb inmiddels alweer honderden kilometers van het prachtige Nederlandse landschap kunnen genieten. Ons avontuur door de Amerikaanse continenten was een ervaring die we nooit zullen vergeten, en de wegen en uitzichten die we daar voorgeschoteld kregen zijn niet te vergelijken met wat ons kleine, vlakke landje te bieden heeft. Maar dat maakt de dijkes bij mij in de buurt niet minder leuk. Sterker nog, ik kan ze nog altijd enorm waarderen. Uiteindelijk maakt het niet uit waar je bent, als je maar op je motor zit – dan kan je eindeloos van dat vrijheidsgevoel genieten! ■



**BMW
MOTORRAD**

LICHTGEWICHT KRACHTPATSER



MAXIMAAL RIJPLEZIER MET A2-RIJBEWIJS.

Maak kennis met de nieuwe BMW F 450 GS. Om jou elke dag maximaal rijplezier te bezorgen, hebben we een pittige tweecilindermotor met 48 pk (35 kW) gecombineerd met een rijklaar gewicht van slechts 178 kg. Met deze motorfiets wordt de hele wereld een speeltuin - onroad én offroad.

Je rijdt de nieuwe F 450 GS al vanaf € 8.600,- en hij staat nu voor je klaar in de showroom van de BMW Motorrad dealer. Meer weten over deze lichtgewicht krachtpatser, nieuwsgierig naar de financieringsopties of zin in een proefrit?

Ga dan naar bmw-motorrad.nl of scan de QR-code.

MAKE LIFE A RIDE





PRORAIL FLITST



Na eerdere proeven zijn er op dit moment 32 spoorwegovergangen van rood-lichtflitsers voorzien. In Oisterwijk (NB) leidde dat tot een onverwacht neveneffect. Een motorrijder die van die camera's op de hoogte was, remde zich bij rood onderuit. Hij kwam met de schrik vrij. Zijn motor niet. Wij belden ProRail.

Dat die motorrijder wist dat er een camera hing, lijkt logisch. ProRail, de organisatie die ze liet installeren, heeft dat zeker niet geheim gehouden: omwonenden werden per brief geïnformeerd, de plaatsing is in lokale media aangekondigd en bij elke overgang waar camera's hangen word je daar door een bord op gewezen.

De helft

De camera's zijn dan ook geen melk-koe, maar een manier om de kans op ongevallen op spoorwegovergangen te verkleinen. En dat werkt: bij een proef in Hilversum nam het aantal overtredingen in een half jaar met de helft af. Dat is dus half zoveel kans op ongevallen. Op andere locaties werd zelfs een score van 60% gehaald.

Serius

Het gaat bij die percentages om serieuze aantallen: tussen februari '24 en eind 2025 flitsten de camera's zo'n 33.000

weggebruikers, ofwel rond de 50 per dag – en dat zijn dus alleen nog maar de late rood-lichtpassanten op overwegen met camera's. Een bekeuring kost je 300 euro, te innen door het CJIB. Brom- en snorfietsers betalen 210 euro.

Pardon

Anders dan gewone verkeerslichten hebben de knipperlichten bij overwegen geen 'geelfase', zoals het oranje licht officieel heet. Het OM eiste daarom dat de flitsers met een pardontijd moesten werken: pas na het verstrijken van die pardontijd wordt er geflitst. Als de Oisterwijkse motorrijder dat geweten had, was hij mogelijk niet onderuit gegaan. De pardontijd is afhankelijk van de geldende maximumsnelheid, net als het geel bij die gewone verkeerslichten. Bij 50 km/u heb je het dan over 3,5 seconde, bij 60 km/u een halve seconde langer. De pardontijd gaat in op het moment dat de lichten aangaan. Voor het idee: in 3,5 seconde leg je bij 50 km/u 50 meter af.



Gelukkig

Daarmee zit het een en het ander knap dicht op elkaar. Als de rode lichten gaan knipperen en de bel gaat rinkelen duurt het doorgaan nog vijf seconden voordat de overwegbomen sluiten. Op plaatsen waar veel zwaar verkeer rijdt, kan dat acht seconden zijn. Van die vijf of acht seconden heb er dus 3,5 om ongeflitst door te rijden. Da's goed om te weten, vooral als je bruske remacties wilt vermijden en kop-staartbotsingen wilt voorkomen. Het OM wil dat duidelijk ook. Gelukkig maar.

Mensen

In totaal worden er bij 44 risicovolle overwegen camera's geplaatst. Dat moet over een jaar gerealiseerd zijn. En waar die camera's niet hangen? Volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens (RVV 1990) moet je stoppen zodra de rode lichten aan gaan. Snelheid matigen bij spoorwegovergangen is dus geen slecht idee. Treinen winnen altijd. En vergeet niet dat ze door mensen bestuurd worden. ■



MAG IN ACTIE UPDATE



Harald Leffers

Zandwegen Groningen: hooguit 30...

We zijn in afwachting van onze rechtszaak tegen de motorweekendafsluiting in Amerongen, we spraken in bij een hoorzitting over de plannen met de zandwegen in Groningen en we hebben de rechtbank Midden-Nederland aan de jas getrokken om uitspraak te doen over de situatie rond de Meije bij Woerden, waar heel aparte spelletjes gespeeld worden. Tijd voor een MAG in actie-update!

Vera de Bruijn

In Amerongen werden kort na de motorweekendafsluiting al de eerste boetes uitgedeeld. Vreemd, want de politie had eerder nog laten weten dat er "geen of zeer weinig handhaving zal plaatsvinden." Plan van de gemeente is nog altijd om dure ANPR-camera's te plaatsen, zodat er op kenteken bekeurd kan worden. De boeiende vraag is alleen of het Openbaar Ministerie hierin

toestemt: zoals de politie al stelde gaat het hier niet om veiligheid maar om leefbaarheid, en het is te verwachten dat het OM zich daarbij aansluit.

Buren-ruzie

Wat bijdraagt aan de chaos rond het dorp is dat buurgemeente Buren, ten zuiden van de Nederrijn, niet op de hoogte was gesteld van de afsluiting.

Buren is het ook niet met het verbod eens en weigert dan ook om er borden neer te zetten. Amerongen ging daarop zo ver om zelf borden op Burens grondgebied te plaatsen. Die zijn inmiddels verwijderd, zodat motorrijders die vanuit Buren de pont nemen pas bij Amerongen ontdekken dat ze niet verder kunnen. Oorzaak? De gemeente communiceerde niet, terwijl het tegendeel altijd beweerd werd. We kunnen niet wachten tot de dag dat we tegenover de gemeente voor de rechter staan.

GRONINGEN

In Groningen tekenden we bezwaar aan tegen het verkeersbesluit en de verdere plannen rond de zandwegen ten zuiden van de stad. Bij de op dit bezwaar volgende hoorzitting werd pijnlijk duidelijk hoe het met de dossierkennis van de gemeente gesteld is: men bleek geen idee te hebben van wat de dwars door

het gebied lopende Trans Euro Trail is. Als je als gemeente niet weet wie jouw wegen gebruiken, hoe kan je dan tot een serieuze belangenafweging komen?

Niet goed, slim, zinvol...

Dat komt ook naar voren in het verkeersbesluit dat Groningen eind vorig jaar doordrukte, dwars tegen adviezen van politie en motorrijders in: voor de 36 kilometer aan oeroude zandwegen in het gebied werd een snelheidslimiet van 30 km/u ingesteld. Niet goed, aldus de politie: de wegen liggen buiten de bebouwde kom en daar past deze snelheidslimiet niet. Niet slim, aldus motorrijders: in het zand kan zo'n snelheidsbeperking je lelijk opbreken, al was het omdat je beter niet naar je snelheidsmeter kan kijken. Niet zinvol, aldus anderen: er wordt op deze wegen eigenlijk nooit veel harder gereden dan die 30 km/u. En niet onderbouwd, tot slot: er vond geen onderzoek plaats, er zijn geen tellingen geweest.

30 voor niks

Belangrijkste punt voor ons is dat de gemeente al zwart op wit verklaard heeft dat er een geslotenverklaring voor motorvoertuigen wordt ingevoerd als deze 30 km/u 'ontmoediging' niet werkt. En die ontmoediging gaat natuurlijk niet werken: als je ergens een 30-bord neerzet waar al niet harder gereden wordt, verandert er niets. Wordt er op basis daarvan een verbodsbord neergezet, dan verdwijnt er opnieuw een stuk van de TET-route. Extra pijnpunt: de crossers

die op hun niet-straatlegale motoren voor de feitelijke overlast zorgen, raak je er niet mee kwijt. Ze mochten er toch al niet rijden, dus een verbodsbord heeft voor die groep geen zin. Als de adviescommissie ons gelijk geeft, gaan de borden weg. Zo niet, dan stappen we naar de rechter. We kennen de weg, zoals je weet.

DE MEIJE

Op 15 oktober vorig jaar dienden we bij de gemeente Woerden een officieel verzoek in om de motorweekendafsluiting van de Meije ook op hun grondgebied in te trekken. Op 16 december, een dag nadat de gemeente op ons verzoek had moeten reageren, nam het college van burgemeester en wethouders zich voor om tot die intrekking over te gaan – maar wij werden daarvan niet op de hoogte gesteld. Nee, men besloot om dit nieuws pas na de gemeenteraadsverkiezingen van 18 maart naar buiten te brengen: kwestie van je posities veiligstellen en onrust onder de bewoners voorkomen. Datzelfde geldt voor de brief aan die bewoners, met een verzoek om hun reacties.

Weg seizoen

Het was natuurlijk voorspelbaar dat er op deze brief "nogal wat reacties" waren binnengekomen, aldus de gemeente. En dat de gemeente zich daardoor gedwongen ziet om opnieuw in beraad te gaan. Enzovoort... Alles bij elkaar is de zomer dan zo weer voorbij. Daar gingen we natuurlijk niet op wachten. Op 13

januari verstuurden we een officiële ingebrekestelling aan de gemeente, waar men binnen twee weken op had moeten reageren. Die reactie bleef uit, waarop er een dwangsom ging lopen. Na afloop van die twee weken hebben we bij de rechtbank een beroep ingesteld. We hebben dezelfde rechtbank inmiddels verzocht om een uitspraak op korte termijn, met bij voorkeur de bepaling dat de gemeente de motorweekendafsluiting per direct moet intrekken, en om anders een hogere dwangsom op te leggen.

Blinde bochten

Inmiddels kennen we het traject langs de Meije bij Woerden ook zelf, en net als bij de Meije is te hard rijden en te snel optrekken er evenmin mogelijk als bij Bodegraven: de weg is er net zo smal, met evenveel blinde bochten, fietsers en – druk – ander verkeer. Wat we bij Bodegraven wonden, gaan we ook hier winnen!

Bodegraven

Laatste nieuws is dat Bodegraven zich niet bij onze dubbele winst neerlegde. De gemeente heeft vorig jaar geluidsonderzoek laten doen, zonder ons daar in te kennen. Uitvoerder was hetzelfde bureau dat eerder bij de Zuiderdijk vaststelde dat de geluidsoverlast vooral van ander verkeer en niet van motoren afkomstig was. Dus wat deed Bodegraven? Dat liet alleen motoren en niet dat andere verkeer meten. Slim? Wij trappen er niet in. Meer volgt. ■



Amerongen: ruzie met Buren



De Meije bij Woerden: dit bord moet dus weg.

**NIEUW IN
NEDERLAND
MORBIDELLI**

Kom proefrijden
tijdens de Morbidelli
opstapdagen



OPSTAPDAGEN



MORBIDELLI
T502X

**BEYOND
THE EVERYDAY.**

€ 7.499,-



Italiaans design met echte adventure-prestaties. De Morbidelli T502X is gebouwd voor rijders die verder willen dan het alledaagse. Krachtig, compleet uitgerust en klaar voor elk terrein. Van stadsritten tot avontuurlijke paden. De T502X wordt aangedreven door een 494 cc parallel-twin motor met 47 pk en 45 Nm, gekoppeld aan een 6-versnellingsbak met sliphulpkoppeling voor soepele vermogensafgifte. Het 7-inch verticale TFT-display met Morbidelli Connect navigatie en TPMS bandenspanningscontrole houdt je onderweg volledig geïnformeerd. Dankzij Bosch uitschakelbaar ABS en lange veerweg vering heb je controle op elk terrein. Standaard uitgerust met skidplate, middenbok, handkappen en valbeugels en klaar voor avontuur.

Stap op en ervaar het zelf. Tijdens de Morbidelli opstapdagen in april en mei kun je de T502X zelf testen bij onze dealers.



MORBIDELLI



WWW.MORBIDELLI-MOTOREN.NL



Beyond the Ride

- MAGazine op papier: € 38,- per kalenderjaar
- MAGazine als download: € 20,- per kalenderjaar

Naam M/V _____

Straat _____

Huisnummer _____

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 schrijven 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 _____

Mail dit formulier naar leden@motorrijdersactiegroep.nl of stuur het in een gefrankeerde envelop naar MAG Leden-administratie, Postbus 1513, 9701 BM Groningen.

Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op www.motorrijdersactiegroep.nl. Scan de QR-code!



MAG GIVE-AWAY

Jenny Bruin wint twee Helmtassen

“Ik had zelf al veel op brommertjes gereden en bij vrienden achterop de motor gezeten. Toch wist ik pas zeker dat ik zelf wilde gaan rijden toen mijn nieuwe vriend me voor onze eerste date met de motor kwam ophalen. Inmiddels rijd ik fanatieker dan hij. Ik gebruik mijn Aprilia Tuono voor woon-werkverkeer, ook bij verse sneeuw, en ik probeer zeker eens in de twee weken een rit te maken. Meestal alleen, want we hebben twee kinderen. De oudste, die alweer zeven is, gaat binnenkort voor het eerst achterop. Op zo’n Tuono kan je verder niks meenemen, behalve een rugtasje. Dus als je bij een trip dan een keer de stad in wil of op vakantie een kasteel wil bezoeken, zit je altijd met die helm. Nu niet meer, met deze tassen. Ik maak binnenkort een trip naar Luxemburg, met een vriendin. Helemaal fijn om er dan meteen twee te hebben. Dankjewel, Helmtas.nl!”



[®] **HYPERPRO** Suspension Technology

WWW.HYPERPRO.COM

Comfort and Safety

- traploos progressieve veren
- verhoging / verlaging
- schokdempers
- stuurdempers
- voorvorken
- voorvork- en demperolie
- revisie en montage

STREETBOX!
progressieve voorveerset
+ emulsieschokdemper

COMBI KIT
progressieve voorveerset
+ achterveer
(niet afgebeeld)



QUALIFIED SERVICE DEALERS:

Van Harten (BMW)
Amersfoort 033-4615077

Moto Hippo
Hippolytushoef 0227-591639

MCR
Roosendaal 0165-559926

Premium motors
Apeldoorn 055-3602034

Het Motorhuis
Langezwaag 0513-689180

Pols motoren
Waalwijk 0416-332749

Hyperpro Alphen
Alphen a/d Rijn 0172-417171

Quispel motoren
Deurne 0493-319440

Van Meel motoren
Made 0162-427617

Bike Hospital (H-D & Buell)
Waddinxveen 0182-611040



De #1 podcast voor motorrijders en motorliefhebbers!



Gratis via elke podcast-app en DeMotorPodcast.nl



Iedere aflevering een inspirerend motorverhaal

JIM RAO over motorrijden

Ik ben Jim, bedenker, ontwerper en maker met een fijnmechanische achtergrond. Chipmachines, 3D-scanner-techniek. Zoon van een Friese moeder en een Indiase vader, inmiddels 56 jaar geleden geboren in het midwesten van de VS. 40 jaar motorrijder en als assistent-trainer actief bij de SuperMotorSchool van Marcel van Drunen.

Wat me inspireerde om te gaan motorrijden? Drang naar mobiliteit, zodra ik kon lopen. De wereld verkennen, dingen leren ontdekken, ook over jezelf. En de echte inspiratie kwam niet van de cowboys van mijn geboortegrond, maar van de Comanches!

Mijn eerste motor was een verwaarloosde Yamaha XJ550 Seca, in de VS, eind jaren '80, die ik toen zelf opgeknapt heb. Wat me aansprak? De eenvoud. Een 'motorfiets.' Een motorblok, twee wielen, een stuur. Japanse degelijkheid.

Een droommotor? Nooit gehad. Heb wel een idee hoe ik er een zou bouwen, hoe dat er uit zou zien. Op mijn zestiende was ik onder de indruk van de Yamaha FZ750 uit 1985. Daar heb ik er nu drie van. Een stukje van mezelf terugvinden, me laten denken over hoe ik vroeger dacht.

Mijn van A naar B-motor is een Yamaha Diversion uit 1992, een 600. Zomer, winter en daartussen, al 35 jaar. No-nonsense. Eenvoud. Ik gebruik hem ook voor moto gymkhana en op heel kleine circuits. Leuk om daar af en toe anderen mee zoek te rijden. Honda is voor mij het beste merk, maar ik koop al veertig jaar Yamaha's. Ook door hun durf om dingen anders te doen. De vijfklepsmotor, de GTS1000, de Niken, noem maar op. Wel heb ik een paar 400 cc Honda CB1's uit 1989-1990. Mooie techniek, klein, krachtig, snel. Fijn voor op straat en kleine circuits.

Ik heb weinig met rijmodi, tractiecontrole of ABS, ondanks mijn mechatronische kennis en ervaring. Gaat ten koste

van het ontwikkelen van gevoel, van de juiste skills. Als ik rijd, rijd ik. Dat houdt me alert, bewust.



"Leren motorrijden is niet je motor leren beheersen, maar jezelf."

Met ijzel en sneeuw rijd ik niet, maar met regen en mist, in de kou en 's nachts wel. Wil je dat veilig doen, kijk dan vooruit. Klinkt stom. En toch zie ik ook ervaren rijders meer het wegdek inspecteren dan dat ze vooruit kijken. Vooral bij regen. Je blikveld is iets meer dan 180 graden horizontaal en zo'n 135 graden verticaal. Maar voor 97 procent zie je daarmee eigenlijk alleen

bewegingen. De magie zit 'm in die resterende drie procent. Daar kijk je echt mee, daarmee leg je de koppeling met je motoriek. De rijvaardigheid heb je wel, maar je lichaam moet de juiste instructies krijgen. Dat doe je met die drie procent. Kijken doet meer dan je denkt.

Mijn onderhoud doe ik zelf. Ken je machine, en daarvoor hoef je niet alles te kunnen. There are many motorcycles like this one. But this one is mine.

Een van mijn angstigste momenten: ik sta voor rood. In mijn spiegel zie ik een auto aankomen. Hij lijkt niet te gaan stoppen. Ik laat mijn koppeling los, geef gas en ga opzij. Die beweging ziet hij, denk ik. Hij gaat vol in de remmen en raakt me niet. Scheelde centimeters. Hij keek naar me, leek het, maar hij zag me niet. Of hij zag me wel en registreerde me niet. Automobilisten kennen auto's, vrachtwagens. Maar dat zijn wij niet. Dus als je voor rood staat: je hebt geen pauze. Blijf kijken. Knipper met je remlicht als er iemand op je af rijdt. Ga aan de kant staan waar je een uitweg hebt.

Mijn rijbewijs haalde ik in de VS. Als surprise in de cornflakes, bijna. Mijn theorie kostte me anderhalve dollar, het praktijkexamen vijftien. Een half uurtje op een parkeerterrein, zonder ooit les te hebben gehad. Als je het verschil tussen rood en groen licht maar wist. De rest heb ik dus daarna pas geleerd. Wat voor iedereen belangrijk blijft, is dat je beseft dat je motor superkracht heeft, maar dat jij geen supermens bent. Weet wat je kan. Wees assertief, niet agressief. Passie mag, maar zet je emoties aan de kant. Weet wanneer het snel kan en vooral wanneer dat niet kan. Het allerbelangrijkste wat ik leerde? Leren motorrijden is niet je motor leren beheersen, maar jezelf. ■



GWS- MELDINGEN

Gevaarlijke wegsituaties gesignaleerd

Noorderveenweg: drempel in de bocht

Al jarenlang telt elk MAGazine drie pagina's met GWS-meldingen. En in al die jaren hebben we nooit te weinig gehad om over te schrijven. Ook vorig jaar niet, toen er opeens maar half zoveel meldingen binnenkwamen als in de jaren ervoor.

Waarom er opeens zoveel minder meldingen binnenkwamen? We hebben geen idee. Voorlopig houden we het er maar op dat wegbeheerders meer rekening zijn gaan houden met motorrijders – en dat werd er 's tijd ook. Het kan ook zomaar zijn dat we langzaam zijn gaan wennen aan het vele achterstallige onderhoud aan onze wegen. Dat zullen we wel moeten, want het gaat er de komende jaren zeker niet beter op worden, zoals je verderop leest.

Pijnlijk

Dat nog niet alle wegbeheerders aan ons denken, werd pijnlijk duidelijk aan de



Dit blijft nog wel even zo.

Noorderveenweg in Assendelft. In MAGazine 193 hadden we het hier nog over het compleet wit uitgeslagen, op meerdere plekken diep gescheurde deel van de weg. Bovendien lag dat deel van de weg ook direct na een door begroeiing blind gemaakte bocht. Van dat deel van de weg is inmiddels werk gemaakt. Helemaal goed, zou je hopen. Helemaal fout, is de realiteit. Vlak na die blinde bocht ligt nu een drempel, met links daarvan de nogal hoge opsluitbanden van een fors verkeerseiland. Raak je door die drempel

uit je lijn, dan worden je wielen door die banden onder je vandaan geveegd, tenzij je met veel mazzel en flinke veerwegen op dat verkeerseiland belandt.

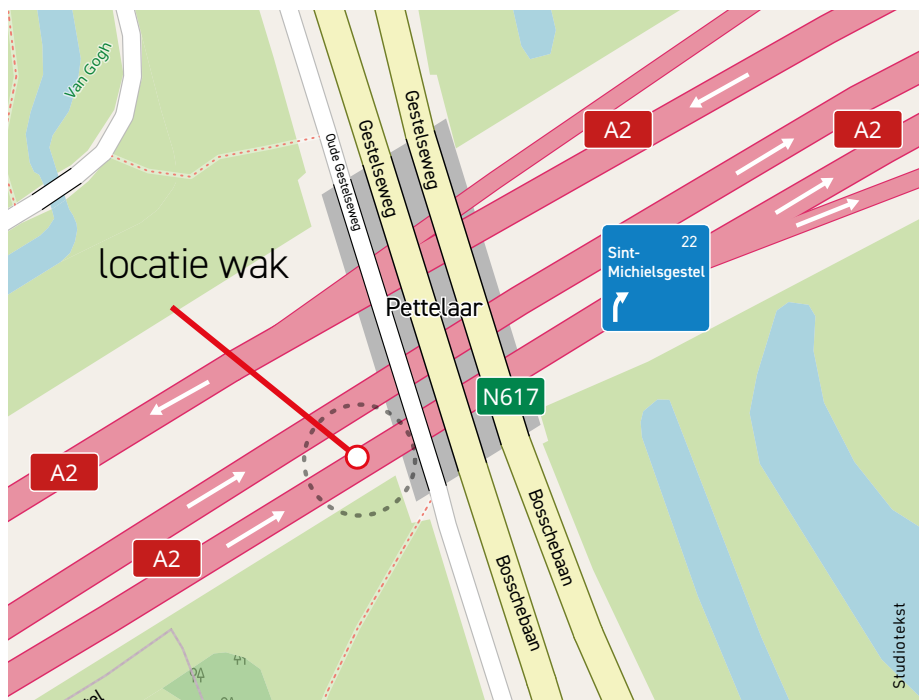
Waarom de drempel er ligt, is duidelijk: iets verderop is een ingewikkelde verkeerseilandconstructie bedacht om verkeer veilig richting van en naar een zijstraat te geleiden, en daar moet je niet met 50 op in willen rijden – maar dan kan die drempel nog best wat verderop neergelegd worden. De gemeente dacht er wel aan de drempel met een bord aan te kondigen, maar dat bord staat dus in die bocht. Snap je? De gemeente dus niet. Het een stukje ervoor geplaatste bord waarschuwt voor slecht wegdek, maar dat komt pas een eind na die drempel. Leuk, zulke verrassingseffecten... Wij gaan voor verplaatsing van de in het asfalt verwerkte taluddrempel. Stomme plek? Zeker. Kostbare verhuizing? Ook. Nodig? Absoluut.

Westerscheldetunnel

Toen de Westerscheldetunnel tolvrij werd voor personenauto's en motorfietsen, ging het tolplein flink op de schop. Daarbij werd een nogal opvallende keuze gemaakt: de aparte poort voor motorrijders, die volgens de tunnelorganisatie uit veiligheidsoverwegingen werd aangelegd, bleek zich tussen twee poorten voor zwaar verkeer te bevinden. In MAGazine 191 schreven we hier uitgebreid over. Je wilt op de motor niet tussen dat zware, met draaiende motoren opgestelde verkeer moeten wachten,



Noorderveenweg: ook automobilisten schrikken van die drempel



Hier ligt dat wak in de A2.

en je wilt onderweg naar die poort al helemaal niet geconfronteerd worden met achteruitstekende vrachtwagens en ander zwaar spul. In overleg met de organisatie en motorrijders uit de regio is indertijd afgesproken om de zaak nauwlettend te monitoren en daarna op basis van feiten verder te praten. Inmiddels is duidelijk dat zich rondom het plein wel enkele ongevallen met motoren hebben voorgedaan, maar van een causaal verband tussen de plaatsing van de poort en de ongevallen is volgens de politie geen sprake. Omdat er bij ons verder ook geen meldingen van problemen binnenkwamen, hebben we op dit moment besloten de zaak te laten rusten. Gaat er ter plekke toch iets mis, geef ons dan een gil op info@motorrijdersactiegroep.nl? Dank.

Wak in A2

Vlak voorbij het punt waar de A65 opgaat in de A2, ten zuiden van Den Bosch, splitst de vier rijstroken brede rijbaan richting Utrecht zich in twee keer twee stroken. Even opletten: in de linkerrijstrook van het rechterpaar zit er ter hoogte van het viaduct (N617) een flink wak in het asfalt. Het gaat om een verdiept liggend stuk wegdek van een meter of zes lang en anderhalve meter breed. Melder Floris Aarts laat weten het wak te mijden door het links te passeren, vlak langs de redresseerstrook rijdend. Dat kan, maar prettig is anders. We gaven de melding door aan Rijkswa-

terstaat (RWS). Van de reactie van die kant stonden we even te kijken. “Net als andere delen van onze infrastructuur is het asfalt op diverse snelwegen ook toe aan vernieuwing. Doordat onderhoud soms al vaker is uitgesteld, is het asfalt op sommige locaties kwetsbaarder geworden. Daarom zien we op tientallen wegen verspreid door het land steeds meer asfaltschade ontstaan. Schades zoals kleine scheurtjes of gaten in de weg zijn onder andere door vorst- en dooiwisselingen en het vele verkeer groter geworden. Op meerdere plekken zijn rijstroken om veiligheidsredenen daarom afgesloten. We beseffen dat deze afsluitingen erg vervelend zijn voor

de weggebruikers, omdat dit soms tot extra reistijd leidt.”

Goed om te zien dat RWS het probleem erkent en er niet omheen draait. Minder fijn om te beseffen dat wat al redelijk ernstig is vanzelf nog ernstiger wordt: uitgesteld onderhoud leidt tot kwetsbaarder asfalt leidt tot nog meer achterstand dus nog meer uitstel dus... Geen verrassing, allemaal, ook niet omdat we met z'n allen allang gewend zijn aan langere reistijden en alternatieve routes. Verbetering zit er op korte termijn helaas niet in – maar laat dat je niet tegenhouden om asfaltproblemen op rijks- en andere wegen bij ons te melden.

Compliment

Gelukkig zijn niet alle wegbeheerders zo overbezet en onderbemend als RWS. Op 15 april gaven we een melding van asfaltschade door aan de gemeente Utrecht én aan RWS, omdat niet duidelijk was onder wie van de twee dat wegdeel viel. Gelukkig was het de gemeente, die nog geen vijf dagen later liet weten dat de schade hersteld was. Een compliment waard. Geven we onszelf ook een klein complimentje: de vele gaten en scheuren in de Banneweg in Gorinchem werden vaak gemeld en even vaak als ‘opgelost’ gemarkeerd – maar zonder dat er iets gebeurde. Na de MAG-melding is er wél vlot werk van gemaakt, en we hebben niet eens extreem boos gekeken. Nu nog een beetje beter afwerken, en dan is iedereen weer blij. Voor minder doen we het niet. ■



Eerste reparatiefase Banneweg, Gorinchem

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!



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
HERTOEGSTRAAT 74, NIJMEGEN CENTRUM 024-3229575



Verkoop | Reparatie | Revisie | Onderdelen



Mat Beekers

Gezellenbaan 13
5813 EA Ysselsteyn (Lb)
Telefoon: +31 (0)478-541444

www.bmwboxertoko.nl

BMW Boxer Toko

Brabant Motors
BRABANT MOTORS GRAVE

Gespecialiseerd in TRIUMPH en BENELLI



www.brabantmotors.nl

Bosschebaan 9 (N324) 5363 SW Grave (NB)
Telefoon +31 (0)486 - 47 36 50 Whatsapp +31 (0)486 - 47 36 50 E-mail info@brabantmotors.nl



Benelli

TRIUMPH

Ook voor verhuur van Benelli's

URBANE PRO MK3 ARMoured SHIRT

KNOX

- CE approved, Level AA
- Low profile Shoulder and elbows – EN 1621-2 Level 2
- Full CE approved Back protector – EN 1621-2 Level 2
- Constructed using High tenacity stretch nylon, combined with tough breathable arrownet mesh selected for abrasion, cut and tear resistance.
- Stretch mesh panels added for flexibility and comfort.
- Men's Sizes S - 5XL
- Also available for women
- € 309,95

THE ULTIMATE ARMoured SHIRT



BUY NOW!



EUROPEES GARANTIEGAT

Autoregeling geldt niet voor motorfietsen

Veel motorrijders zijn ervan overtuigd dat je fabrieksgarantie onverminderd van kracht blijft als ze hun voertuig bij een BOVAG-erkend garagebedrijf laten onderhouden. Veel van die garages hebben datzelfde idee. En het klopt ook wel. Maar als het om motorfietsen gaat niet altijd. Ai.

Hugo Pinksterboer

Al vanaf 2010 is er een Europese verordening die bepaalt dat je je motorvoertuig ook door een niet-dealer mag laten onderhouden. Als dat onderhoud aantoonbaar en volgens fabrieksvoorschriften plaatsvindt, blijft je garantie behouden. Er schuilt echter een nogal fikse adder onder het gras. Deze verordening, de MVBBER, geldt alleen voor motorvoertuigen op drie of meer wielen. Auto's dus, grosso modo...

Gat

Dit was ons niet bekend, geven we schaamteloos toe, maar gelukkig wisten men het bij nauwer betrokken instanties

ook niet allemaal zeker. Wij doken erin toen we een verhaal hoorden over een jonge, gebruikt gekochte motorfiets met een lastig te diagnosticeren klacht. De onafhankelijke BOVAG-garage waar de motorfiets in onderhoud was verwees de eigenaar naar een merkdealer. Tot zijn verrassing kreeg de beste man daar te horen dat hij op fabrieksgarantie waarschijnlijk geen aanspraak kon maken: hij had een gat in zijn onderhoudshistorie, werd hem verteld. "Ik heb hier toch de onderhoudsfacturen?" probeerde hij nog. "Maar die zijn niet van een merkdealer," was het antwoord, "dus tellen ze niet."

Vrije keuze

Dat druist in tegen een belangrijk Europees principe: consumenten moeten vrije keuzes kunnen maken, ook als het gaat om de garage waar je je voertuig wilt laten onderhouden. Dus kwam de Europese Unie met de genoemde verordening, de (EU) Nr. 461/2010. Aan alles werd gedacht. Maar niet aan ons. Er zit een gat in de regeling.

Terloops

In 2020 bood de Europese Unie de mogelijkheid om via een zogenaamde internetconsultatie suggesties voor aanpassingen van de verordening in te dienen. We waren daar niet van op de hoogte, zoals je duidelijk zal zijn, anders hadden we ons in Brussel laten horen. Wel hebben we de ingezonden suggesties kunnen inzien, met dank aan Paul de Waal (BOVAG). Welgeteld twee van de inzenders noemden het woord 'motorfiets' in hun tekst, en in beide gevallen was dat niet meer dan terloops. "Het lijkt erop dat [...] Verordening 461-2010



MAG media

ook van toepassing zou moeten zijn op motorfietsen en andere voertuigen,” was nog de krachtigste tekst.

~~Drie twee of meer~~

Dat de EU daar geen aanleiding in zag om de zaak aan te passen, kunnen we ons voorstellen. Wel denken we stiekem dat de wijziging van ‘drie of meer wielen’ naar ‘twee of meer wielen’ al had volstaan, bij wijze van spreken. De nieuwe verordening is voorlopig weer tot 2028 geldig. Pas tegen die tijd kunnen we weer aan de bel trekken.

39 miljoen? Pff...

Het feit dat motorfietsen in het begin al niet meegenomen werden en dat daar ook nu niets aan verandert, zit 'm waarschijnlijk in het idee dat het maar om kleine aantallen zou gaan. Dat valt nog best mee, weten we: op een ruime 250 miljoen personenauto's rijden er in Europa zo'n 40 miljoen motorfietsen rond. Meer dan genoeg om ook die eigenaren vrijheid van keuze te bieden.

Naar de rechter

Kunnen we iets anders doen dan wachten tot de volgende internetconsultatie? Paul de Waal: “Naar mijn idee kan dat alleen door met jurisprudentie te komen. Laat een motorrijder die door de huidige situatie benadeeld is naar de rechter stappen en toon met de uitslag van dat proces aan dat er een probleem is. Dan heb je alleen nog te maken met het feit dat ze in Europa nog wel wat andere problemen hebben...”

Eigen zaak

Zit je in een situatie waarin je jezelf benadeeld voelt, dan kan je daar natuurlijk ook altijd een zaak van maken. “Volgens de Europese conformiteitsregels moet een product doen wat je er redelijkerwijs van mag verwachten. Gaat dat buiten de garantieperiode mis en kan je aantonen dat je voertuig goed onderhouden is – al dan niet bij een merkdealer – dan maak je dus een goede kans,” stelt Paul.

Soep

Ondertussen wordt de soep niet altijd zo heet gegeten als we hem hier opdienen. Bij verschillende merken kun je je motorfiets ook tijdens de garantieperiode door een onafhankelijke garage laten onderhouden, zonder dat de fabrieksgarantie gevaar loopt. Bij andere merken is dat niet het geval. Voorbeelden geven we hier niet. Als je zeker wilt zijn van je zaak, niet alleen vandaag maar ook over een jaar, staat je maar één ding te doen: de garantiebepalingen napluizen en bij twijfel een dealer raadplegen. Daarbij moeten we wel zeggen dat je niet van

elke medewerker bij elke dealer kan verwachten dat ze die reglementen uit hun hoofd kennen. Zwart-op-witte teksten, hoe saai ook, zijn je beste informatiebron.

Beter weten

We hebben de BOVAG gevraagd om de bij hen aangesloten onafhankelijke motorgarages te laten weten dat de Europese verordening niet voor motorfietsen geldt, anders dan vaak gedacht wordt. Dat helpt voorkomen dat je als klant je garantie verspeelt, ook als zowel jij als je garage geheel te goeder trouw gehandeld hebben. De tekst “We wisten niet beter” is zelden steekhoudend.

Zwart op wit

En als je BOVAG-garagehouder jou een nieuwe motorfiets verkoopt? Paul: “Dan zal hij bij reparaties die onder de fabrieksgarantie vallen bij de fabriek of de importeur moeten aankloppen, of hij moet je die garantie zelf bieden. Zorg in elk geval dat je zeker weet dat je gedekt bent, zwart op wit.”

Slottip

Of we leden of lezers hebben die bereid zijn om voor de goede Europese zaak met hun garantieprobleem naar de rechter te stappen, vragen we ons heel sterk af. Daarnaast hebben we begrepen dat de Europese Commissie het liefst van die hele MBVER-verordening af wil. Uitbreiding naar tweewielers wordt daarom een lastige. Dus wat te doen? Houd je maar gewoon aan de tips en adviezen in dit verhaal! ■



MAG media

WIND TEGEN

De wind giert al sinds de ochtend door de straten van Dordrecht, en tegen de middag slaat de regen horizontaal tegen de ramen. Echt zo'n dag waarop je beter binnen kunt blijven. Dus dat is precies wat Abdel doet. Lekker een serie kijken met zijn vrouw onder een dekentje op de bank. Zijn V-Strom staat op z'n vaste plek op de stoep, veilig op slot. De hoes die zijn buitenslaper tegen regen en uv-straling moet beschermen heeft hij er 's ochtends al afgehaald: uit ervaring weet hij hoeveel wind zo'n zeil kan vangen. En hoewel hij zijn vorige motorfiets toen schadevrij weer op kon rapen, is herhaling nergens voor nodig.

Tegen een uur of vijf wordt de wind serieuzer. Ze zien vanuit hun raam op tweehoog wat takken doorbuigen, en zo te horen rolt er een lege kliko door de straat. Maar zorgen maken ze zich niet. Tot er met hevig gekraak een boom omver lijkt te gaan, gevolgd door een stevige klap. Nog voor ze kans hebben gezien om overeind te komen, gaat Abdels telefoon. De overbuurman. "Hey Ab, je Soes is geraakt!"

Hij schiet wat kleren aan en rent naar buiten. En daar ligt zijn trots, geveld door een tak van die gevallen boom. Abdel maakt snel wat foto's, voordat hij samen met de buurman aan het werk gaat om de Suzuki onder die tak vandaan te krijgen. Als het ding weer op z'n wielen staat, lijkt de schade nog mee te vallen.

Om tegen diefstal en brand verzekerd te zijn, was Abdel eerder al voor een WA+-dekking (beperkt casco) gegaan. Valt stormschade onder die dekking, en was dit daadwerkelijk een storm geweest? De volgende ochtend belt hij zijn tussenpersoon. "Ja, stormschade wordt door je WA+ inderdaad gedekt," krijgt hij te horen. "Maar dan moet er wel officieel

sprake zijn van storm, gemeten door het KNMI. Dat betekent dat het minimaal windkracht 7 geweest moet zijn." Dat is zo'n 50 kilometer per uur, had Ab eerder al 's uitgerekend.

Snel checkt hij het weer van de vorige dag. Windkracht 6, met uitschieters naar 7. Net op het randje dus. Spannend. Een paar dagen later krijgt hij uitsluitel. Op het dichtstbijzijnde meetpunt was inderdaad windkracht 7 gemeten. De schade wordt als stormschade geaccepteerd. Dat betekent dat zijn reparatiekosten gedekt zijn, minus het eigen risico. Invloed op zijn schadevrije jaren heeft het niet en zijn premie wordt niet verhoogd.

Mazzel dus, ondanks de pech. Die WA+ was een prima keuze. Die hoes van de Soes af halen ook. Maar als het nog 's een keer zo hard waait, zet Abdel z'n tweewieler wel op een nog veiligere plek neer.



Ad den Hollander
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl



Colofon

Postbus 1513
9701 BM Groningen
info@motorrijdersactiegroep.nl
www.motorrijdersactiegroep.nl
KvK: 40596536
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

Beleidszaken, woordvoerder

Vera de Bruijn
beleid@motorrijdersactiegroep.nl
06 3841 4881

Ledenadministratie

Huub Kooijman
leden@motorrijdersactiegroep.nl
06 2944 0383

Advertenties

ads@motorrijdersactiegroep.nl
06 5140 4308

Redactie, woordvoerder

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl
06 5571 6025

Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties

Robert van den Boogaard
gws@motorrijdersactiegroep.nl

Meldpunt Rood licht

Ben den Bezemer
roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl

Beurscoördinatoren

Emile Meijer en Gitte Groeneveld
beurzen@motorrijdersactiegroep.nl

Clubcoördinator

Marten Jan van Olphen
clubs@motorrijdersactiegroep.nl

Vrijwilligerscoördinator

Vacature
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
06 3841 4881

Voorzitter

Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

Penningmeester

Philip Heijning
penningmr@motorrijdersactiegroep.nl

Secretaris

Hein Vastenouw
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl

Bestuursleden

Ad Seelt
Huub Kooijman
Paul Broer

Redactieteam

Hugo Pinksterboer (hoofdredacteur),
Harold de Bock (eindredacteur),
Jennifer Hemmens, Jaap Wesselius

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein
Druk & afwerking Damen Drukkers BV
ISSN 1571-960X

ADVERTENTIE-INDEX

Harley-Davidson	2	Hyperpro	34
Ducati.....	7	Motorpodcast.....	34
MAG Verzekeringen.....	8	BMW Boxertoko	39
QJMotor – MotoMondo	13	Brabant Motors	39
Riders.....	16	Knox – Jopa.....	39
Apart Hotel Vivaldi	25	Termaat Motoren	39
Indian Museum.....	25	Putoline	44
Latyka	25	Indian – JeeGee.....	43
Paul de Wit Motoren.....	25		
HK Suspension.....	24	Al deze bedrijven steunen het	
Morbidelli – Moteo	32	werk van de MAG. Dank!	
BMW Motorrad.....	28		
Suzuki – NIMAG	21		

DISCLAIMER De personen en voertuigen op de foto's in deze uitgave komen niet in de artikelen voor, tenzij dit expliciet anders aangegeven is.

COPYRIGHT Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door kopieën, of op welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de MAG.

Indian
MOTORCYCLE | 125 YEARS



TOURING
FAMILY



1901 - 2026

125 JAAR 'AMERICA'S FIRST
MOTORCYCLE COMPANY'



BAGGER
FAMILY



DE 2026 POWERPLUS TOURING OF TOCH
DE POWERPLUS BAGGER MODELLEN?

INDIANMOTORCYCLEBENELUX.COM



SPECIAL EDITION

N-TECH[®] SPR+ 5W-50 DE ULTIEME RACE OLIE

Vanwege het 25-jarig bestaan van Ten Kate Racing nu verkrijgbaar in beperkte oplage bij Putoline Oil verkooppunten.

N-TECH[®] SPR+ 5W-50 is ontwikkeld in samenwerking met Ten Kate Racing.

Mijn naam is Can Öncü en ik raad je N-TECH[®] SPR+ 5W-50 'SPECIAL EDITION' aan.



OP=OP

5W-50 4T