

MotoFunTours 2014

Aanvullende informatie m.b.t. het rijden in heuvelachtig terrein en bergen

Verkeersregels in Duitsland

De verkeersregels in Duitsland zijn grotendeels vergelijkbaar met die in Nederland. Relevante verschillen voor motorrijders zijn met name te vinden in de toegestane snelheid; buiten de bebouwde kom is 100 km/u toegestaan in plaats van de 80 km/u welke we in Nederland gewend zijn. Hierdoor is legaal een prettige snelheid aan te houden; zeker in wat bochtig terrein is 100 km/u ruim voldoende voor het betere bochtenwerk.

Houd er echter rekening mee dat er bij kruispunten buiten de bebouwde kom er altijd kortstondig een snelheidslimiet van 70 km/u geldt; dit is altijd goed aangegeven.

Op de "Autobahn" (snelweg) is er in principe geen snelheidsbeperking tenzij aangegeven. Je zult echter merken dat steeds vaker er een variabele lokale snelheidslimiet geldt. Let ook goed op bij wegwerkzaamheden; hier wordt vaak gecontroleerd.

In Duitsland wordt er streng gecontroleerd op uitlaten; alleen originele of CE goedgekeurde dempers zijn toegestaan. Buiten boetes moet je soms je motor laten staan of ter plekke uitrusten met een correcte demper...

Bochtentechniek

Omdat de wegen in de heuvels en bergen eigenlijk constant overgaan van de ene bocht in de andere kom je met de standaard bochtentechniek niet zover. Normaal nemen we een bocht van buiten naar binnen naar buiten, maar zou je dat in de bergen doen, dan is het **eindpunt** van de ene bocht vaak helemaal verkeerd als **startpunt** van de volgende bocht. Het goed vooruit kijken is hier heel belangrijk; door dit te doen kun je de juiste bochten opofferen om die ene mooie (of gevaarlijke) bocht mooi te kunnen rijden. Kijk daarom altijd goed door de bocht heen zodat je op tijd kunt besluiten om aan het eind van de bocht die je rijdt NIET naar buiten te gaan, omdat je dan beter uitkomt voor de volgende bocht.

Als je op onbekend terrein rijdt (en dat is bijna altijd in de bergen), pas dan je snelheid aan. Het is een hele vervelende verrassing als de bocht die je bent begonnen opeens veel scherper doorloopt, dan je had verwacht. Is je snelheid te hoog dan maak je een goede kans om in de rechterbocht uit te zeilen naar de weghelft van de tegenliggers of in een linkerbocht richting rotswand of ravijn.

Al die bordjes met namen (vaak van lokale jonge motorrijders en automobilisten) met een kruisje erbij staan er niet voor niets langs de kant van de weg. En dan waren deze mannen waarschijnlijk ook nog bekend ook met de situatie en gewend aan het rijden in de bergen, dus...

Je kunt beter een bocht langzaam ingaan en dan lekker accelererend eruit rijden dan te hard de bocht in en vervolgens allerlei goocheltrucs uit te moeten halen (remmen, rijden op de verkeerde weghelft) om ongeschonden deze bocht door te komen.

Vertrouwen op bordjes "Gefahrliche Kurve" is ook geen garantie dat het goed gaat. Houd er ook rekening mee als je mooie lijnen rijdt, dat er van de andere kant ook een motorrijder of (vracht)auto kan aankomen die ook bezig is om mooie lijnen te rijden. Het probleem is dat je elkaar dan midden in de bocht op een onprettige manier kan tegenkomen.

Uitwijken en noodstop

Maximaal remmen is voor veel motorrijders niet het sterkste punt; gewoon remmen gaat nog wel maar zodra er een noodstop moeten worden gemaakt komen veel motorrijders in de problemen.

Bij analyse van motorongevallen bleek dan in meer dan 50% van de gevallen de motorrijder al was gevallen voordat de aanrijding plaatsvond. Dat betekent dus dat de motorrijder zich al had onderuit geremd tijdens de noodstop. **KIJK WAAR JE HEEN WILT EN NIET WAAR JE HEEN GAAT.**

Het vervelende is dat de meeste motorrijders tijdens het remmen, om de een of andere duistere reden, naar de grond kijken of naar het object waarvoor ze de noodstop moeten maken. De gevolgen zijn makkelijk te voorspellen; degenen die naar de grond kijken rollen even later over het asfalt en degenen die remmen voor het object botsen op het object waar ze voor remden.

MotoFunTours 2013

Aanvullende informatie m.b.t. het rijden in heuvelachtig terrein en bergen

Hoe moeilijk het ook is, **KIJK IN DIT SOORT SITUATIES NIET NAAR HET GEVAAR** maar kijk naar de plaats op de weg waar je heen kunt rijden om het gevaar te vermijden. We praten hier over de situatie waarbij we (nog) niet vol in de remmen gaan, maar proberen het gevaar te ontwijken.

Bij een echte noodstop (de dood of de gladiolen) kijk je maar naar 1 ding: de horizon. Kin omhoog en recht naar voren kijken zorgen ervoor dat bij de noodstop je een goede kans maakt om rechtdoor te rijden. En rechtdoor rijden is stabiliteit en verkleint de kans op vallen. Als je daarnaast dan ook nog de koppeling inknipt, en de voorrem gebruikt zoals dit moet in dit soort situaties (eerst aanzetten om het gewicht naar voren te verplaatsen en dan pas maximaal doorknijpen) dan maak je een goede kans om ook deze gevaarsituatie weer ongeschonden te overleven.

Overigens geldt voor de noodstop dat je hem zeer regelmatig moet oefenen. Dus ga je een stukje rijden oefen dan de noodstop. Bij het oefenen kun je nog volop nadenken. Als je vaak genoeg oefent maak je de meeste kans dat je bij een echte noodstop in een reflex alles goed doet en overeind blijft.

Oliespoor

In Duitsland kom je regelmatig waarschuwingbordjes tegen met de tekst "Ölspur" Daarmee wordt aangegeven dat de een of andere (vracht)auto waarschijnlijk heeft gereden zonder de dop op de brandstoftank en een keurig spoor van dieselolie heeft neergelegd. Het meeste ligt in de bochten want dan klotst het natuurlijk het fijnst in de tank.

Als motorrijder ben je daar niet echt blij mee want dat spoor ligt uiteraard op de lijnen die je wilt rijden in de bochten. Wat ook vervelend is dat er wel een bordje wordt geplaatst bij het begin van het oliespoor maar zelden eentje bij het eind. Je weet dus niet wanneer er geen olie meer is te verwachten in de bochten.

Vertrouwen op het feit dat er op de weggedeeltes tussen de bochten niets meer te zien is, geeft geen zekerheid want als de vrachtauto rechtdoor rijdt verliest hij over het algemeen weinig olie.

Je kan zien wanneer het spoor ophoudt. Er wordt ook altijd een bordje geplaatst voor onze tegenliggers op de plek waar het oliespoor begint; dit is dan weer het einde. Dus goed opletten tot je het bordje ziet voor onze tegenliggers.

Strooigrind (Rolsplit)

In Nederland wordt ook volop gestrooid met grind. Nadat een weg opnieuw is geasfalteerd of gerepareerd wordt er fijn grind gestrooid. Dit grind hecht zich voor een deel aan het nieuwe asfalt en de rest wordt na verloop van tijd verwijderd.

In Duitsland doen ze dat ook maar daar gebruiken ze geen fijn grind maar split. Split is in feit kleine stukjes rots. Het heeft als voordeel dat de stukjes dus niet rond zijn en dat je er iets minder makkelijk op wegglijdt met de motor. Het heeft echter ook een groot nadeel, het heeft namelijk bijna dezelfde kleur als asfalt (donkergrijs/zwart); zeker als het nat is.

Daar waar je in Nederland behoorlijk bijziend moet zijn om niet te zien dat de weg bezaaid is met fijn grind, moet je in Duitsland vertrouwen op de bordjes met de tekst ROLSPLIT. En dan maar goed opletten want het verschil tussen een gerepareerde plek met iets donkerder asfalt en een plek met split zie je bijna niet.

Merken doe je het meestal wel. Zeker als het split is en de plek waar het ligt in een bocht is. Dus zie je een bordje ROLSPLIT neem dan het zekere voor het onzekere, pas je snelheid aan en kijk goed uit.

Overig

Het rijden van de MotoFunTours routes is geheel op eigen risico en verantwoording. Pas je rijstijl, snelheid en eventueel route aan als de situatie hierom vraagt. Het is altijd verstandig een goede kaart mee te nemen van de omgeving; in de meeste lokale tankstations zijn deze voorhanden. (ook een GPS toestel kan het begeven)

Gedraag je correct en hou je aan de regels zodat we allen als motorrijders ook in de toekomst graag geziene gasten zijn. Zorg voor een technisch goed onderhouden motor en een goede persoonlijke voorbereiding.

Een reisverzekering met repatriëring en buitenlandse wegenwacht voorziening is raadzaam; het is zonde om een dag te laten vergallen door een lekke band.