

Rijden in de bergen

- **Kijktechniek**

Het belangrijkste bij het motorrijden is je kijktechniek. Dat geldt uiteraard ook voor bergwegen. Hoe krapper de bochten, hoe meer je je hoofd moet draaien om goed te kunnen zien. Ver vooruitkijken is net als op het vlakkeland belangrijk, niet uitsluitend vlak voor je motor kijken. Van tevoren kun je op bergwegen vaak niet helemaal door de bocht zien of er zich obstakels bevinden. Kijk daarom eerst vlug naar de apex van de bocht, vervolgens kijk je verder de bocht door. De motor gaat waar je heen kijkt (uiteraard zijn er ook uitzonderingen). Bij het nemen van een bocht, of je nu bergop- of -afwaarts gaat, altijd zoveel mogelijk naar de uitgang van de bocht kijken.

Begin bij een hele krappe bocht nooit aan de andere kant van de weg, omdat je niet kunt zien of een tegenligger vlakbij is.

Bij haarspeldbochten kun je vaak al van tevoren zien of er tegenliggers aankomen door naar boven of naar beneden te kijken. Vertrouw hier echter niet volledig op, omdat altijd de kans bestaat dat verkeer aan je zicht onttrokken wordt.

Schaduw van overhangende bomen, tunnels en verschillen in hoogte kunnen je zicht in de bergen behoorlijk inperken. Houd je vizier en/of windscherm daarom altijd goed schoon.

- **Remvloeistof**

In onze vorige nieuwsbrief hadden we gemeld dat het aan te bevelen is een keer in de twee jaar de remvloeistof te verversen. Een oplettende lezer van onze nieuwsbrief en tevens garagehouder merkte het volgende op. Voor de motor is dit te weinig, vrijwel zeker doordat het remsysteem - en dan met name het remvloeistofreservoir - zich veel meer in weer en wind bevindt dan bij een auto. Beter is het daarom de vloeistof elk jaar te verversen. Het advies voor iedere motorrijder die naar de bergen gaat is de vloeistof vlak van tevoren te verversen of ten minste het kookpunt te laten controleren.

- **Fluwelen handje**

Natuurlijk is het cool met vol geweld een bergpas op te rijden, maar niet verstandig. Elke extra gasinbreng of remmanoeuvre verstoort de soepele gang van zaken, zeker bij het rijden in de bergen. Vloeiend rijden en niet te abrupte bewegingen zorgen ervoor dat je de absolute controle over je motor behoudt. Ontspan je zoveel mogelijk en zorg ervoor dat je niet verkramp aan je stuur.

- **Juiste tempo**

In principe kun je met elke motor een bergpas bedwingen. Als de bocht erg krap wordt, moet je je soms aanpassen. Soms kan het noodzakelijk zijn met behulp van je koppeling te rijden of om wisselreacties bij hellingshoek te vermijden met behulp van achterrem en iets gas de bocht te nemen, zodat je voldoende trekkracht behoudt. Zorg dat je altijd iets over hebt. Kijk uit bij het nemen van een bocht. Je stepjes zitten door de hoogteverschillen al gauw aan de grond. Druk de motor niet onder je uit, maar leun mee met je motor in een bocht en geef voldoende gas. Valt je motor toch stil, absoluut niet de koppeling inknijpen, maar de motor gewoon af laten slaan, zodat je niet met dezelfde gang weer achteruit getrokken wordt. Tegensturen blijkt een prima hulpmiddel te zijn bij het nemen van bochten, juist in de bergen! In combinatie met doorkantelen is het dé manier om bochten te nemen in de bergen.

- **Fouten van anderen**

Natuurlijk zien we altijd de fouten van anderen het eerst. Om met die fouten te kunnen leven houd je voldoende afstand en voldoende reserve. Met eigen overzicht en kunnen en eigen reserves zijn we in staat de fouten van anderen te compenseren.

- **Hans Kijk in de Lucht**

Het rijden in de bergen is een fantastische ervaring, de bergen zijn prachtig, de bossen, de Alpenpassen. Alleen bij het motorrijden moeten we ons ook daadwerkelijk concentreren op ons rijgedrag, van het mooie uitzicht genieten we bij een stop. Eén seconde je blik van de weg af laten dwalen kan er al één al te veel zijn...

En als je plotseling een schitterend panorama tegenkomt, niet plotseling stil blijven staan zonder in de spiegel te kijken!

Heb je last van hoogtevrees, kijk dan niet in de diepte, maar houd je aandacht gericht op de weg voor je.

- **De weg is er om op te rijden**

Als de weg breed genoeg is zonder tegenverkeer, benut dan de volledige ruimte van de weg. Kijk wel uit, want in het midden ligt vaak wat zand of bitumenrichels. Ook benzine- en oliesporen vind je overal. Bij de geringste twijfel of het echt veilig is gewoon wat meer rechts blijven rijden.

De verleiding is groot om lekker de bocht af te snijden in de bergen, maar kijk uit. De bochten in de bergen zijn vaak erg onoverzichtelijk, dus houd rekening met eventueel tegemoetkomend verkeer.

Haarspeldbochten zet je in principe in vanuit helemaal rechts of helemaal links. Door uiterst links te

rijden heb je een uitstekend zicht en zie je tegenliggers goed op tijd.

Blijf ook koste wat kost op het asfalt. Kom je in de berm, dan zul je snel de controle over je motor verliezen, ongeacht de snelheid die je hebt. De gevolgen hiervan kunnen in de bergen catastrofaal zijn...

- **Trage rijders**

Dat iemand voor je maar niet op wil schieten, kan verschillende oorzaken hebben: of hij kan niet sneller, of hij wil niet sneller, of er is iets dat hem hindert sneller te rijden. Beslis je om je voorganger in te halen, haal dan zo snel mogelijk in, zodat je je zo kort mogelijk in de gevarenzone van het inhalen bevindt.

- **Slipgevaar**

Koeienvlaaien, watersporen, zand en kiezels, benzine- en oliesporen, richels in de weg, van alles vind je op bergwegen. Natuurlijk rijd je hier - als je er al over moet rijden - met de grootst mogelijke voorzichtigheid overheen. Bij langs lopende bitumenrichels en benzine- en oliesporen indien mogelijk in een rechte hoek en soms is het verstandig ook de koppeling te gebruiken om je achterwiel te ontzien.

- **Zonneschijn en regen**

Het ene ogenblik straalt de zon aan de hemel, na de volgende bocht kan het alweer regenen of word je overvallen door een mistbank. Drie bochten verder schijnt misschien wel weer de zon. In het hooggebergte komt het vaak genoeg voor en het hoort er gewoon bij. Een regenpak is een must. Bij onweer in het hooggebergte: zo snel mogelijk weg van de top en uitstekende gedeelten. Misschien bevindt zich ergens een leuk restaurantje in de buurt? Tijd voor een pauze...

- **Remmen**

Zo nu en dan is het noodzakelijk te remmen. Liever enkele keren wat steviger remmen dan de hele tijd te weinig. Vooral bij het afdalen veroorzaakt je hierdoor dat je remmen oververhit raken. Hierdoor verbranden je remmen. Eerst gaan je remblokken roken. Dat hoef je niet te merken, maar het stinkt en degene achter je merkt dat echt wel! Vervolgens zullen de blokken verglazen. Dan remmen ze niet meer, want ze worden spekglad. Ook kan je remschijf kromtrekken. De hele boel kan daardoor vastslaan. Probeer daarom in de bergen zoveel mogelijk op je motor te remmen, dat wil zeggen, terugschakelen, totdat je stationair draaiend, of met een beetje gas, een lekker tempo hebt. Uiteraard niet in te lage toeren, dan moet je weer gas bij geven, waardoor dus je remmen oververhit raken. Is het te steil, dan moet je af en toe de snelheid eruit remmen - met je voorrem. Bergafwaarts is de remweg langer - zo tussen de 15 en 20 procent! Dat betekent bij ca. 100 km/h tussen de 7 en 10 meter langer dan op de vlakke weg! Afstand bewaren dus!

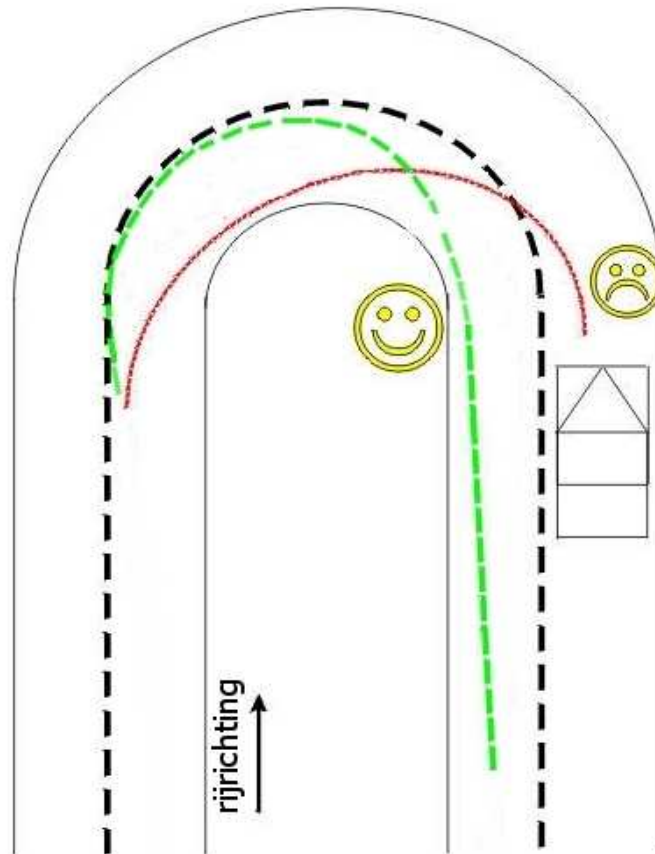
- **Rijtechniek**

Veel mensen zeggen dat een bocht met een zo groot mogelijke radius gereden zou moeten worden, zodat bij de gegeven hellingshoek ook de hoogste snelheid of de kleinste hellingshoek gereden kan worden (plaatje, rood, lijn).

Bekijk je het wat nader: de apex van het gekozen punt is exact in het midden van de bocht, we benutten zowel voor de bocht als na de bocht de volle breedte van de weg. Nadat we het goed kennen en er meer ervaring mee hebben dat we al zeer vroeg in de bocht leunen, zien we wat er gebeurt: tot de apex van de bocht praktisch niks. Maar dan, in het tweede gedeelte van de bocht, hebben we plotseling meer ruimte nodig. We komen als we niet vlug snelheid minderen, aan het eind van de bocht over de rand van de weg uit (op de andere helft van de weg). Dus alleen heel iets te vroeg kantelen brengt ons echt in gevaar (plaatje, rode stippellijn).

Proberen we het andersom: we rijden zeer snel op de bocht toe en remmen dus wat langer en komen duidelijk over het ideale kantelpunt te zitten. Pas als we de bocht door kunnen kijken kantelen we in (we konden sowieso langer remmen, zijn dus niet zo snel), verschuiven onze apex richting uitgang van de bocht en rijden met veel meer reserve (afstand) tot de rand van de rijstrook (tegenliggers) - gestreepte groene lijn. We kunnen door de geringe bochtradius ook sterker vertragen.

Met deze lijn zal een bergrijder het veiligst rijden - door de reserves die hij hierdoor opbouwt kan hij zelfs bij krappe weggetjes nog voldoende afstand kunnen houden tot het tegenverkeer, de hellingshoek is groter en daardoor het slipgevaar kleiner. Hierbij komt de kijktechniek weer sterk om de hoek kijken; bij het kantelpunt is de apex van de bocht (waar je heen kijkt) ongeveer 90° rechts van de motorrijder - soepele nekspieren zijn dus zeer belangrijk! Daarenboven, een rijder met deze lijn is in staat al veel eerder en veel verder te kijken - en kan daardoor eerder op eventuele gevaren reageren. Kijk bij het nemen van een linkerbocht goed uit dat je hoofd niet op de andere weghelft komt bij het kantelen, waardoor je geschept kunt worden door een tegenligger.



- Te vroeg ingekanteld
- Met de juiste snelheid de bocht ingezet

Samengevat: begin altijd aan de buitenkant van de bocht: bij een linkerbocht dus helemaal rechts; bij een rechterbocht zo ver mogelijk naar links. Langzaam de bocht in, snel er weer uit.

Bron: Koppeling augustus 2007