



SAFETYGAZET



Communicatie is hét woord van deze tijd. Een paar keer per jaar een mailtje ontvangen over het reilen en zeilen van je club, met hierin hun plannen, wensen en betrachtingen, is een lovenswaardig initiatief.

Door je op te geven als lid heb je interesse voor het motorrijden getoond en of je nu veel komt naar onze activiteiten of niet, je hebt toch het motorgevoel in je. Onze gezamenlijke hobby heeft erg veel te bieden. Motorrijden geeft een gevoel van vrij zijn, van één zijn met de omgeving, met bewegen en doen bewegen. het is echter niet zonder gevaar. Aan gevaren willen we liefst niet denken en als we kunnen minimaliseren we ze het liefst.

Het is daarom dat je club als eerste jaarthema 'veiligheid' heeft gekozen en terecht. Opleiding en vervolmaking staan bovenaan de hitlijst, maar er is meer aan de hand. In de eerste plaats gaat het om de man/vrouw die op dat zadel zit (of gezeten heeft..). Hoe goed zit die in zijn/haar vel ? Wat gaat er door zijn/haar hoofd ? Het heeft niet veel zin om technisch een volmaakte piloot te zijn als je niet beseft waar je je hobby uitoefent. Op een racecircuit zal je je anders kunnen uitleven dan op de openbare weg. Het is juist daar dat we als hobby-rijders het meeste tijd doorbrengen, op de 'openbare' weg.

De weg is dus 'openbaar' en dat houdt in dat iedereen met een 'voertuig' kan rondrijden indien hij of zij zich minimaal aan de spelregels wil houden. Zo is er bv onderling afgesproken dat we op het continent langs de rechterkant van de weg rijden. Dit is een erg nuttige en noodzakelijke regel. Om het ons gemakkelijk te maken, heeft de door ons aangestelde overheid zelfs lijnen op de wegen getrokken, dit om duidelijk het onderscheid te kunnen maken tussen links en rechts. Een volledig witte lijn wil zeggen dat je als je rechts van die lijn rijdt, je absoluut niet naar de linkerkant mag.

Veiligheid heeft dus in de eerste plaats te maken met een fundamentele keuze tussen regels volgen of niet volgen, doen of niet doen.

Je bent geen watje als je de gas dicht draait voor een agglomeratie-bord, en geen 'seuvel' kieken als je vertraagt voor een onoverzichtelijke bocht, en al evenmin een kluns als je je niet laat opjagen door een collega hobbyist..

Hou het vooral veilig ..

Jaco
Ere-voorzitter/stichter

Ons beestje van stal na de winter

Reikhalzend kijken we uit naar het nieuwe motoseizoen. Voor velen zal de winterrit het eerste zadelcontact zijn van 2014. Daarom enkele technische tips om het rijden veilig aan te vatten na de winterstop.

Olie- olé

Heb je je motor voor de winter met olie tegen roest en dergelijke ingevet, verwijder deze dan grondig. Vooral in de buurt van de motor, waar het heet wordt. Olie kan lelijk inbranden.

Ook het oliepeil controleren in warme toestand is aangeraden. Let wel, zet uw stalen ros zo recht mogelijk... vanop de pikkel ziet elk kijkglas er pico bello uit.

tip: voor de boxer-motards onder ons, parkeer deze zo veel mogelijk op de bok. Bij frequent parkeren op pikkel kan beetje olie in de cilinders lopen wat een verbranding(=verbruik) geeft bij starten.

Ketting

Controleer of de ketting niet te slap is. Globaal genomen moet je de ketting in het midden tussen voor- en achtertandwiel ongeveer vier centimeter op en neer kunnen bewegen (twee centimeter omhoog en twee centimeter omlaag). Controleer ook de ketting op klemmende schakels. Even alle schakels bewegen om te controleren of ze niet vast zitten. Krijg je wel 'zwette pollekes' van, maar wij zijn dan ook geen salonmotards.

Banden checken

Motorbanden zorgen niet alleen voor de benodigde grip, maar hebben ook schokdempende en verende eigenschappen. Controleer de banden na de winter op schade en zeker de spanning!! (tip: een 0.5 bar te lage bandenspanning leidt tot 2 à 3% meer brandstofverbruik)

Een te lage bandenspanning beïnvloedt namelijk je stuurgedrag en is levensgevaarlijk! Een wat hogere bandenspanning als voorgeschreven is niet gevaarlijk, hooguit wat minder comfortabel. Bij volgende rit deelt het bestuur diepteprofielmeeters uit, kijk uit naar de mannen met de blauwe fluohes!



Accu

Accu de winter goed overleefd? Druppellader is geen overbodige luxe bij de voorbereidingen van de winterstop. 'Onze beestjes staan het liefst op stal met de pries in hun poep'

Je frein – tu freins- wir freinen

Test voor je eerste rit of hand- en voetremmen soepel werken en dan ook echt pakken. De kabels van de remmen mogen bovendien niet te veel speling hebben. De remvloeistof moet helder geel zijn en niet donkerbruin. Remvloeistof dient elke twee jaar te worden vervangen. De remvloeistof trekt vocht aan en dat merk je in je remvertraging. De remvoering moet minstens elke drie seizoenen vervangen worden.

Vloeistofstanden en smeringen controleren

Vorst en lang stilstaan hebben invloed op het vloeistofpeil. Controleer daarom de vulstanden van koelvloeistof, hydrauliekvloeistof en vul deze indien nodig aan. Bij de stuurkabels zorgen een paar druppels olie voor soepel functioneren. Zorg voor olie die niet verharst!

Smearing en koelsysteem

Vervang de olie en oliefilter indien je dit niet voor de winterstop gedaan hebt. Controleer of de koelvloeistof niet sterk verouderd is. Bij oude koelvloeistof verdwijnt de anti-corrosiewerking en smearing. Dus is het noodzakelijk dit minimaal één keer per twee jaar te vervangen.

Screw you!

Niets zo vervelend als een nummerplaat die de benen neemt of een spiegel die beslist de andere kant uit te wijzen op volle autostrade. De kleinen schroeven verdienen dus ook aandacht.

Functionaliteitstests

Stel vast dat alles perfect functioneert voor je er vandoor gaat: verlichting, knipperlicht, remlicht en claxon. Denk eraan: remlichten en richtingaanwijzers zijn ook overdag verplicht...





Newsflash : 92^e Auto –en **Motosalon**

Ook dit jaar kunnen we in enkele paleizen onze hartjes ophalen:

Zo ontdek je bij BMW de R1200RT, de S1000R, de R1200GS Adventure, de Nine-T en een elektrische scooter, de C Evolution.

Yamaha toont onder meer de MT-09 , de MT-07, de XV950 en

Harley-Davidson legt het accent op de waterkoeling van bepaalde modellen, een echte revolutie.

Kawasaki presenteert de vierde generatie van de Z1000 (meer dan ooit in mangastijl) en de eerder rustige Z1000SX.

De Polaris-groep, bekend om zijn indrukwekkende Victory-modellen, verscherpt de rechtstreekse concurrentie met Harley-Davidson door het merk Indian toe te voegen, dat de kaart van de nostalgie trekt.

Triumph frist zijn gamma lichtjes op en ontwikkelde de Thunderbird-familie verder met de Commander en de Commander LT die ook duidelijk de markt van Harley-Davidson viseren.

Het salon was dit jaar een succes als we de standhouders mogen geloven. Hopelijk zet dit de toon voor een remonte van de motomarkt. In 2013 noteerde de motomarkt een achteruitgang van 12,36%, wat overeenkomt met een totaal van 22.152 inschrijvingen.

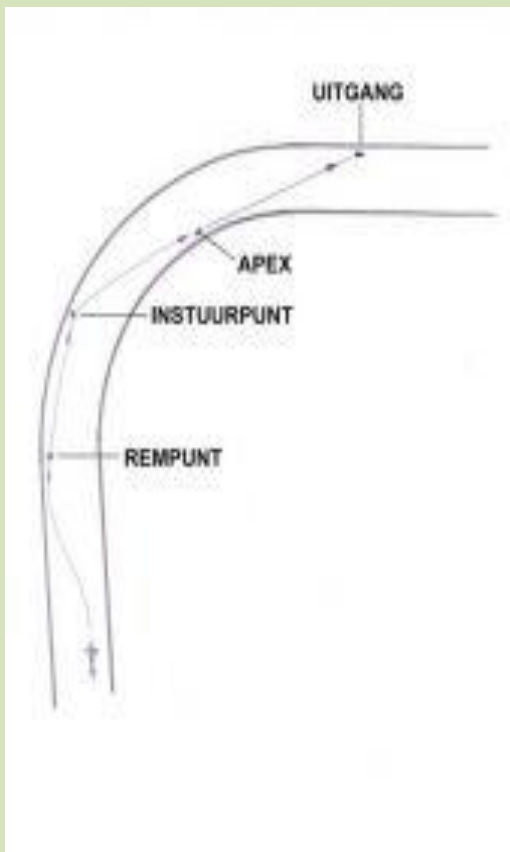
Het Salon-effect dient zich nog te vertalen naar maanden februari en maart toe maar 2013 brengt ons toch bij de bedenking: "Is de motorrijder een uitstervend ras?"



In **Motoren & Toerisme 2-2014** lees je een uitgebreid rondetafel-debat met vertegenwoordigers van de vijf best verkopende merken op de Belgische motomarkt.

“De dag dat we onszelf volmaakte motorrijders mogen noemen, die dag komt morgen pas”

Bochten nemen is als op café gaan: buiten binnen buiten, hoe schuin bepaal je zelf.



Onze machines gezwee door bochten laten glooien is waar de hele hobby om draait. Laat ons er dan ook even bij stilstaan.

Waar de blik zich op richt, daar ga je heen. Met deze stelregel in het hoofd is het de moeite even naar bijgevoegd plaatje te kijken. Een bocht komt bij ervaren rijders als instinctief. Echter speelt er zich veel af tegelijkertijd en bij het rijden van een bocht is alles van belang: hoe je door de bocht kijkt, hoe je je lijn bepaalt, hoe je inkantelt, hoe je houding is, hoe je gasgeeft en hoe je schakelt, hoe je van te voren remt, en soms zelfs hoe je in de bocht zelf remt of uit moet wijken.

Luister naar je machine maar vooral jezelf. Ben je bij de laatste bocht verkramp? Stel jezelf in vraag, was mijn snelheid aangepast, waar keek ik echt naar? Enkel door oefenen perfectioneer je je eigen techniek. In onze club kan je bij iedereen terecht over onzekerheid in bochten, of tips te vragen aan collega voorrijder die bocht per bocht deze steeds opnieuw perfect weet in te snijden.

Over een goede bochttechniek beschikken is niet enkel wat ons tot goede motorrijders maakt, het is ook cruciaal om het veilig te houden.

Hot topic – filerijden

Vooreerst een taboe uit de wereld helpen; tussen de file doorrijden op de motor is toegestaan! Het komt er bij filerijden vooral op aan om gezond verstand te gebruiken. Tracht door de automobilisten gezien te worden zonder deze te hinderen. Dit doe je bijvoorbeeld door het hoofd koel te houden, zo weinig mogelijk met groot licht op te rijden en de alarmlichten enkel gebruiken als waarschuwingfunctie.

Matig je snelheid! Een automobilist is soms een merkwaardige beestje. Vaak laten zij de midden spatie terug slinken eens 1 motorrijder voorbijgekomen is...zeer ergerlijk wanneer je achter die eerste komt.

Waar rijden in de file? Gouden regel: bij 2 rijstroken rijden we in het midden en bij drie schuiven we een strook op naar links.

Waar niet rijden: Het komt er simpelweg op neer, dat wat zonder file verboden terrein is voor ons, ook verboden terrein is wanneer er file is...geen kwantumfysica.

!!!!!!!!!

Opletten:

De meeste ongelukken gebeuren als een automobilist van strook wisselt. Huidige generatie automobilisten verkiezen uit budgetreden soms de optie richtingaanwijzers vanuit de garage niet te nemen. Het is dus aan ons om goed op te letten wanneer dit manoeuvre zich gaat voordoen.

Om veranderingen in de file proactief op te merken blijft het cruciaal ver vooruit te kijken!

Een ander gevaar zijn vrachtwagens. Niet doordat ze zelf een probleem vormen, integendeel, meestal zijn ze erg alert voor motorrijders en gaan extra opzij. Maar voor zo'n vrachtwagen zit een hele afstand asfalt dat we niet goed kunnen zien.

Getuigenis – Maxim VDB

“Gebruik die achterrem!”

Als onze machines zijn uitgerust met voor-en achterrem. Tweederde van de volledige remcapaciteit van de moto wordt geleverd door de voorrem. Desalniettemin heeft de achterrem een cruciale functie in het veilig rijden, dit is echter onze stabiliserende rem.

Bij het vlottere bochtenwerk kunnen we soms verrast worden door de scherpeheid van een bocht. Veel motards grijpen in eerste reactie naar de voorrem om snelheid te minderen.

Technisch gesproken verplaatsen we dan de centrifugaalkracht van de bocht op de wielen...de moto gaat zich willen oprichten, dit fenomeen kennen we beter in de volksmond als ‘den decor invliegen’. Om snelheid en inkanteling in een bocht aan te passen is de achterrem de aangewezen rem.

Frequenter gebruik van de achterrem in bochten helpt vertrouwen opbouwen bij het rijden wat leidt tot veiligheid bij het rijden in groep.

Tast gerust de gevoeligheid van je achterrem af, met andere woorden bij welke druk van de voet krijg je welke remcapaciteit zonder de achterband te laten slippen?

Probeer maar ☺ ! Krijgt je gps weer kuren en dien je om te draaien? Gooi aanzicht 180°, laat koppeling opkomen, geef wat meer gas maar houdt achterrem gespannen...het werkt! Iemand die de grenzen en functionaliteiten van beide remmen weet, gaat stress op de moto vermijden.

Tot in den draai!!!



Rijbewijs halen in 2014, hoe zit dat nu?

Voor de tweewielers begrensd tot 45 km/u en toegankelijk vanaf 16 jaar verandert het volgende: het rijbewijs wordt AM gedoopt, de opleiding wijzigt en de tussenstap van het voorlopig rijbewijs wordt geschrapt. Daarna volgt het A1-rijbewijs, voor 125 cc-modellen beperkt tot 11 kW en toegankelijk vanaf 18 jaar

Vanaf 20 jaar wordt het mogelijk om voor het A2-rijbewijs te gaan voor de modellen tot 35 kW. Wie in het bezit is van het A2-rijbewijs, zal voor het onbeperkte A-rijbewijs (alle motors zonder beperking) kunnen gaan, maar dat is pas mogelijk na twee jaar ervaring en een minimumleeftijd van 24 jaar.



Wist je dat...



- mag ik per moto een auto inhalen ?
- mag een auto mij inhalen ?
- mag ik een andere motorrijder inhalen ?

(Het antwoord is : nee, ja, ja)

uitleg :

Vanaf het bord tot het volgende kruispunt is het voor iedere bestuurder verboden een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen.

☆☆☆ DAKAR 2014 / GENERAL RANKINGS ☆☆☆

Bikes:

1. Marc Coma
2. Jordi Viladoms: + 01h52'27"
3. Olivier Pain: + 02h00'03"



MV Agusta Introduces New Brutale 800



MV Agusta today announced the new Brutale 800 model. It features a three-cylinder engine displacing 796cc based on the triple found in its 675 models. With the same bore, the new Brutale 800 receives a substantial increase in stroke resulting in a much broader spread of power in comparison with the 675.



Reminder: winterrit 16 maart 2014

Het is ondertussen 2 jaar geleden dat we een winterrit gereden hebben. Omdat de erg winterse omstandigheden het op 10 maart 2013 niet toelieten een veilige rit te rijden, hebben we deze moeten afgelasten. We wilden de voorbereidingen van die rit niet laten verloren gaan en pikten daarom de route terug op.

We starten in Drongen om dan vrijwel direct de West-Vlaamse landelijke wegen op te zoeken. Na een tussenstop in café "Chaplin", Snellegemsestraat 2, 8210 Zedelgem (050/68.60.65) gaat de rit in een wijde boog rond Brugge verder naar Nederland waar we door het Zeeuws Vlaamse landschap rijden.

Na de lunch in taverne "In den draaiput", Vlamingstraat 98, 9980 St. Margriete (tel 09 / 379.02.23.) duiken we terug de Zeeuws Vlaamse polders in tot aan de Westerschelde en keren dan terug richting Eeklo waar het Provinciaal domein "Het Leen" Gentssteenweg 80/F, 9900 Eeklo (09/377 55 34) onze eindstop is.

Schrijf dus alvast 16/3 op in jullie agenda. We hopen jullie allen in talrijke getalen te mogen begroeten!!

Praktisch :

Zondag 16 maart 2014.

Totale afstand rit ongeveer 188 km

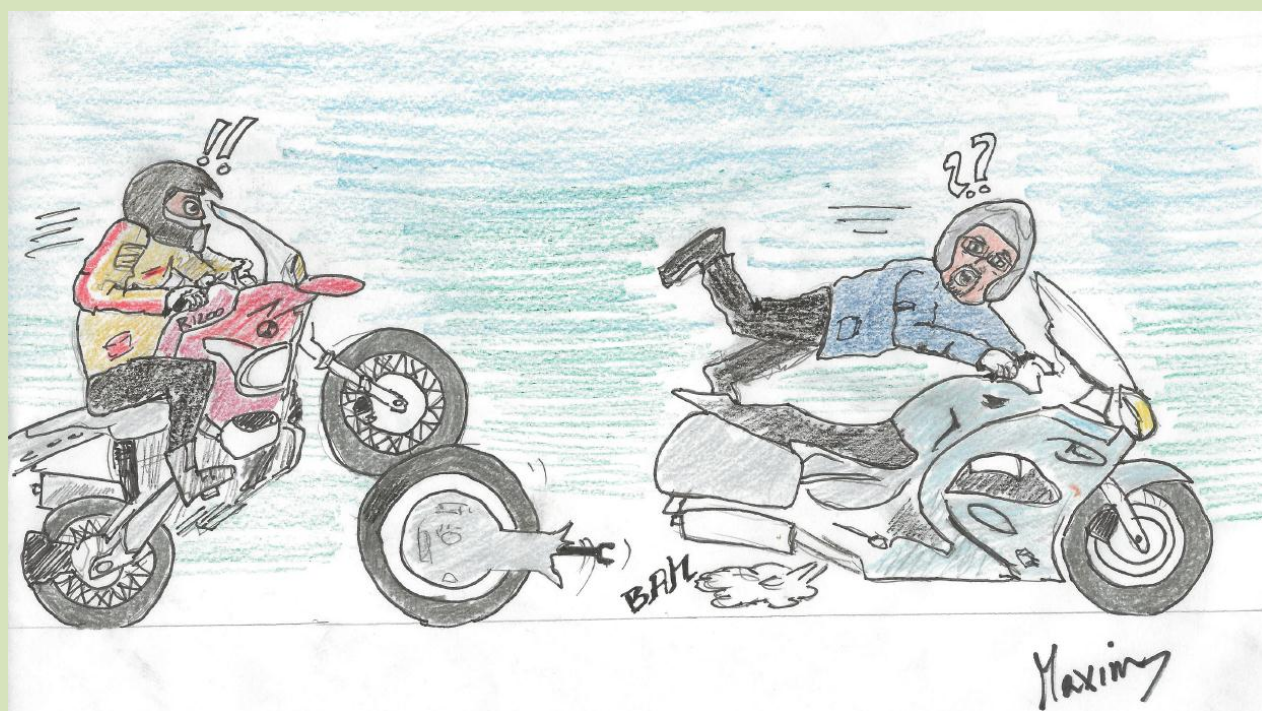
Afspraak vanaf 8.30 u in het Carestel restaurant van het Texaco benzinstation, E40 Drongen Noord, richting Oostende.

Vertrek: Groene groep 09:15 u , Gele groep 09.30 u

Inschrijven kan via onze website www.kbc-mc.be.

We zullen collega motard André Braeckman vanaf nu op een nieuwe Honda Pan zien rond'snorren'.
Proficiat André!!!!

Aangezien er enige onduidelijk bestaat waarom de oude Pan diende vervangen te worden schetsen wij u graag een waarheidsgetrouw beeld rond die feiten.



Dat was het voor onze eerste editie van de Safetygazet. Reageer je graag op deze editie of heb je een verhaal , weetjes, tips en tricks voor in de volgende Safetygazet?

Stuur gerust maar mailtje naar: maxim.vandenberghe@kbc.be

Jullie verhalen zijn meer dan welkom!

In volgend nummer hebben we het over de voorbereidingen van onze buitenlandse reis, Franse regelgeving en latse motornieuws, hopelijk aangevuld met jullie verhalen!!

Keep it safe!