

Triomfantelijke Motor Zegetocht.

U heeft een proefrit gemaakt op de Triumph Tiger; een uitstekende keuze van een motor alom geprezen door pers en klanten. U maakt daarmee kans op het fantastische training arrangement in Duitsland.

Reinder, er is een brief gekomen; het lijkt erop dat je een prijs hebt gewonnen. Ja dat zal wel brom ik en kijk naar de brief die, volgens het logo, van Triumph komt. Niet alleen bovenstaande tekst staat in die brief, maar ook: graag bieden wij U als één van de vier winnaars, de bergtraining aan. En ook: graag willen wij weten of U gebruik wenst te maken van deze aanbieding door uw deelname te bevestigen aan Giel van der Heiden. Pure nep natuurlijk denk ik, een emailadres uit Engeland? Maar dan dat logo op die brief? Toch maar even reageren: niet geschoten, altijd mis.

Vrijwel direct krijg ik een verrassend (Nederlands) antwoord: bedankt voor je reactie, de bergtraining vindt plaats op 12, 13 en 14 september; meer info is te vinden op de site www.moto-sportivo.nl

Bij je dealer, Blom in Leusden, staat tijdig een door ons beschikbaar gestelde Triumph Tijger 1050 klaar. Mocht je nog vragen hebben, stel ze dan gerust per mail. Het lijkt me allemaal te mooi om waar te zijn. Krijg ik echt de op de Moto Sportivo site genoemde bergtraining geheel gratis, inclusief overnachtingen, maaltijden en vervoermiddel, aangeboden door Triumph?



Het blijkt allemaal niet te mooi om waar te zijn: het is gewoon waar. Uit alle mensen die in een bepaalde periode op een Triumph Tiger hebben proefgereden, zijn in totaal vier personen uitgekozen die voor deze prijs in aanmerking komen; u (ik) ben(t) er daar één van. Er ontstaat vanaf dat moment een heldere, leuke, vlotte en aangename correspondentie via diverse mails. Ik vind het geweldig!

Krijg ik daar, na pakweg 48 jaar motorrijden, nog eens een rijvaardigheidstraining! Zelf heb ik die trainingen altijd gemeden: ik vind het tamelijk prijzig en toen men indertijd met die cursussen begon had ik al ervaring genoeg, dacht ik. Ook pik je van deze en gene verhalen en tips op en rijd je wel eens achter een strak sturende, snelle broeder (of zuster) aan. Prima toch? Zeker wel, maar de techniek en theorie die ik en de 23 andere motorrijders (sters) het afgelopen weekend kreeg, voegt een heerlijk en sportief element toe aan onze gezamenlijke hobby.

Ja en dan nu het eigenlijke verslag (de beleving) van de bergtraining. Van Moto Sportivo Bergtrainingen en Toertochten (Marcel Steijger en Peter Dijkstra) krijg ik overzichtelijke en heldere informatie over de a.s. bergtraining. De motorfiets kan ik al op donderdag halen en zo dus al even wennen aan het karakter, de wegligging, het formidabele sturen, enz. Sorry lezer dat **ik** steeds over mezelf schrijf maar het staat u vrij om dat steeds te lezen als **wij** of **ons**. Het schrijft zo nu eenmaal gemakkelijker (en meer verantwoord). Zaterdagochtend ben ik, na 135 aanrijdkilometers, present op het verzamelpunt in Venlo. Het krioelt er al van de motoren en cursisten; ook zijn er heel wat instructeurs, wel een stuk of 6 denk ik. We maken onderling kennis en tasten een beetje af; bij wie zou ik in de groep komen? Bij de snellere of langzame groep, bij de grote hoop? Na het welkom en een korte introductie word ik ingedeeld bij de groep van Peter. Op de parkeerplaats krijgen we van hem uitleg over het rijden op de snelweg: het positie kiezen ten opzichte van elkaar, de juiste manier om als groep: te rijden, in te halen, weer in te voegen enz.



Als één van de winnaars ben ik bij de andere 3 gelukkigen ingedeeld en ook Peter rijdt op een Triumph Tiger. Hij heeft onderweg onverwacht bezoek gekregen van een kwartel en de veren en andere sporen zijn helaas goed te zien. Zelf is hij er vrij laconiek onder; dat kan gebeuren nietwaar? In mijn groep zijn ook Arie en André ingedeeld; zij hebben (helaas voor hen) geen Triumph Tiger onder zich. Maar het blijkt gedurende..... nee ik ga nog niet vooruit lopen, dat komt nog wel. Door de uitleg over het groepsrijden wordt zelfs de vrij lange snelwegrit een leuke beleving. Bewust kies je steeds je plaats en je let niet alleen op het verkeer maar ook op elkaar. Achteraf vind ik dat die rit er toe bijdroeg om van de 7 rijders een echte (rij)groep te maken. Telkens weer opnieuw kom ik onderweg dezelfde situaties tegen als toen op die snelweg.

Peter rijdt steeds als tweede man achter de wisselende voorste rijder. Ieders plaats in de groep blijft steeds dezelfde. Als de voorste man wordt afgewisseld, meestal gedurende een korte besprekingsstop, gaat deze achteraan rijden. Ook dat heeft Peter goed en duidelijk uitgelegd en het werkt prima. Bij de eerste evaluatiestop wordt e.e.a. nog eens goed toegelicht en wordt het rijden van vooral de eerste man, positief onder de loep genomen. Als groep leer je heel veel van die uitleg en als persoon wordt je geprikkeld om steeds opnieuw je eigen rijgedrag te verbeteren.

Ik wist het al lang, maar nu wordt het nog eens bevestigd door Peter: zoek de ideale lijnen op, neem de bochten ruim, creëer altijd voldoende ruimte voor jezelf en geef op het juiste moment weer gas. Juist dat laatste is een belangrijke reden om in Duitsland de training te geven. Als je een bocht ingaat en daarna het gas erop doet, kom je met een in Nederland ongeoorloofde snelheid de bocht uit. In Duitsland is de normaal toegestane snelheid op Land- en Bundesstrasse 100km per uur en dat scheelt een slok op de borrel van de Nederlandse 60 of 80 km. Dat geeft dus meer gelegenheid voor de echte Spasz; het plezier in het rijden. Ook zie je in Duitsland nauwelijks of geen verkeersdrempels.

Als ik voor moet (mag) rijden, rijd ik al snel verkeerd en dat is ook de gelegenheid voor Peter om de groep (mij) toe te spreken. Dat verkeerd rijden zal vaker gebeuren en is helemaal niet erg, maar houdt je lijnen goed, neem de goede positie in enz. De groep merkt op dat ik (veel) te hard rijd en maximum aangegeven snelheden overschrijd. Slik! Slik! Maar ook hier weet Peter goed mee om te gaan. Natuurlijk mag je niet te snel rijden, maar ieder rijdt voor zich en ieder is voor zichzelf verantwoordelijk. De laatste moet niet denken dat de eerste net zo hard rijdt als die nr. 7. Hoe meer de groep uit elkaar rijdt, hoe meer de laatsten "aan het gas moeten" en dat kan soms tientallen km/uur schelen!

Peter zegt ook dat ik niet steeds (als eerste rijder) zo gefixeerd moet zijn op die afgesproken linkse positie op mijn weg(helft). Als de omstandigheden wisselen moet ik me daaraan aanpassen. Ik moet niet te dicht bij die naderende vrachtwagen gaan komen want er kan, naast de zuiging, zo maar een nieuwsgierige automobilist of motorrijder achter te voorschijn komen... Ook zijwegen en in- of uitritten moeten je plaats bepalen. Baksteensgewijs rijden moet je soms (tijdens de bergtraining zelfs vaak) loslaten om zo je eigen lijnen in die heerlijke bochten te kunnen nemen. Je moet ook altijd die eigen ruimte zoeken en daardoor nu eens wat meer naar links en dan weer meer naar rechts op de weg rijden. Je moet kunnen zien en gezien worden. Onderweg wordt er ook weer op gewezen dat je op 80% van je capaciteit moet rijden; je moet altijd die 20% reserve inbouwen en houden!!

Mijn Triumph Tiger 1050 voldoet uitstekend. De trekkracht is meer dan voldoende, het sturen gaat precies en het omgooien van de fiets, het kantelen, alles gaat licht en dus probleemloos. Wat een bof dat ik met deze fiets mag meedoen aan dit stuurfeest; want dat is het: bocht na bocht, heuvel op en af, prachtig weer, droge weg, alles werkt mee aan dit motorfeest. Voldaan komen we aan in het Eifelhotel Daun (in Daun). Daar kunnen we de motoren in garageboxen stallen en staan emmers met sop en spons klaar. Een klasse motor onderkomen hoor!

De eerste dag wordt, na het bijpraten en bij-drinken in de bar, afgesloten met een (vrij lange) instructie voor de hele groep door Peter. Hij praat zo beziend en vol overtuiging over de theorie van het aansnijden van bochten, het uitkomen vanaf het Apex punt, het ver voor je uit kijken, aanstekelijk!! Ook dat is belangrijk: waar je kijkt, daar ga je heen. Boeiend om naar te luisteren en fijn om e.e.a. morgen in praktijk te kunnen brengen. Na de theorie krijgen we een heerlijk grill buffet in het restaurant met daarbij deze avond gratis drinken. Leuk is het dat we als groep van 7 bijna steeds (onderweg en hier) bij elkaar zitten. Voldaan ga ik te bedde; het was een prachtdag!

Al om 8.30u. krijgen we, na het ontbijt dus, theorie instructie. Verwacht van mij geen weergave van de juiste chronologische volgorde. Ik wist niet dat ik dit epistel zou gaan opstellen; ik heb dus geen aantekeningen gemaakt. Wel is mijn verhaal erg uitgebreid omdat ik en enorm genoten heb en omdat ik Triumph Benelux en Moto Sportivo hiermee graag wil bedanken voor hun inzet.

Marcel maakt onderweg steeds foto's van hetzij "onze Triumph Tiger groep", hetzij van motorrijders (sters) afzonderlijk. Daarbij krijgen we wel de waarschuwing om **niet** naar hem te kijken als hij daar zo strategisch staat opgesteld, want... waarheen je kijkt, daarheen ga je: einde Marcel? Nee, ik doe wel een stap opzij zegt hij, maar jij komt wel in de problemen en dat willen we juist voorkomen.

Vandaag, zondag dus, gaan we veel oefenen op het goed aansnijden van en uitkomen uit de bocht. De ingaande snelheid is daarbij niet van belang; neem de goede positie in, kijk welke lijnen je wilt volgen en geef pas echt gas als de motor weer recht gaat.

Dat dit goed werkt blijkt overduidelijk aan de progressie van ieder afzonderlijk en van de groep als geheel. We rijden dicht bij elkaar, nemen de bochten zekerder en gaan meer vloeiend rijden. Het feestje wordt, tot ieders genoegen, verder uitgebouwd.



Op een grote parkeerplaats oefenen alle 24 deelnemers de remproef, goed vóór je uit blijven kijken is het motto. Ook gaan we korte draaien oefenen. Onze Triumph Tigers zijn ook hierbij bijzonder goed op hun taak berekend. Druk de motor iets onder me weg, kijk waar ik heen wil en Reinder gaat waar hij kijkt. Voor mij is dit een oefening die ik in de praktijk maar zelden gebruik. Van oudsher houd ik niet zo van remmen met alleen de achterrem en dan het gas er wel ophouden; wel ondervang je zo het soms inhouden van de motor bij het begin van gas geven (een euvel van meer injectiemotoren). Mijn beheersing van de motor wordt zo wel goed geoefend.

Gelukkig hebben we ook nu weer mooi weer, zo af en toe een spatje of een nat wegdek, maar droogte en zon hebben steeds voorrang. Op een bepaald weggedeelte van zo'n 8 km, liggen de bochten zo mooi en zo fijn opeenvolgend, dat we dat gedeelte zelfs enkele keren in beide richtingen mogen rijden: geweldig. Later komt iets dergelijks weer voor en hier blijkt de professionaliteit van de instructeur(s) weer eens duidelijk. Twee mensen uit onze groep worden even apart genomen en mogen (moeten) strak achter de instructeur rijden en precies zijn banen (lijnen) volgen. Daarbij is dus ook weer de ingaande snelheid belangrijk om de juiste lijnen te kunnen kiezen. De uitgaande snelheid komt vanaf het Apex punt: gas geven kan en moet dáár gebeuren.

Achteraf blijkt dit apart nemen van die 2 een gouden greep te zijn geweest. Zij krijgen er meer zelfvertrouwen en inzicht door en dat merkt de hele groep. Overigens gebeurde dat apart instrueren vrijwel ongemerkt voor de groep; iedereen wordt in zijn waarde gelaten. Nu nog even over die 2 andere motoren; buitenbeentjes in onze Triumph Tiger groep. André op zijn "bankstel" laat ons allen toch maar mooi even een poepje ruiken (figuurlijk gesproken hoor). Hij heeft een geweldige motorbeheersing en weet dat ogenschijnlijk logge gevaarte sneller dan ieder ander door de bochten te sturen. Hij bekent wel dat dat niet altijd even goed en vlekkeloos gaat, maar toch..... De andere motorfiets(er) heeft nogal wat minder vermogen dan de rest maar hij rijdt mooi constant en doet duidelijk zijn voordeel met de aanwijzingen. Kortom: als groep vormen we steeds meer een eenheid en de prestaties komen geleidelijk op hogere niveaus terecht.

Een veel gehoorde opmerking van Peter is: laat de motor het werk doen. Ongeacht de vele aanwijzingen van "het nieuwe rijden" moet je op deze trajecten de motor hoog in zijn toeren laten. Op die manier neem je de bochten strakker en stuur je veel meer beheerst, je hebt meer controle over je fiets.

Ook vandaag komen we voldaan bij Eifelhotel Daun aan. We praten en discussiëren veel met elkaar, binnen en buiten de groep. Motorrijders hebben, vooral natuurlijk na zulke belevenissen, elkaar altijd veel te vertellen. De kwaliteit van de Tiger wordt daarbij vaak geroemd en nieuwsgierige vragen worden graag beantwoord. Tijdens het heerlijke diner laat Marcel (bijna) alle foto's zien (via projectie). Hij heeft heel mooie foto's gemaakt van groepen en van de afzonderlijke rijders. Ik kan een DVD met alle foto's bestellen en daarbij wordt dan ook een foto van mijzelf, uitgezocht door Marcel, op A4 formaat geleverd. Mèt mij bestellen velen de unieke beelden. De slaap laat, na dit alles, niet lang op zich wachten. Ik slaap heerlijk.

Maandag 14 september; het lijkt alsof ik al een week van huis ben. Wat hebben wij veel beleefd, geleerd en genoten. Overal hoor je datzelfde geluid: ik vind het geweldig, ik heb de theorie van vanochtend of van de vorige avond vandaag (gisteren) de hele dag in praktijk gebracht. De rauwe werkelijkheid is nu echter: het miezert en het gaat regenen. Dat wordt een aparte dimensie in de opleiding, maar persoonlijk wil ik dat missen als kiespijn...

De regenpakken of broeken of jassen gaan aan en we gaan oefenen op het..... over een object rijden. In dit geval is het een autoband die we met 40 km/uur naderen en waar we, met gas vlak voor het object, als een speedboot overheen gaan. Het stelt echt niks voor, maar je weet nu: valt er een balk op de weg voor je, ga dan niet in de ankers, met alle gevolgen daarvan, maar geef beheerst gas en rijd door. Het kan.



Op een nat wegdek is verder van belang: in een bocht niet gasgeven of remmen, je gaat geheid onderuit. Laat de motor rollen en houd zo de snelheid er in, want pas op, als er geen snelheid meer inzit is de fiets niet meer te sturen. Voor mijzelf is dat in de regen rijden echt een rampenplan; ik rijd dan zeer hoekig en heb veel last van een ondoorzichtig vizier. Maar ook nu weer: de aanwijzingen zijn waardevol en leerzaam. Ik moet de motor laten rollen en dat helpt al een heel stuk!

Op een gegeven moment vroeg ik aan Peter hoe het komt dat hij zo ontspannen kan praten tijdens de instructie pauzes tussen het rijden door. Dat komt, zet hij, o.a. doordat we de taken goed verdeeld hebben: ik zorg voor de instructie en Marcel zorgt voor de planning. Ik hoef niet op de tijd te letten, dat doet Marcel wel. Voor mijzelf, Reinder, (en de groep?) werkt dat zeer rustgevend: hulde.

Hoewel ik de goed uitgezette en duidelijke route op een routerol heb, weet ik nauwelijks waar we geweest zijn. Wèl weet ik me de geweldige bochten en wegen, de uitdagende situaties, berg op en berg af, te herinneren. Voor mij was het één groot feest!!

Op het eindpunt, in een café, krijgt iedereen een certificaat uitgereikt met daarbij enkele persoonlijke opmerkingen. Hier scheiden zich onze wegen en hier vraagt Marcel mij of ik een stukje wil schrijven. Hoe lang moet (mag) dat dan zijn? Eén A4tje of de helft; méér soms? Dat maakt niet uit is het antwoord, schrijf maar, kort of lang, we zetten het wel op de website. U en jij hebben hier mijn pennenvruchten gelezen en je bent hopelijk geraakt door het zelfde motorvirus als Peter, Marcel en de andere instructeurs dat hebben. Ikzelf heb dat dus ook al heel lang.

Samenvattend wil ik stellen dat ik de firma Triumph heel dankbaar ben dat ik de gelegenheid kreeg om op hun fantastische Triumph Tiger 1050 te rijden. Dat daarbij ook de bergtraining van Moto Sportivo was inbegrepen, maakte de winnende prijs tot een waardevolle beleving. De mensen van Moto Sportivo waren overal; ze hielpen iedereen

met woord en daad. Volgens mij is de bergtraining niet te duur; het kost wel veel geld, maar dat is het ook waard. De instructies, de routes, het eten, de verdere presentatie en het motorfeest bergtraining, vind ik bijzonder geslaagd.

Triumph betekent: triomf, zegetocht. Vandaar de aanhef boven dit stuk: wij beleefden een triomfantelijke motor zegetocht.

Als de omstandigheden zich, voor mij persoonlijk, positief wijzigen, zal ik zeker de Triumph Tiger 1050 als volgende motor aan mijn lijstje willen toevoegen. En voor anderen: deze motor is een echte aanrader, je kunt er veel feest op beleven. Je houdt te allen tijde de controle over de motorfiets.

Hartelijk dank Triumph Benelux. Hartelijk dank Moto Sportivo.

*Reinder Vonk,
Nijkerkerveen, 15 sept. 2009.*

