

Rijden in groepen

Spiegelen

Verreweg het belangrijkste dat je geacht wordt te doen tijdens een toerrijtje, is je spiegels in de gaten houden, en kijken of degenen die achter je zitten, daar nog steeds zitten. Is dat niet meer het geval, stop dan! Dat kun je doen zodra je een daarvoor geschikte plek ziet, maar doe het in ieder geval bij de eerstvolgende afslag in de route. Houd voor de zekerheid altijd drie of vier mensen achter je in de gaten. Als je weet dat iedereen dit doet, hoef je nooit bang te zijn dat je de rest kwijtraakt (en kun je dus ook met een gerust hart stoppen om op de achterblijvers te wachten, want je weet dat je voorligger weer op jou wacht en je de juiste route zal wijzen zodra jij en de achterblijvers er weer aankomen).



Voorrijder en achterrijder

Voorop rijdt altijd een ervaren rijder. Die moet tenslotte in staat zijn de route te lezen, ondertussen in een voor de rest lekker tempo doorrijden en liefst ook nog eens extra in de gaten houden of de groep nog compleet is (voor het geval dat de Allerbelangrijkste Regel toch niet goed in de hoofdjes zit). Bovendien speelt hij, samen met de achterste rijder, als herdershond als er iemand kwijt is.

Die achterste rijder moet dus het liefst ook de route kennen. Als je weet wie die achterste rijder is en als je weet dat die de route kent, wordt het gemakkelijker om te stoppen wanneer je de mensen achter je niet meer ziet: je weet dan immers dat die achterste rijder je toch altijd wel weer "thuis" kan brengen.

Afstand houden

Denk er goed aan om afstand te houden, vooral als je in de buurt van de voorrijder rijdt. Die kan natuurlijk opeens zien dat hij bijna een afslag mist, en dan zit je al snel er bovenop.

In een groep rijd je al snel dichterbij elkaar dan normaal. Dit is niet helemaal te vermijden, maar wees er op bedacht.



Eigen tempo

Je weet altijd zeker dat ze toch wel op je zullen wachten.

Wat je vaak ziet, is dat motorrijders die in de bochten merken dat ze langzamer er doorheen rijden dan hun voor- en achterliggers, op het rechte stuk extra gas gaan geven zodat ze bij blijven (en misschien zodat het minder opvalt dat ze langzamer rijden). Doe dat niet!

Denk er bij toertochtjes goed aan dat je in je eigen tempo moet rijden. Als je langzamer bent dan de rest is dat niets om je voor te schamen: iedereen heeft nou eenmaal verschillende ervaring.



Als je merkt dat je achterligger steeds in de remmen moet voor je, in de bochten, of bijna bovenop je zit, laat hem er dan voorbij: wat langzamer rijden en een handgebaar maken.

De enige uitzondering op deze regel is de laatste rijder van een groep. Het is aan te bevelen dat die een ervaren rijder is: hij speelt, samen met de voorrijder, voor herdershond, en houdt in de gaten of alles goed gaat.

Eigen verantwoordelijkheid

Iets om heel goed voor ogen te houden, is dat je altijd je eigen verantwoordelijkheid blijft houden voor je gedrag, en met name ook je snelheid.

Stuift iedereen met 90 km per uur door een woonerf? Niet er achteraan stuiven, maar gewoon de snelheid rijden die jij verantwoordelijk vindt. Kan ook makkelijk, want ze wachten toch op je indien nodig.

Hetzelfde verhaal gaat op voor stoplichten: iedereen door rood, omdat de voorrijder zo stom is om nog net door oranje te rijden? Gewoon blijven staan.

Laat je niet zo opjutten dat je de bocht uitvliegt!

Blijf altijd uitkijken voor spelende kinderen, auto's die uit zijstraten komen, fietsende families, bellende blikkofielen, enzovoorts.

Denk er aan dat, met name met een voorrijder die de neiging heeft te gassen op de rechte stukken, je achterin de groep het zogenaamde harmonica-effect krijgt: je moet daar dan af en toe 180 rijden om bij te halen. Als je dat leuk vindt is dat prima natuurlijk, maar als je het niet ziet zitten: niet doen!

Vooraf ook bij inhaalacties: niet blind achter je voorligger aanstuiven. Als je de groep kwijtraakt wachten ze toch wel! Gewoon pas inhalen als *jij* kunt zien dat dat kan.

Houd extra goed in de gaten of je moe wordt. Dat gebeurt eerder dan normaal, omdat je ook op de rest van de groep moet letten.

Als er om wat voor reden dan ook gestopt moet worden op de weg, doe dat dan zodanig dat er geen extra risico's ontstaan.

Niet midden op de weg stil gaan staan dus, maar gewoon aan de kant, op een

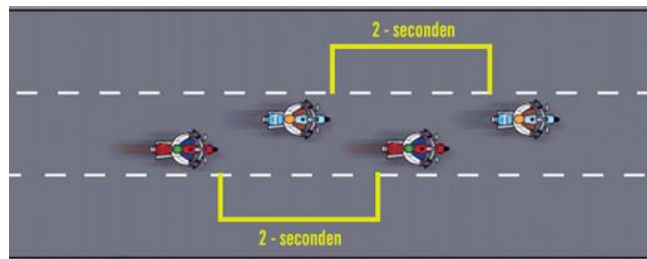
manier waarop niemand risico loopt, en het verkeer er gewoon door kan. Let er bij stops op, bij café's en zo, dat je geen geparkeerde auto's klemzet en zorg er uiteraard ook weer voor dat het verkeer (inclusief voetgangers) geen last heeft van de geparkeerde motoren.

Baksteen rijden

Op lange rechte stukken is het handig om in de zogenaamde baksteenformatie te rijden.

De voorste rijdt links op de rijstrook; degene daar achter rechts; degene daar weer achter links, enzovoorts. Op die manier heeft iedereen het beste zicht op de weg voor zich.

In bochten trek je je niets van die hele baksteenformatie aan, en rij je je eigen lijn! Houd er dan dus ook rekening mee dat je voorligger voor de bocht naar de buitenkant van de bocht zal uitwijken!



Probeer natuurlijk in de eerste plaats een lekker tempo te rijden voor degenen die achter je rijden. Of dat snel of juist niet is, moet je zelf inschatten.

Houd je spiegels extra goed in de gaten en probeer af en toe koplampen te tellen. Gewoon als dubbelcheck dat er netjes wordt gewacht op achterblijvers.

Probeer extra gelijkmatig te rijden, maar niet te traag. Als jij remt voor een bocht, moeten de achterste rijders door het harmonica effect vrijwel stil gaan staan. Trek jij fors op als je de bocht uitkomt, dan moeten de achterste rijders nog drie keer zo hard om weer bij te komen. Zo min mogelijk remmen en optrekken dus in de bochten.

Het wegzet-systeem

Het gemiddeld aantal motorrijders dat meedoet aan een toertocht bedraagt bij ons circa 11 personen. Dat betekent dat de “sliert” motorrijders dan lang is en de voorrijder vaak niet meer in staat is om oogcontact te houden met de achterrijder. Dit maakt de kans dat de groep uiteenvalt groter.

Om dat probleem te voorkomen is de afgelopen jaren geprobeerd om het zogenaamde wegzetsysteem te introduceren.

Zonder nu dit systeem verder uit te leggen, is gebleken dat velen van ons zich er niet prettig bij voelen. Het beeld werd onrustig. Op het ene moment rijd je voor in de groep, even later zit je weer helemaal achterin.

Vanwege deze onrust werd bij grotere groepen in de praktijk steeds vaker besloten om dat wegzetsysteem dan toch maar niet te gebruiken. Om die reden is het nu afgeschaft.

Splitsen in kleinere groepen

Blijft toch het feit dat we vaak met 10 à 12 motoren zijn!

Rijden in groepen is het prettigste in groepen tot zes man; daarna wordt de “sliert”

vaak te groot. Dat kan gevaar opleveren voor andere weggebruikers. Bovendien is het rijden in grote groepen vaak niet prettig voor aanwonenden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het rijden op dijkweggetjes. Om die reden zal bij grotere groepen bij vertrek de groep vaak in twee subgroepen worden gesplitst, waarbij de tweede groep (met een tweede voorrijder en achterrijder) vijf minuten na de eerste groep vertrekt. Om daarna bij koffie- en lunchpauzes toch het plezier te hebben van de hele groep, zal de eerste groep bij de pauzes steeds wachten op de tweede groep alvorens naar binnen te gaan.

Tenslotte

Deze tips zijn bedoeld voor toerrijders, zoals ze met nl.motorfiets worden gereden. De praktijk heeft bewezen dat het op deze manier voor iedereen leuk is.

Deze tips zijn met nadruk niet bedoeld voor het rijden van lange afstanden, in de zin van meer dan een paar honderd kilometer.

Bij het rijden van dat soort afstanden gaan de individuele behoeften aan eet-, drink-, tank- en uitrust-pauzes, en de gewenste rijnsnelheden te veel uit elkaar liggen. Te veel aanpassingen van individuen op dat soort afstanden is vragen om moeilijkheden, en bovendien zakt het gemiddelde tempo enorm in bij een toename van het aantal mensen in een groep, doordat je pas weg kunt als iedereen daar klaar voor is.