



november 2015

Voertuigbeheersing

Een goede beheersing van je motorfiets brengt het evenwicht tot stand tussen jou en je motor, met andere woorden: dat je de baas bent over de motor en hem volledig in je macht hebt.

Om de motorbeheersing te oefenen zijn er de zogenaamde 'bijzondere verrichtingen'. Deze verrichtingen maken tegenwoordig deel uit van het praktisch examen van rijbewijs cat. A.

De bijzondere verrichtingen zijn:

- Stapvoets rijden
- Slalom
- Halve Draai
- Acht
- Cirkel
- Remproef 50/80km/u

Deze oefeningen moeten regelmatig gedaan worden om je motorbeheersing op peil te houden.

Alle oefeningen moeten uitgevoerd worden met een trekkende motor

Hoe hou je de motor trekkend en de snelheid constant?

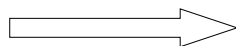
- Eerste versnelling kiezen
- Gas geven (+/- 2000 tpm)
- Achterrem gebruiken om snelheid aan te passen

Zithouding

- Comfortabel zitten op de motor
- zwaartepunt van motor en zwaartepunt van je lichaam blijven boven elkaar
- Voeten op de voetsteunen houden
- Armen licht gebogen
- Knieën en binnenkant van je onderbeen zoveel mogelijk tegen de motor aan drukken – veel raakvlakken met de motor
- Alle bedieningsorganen moeten makkelijk te bedienen zijn.

Beschrijving van de bijzondere verrichtingen

VERKLARING



RIJRICHTING



KIJK



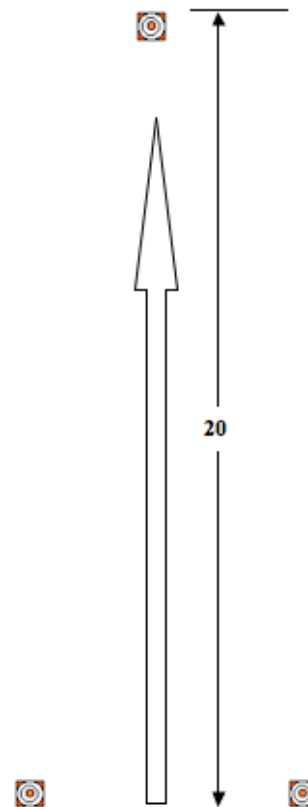
KEGEL



STAPVOETS RIJDEN

1^o VERSNELLING MET KOPPELING

VOETEN OP VOET STEUNEN
MOTOR TREKKEND HOUDEN
KOPPELING EN ACHTERREM
GEBRUIKEN
BLIJF VER VOORUIT KIJKEN



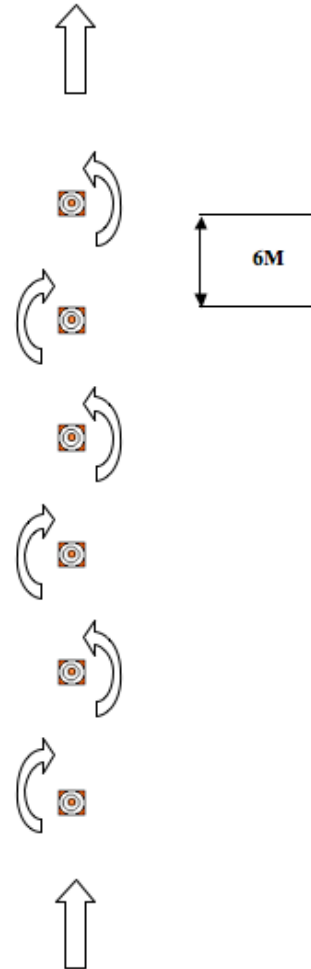


SLALOM

2^e VERSNELLING

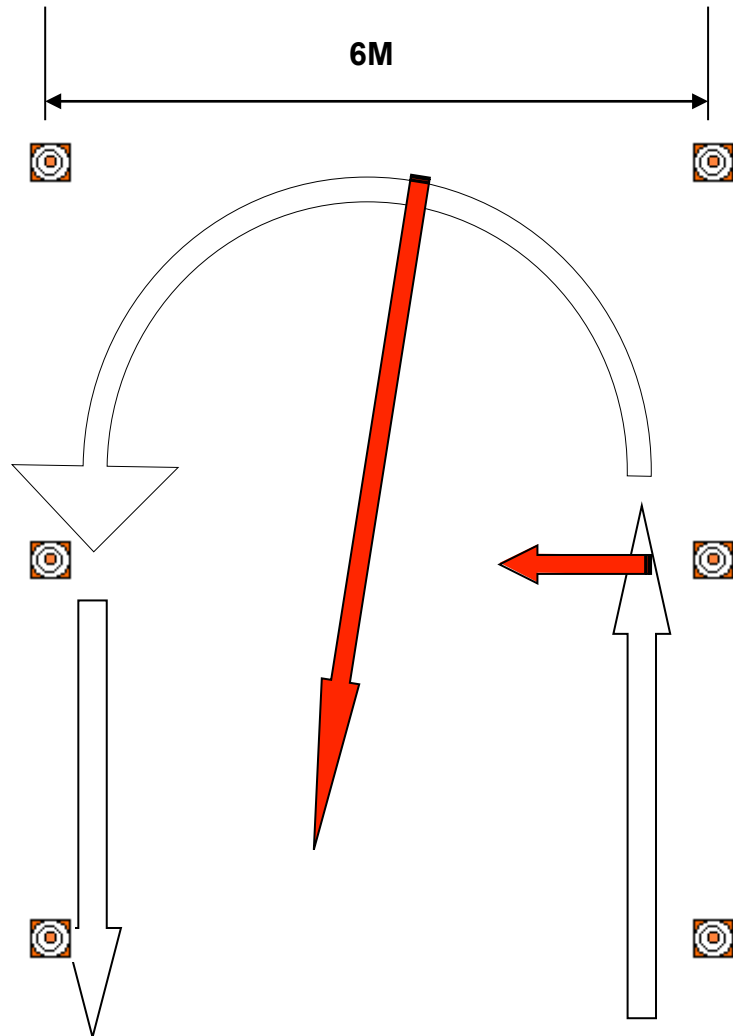
VOETEN OP STEUNEN
20-25KM/u
MOTOR TREKKEND HOUDEN
VANUIT HEUPEN STUREN
VER VOORUIT KIJKEN

ZONDER ONDERBREKINGEN
VLOT EN RUIM TUSSEN DE
KEGELS RIJDEN





HALVE DRAAI (links en rechts)

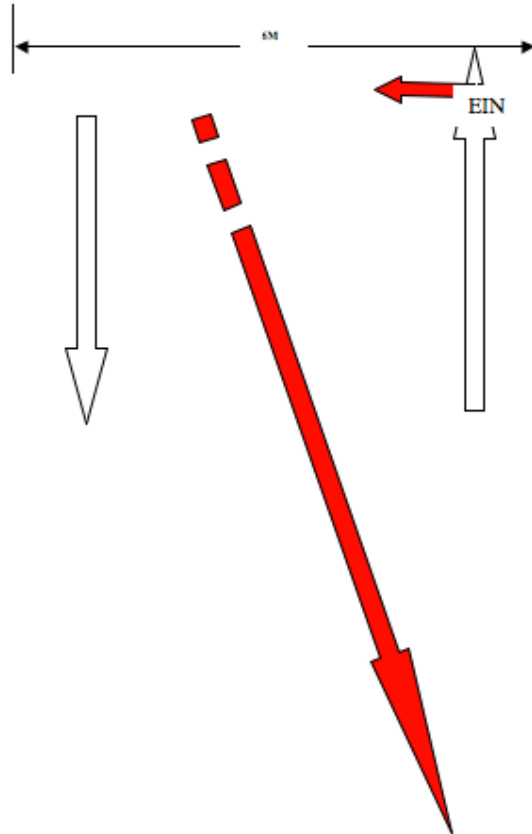


**1^e VERSNELLING MET
ACHTERREM**

**VOETEN O[P] STEUNEN
MOTOR TREKKEND HOUDEN
VANUIT HEUPEN STUREN
KIJKEN NAAR HET PUNT WAAR
JE HEEN WILT**



ACHT (1 keer een acht rijden)



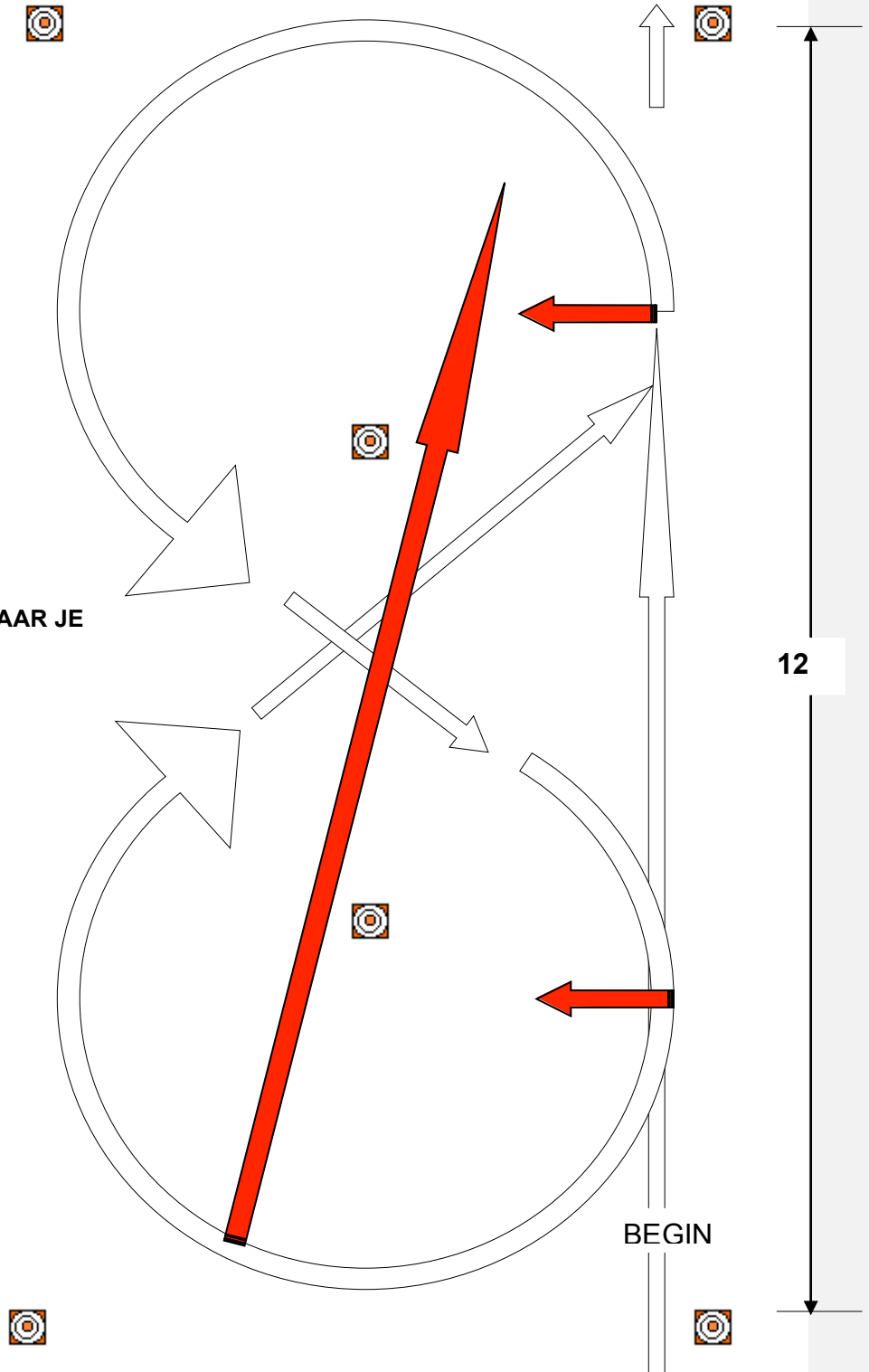
**1° VERSNELLING MET
ACHTERREM**

**VOETEN O[P] STEUNEN
MOTOR TREKKEND HOUDEN
VANUIT HEUPEN STUREN
KIJKEN NAAR HET PUNT WAAR
JE HEEN WILT**



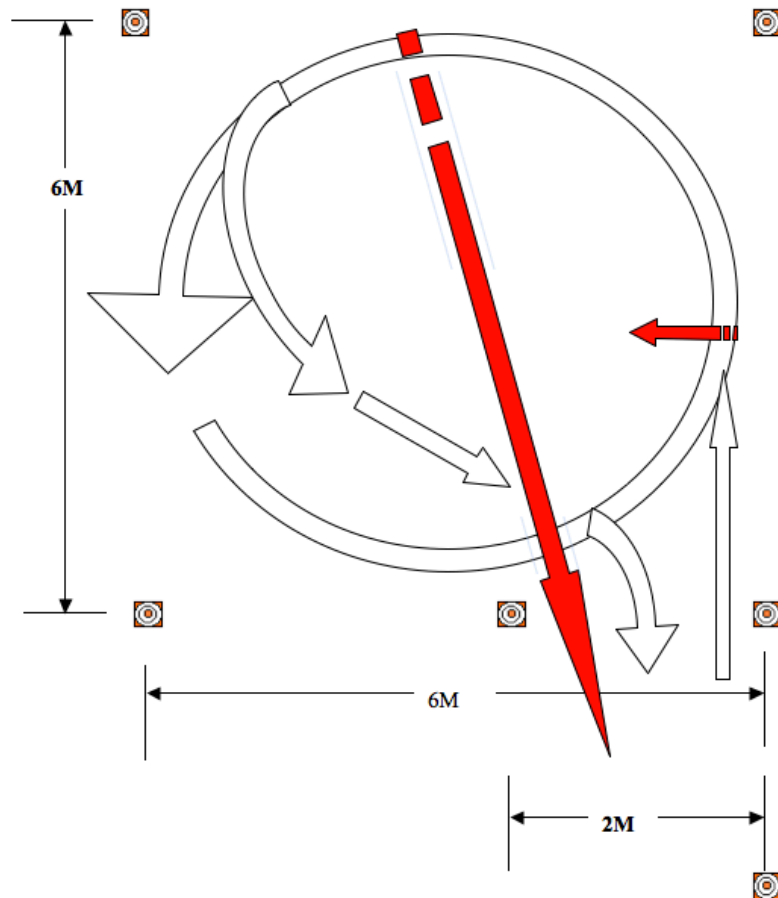
**1^o VERSNELLING MET
ACHTERREM**

**VOETEN OP STEUNEN
MOTOR TREKKEND
HOUDEN
VANUIT HEUPEN STUREN
KIJKEN NAAR HET PUNT WAAR JE
HEEN WILT**





CIRKEL (3 cirkels maken daarna naar rechts uit rijden)




**1° VERSNELLING MET
ACHTERREM**

**VOETEN OP STEUNEN
MOTOR TREKKEND HOUDEN
VANUIT HEUPEN STUREN
BLIJF OVER LINKER SCHOUDER KIJKEN
3° CIRKEL DOOR KIJKEN NAAR UITGANG**



Remproef 50/80 Km/u

**REMMEN MET BEIDE REMMEN
REM DRUK VLOT OPBOUWEN
TERUG SCHAKELEN NAAR 1^e VERSNELLING
VLOT TOT STILSTAND KOMEN
RECHTER VOET NEER ZETTEN
BLIJF VER VOORUIT KIJKEN**

 **REMWEG – 50 km/u = max
12m**



**HIER BEGINNEN
MET REMMEN**





Voertuigbeheersing

Een goede beheersing van je motorfiets brengt het evenwicht tot stand tussen jou en je motor. Dit is heel belangrijk voor de leden van het BMTN want tijdens evenementen moet je niet bezig zijn met je motor, maar met wat er om je heen gebeurt. Om voor alle BMTN-leden de basisvaardigheid te kunnen vaststellen worden de eerste trainingdagen van het seizoen benut om te testen dat iedereen het motorexamen voertuigbeheersing van het CBR moeiteloos af kan leggen. Ook als een andere motor is gekocht zal op de eerstvolgende training die test???? (niet halen / wie bepaalt dat en wat zijn de sancties? afgelegd moeten worden. De eisen van het CBR zijn als bijlage 3 in dit handboek opgenomen.

Het gaat bij het uitvoeren van bovengenoemde bijzondere manoeuvres niet om het doen van een paar "kunstjes". Het doel is om door middel van deze manoeuvres aan te tonen dat je over voldoende voertuigbeheersing beschikt. Met andere woorden; dat je de baas bent over de motor en die volledig in je macht hebt.

Algemeen motorrijden

92 % van de ongevallen worden veroorzaakt door de mens, slechts 3% door het voertuig en 5% door de omgeving. Om een goede motorrijder te zijn moet je de 3 V's onthouden. Deze zijn:

- **Vaardigheid** – betekent dat je de motor goed onder controle hebt en dat je weet hoe de motor reageert in bepaalde situaties.
- **Verkeerskennis** – betekent dat je de verkeersregels goed kent, ook weten wat de verkeersborden betekenen.
- **Verkeersinzicht** – betekent dat je verkeerssituaties kan herkennen en er een juiste oplossing voor kan vinden. Dit kun je alleen doen als je een goede verkeerskennis hebt.

Daarbij is het ook van belang dat je de juiste kijktechniek gebruikt. Op de motor is het heel belangrijk dat je weet wat er om je heen gebeurt. Dus je moet altijd ver vooruit kijken en de horizon constant scannen zodat je op tijd kunt anticiperen op wat voor situatie er aankomt. Ook moet je, voordat je een manoeuvre uitvoert, links en rechts naast je kijken en je spiegels gebruiken om te zien wat er achter je gebeurt.

Plaats op de weg

Als motorrijder ben je half zo breed als een auto en dus ben je minder zichtbaar voor andere bestuurders. Je hebt ook geen bescherming tegen een botsing, geen blik of kreukelzones zoals in een auto. Het is daarom van belang dat je als motorrijder goed zichtbaar bent en de vrije ruimte om je heen bezet houdt. Dit doe je door de juiste plaats op de weg te kiezen.

Een belangrijk begrip hierbij is de 'veilige ruimte'. Dit is grofweg het midden tussen de ruimte links en rechts van je, met als uiterste aan de linkerkant het midden van de rijbaan tot de middenstreep en rechts de streep van de vluchtstrook of berm. Indien er een tegenligger aan komt verkleint dit de veilige ruimte en ga je iets naar rechts.

Het rijden in colonne verkleint de veilige ruimte óf aan de rechterkant óf aan de linkerkant en je kiest naar gelang de meest veilige positie. Indien je rechts rijdt en de motorrijder links voor je wijkt voor een tegenligger iets naar rechts, dan houdt dit in dat jij ook iets naar rechts gaat omdat ook jouw veilige ruimte is verkleind. Door duidelijk links van het midden van de rijstrook te rijden claim je jouw deel van de weg en worden andere bestuurders niet in de verleiding gebracht om op hetzelfde wegdeel naast je te komen rijden of staan. Het voordeel van de motor is dat je jouw positie heel gemakkelijk kan veranderen ten opzichte van de verkeerssituatie bijvoorbeeld om goed zichtbaar te blijven. Je kunt, als je een heel onoverzichtelijke kruispunt nadert, wat verder links gaan rijden zodat de bestuurder van rechts je net iets eerder ziet. Of door meer rechts te gaan rijden als er een bestuurder van links de weg wil oprijden. Wegmarkeringen, putdeksels of vuil op de weg kan je ook gemakkelijk vermijden door je positie te veranderen.

Bij het inhalen is je positie op de rijstrook ook belangrijk. Als je bijvoorbeeld achter een vrachtwagen rijdt, is het vaak moeilijk om te zien wat er vóór de vrachtwagen rijdt. Dus ga je eerst rechts rijden om langs de vrachtwagen te kijken. Daarna ga je weer links van je rijstrook rijden om te kijken of er iets aankomt. Bedenk wel dat wanneer je te dicht op je voorganger zit je kijkhoek een stuk kleiner is dan wanneer je een gepaste afstand aanhoudt. Als het veilig is kun je gaan inhalen. Tijdens het inhalen rijd je links van het



midden van de inhaalrijstrook. Op deze manier houd je ander verkeer dat ook aan het inhalen is achter je en ben je beter zichtbaar voor het verkeer dat je aan het inhalen bent.

Je beste uitgangspositie is een ruime afstand houden tot de vrachtwagen. Inhalen moet vlot gebeuren en je kunt de 'extra' ruimte benutten om alvast vaart te maken. Ook moet je niet blijven hangen naast een motorvoertuig omdat je meestal in de dode hoek van hun spiegels zit en je dan niet wordt gezien.

Bochten

Een juiste bochtentechniek is heel belangrijk als je een bocht veilig en vlot wilt rijden. Om een bocht goed te kunnen rijden moet je:

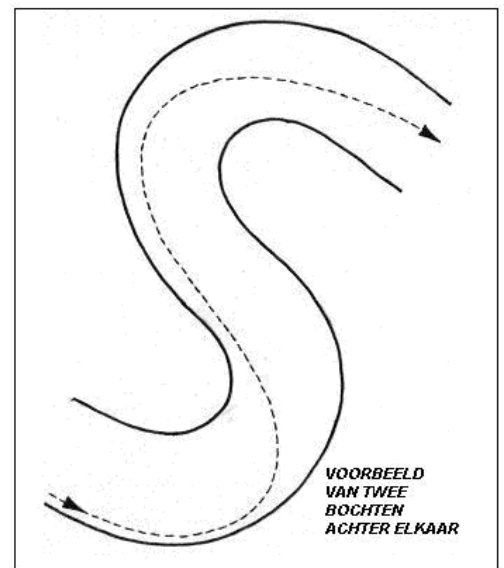
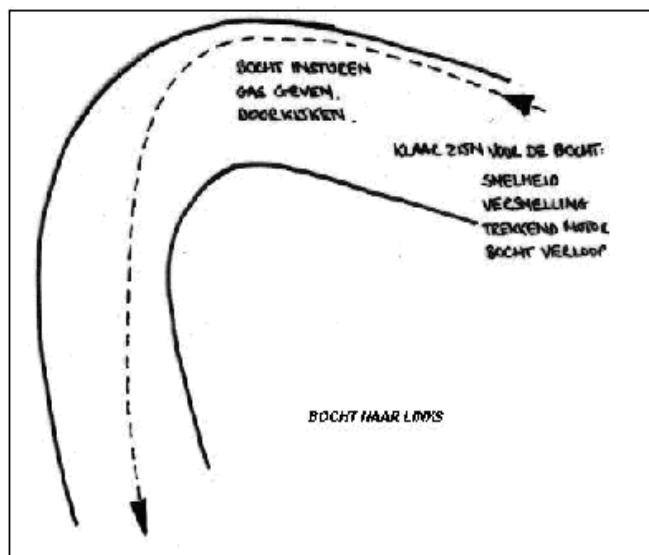
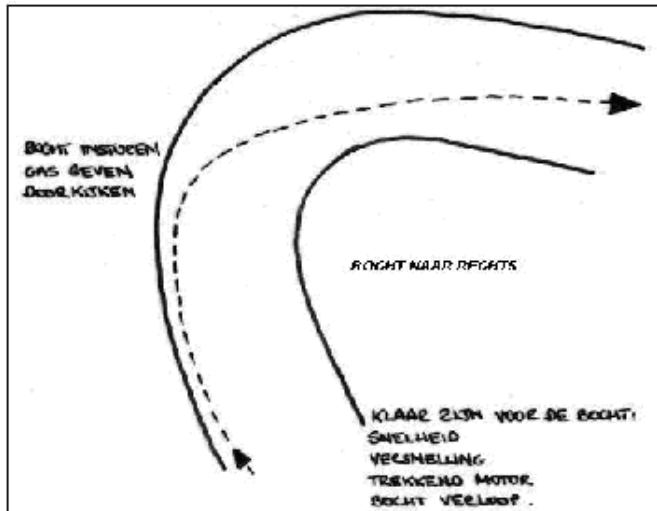
- goed kijken waar je uit wilt komen
- een perfecte zithouding nastreven
- de juiste versnelling kiezen
- met aangepaste snelheid en trekkende motor de bocht ingaan
- gas geven als je de bocht uit komt.

Bocht naar rechts

- begin zo links mogelijk van de rijstrook of de weg te rijden. Zo overzie je de komende bocht beter.
- pas je snelheid aan en kies de juiste versnelling
- kijk waar je uit wilt komen
- rij met een trekkende motor de bocht in
- stuur vanuit het hoogtepunt in de bocht naar rechts
- kom in het midden van de rechterrijstrook uit.

Bocht naar links

- begin meer rechts te gaan rijden; de bocht is nu beter te overzien
- pas je snelheid aan en kies de juiste versnelling
- kijk waar je uit wilt komen
- als de gehele rijstrook zichtbaar is kun je insturen en meer gas geven
- na de bocht in het midden van de rijstrook uitkomen



Op een bochtige weg moet je bepalen waar je uit wilt komen ten opzichte van de volgende bocht. Tijdens het rijden van één bocht ben je al bezig met de volgende. Op een geheel overzichtelijke weg is dit niet moeilijk (bijv. een polder- of dijkweg). Op een onoverzichtelijke weg is dit moeilijker en kan je soms beter het midden van je rijstrook aanhouden

Remmen in de bocht

Remmen in de bocht moet je als het even kan niet doen, maar soms ontkom je er niet aan. Een manier om te remmen in de bocht is om eerst de motor rechtop te krijgen en daarna te gaan remmen (noodstop). De remmen loslaten en weer inleunen. Dus remmen, sturen, remmen, sturen.

De tweede manier, de betere, is de motor schuin te houden en beide remmen te gebruiken. Je kunt in een bocht harder remmen dan veel mensen denken.



Motoren met ABS

ABS zorgt ervoor dat de wielen in voorwaartse richting niet gaan slippen. Ook in bochten werkt ABS dus prima in voorwaartse richting. Een eventuele slip in zijwaartse richting wordt niet opgevangen. Bij het remmen in een bocht moeten de banden zowel de remkracht als de zijdelingse wrijving voor de bocht kunnen verwerken. In een bocht kun je dus nooit zo hard remmen als rechthout, omdat een deel van je wrijving voor de bocht gebruikt wordt en dus niet meer voor het remmen gebruikt kan worden.

Dus het is mogelijk met ABS in de bocht jezelf onderuit te remmen: niet doordat je slipt in voorwaartse richting, maar doordat er door het remmen te weinig wrijving overblijft voor het rijden van een bocht. Het helpt dus ook om in een 'spannende' bocht de remmen los te laten, zodat alle wrijving gebruikt kan worden voor de bocht. Het is een hoogstaande vaardigheid die door training jezelf eigen te maken is. De praktijk wijst echter uit dat het een laatste redmiddel is en toch vaak fout gaat: voorkomen dus!

Remmen

Een goede remtechniek is natuurlijk heel belangrijk; je moet op een vlotte en veilige manier kunnen stoppen en je weet nooit van tevoren wanneer je een noodstop moet maken. Remmen kunnen we in twee hoofdstukken verdelen: **normale remming** met terugschakelen en de **noodstop**. Voor beide situaties op een betrouwbaar wegdek gebruik je altijd beide remmen.

Remmen met beide remmen

- voorrem aanleggen
- druk voorrem verhogen en achterrem aanleggen
- druk op beide remmen, maar wielen mogen niet blokkeren
- druk afbouwen op beide remmen naarmate de snelheid zakt.

Met een normale remming schakel je terug naar de eerste versnelling. Met een noodstop moet je zo snel mogelijk stoppen en is er geen tijd om terug te schakelen. Bij een noodstop op een droog wegdek remt een geblokkeerd achterwiel ook af maar de motor moet wel recht blijven anders helpt het niet.

Bijzondere remsituaties

Als het wegdek glad is of je banden vies zijn omdat je bijvoorbeeld net door wat modder hebt gereden, moet je anders gaan remmen. In zo'n situatie moet je alleen je achterrem gedoseerd gebruiken. Soms ben je al aan het remmen en je ziet dat ineens het wegdek onbetrouwbaar wordt, bijvoorbeeld door zand of olie op het wegdek, putdeksels etc.... In deze situatie kan je zo hard mogelijk gaan remmen vóór het obstakel, daarna de remmen los laten en na het obstakel weer gaan remmen. Soms is het niet mogelijk over de obstakels heen te rijden. Dan moet je uitwijken. Eerst zo hard mogelijk remmen, daarna de remmen los laten en uitwijken – later weer remmen.

Het blijft een kwestie van beoordelen wat de minst kwalijke oplossing is en bedenk wel; **als je een noodstop moet maken, heb je al een aantal kijk- en/of inschattingfouten gemaakt!!!**

Rijden in een groep

Bij het groepsgewijs rijden kunnen wij gebruik maken van meerdere soorten formaties. Binnen het formatie rijden zijn een aantal rollen te onderscheiden, namelijk:

- kopman
- tweede man
- deelnemer
- staarrijder.

Het is **essentieel** dat iedereen in de groep weet wie welke rol heeft omdat iedere rol eigen taken en verantwoordelijkheden heeft. In het algemeen heeft elke rol de taken zoals hierna beschreven.

De kopman bepaalt de route en alle overige rijders volgen deze hierin. De kopman maakt afspraken met de groep die nodig zijn om de route als formatie zo goed mogelijk af te kunnen ronden.



Te denken valt hierbij aan de rolverdeling en het tempo. Voordat hij gaat rijden moet de kopman verifiëren dat alle overige rijders gereed zijn. Dit houdt onder andere in:

- Gezeten op de motor
- Met draaiende motor
- Uniform op orde
- (Indien van toepassing) Porto's gereed.

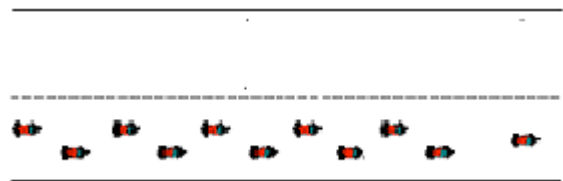
De tweede man bepaalt het tempo waarin gereden wordt en zorgt ervoor dat het optrekken en afremmen op dusdanige wijze plaats vindt dat de rest van de formatie als een aaneengesloten geheel kan blijven functioneren. Dit betekent langzaam optrekken en als de groep compleet is rustig versnellen. Door goed te anticiperen kan tevens het afremmen op rustige en gecontroleerde wijze plaats vinden. Het rijden in formatie houdt in dat de onderlinge afstand tussen de rijders dusdanig is dat plotselinge snelheidsveranderingen een groot risico met zich meebrengen en daardoor moeten worden voorkomen.

De deelnemers vormen het grootste deel van de formatie. Bij de start neemt elke deelnemer een vaste positie in en houdt deze in principe gedurende de hele route aan. Het rijden in een formatie is een inspannende bezigheid omdat je er voor dient te zorgen dat de afstand tot de andere rijders zo constant mogelijk blijft. Dit betekent dat je de rijders voor je in de gaten moet houden, **maar ook de rijders naast en achter** je. Iedere afleiding van deze taken brengt een zeker risico met zich mee en moet dus zoveel mogelijk worden vermeden. Zet dus je GPS bij voorkeur uit en bekijk de omgeving gerust eens bij een andere gelegenheid. Zoals eerder gesteld is het de tweede man die het tempo bepaald, dus in het geval dat dit naar jou mening te hoog ligt dien je je hier toch aan te conformeren! Spreek de betreffende persoon hier dan wel na afloop of tijdens een pauze op aan, want wellicht zijn er meerdere rijders met dezelfde zorg. Laat in ieder geval nooit een groot gat ontstaan in de formatie omdat dit voor overige verkeersdeelnemers een aanleiding kan vormen om de aanwezige ruimte in te nemen waardoor de formatie verbroken wordt.

De staartrijder is de achterste motorrijder. Hij moet in een goed samenspel met de kopman zorgen dat de groep vlot en veilig door het verkeer heen geloodst wordt. Daarnaast is het voor de kopman niet alleen noodzakelijk om te weten wie de staartrijder is, maar ook dat de staartrijder zoveel mogelijk zichtbaar blijft voor de kopman. Het gebruik van de portofoon kan in deze een belangrijke bijdrage leveren.

Baksteensgewijs rijden

Bij het rijden in groepsverband wordt de 'baksteensgewijze' formatie het meest gebruikt. Vooraan de groep rijdt de 'kopman' en hij heeft een vrije positie. Dit betekent dat hij zelf mag kiezen waar hij rijdt om bijvoorbeeld de aankomende verkeerssituatie beter te overzien. Bij het BMTN rijdt dan de tweede man rechts en stemt met de kopman af wie het tempo bepaald, of dat er aaneengesloten gereden wordt vanwege het kleine aantal en de kopman alles bepaald. Bij stoppen zorgt de kopman er dan wel voor dat hij links staat zodat de tweede man rechts naast hem kan komen staan zodat hij makkelijker kan bepalen waar de staartrijder zich bevindt.



De overige motorrijders rijden te alle tijden in formatie. De onderlinge afstand varieert met de snelheid, maar de groep moet zo compact mogelijk blijven. Dit betekent dat ook met een hogere snelheid de onderlinge afstand redelijk klein blijft. Echter, je rijdt nooit naast elkaar: dit om te zorgen dat jouw voorligger altijd naar opzij kan uitwijken, zonder tegen jou aan te rijden.

In bochten blijft de groep zoveel mogelijk in formatie rijden, maar het kan zo zijn dat het op smallere wegen verstandig is om als enkele colonne de bocht te nemen. Na de bocht(en) zo snel mogelijk weer baksteensgewijs rijden.



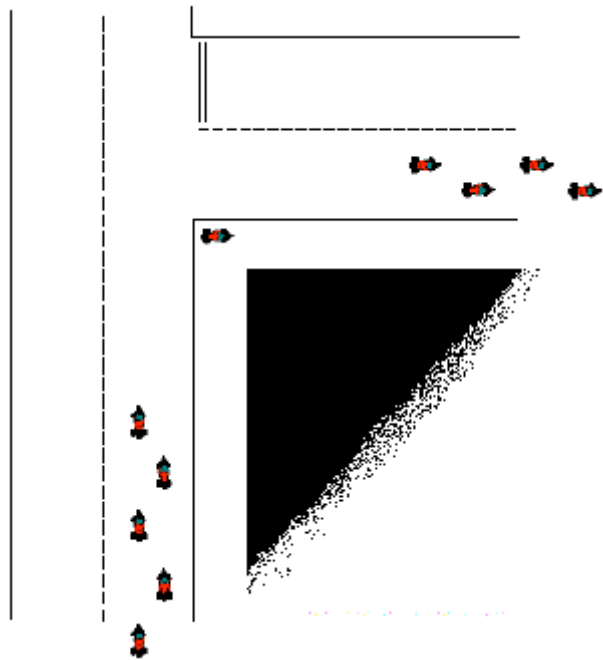
Voor het oprijden van een rotonde geeft de kopman richting aan, als ware het een kruising. Dit neemt op de rotonde zelf twijfel weg in welke richting de groep gaat, waardoor de groep makkelijker aaneengesloten blijft.

Als de groep langzamer gaat rijden zonder dat er hard geremd wordt geven de voorste motorrijders door het kort laten oplichten van het remlicht aan dat de snelheid verandert.

Wat te doen als de groep splitst?

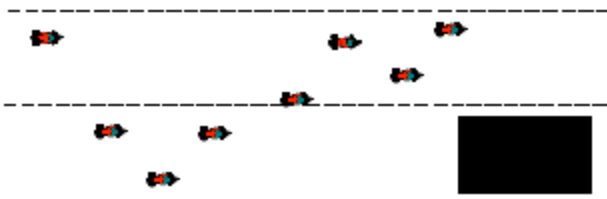
Het kan gebeuren dat de groep splitst. Om te zorgen dat de achterliggende groep(en) niet verkeerd rijden, moet de laatste man van de voorste groep wachten bij de eerstvolgende afslag die genomen wordt (zie figuur). De nieuwe laatste man moet dan weer wachten als de kopman wederom afslaat (**krumelsysteem**). Op deze wijze kan de achtergebleven groep de voorgaande groep blijven volgen, waarbij steeds de 'wachter' de rol van kopman op zich neemt totdat uiteindelijk de formatie weer compleet is. In het ideale geval zal de hele groep bij elkaar komen zonder dat de kopman hoeft te stoppen.

Als je staat te wachten zorg er dan voor dat je goed zichtbaar blijft, maar hinder het overige verkeer niet. Op sommige wegen is het moeilijk een plek te vinden waar je kunt of mag stilstaan (bijv. op een autoweg). Probeer evengoed een plek te zoeken bijv. in de berm. Als er toch gestopt moet worden dan moet de kopman een geschikte plek zoeken waar de hele groep kan stilstaan en tegelijkertijd het overige verkeer niet hindert. Bij verkeerslichten blijf je gewoon doorrijden als het licht op groen springt. De linkerkant van "de baksteen" kan iets naar het midden gaan rijden om de detectielussen te activeren. Als het oranje wordt, stop je (tenzij stoppen redelijkerwijs niet meer mogelijk is). Vervolgens gaat het bovenstaande krumelsysteem in werking.

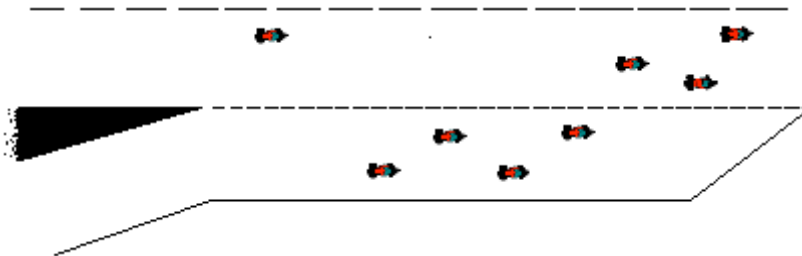


Inhalen en Invoegen

Hoe groter de groep is, des te belangrijker het is om **voor** het rijden duidelijke afspraken over de rolverdeling en dergelijke te maken. De koprijder heeft echter het laatste woord! Tijdens het rijden met een groep is het vaak moeilijk samen in te halen of in te voegen. Dit betekent dat deze manoeuvres in voorkomende gevallen op individuele basis uitgevoerd moeten worden. De enige uitzondering hierop vormt het groepsgewijs rijden op de snelweg. Hier kan de laatste man van de groep een rol spelen door tijdig naar links te gaan zodat de rest van de groep voor hem kan inhalen of invoegen (zie figuren).



Inhalen(snelweg)



Invoegen(snelweg)

Hij moet dan goed samenwerken met de kopman. Het verdient aanbeveling om niet direct na het inhalen weer naar de rechter rijstrook te gaan om te vermijden dat de bestuurder van het ingehaalde voertuig het gevoel krijgt gesneden te worden. Ook is het belangrijk dat je steeds je voorganger volgt. Of je het nou wel of niet eens bent met de kopman, het is de bedoeling dat je gewoon je voorganger blijft volgen en niet eerder of later van rijstrook wisselt. Met andere woorden; **Je blijft verantwoordelijk voor je eigen handelen en veiligheid.**

Verkeersinzicht

Verkeersinzicht is een woord samengesteld uit twee woorden: verkeer en inzicht. Iedereen weet wat verkeer is maar inzicht is wat moeilijker uit te leggen. Het heeft te maken met zien maar vooral begrijpen wat er gebeurt, en nog belangrijker, wat er mogelijk **kan** gebeuren. Verkeersinzicht is moeilijk te meten, het is een groeiproces dat begint wanneer je als kind voor de eerste keer met de fiets op de weg rijdt en pas stopt als je ophoudt deel te nemen aan het verkeer. Om een goed verkeersinzicht te ontwikkelen moet je eerst een situatie zien aankomen. Dit betekent dat je altijd goed in de gaten moet houden wat er om je heen gebeurt. Ten tweede moet je de situatie begrijpen. Hier spelen ervaring en kennis van de verkeersregels een grote rol. Als derde moet je anticiperen op hoe de situatie zich gaat ontwikkelen om daarna de juiste actie te ondernemen. Hoe eerder je dit doet hoe veiliger je rijdt.

Verkeersinzicht is in principe niet te combineren met haast, irritatie of roekeloosheid. Als BMTN-er hebben wij hier wel vaak mee te maken tijdens evenementen. Bijvoorbeeld:

- je wilt op tijd bij een kruispunt komen om het verkeer stop te zetten
- andere verkeersdeelnemers willen jouw aanwijzingen niet opvolgen,
- wielrenners die alleen uit de wind en zo hard mogelijk willen rijden,
- het gebruikmaken van fiets- en voetpaden
- etc., etc.....

Als lid van het BMTN hebben wij dus niet alleen te maken met het gewone verkeer, maar ook met bijzondere situaties die een evenement met zich mee brengt.

Naast elkaar rijden (naar een evenement)

Het kan voorkomen dat we als groep aanrijden naar een evenement waarbij we soms zelfs 2 aan 2 rijden. In dat laatste geval geeft de vóórste rijder aan de rechterkant het tempo aan, waarbij de rijder links hiervan het aangegeven tempo volgt. De 2 rijders erachter (2^e rij) volgen zo gelijk mogelijk naast elkaar rijdend en ook hier geeft de rechterrajder het tempo aan enz..

Anders gezegd, de linker rijder concentreert zich op zijn positie ten opzichte van de rechterbuurman en probeert daarmee gelijk op te rijden. De linkerman volgt dus **niet** het tempo van de rijder voor hem! Dat doet de rechterrajder immers. Op deze wijze hoef je je slechts te concentreren op 1 ander om je positie op de juiste wijze aan te kunnen houden en daarmee heb je het druk genoeg om het er goed uit te laten zien.

Om op een professionele en veilige manier evenementen te kunnen begeleiden moet ons verkeersinzicht buitengewoon goed ontwikkeld zijn. Ga dus, naast je BMTN activiteiten, vooral zelf ook heel veel rijden, liefst in vreemde of onbekende omgeving. Een BMTN-er zou minimaal 10.000 kilometer per jaar op de motor moeten rijden, voor een deel ook in het buitenland en in de bergen. Dit geeft je een bepaalde ervaring die niet op een andere manier te verkrijgen is. Blijf altijd leren, blijf altijd oefenen, begin ermee in je eigen straat! Ook het jaarlijkse BMTN-weekend is een goede gelegenheid.