



STOFHAPPEN & MODDERGOOIEN IN

10 STAPPEN

BERRT ALLROAD TRAINING/YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Je zou de Ténéré 700 de grote aanstichter kunnen noemen van de plots opwellende behoefte om zandpaden te verkennen. Alweer enige tijd dienstdoend als 'staffbike' lonkt het onverhard meer dan ooit tevoren. De lange veerwegen, de dikke noppen, de rally-looks... De verleiding is niet te weerstaan. Een probleem: hoe moet dat eigenlijk, motorrijden in het zand?

Tekst Randy Fotografie Henny B. Stern

Van huis uit ben ik, zoals de meeste van ons, het type dat zich vooral senang voelt op een verharde ondergrond, in de volksmond ook wel bekend als 'asfalt'. Onverharde zijwegen nam ik - tot voor kort - voor kennisgeving aan; hoewel ook ik natuurlijk wel een latente nieuwsgierigheid voel opborrelen bij zo'n zandpad dat in je ooghoeken het grote avontuur tegemoet slingert, maar dat gevoel kan ik redelijk eenvoudig onderdrukken. Ik rijd namelijk in 90 % van de gevallen op een motor met een hoge mate van

smet- en zandvrees en in het uitzonderlijke geval dat dat niet zo is, is er altijd dat engeltje op m'n schouder dat me behoedt voor een acuut geval van zelfoverschatting. Als m'n voorwiel ook maar even snuffelt aan een hoopje zand, zakt m'n zelfvertrouwen in rap tempo onder NAP. Resultaat van een gebrek aan ervaring, kennis en kunde. Maar met de Ténéré 700 onder de billen verschuift m'n kompas meer en meer naar bos- en zandpaden. Tijd voor actie derhalve. Tijd om eens aan te kloppen bij de mannen van BERRT, specialisten in stofhappen en moddergooien op twee wielen.



1 TRAINING

Ik schrijf me in voor de basistraining, voluit de 'Allroad Basic Training', bedoeld voor deelnemers die geen of beperkte offroad-ervaring hebben en die de basisbeginselen onder de knie willen krijgen van het offroad rijden op een allroad motorfiets. Dus juist niet op een hardcore enduromachine. Precies wat ik zoek. De cursus duurt zo ongeveer een werkdag, met de vestiging in Apeldoorn als rendez-vouspunt. Door de gebruikelijke deadlineperikelen sluit ik met de Ténéré aan bij startpunt Diepenheim, niet ver van Markelo, waar instructeur Werner inmiddels de drie collega-cursisten staand op de steppen van de R 1250 GS als een soort trapezeartist de ideale offroad-houding uitlegt.

2 HOUDING

Ben je lui aangelegd pas op, in de offroad-wereld is staan het nieuwe zitten. Je zitvlak komt alleen in actie tijdens de lunch. Dat staan heeft een duidelijke functie. Met je benen als een paar extra schokbrekers kun je aanzienlijk beter de oneffenheden opvangen die je onherroepelijk voor je kiezen krijgt. Blijf je zitten, hobbel je vroeg of laat uit het zadel, daarnaast belast je als 'starre ballast' de vering - en dus de balans - van de motor op een negatieve manier. Staand kan je veel makkelijker het zwaartepunt verleggen, wat weer helpt als je een bochtje moet draaien of moet corrigeren. Dat laatste doe je in het onverhard continu met een voorwiel dat bij voorkeur de weg van de minste weerstand volgt... en laat dat nu niet altijd de gewenste rijrichting zijn. En dan is er natuurlijk nog het overzicht als je staat.

Goed, met alleen een beetje staan ben je er ook weer niet. De voeten gaan midden op de steppen zodat je makkelijk kunt schakelen en remmen, de knieën lichtjes gebogen. Een lekker balanspunt zoeken blijkt voor een houten klaas als ondergetekende nog een aardige klus. Zwevend boven het zadel laat je zo vooral de motor het werk doen en corrigeer je met je bovenlichaam ongewenste koerswijzigingen. Zonder daarbij te trekken aan het stuur.

3 PREPARATIE

Over dat stuur gesproken, dat draai ik bij de Ténéré wel even in de hoogste positie. Dat geeft staand meer controle en heeft als gunstige bijwerking dat rem- en koppelingshendel meer naar beneden wijzen, precies wat je wilt als je op een motor staat. Instructeurs Werner en Peter sommeren links en rechts wijs- en middelvinger op de hendels te houden, voor snel ingrijpen van rem of koppeling wanneer nodig. O ja, voor je het zand induikt: haal de rubbers uit je voetsteunen (meer grip), stel rem- en schakelpedaal (hoger) af zodat je deze ook staand goed kan bedienen en verlaag de bandenspanning tot ca. 1.8 bar rondom voor meer tractie. Let op (optionele) hoge ruitjes: die belemmeren vaak het zicht en hebben een voorliefde je voorhoofd een optater te geven bij plotse oneffenheden. Heb je een offroad rijmodus, zet 'm daar dan ook in! Dan is de demping soepeler, de gasreactie minder bruusk en vaak het ABS (deels) ontkoppeld. In het geval van de Ténéré is het makkelijk. Daar gaat de ABS in 'offroad': achter 'uit' en voor een 'klein beetje'. Het is de enige elektronische optie die de ranke Yamaha heeft... Dat maakt 'm ook zo charmant.



■ **Foxy Foxstrot met z'n elastieke benen, of toch gewoon uitleg over de juiste houding? |**
 ■ **'Hmmpmp'**
De sterkste man van Nederland laten we die jaar even aan ons voorbij gaan. |
 ■ **'Die kant op, dank u.' |**
 ■ **De achterrem is heilig in het onverhard, nu nog de juiste techniek onder de knie krijgen.**



Hoogtevrees is geen aanrader, staand op een Ténéré 700. De techniek van het staan op de steppen en afschuinen van de motor vraagt enige gewenning maar is noodzakelijk wil je offroad uit de voeten kunnen.

4 STAAN EN KIJKEN

Na wat droog oefenen rijden we naar het oefenterrein waar we de fijne basiskneepjes van het offroad-ambacht in de praktijk proberen te brengen. Zoals ik al zei, staan is het motto, om dat er goed in te hameren leren we vanuit stilstand om staand weg te rijden en vervolgens ook om op dezelfde manier weer te stoppen. Een balanceeract die subtiel samenspel tussen gas en koppeling vergt en de juiste kijktechniek. 'Kijken' is ook in deze motordiscipline heilig. Waar je kijkt ga je naartoe. Vermijd turen naar bomen en greppels, dat scheelt de nodige ellende.

5 BOCHTJES DRAAIEN

Waar ik normaal een motor aardig op een postzegel kan afdraaien, heb ik daar staand op de steppen een stuk meer moeite mee. Het is allemaal nogal onwennig. Het idee is dat je je blik concentreert op het middelpunt van de (fictieve) bocht en de motor vervolgens met je bovenlichaam afschuint. Kijkend naar Werner en Peter ziet het er bedrieglijk makkelijk uit. En dat klopt ook. Wat het bedrieglijke betreft. Overdrijven is een vak en in dit geval qua lichaamspositie een aanrader wil je het gewenste effect sorteren.

6 VALLEN EN WEER OPSTAAN

Nu kan het altijd gebeuren dat je ergens struikelt. Meestal liggen de snelheden niet zo hoog offroad en is het een kwestie van uithuilen en opnieuw beginnen. Alleen, hoe raap je zo'n ding op? Stijf van de adrenaline maak je snel de verkeerde beslissing en je zal niet de eerste zijn die juist bij het oprapen van de motor de grootste (rug)blesure oploopt. Werner vleit z'n 250 kilo lichte GS in het gras. Voor iemand die twee jaar lang op zoek is geweest

naar krasvrije kuipdelen van een oude Fireblade is een 'motor op z'n kant' een regelrechte nachtmerrie, maar in dit wereldje is het redelijk normaal. Iedereen valt, ook de pro's. Twee handen om hetzelfde stuuruiteinde klemmen, de machine het eerste stuk vanuit de benen tillen en dan verder 'omhoog' te lopen, blijkt de oplossing. Dat het al de cursisten in één keer lukt de dikke GS weer op z'n wielen zetten bewijst dat de techniek werkt, maar *don't try this at home*. Je moet het een keer gezien hebben. Ik laat de Yamaha ook even braaf op z'n jiffy staan.

7 REMMEN

Remmen. Ook zo'n voorbeeld waarvan ik op straat prima weet hoe ik dat snel en efficiënt doe, maar met zand onder de voeten de twijfel meteen toeslaat. Voor? Achter? Voor en achter? Welnu, de achterrem neemt offroad de taak van de voorrem over wat betreft de belangrijkste van de twee. Zou je alleen voor remmen dan krijg je een grote gewichtsverplaatsing (naar voren) en een onbalans in de motor, bovendien is er natuurlijk het risico dat het voorwiel z'n grip verliest met een snoekduik tot gevolg. De achterrem (slepende werking) houdt de machine mooi horizontaal. Hoe muller de ondergrond hoe meer de achterkant zich ingraaft en hoe harder de machine remt. Het is dan wel zaak het gewicht (lees: je achterwerk) nog verder naar achteren te brengen. O ja, het ABS mag nu uit. Dat scheelt aanzienlijk in de remweg zo blijkt uit een praktijkoefening, eerst mét en daarna zonder ABS. Pas aan het einde van de dag, als we de techniek beter onder de knie hebben, pakken we ook de voorrem erbij. De combinatie van de twee vertraagt uiteindelijk het snelst, waarbij je eerst de achterrem aanspreekt en daarna de druk in de voorrem behoedzaam opbouwt. >>



! Balans zoeken met het lijf en niet hangen aan het stuur, dan kan het gas er na enige oefening nog best aardig op.

8 ACCELEREREN

Wie een bocht induikt wil er vroeg of laat ook weer uit, en zeker wanneer je een beetje de ruimte hebt is de verleiding dan groot het gas open te schroeven. Dat de achterband dan wat grip verliest is geen probleem, weer corrigeren met dat bovenlichaam. Om tegenwicht te bieden tegen de acceleratiekracht hang je nu iets meer naar voren, met de tank tussen de benen geklemd. Hangen aan het stuur wil je immers voorkomen, dan ben je de controle kwijt. Eenmaal op snelheid verplaats je je gewicht weer naar achteren zodat het voorwiel goed z'n weg kan zoeken. Door het gyroscopisch effect van de wielen geldt, hoe harder je gaat, hoe makkelijker de machine rechtuit wil. Al is daar natuurlijk wel een bovengrens... iets met gezond verstand.

9 DE BOSSEN IN...

Het tweede dagdeel duiken we de bosjes in. Onder andere. Het eerste parcours is technisch, bijna trialachtig tussen de bomen en bosschages door en dwingt je goed te focussen op kijktechniek, lichaamsbalans en het samenspel tussen gas en koppeling. Zelfbeheersing is de crux. Stuur je te vroeg in strand je halverwege de bocht onherroepelijk tussen de takken, ben je te laat moet je te veel afschuinen en verlies je de balans. De gretige twin van de Ténéré heeft een nogal opzweepende werking op m'n mentale gestel en voor ik het weet raas ik als een soort Herlings op lachgas over het bospad. Veel te nerveus, veel te veel aan/uit. Werner roept me tot de orde en fluistert me in juist de rust en ontspanning te bewaren. Terecht, want een paar minuten later pruttel ik een stuk soepeler (en minstens net zo snel) langs, door en over de obstakels.

10 ...DE LANEN OP

De afsluiter is het klapstuk. Een uurtje offroad terug door het prachtige Overijsselse landschap tot aan de A1. Hier wat minder technisch, maar juist wat meer de brede zandlanen en dus meer

ruimte om het gas wat open te draaien (rijwind is een verademing na een dag zwoegen) en de indrukken en ervaringen te verwerken. Met de basistechniek vers in de achterzak tuf je opeens met aanzienlijk meer ontspanning over dit soort paden, wat ook de ruimte geeft om een beetje om je heen te kijken en te genieten van offroad rijden. En juist dat laatste, daar was t 'm om te doen. Missie geslaagd. ■

BERRT

BERRT is een samenvoegsel van Bert Duursma en 'Reizen en Trainingen' (ter info: BERRT is de afkorting van 'Bert Evenementen Reizen, Rally's en Trainingen'). Duursma is een bekende in de (offroad)motorwereld en startte zo'n 10 jaar geleden na z'n BMW-dealerschap uit liefde voor de offroad een reis- en trainingsorganisatie. Inmiddels verzorgen ook Werner Hollaender en Peter van der Sluis als gediplomeerde instructeurs de trainingen, beiden meesters in het onverhard met een indrukwekkend rally-, trial- en enduro-palmares in de binnenzak. Uitgangspunt is motorrijders te trainen in het rijden met een allroad motor in onverhard terrein, van beginner tot gevorderde, en zo plezier te beleven aan het rijden offroad. Hoewel de link met BMW er natuurlijk is, kan je ongeacht het motormerk deelnemen aan de verschillende trainingen, ritten of reizen. Meer info? www.berrt.nl

BERRT Allroad Basic Training

Locatie: Apeldoorn of Bergen op Zoom

Tijdstip: 9-17u

Prijs: € 295,- (wo); € 345,- (ma/di/do/vr); € 375,- (zat)

Er wordt gewerkt met kleine groepjes van maximaal vijf man, inclusief koffie, water (onderweg), uitgebreide lunch en certificaat.