

REPORTAGE

# Duodaten

Achteroptest

BMW G 310 GS / R NINET PURE / S 1000 R /  
R 18 TRANSCONTINENTAL

**Op zoek naar een nieuwe motor? Een veelheid aan testverslagen wijst je de weg. Technische eigenschappen, rijgevoel, langduurtesten: tientallen testrijders hebben het allemaal voor je uitgezocht. Maar test iemand motoren eigenlijk ooit achterop, als bijrijder? En hoe wordt een onervaren (achter)opstapper je ideale motorpartner?**

TEKST: Gaea Schoeters - FOTO'S: Trui Hanouille

Shaken, not stirred: met de Transcontinental zit je ook op kasseistroken goed.



**W**e trommelden zeven (bij)rijders op, van alle maten en gewichten en met wisselende rijervaring, en zochten het uit. Want als je met twee op stap gaat, wil je graag allebei gelukkig zijn. Present voor de testdag: drie rijinstructeurs met uiteenlopende beenlengte: Michele, Paul en Karel, die zijn vaste duo Elke meegebracht heeft — al 22 jaar delen ze het motorzadel, sinds hun eerste Vespa. Fotografe Trui zit dan weer minder vaak achterop, maar neemt al heel haar motorleven ervaren en onervaren duo's mee. Marij rijdt liever zelf, maar wil zich vandaag voor de gelegenheid wel eens in vervoering laten brengen. En ik ook, die zoals veel motorrijders mijn eerste paar duizend motorkilometers achterop gereden heb. Lang voor ik oud genoeg was voor een rijbewijs was ik al dol op motoren, en dus verzamelde ik vrienden met een tweewieler in hun garage. Grote tourbuffels, snelle racers en hoge, kleine endurootjes, ik vond het allemaal best. 't Is met motoren niet anders dan met een lief: wat de ene meer biedt aan comfort, compenseert de andere met adrenaline.

Ook toen ik al lang zelf reed, bleef ik graag meerijden — al werd ik wat selectiever in mijn keuze van chauffeurs: je vertrouwt die mensen tenslotte je leven toe. Maar van achterop zitten bij motards die beter rijden dan jij, kan je veel leren. En dus stuitte ik achterop crossmotoren steile steenpistes af, zoefde schuiner en sneller over het circuit dan ik zelf ooit zou durven of doen en keek vanop het duozitje bewonderend toe tijdens minutieus uitgevoerde trage manoeuvres. Zelf werd ik ook 'beter'. Want duorijden is een

**Als je lang samen rijdt, werkt het na een tijdje allemaal vanzelf. Dan worden rijder en meerrijder een organisch functionerend geheel dat zich soepel en natuurlijk beweegt.**



Size doesn't matter: groot of klein, veel comfortabeler dan op de GS wordt het niet.

### DO'S & DON'TS VOOR VERTREK

kunst, maar goed duozitten is dat evenzeer. Alleen leer je dat nergens. Instructeur Michele De Rese beaamt: "Rijden met passagier zit niet echt in het rijbewijs. We praten er wel over, bij het intakegesprek, en geven dan de nodige tips mee, maar in de rijopleiding focus je natuurlijk op de rijder." Collega Karel De Bisschop vult aan: "Bij vervolgcursussen komt het wel meer aan bod. Maar ook daar is het vaak zo dat motorrijders wel met hun duo naar de cursus komen, maar dat die bij de lastiger oefeningen aan de kant staat toe te kijken, in plaats van daadwerkelijk achterop te zitten. Terwijl het net belangrijk is om die manoeuvres samen te oefenen." Instructeur Paul Van Rompaey deelt die ervaring: "Zelf geef ik wel altijd een duidelijk lijstje do's en don'ts mee, voor ik mensen achterop neem die geen motorervaring hebben. Anders gebeuren er soms gekke dingen, die je liever wil vermijden. Bijvoorbeeld als iemand plots besluit af te stappen terwijl jij net besloot door te rijden. Oeps."

Samen stellen we, gebaseerd op onze ervaringen, een lijstje op van do's & don'ts voor duo's en voor duorijders (zie kaderstukjes). Communicatie blijkt dé sleutel tot succes. Net zoals alle andere dingen die je als (gelegenheids)koppel doet, stijldansen bijvoorbeeld, is duorijden een kwestie van leiden en volgen, niet te veel op elkaars tenen staan en vooral van goede

- Vaak gaat het al fout bij het opstappen. Iedereen die vaker iemand meeneemt, is zich al wel eens rot geschrokken (al dan niet met omkukelen) omdat de duo zonder aankondigen met zijn volle gewicht op het steuntje stapte. Laat dus altijd weten dat je gaat opstappen en vraag of de rijder stabiel staat. Leg eventueel een hand op zijn of haar schouder of arm, zodat hij of zij weet dat je eraan komt.
- Als je via het steuntje opstapt, breng dan eerst je gewicht boven de motor en stap vervolgens pas op. Volg dezelfde procedure bij het afstappen: kondig het aan, vraag of het moment oké is en stap dan pas af. Het zou niet de eerste keer zijn dat iemand doorrijdt terwijl een passagier er nog half opzit, of dat een motor omvalt omdat de passagier al afstapt, terwijl de rijder besluit nog even een naar een betere plek te rijden om de motor te parkeren. Hou ook bij het afstappen zo lang mogelijk je gewicht centraal boven de motor, zelfs als je al met twee benen aan één kant bent.
- Als je niet via het steuntje opstapt, maar gewoon je been over de motor heen zwaait (pas op voor de topcase), let dan op dat je niet al te brutaal landt op het zadel: voor motards met wat kortere benen is een motor die plots begint te schommelen niet fijn.
- Als rijder doe je er dan weer goed aan een plek te zoeken waar je stabiel kan staan, voor je duo op- of afstapt. Als je het niet vertrouwt, kan je de motor ook op zijn standaard laten staan, maar voor wie wat lichter is, is het niet altijd zo simpel om de motor dan twee-op weer recht te kantelen. Neem je tijd om samen uit te zoeken wat voor beiden het best aanvoelt.

afspraken. Waarin je als koppel ook moet groeien: als je lang samen rijdt, werkt het na een tijdje allemaal vanzelf. Dan worden rijder en meerrijder een organisch functionerend geheel dat zich soepel en natuurlijk beweegt, omdat de ene van de andere zonder woorden aanvoelt wat hij of zij van plan is. Practice makes perfect. Net zoals ... welja, bij stildansen.

### Speeddaten

De ene motor is de andere niet. Ook niet achterop. En wie al eens een paar uur als een opgevouwen kikker achterop een racer heeft gezeten weet: duocomfort staat niet bij alle ingenieurs voorop. Anders zouden niet zoveel duozadels in een dameshandtas passen. En anders zou de zithouding en vering van sommige motoren er niet voor zorgen dat je als de spreekwoordelijke prinses op de erwt elk ribbeltje in het asfalt door je ruggengraat voelt schieten. Kan je eigenlijk wel op elk type motor met twee rijden? En wat zijn de voor- en nadelen, zowel voor de piloot als voor de duo? Op zoek naar antwoorden doken we de showroom van BMW Louyet Brussel in. De usual suspects zoals de GS en de RT lieten we links liggen: die brengen je als koppel wel veilig en comfortabel thuis. Maar hoe zit het met de meer extreme modellen?

Even later laveren we met vier totaal verschillende motoren door de Brusselse binnenstad: een lichte hoogpoter, een café racer, een racer en een cruiser. Het is onverwacht druk, en dus filerijden. Veel stoppen. Veel traag rijden. Niet bepaald de gedroomde rit, maar wel een heel goeie test. Want aan deze lage snelheden laten de motoren zich meteen in de kaarten kijken. Ik zit achterop bij Michele, die foetert op de G 310 GS. De reden: hij wordt wel heel licht vooraan. En dat maakt hem in dit trage stadsverkeer nogal onstabiel; daar heb je met een grote GS, die wat zwaarder is en een instelbare vering heeft, toch minder last van. Trui komt naast ons staan met de R nineT Pure. Geen klachten daar, althans niet van de kant van de bestuurder: de vinnige boxer pruttelt vlotjes door de files. Maar het duozadel ziet er behoorlijk krap uit, en ik zie Marij zoeken naar een goede manier om zich vast te houden. Op de S 1000 R is het in deze rijomstandigheden hard werken, zowel voor Karel als voor Elke: racers zijn nu eenmaal niet

**Een sportieve motor als de S 1000 R dwingt je ook als duo heel actief te zijn. Dat is fijn voor de liefhebbers, maar niet voor iedereen weggelegd.**

### DO'S & DON'TS ON THE ROAD

- De rijder rijdt, de duo rijdt mee. Niet andersom. Zo nam ik ooit een keer een rallyrijdster achterop, die na het uitproberen van wat Belgische bieren liever niet meer zelf wilde rijden. Verstandige keuze. Helaas nam ze wel vanop het duozadel alle bochten. Not funny.
- Idealiter houdt de duo zijn gewicht centraal, en verplaatst het niet al te veel: je hoeft dus niet mee te hangen in de bocht. Karel legt uit: "Je stuurt als rijder je motor aan een bepaalde snelheid een bocht in, en kiest daarvoor de ideale hoek. Dat doe je door 'dynamisch te gaan zitten': rechter dan de motor bij trage bochten of schuiner dan de motor bij heel snelle bochten. Als de duo gaat meebewegen met de rijder, verandert heel die verhouding weer en moet je bijsturen. Dat draagt niet bij tot de stabiliteit. De duo blijft daarom beter in de lijn van de motor zitten."
- Enig contact is prettig, zodat je als rijder weet waar je duo zit. Maar een helm die de hele tijd tegen de jouwe botst, of een duo die de hele rit lang op je rug hangt, is behoorlijk irritant. Overleg even over hoe en waar de meerrijder zich het beste vasthoudt, hoe hij of zij kan vermijden bij het remmen naar voor te schuiven, en geef je duo de kans om te wennen aan het optrekken. Kijk als duo ook mee: je wil niet verrast worden door die iets te hoge verkeersdrempel. Of door die noodstop.
- Bij trage manoeuvres is stilzitten belangrijk; gewiebel achterop maakt de motor moeilijker hanteerbaar. Twijfel je als rijder, laat dan je duo afstappen voor je een moeilijk manoeuvre maakt. Maar bedenk dan wel dat je dat eigenlijk best een paar keer zou oefenen, op een veilig terrein, zodat het de volgende keer wel samen lukt. Hou als duo ook te allen tijde je voeten op de steuntjes. Meepeddelen of een voet neerzetten aan een verkeerslicht is geen goed idee.
- "Het is de taak van de duo," zo voegt Paul nog toe, "om te wuiven naar andere motoren."





## Voor de duo die niet per se actief wil meerijden, maar rustig wil rondkijken, is de Transcontinental de ideale motor.

gemaakt om stil te staan of traag te rijden. Het gaat allemaal vlekkeloos, maar ik zie Karel af en toe zijn pols losschudden en Elke strekt waar mogelijk even snel een knie. Voor ons stuurt Paul de R 18 Transcontinental soepel een krap rondpunt om. Ook deze jongen is hier niet in zijn natuurlijke habitat, duo of niet maakt daarbij geen verschil: “In verhouding tot het gewicht van de motor maakt dat eigenlijk niks uit,” verklaart Paul. Om onze fotograaf Trui het leven wat te vergemakkelijken, rijden we een paar keer hetzelfde stukje op en neer. Dat dwingt ons meteen tot enkele korte U-bochten op de weg. En het moet gezegd: dat doen de motoren alle vier, duo of niet, heel netjes.

### Kikkerperspectief

Via een paar vlottere bochtenbanen rijden we Brussel uit. Elke, die achterop de S 1000 R zit, vindt het zadel weliswaar krap (we hebben de versie met M-pakket en sportzadel mee), maar is wel zeer te spreken over het zicht: omdat ze zo hoog zit, kan ze makkelijk meekijken over Karels schouder, en dus netjes anticiperen op een verkeersdrempel die plots opduikt. Dat vindt ze een nadeel aan de R nineT: daar kan je alleen maar opzij kijken, voor je zie je niets. We wisselen, en ik neem haar plekje op de S 1000 R over. Zodra Paul gas geeft, word ik blij: dit is motorrijden, ook achterop. Elke beaamt: “Zo’n sportieve motor dwingt je ook als duo heel actief te zijn. Dat is fijn voor de liefhebbers, maar niet voor iedereen weggelegd. En niet evident voor lange afstanden, want het is best vermoeiend. Achterop zitten op zo’n motor is totaal iets anders dan meerijden ‘in’ de Transcontinental: dat is een salon, daar hoef je als duo echt niks te doen.” Klopt: op de racer ben je wel degelijk bezig. Je moet anticiperen en meedenken. Ook de zithouding is totaal anders (en dan heb ik het niet alleen over de hoek van je knieën; dat ‘kikkeren’ ging me toch makkelijker af toen ik nog twintig was): op een sportmotor hou je als duo best minstens één hand op de tank, zodat je je eigen gewicht bij het remmen wat op kan vangen. Bij het optrekken kan je diezelfde hand gebruiken om je vast te houden, terwijl je je met de andere hand lichtjes vasthoudt onder het zadel. Beide handen om de rijder heen werkt ook, en is wellicht verstandiger omdat het minder torsie op je ruggengraat zet; mijn osteopate zou me vermoorden als ze me in deze houding

### DO'S & DON'TS VOOR DE RIJDER

- Duorijden impliceert altijd een zekere intimiteit: je zit nu eenmaal samen op een beperkte oppervlakte en lichamelijk contact is onvermijdelijk. Mannen hebben er misschien minder last van, maar ik beslis liever zelf, afhankelijk van wie er achterop zit, hoe en waar ik vastgehouden wil worden.
- Vergeet niet af te spreken hoe je met elkaar communiceert. Niet iedereen heeft een headset en in elkaars oor schreeuwen kan, zeker bij hogere snelheden of met een gesloten helm, voor vervelende misverstanden zorgen. Vermijd dus onnodige relatiecrisisen en bedenk vooraf hoe de duo kan aangeven dat-ie honger of dorst heeft, of kramp in een been – iets wat op een krap duozitje regelmatig voorkomt. Of hoe hij of zij kan laten weten dat-ie misselijk wordt (ook dat weet je als rijder graag tijdig), moe is (rijden met een duo die in slaap valt, is niet ideaal) of bang is.
- Hou er als rijder ook rekening mee dat wie achterop zit aan de snelheid moet wennen: niet iedereen vindt het cool om plat door de bocht te gaan. Vergeet niet dat ook voor jou de motor anders aanvoelt en reageert met iemand achterop: bouw dus langzaam op. En wees je ervan bewust dat je verantwoordelijk bent voor de veiligheid van de persoon die achterop zit: hij of zij is volkomen aan jou en je (gebrek aan) rijvaardigheid overgeleverd. Grenzen verleggen doe je beter alleen; indruk maken doe je best door iemand zonder kleerscheuren weer thuis te brengen. En nu we het toch over kleren hebben: elke duo heeft recht op veilige kledij. Niks zo tenenkruilend ergerlijk als een racemotor die langs sjeest aan 200 per uur, met daarop een motard in een peperduur leren pak met nek- en rugbeschermer en achter hem de scharrel van de week in korte rok of broek en met blote benen. Hoffelijkheid uit zich op de motor in het zorgvuldig aankleden van je bijrijder, de rest kan altijd later nog.

zou zien zitten, en de winddruk die je bij hogere snelheden op je helm krijgt, zou ze ook matig waarderen. Kortom: fun is het wel, maar voor het comfort moet je het niet doen.

Estafettegewijs wisselen we af, zodat iedereen met alle motoren en in alle combinaties (mee)gereden heeft. En we schotelen ze ook alle wegtypes voor: snelweg, een bochtig stukje industrieterrein en wat kleine baantjes met kasseien en potholes. Vooral over dat laatste stukje is Marij, achterop de S 1000 R, minder enthousiast. “Dat was niet ideaal. Maar het hangt ook erg af van de combi. Achterop bij een grotere piloot is de S 1000 R geen probleem. Maar met een kleinere rijder vooraan, schuif ik de hele tijd van het duozadel af, en beland ik half tussen de zadels.” Michele beaamt: “Ik kreeg Marij de hele tijd op mijn rug. En dat maakt het rijden lastig, hoewel de motor

## Wees je ervan bewust dat je verantwoordelijk bent voor de veiligheid van de persoon die achterop zit: hij of zij is volkomen aan jou en je (gebrek aan) rijvaardigheid overgeleverd.

heel comfortabel rijdt, ook met duo.” De grotere rijders bevestigen dat ze geen last hebben met hun duo’s: door hun langere benen zitten ze verder naar achter en vullen het ‘gat’ tussen de twee zadels op, waardoor de duo niet gaat glijden. Wat nog maar eens aantoont dat je best met z’n tweeën een motor ‘past’ als je van plan bent veel samen te rijden.

### Zoveel smaken, zoveel kleuren

In de schaduw van de leeuw van Waterloo wisselen we nadien onze rij- en duoervaringen uit. De GS blijkt, zelfs in 310-formaat, toch de ongeslagen favoriet. Hij heeft

misschien niet zoveel power, maar je zit er wel prima op. Wat krapper dan op zijn grote broer, maar wel met je knieën in een goeie hoek, je rug recht, en toch nog redelijk actief. Bovendien heeft hij twee praktische handgrepen, die je met de topcase eigenlijk niet nodig hebt, maar die wel op de ideale plek zitten. En je hebt als duo voldoende zicht. De NineT krijgt meer kritiek: ondanks het feit dat hij als enige één zadel heeft voor rijder en meerrijder, voelt hij het krapst. Je benen zitten in een rare hoek, waardoor je rechtop moet zitten, maar nergens goed houvast kan vinden. Op de tank leunen zoals bij de S 1000 R kan ook niet echt, of toch niet zolang de rijder rechtop blijft zitten; hanteert die een wat sportievere rijstijl, waarbij hij of zij wat meer naar voor leunt, dan wordt het ook voor de duo makkelijker. Als rijder heeft niemand klachten, maar het korte zadel is wel wennen: toen ik onverwacht een hoge ribbel pakte op de snelweg, dacht ik even dat ik Michele kwijt was. Dat leek maar zo: eigenlijk heb je meer plek dan je denkt, en je zit best stabiel. Maar het is wel de krapste motor. De waardering van Transcontinental blijkt een kwestie van smaak. Erg weinig grondspeling, merkt Karel terecht op, die in een van de snellere bochten de voetsteunen hoorde schrapen. Maar verder wel rijvriendelijk. Ideaal voor langere trajecten aan niet al te hoge snelheden. De duo’s zijn dan weer tevreden over het comfort. Voor wie niet per se actief wil meerijden, maar rustig wil rondkijken, is het de ideale motor. Weinig rijwind, een heel veilig en omsloten gevoel en als je wil zelfs muziek. Al voelt hij achteraan wel niet zo strak: hij schommelt nogal. Wat ook weer voordelen heeft: zelfs de grootste verkeersdrempel wordt comfortabel geabsorbeerd. Hetzelfde geldt voor de S 1000 R: you love it or you hate it. De zitpositie van de rijder is wel aangepast van de extreme positie van de RR naar de RS, maar voor de duo blijft het zadel eerder minimalistisch. Wat, in combinatie met een gekanteld bekken, al gauw voor slapende edele delen zorgt.

De conclusie van onze speeddates? De Transcontinental is ideaal voor een comfortabele langetuurdade, ook als er al wat sleet op zit, want je zit wel erg ver van elkaar af. De R nineT brengt je weliswaar stijlvol op je bestemming, maar is – mits een stevige scheut gas – evenzeer een perfecte datedumper. Met de S 1000 R is het gokken: hij is, afhankelijk van de smaak van je duo, een datetopper of een datestopper, maar helaas wel zonder happy ending. En de GS? Die blijkt wederom de ideale datesaver: iedereen gelukkig. ─

