

Het gaat goed met de motorfiets. Ieder weekende zwermen de motorfanaten uit over de Nederlandse wegen. In lange linten slingeren de motorclubs zich tussen de door hen diep verachte auto's door.

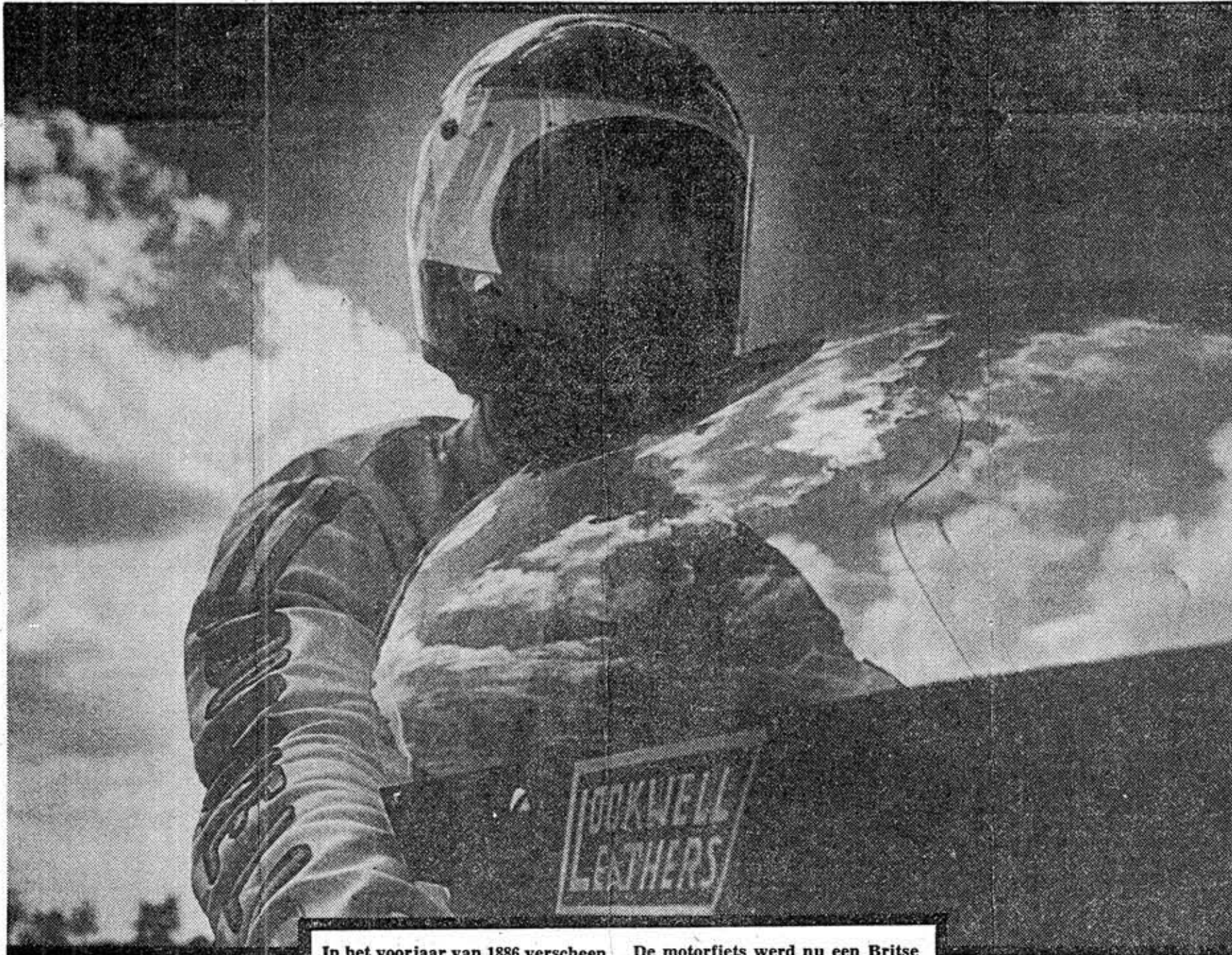
Het nieuwste speeltuig van de ware liefhebber is de zogenaamde Superbike, een monster met een cilinderinhoud van 1000 tot 1200 cc en een vermogen van 100 pk of meer.

Psychologen - met name de Freudianen onder hen - hebben zo hun denkbeelden over de populariteit van de motorfiets; de motorrijders zelf zien het anders.

door Paul Marijn en Cas de Stoppelaar

De psychologie van de motorrijder

SNELHEID MAAKT VRIJ



van de eleven-second-quarter-milers de échte mythe van de twintigste eeuw?

Geslacht varken

Een motorhandel in het hart van Brabant. Op het erf van de verbouwde boerenhoeve staan ze geparkeerd, de Suzuki's, Honda's, Lambdas, en Moto Guzzi's. In de schemerige werkplaats hangt een ontakelde BMW 750 cc in de stropen. Zonder tank, zadel en wielen lijkt hij op een geslacht varken. „Die heeft een mooie schuiver gemaakt,” zegt de monteur. „Hij keek tijdens het rijden onder zijn tank. De lul. Vloeg boven op een Kawasaki.” De stakker blijkt er goed van af gekomen, een paar gebroken botten slechts.

Er zijn in Nederland meer dan tachtigduizend motorrijders, van wie ruim de helft jonger is dan 25 jaar. Zodra de R weer uit de maand is zwermen ze op hun zware projectielen uit over de vaderlandse snelwegen. Dat het een riskante liefhebberij is blijkt uit de statistieken: deze amateurcoureurs lopen 2,5 maal zoveel risico als hun vierwielige leeftijdgenoten. Over alle leeftijdsklassen gemeten sneuvelen er zelfs ruim viermaal zoveel motorrijders als automobilisten.

Het schijnt de in felgekleurde leren overall gestoken liefhebbers die in de achterkamer van de Brabantse motorhandel aan de koffie zitten, niet te hinderen. „Ieder voor zich”, vindt Herman Grimminck, bezitter van een superbike met een top van 225 km per uur. „Als ik op een motor rijd, ben ik verantwoordelijk. Ik vind het fijn. Ik voel me vrij.”

De aanwezigheid, variërend van 125 tot 1000 cc, vinden het moeilijk om onder woorden te brengen wat er zo leuk is aan motorrijden. Het gevoel van vrijheid, het avontuurlijke en, uiteraard, de Techniek. Een Yamaha-discipel verwijst naar Robert Pirsigs *Zen and the art of motorcycle maintenance*, dat hem op het lijf geschreven is. „Als je in een auto zit, kijk je naar buiten door een ingelijst schermpje, alsof je naar teevet kijkt. Op de motor zit je er in. Je speelt mee in een driedimensionaal programma in

In het voorjaar van 1886 verscheen de eerste motorfiets uit de geschiedenis op de weg toen Gottlieb Daimler, eigenaar van een fabriekje in verbrandingsmotoren, een enorme houten constructie met een ratelend, walmend motortje uit het tuinhuisje van zijn villa naar buiten duwde. Daimlers technicus in vaste dienst, Maibach, reed met dit gevaarte van Cannstadt naar Unterturkheim en terug - een afstand van 24 kilometer. Merkwaardig genoeg hielden de twee heren het daarna voor gezien. De productie van automobielen bood meer perspectief, en het zou acht jaar duren voordat twee andere Duitsers, Hildebrand en Wolfmuller, een volwaardige motorfiets ontwikkelden. Na een paar jaar ging hun onderneming failliet: het concept was het publiek veel te modernistisch. Frankrijk droeg de fakkel verder. Twee Russische emigrés, de gebroeders Werner, ontwierpen de eerste motorfiets die een commercieel succes werd. Hun ontwerp had nog het meeste weg van een Solex; een stevige fiets met een motor boven het voorwiel, en zonder vering. Vanwege de slechte

De motorfiets werd nu een Britse aangelegenheid. Na de warmbloedige romantiek der Franse beginperiode verschenen er nuchtere machines op de wegen, handgeschakelde 350 cc éénpitters met zijkleppen. In de Verenigde Staten leverden William Harley en zijn compagnon Arthur Davidson een bittere concurrentieslag met George Handee, fabrikant van de felrode Indian. Na de Tweede Wereldoorlog kwam de Harley Davidson „Liberator” als symbool van de overwinning uit de strijd. Tot het midden der jaren vijftig snottelden de tweetakt Jawa's en DKW's over de wegen en klonk het gebonk van de Ariels, de Royal Enfields en de BSA's. De welvaartsgolf maakte hieraan een einde: de auto verdroog de motor, naar het leek voorgoed.

Maar nu was het oosten aan slag. In 1945 volgde de jonge Japanner Shogira Honda een avondcursus techniek voor gevorderden. Toen hij de hand wist te leggen op een partij motorblokken, en een bevestigde smid vroeg wist te krijgen dat die er frames omheen laste, was de basis gelegd voor één der snelst expanderende industrieën

kleur”. (Pirsigs bestseller is druk gerecenseerd in de Nederlandse motorfietsbladen). Amateur-freudianen duiden de motor als „een erectie op wielen”. Zij zien de motorrijder als een neuroticus die zijn ontoereikend driftleven probeert op te vijzelen door een machine als partner te kiezen.

De Brabantse koffiedrinkers lachen dreunend. „Met mijn potentie is niets aan de hand”, verzekert ons een laderen reus met een Benelli. „De flauwekul van die psychologen. Weet je wat zij moeten doen? Eerst zelf maar eens op de motor, voordat ze iets over ons beweren”.

Vrijheid

Gelukkig is ons land ten minste één psycholoog rijk die zelf motor rijdt: drs. Cees (BMW) Wildervanck. Hij heeft onlangs een rapport het licht doen zien: *Motorrijders in Nederland - enkele sociale-verkeerskundige overwegingen*. Wildervanck: „Accepteert men de motor als mannelijkheidsymbool dan liggen verdere verklaringen voor de hand. Het enthousiaste poetsen wordt dan al gauw een vorm van masturberen. Het nadeel van dit psychologisch gepraat is dat het nooit bewezen of weerlegd kan worden.”

Hij legt liever de nadruk op de vrijheid die een motor biedt: „Je kunt er de dagelijkse sleur mee ontvluchten. Lekker ontsnappen aan de stress. Daar komt bij dat een motor goede mogelijkheden biedt tot identificatie: je bent meer door je machine. Wie de zwaarste fiets heeft, heeft de hoogste status binnen de groep.”

De groep. De razendsnelle mannen in hun duivelspakken, meiden achterop, scheuren bij voorkeur in formatie baanverwisselend over de weg. Ze zijn bezig aan een puzzelrit, of op weg naar een „treffen”, een samenkomst van gelijkgestemden waar men onder het genot van een kopeboutie aan elkaars machine vilt, keurend op de koelribben tikt, en de laatste trouvailles aan een uitputtend oordeel onderwerpt. De namen van de motorclubs zijn goedmoediger dan het imago doet vermoeden: 't Motorrijkerke, Motor Club Ubach-over

Worms, het Gold Wing Gezelschap. Soms vindt men Engelse varianten: Lightning Speed, The Thunderbolts, The Daring Devils. In dezelfde sfeer liggen de koosnaampjes die de fietsen meekrijgen: Big Black Bomber, Dampfhammer, Fat Bob Super Glide en King of the Highway.

Een hoogtepunt in de motorwereld is het zogeheten Elefantentreffen, een bijeenkomst in de buurt van de Nürburgring, waar vooral zwaarwegichten worden aangetroffen. In imponerende kuddes ronkt men rond, als brongstige mastodonten in het voorjaar. Wie op een dergelijke bijeenkomst in een „pedaalemmer” durft te verschijnen wordt door de motorrijders zeer koel ontvangen: de auto is hun gemeenschappelijke vijand.

Symboliek

Ondanks hun romantische inslag zijn motorrijders over het algemeen kritische klanten. Hun belangstelling gaat toch in de allereerste plaats uit naar de technische gegevens van hun apparaat. Dit ervoeren de ontwerpers van het reclamebureau dat in Nederland de publiciteit voor Honda verzorgt. Ze ontwierpen eens een zeer kunstzinnige advertentie in kleur, met een snoezige aquarel van een motor, tegen een sprookjesachtig decor van wazige verlen en slingerende betonwegen. Onmiddellijk werden ze door hun doelgroep op de vingers getikt: de artiest had de oliedop te ver naar voren getekend, het achterlicht was fout en de voetsteunen stonden scheef. Een nieuwe plaat werd beter ontvangen: een doodgewone recht-voorz'n-raap-foto, waarop iedere moer te zien was, tegen een achtergrond van stoplichten en viaducten.

De symboliek van veel moderne technische massaproducten is aan motorrijders niet besteed. Een stereo-installatie kan er uit zien als het dashboard van een B-52 bommenwerper, en een moderne personenauto lijkt meer dan wenselijk is op een supersonische taart. Maar de motorfiets lijkt nog steeds op een motorfiets: hij ziet er uit zoals hij functioneert. Vormgeving gebeurt hier nog steeds op de tekenafel van de ingenieur, in plaats van op de divan van de dieptepsycholoog.

De marges voor nodeloze opsmuk zijn natuurlijk kleiner. Aan twee wielen, een tank, een zadel en een verbrandingsmotor valt weinig toe te voegen. Hooguit kan de „cockpit” een beetje gestileerd worden, of de tank krijgt een extra zwelling. De aandacht van de zielevorsers in de branche richtte zich voornamelijk op dat gebied waar nog enige ruimte is voor manipulatie: het geluid.

Geluid is een belangrijk aspect van de motor. Een Triumph-rijder verklaart: „Ik hou van het helle gestamp van mijn machine. Typisch Brits geluidje - dat doet me wel wat.” Of de eigenaar een vissersvaartpijp, een open knalpot of een sonoor gezoem preferereert - hij luistert in alle gevallen scherp.

Ooit zagen de Honda-ontwerpers hun kans schoon. Het ging er om stem te verlenen aan het vlaggeschip van de firma, de CBX, en na lang piekeren kwamen ze op het vreselijke idee om de sound net zo lang op te peppen tot de motor exact hetzelfde geluid maakte als een startende Phantom straaljager. Het resultaat was zelfs te horen in de vertrekken van de president-directeur, Kiyoshi Kawashima. „Fantastisch werk”, liet hij zijn glunderende werknemers weten. „Maar jullie zijn wél te ver gegaan. Dit kunnen we nooit verkopen op de Europese markt.” Ontgoocheld verdwenen de constructeurs weer in hun laboratoria. Na langdurig geharrewar vond men een compromis: nu spreekt de CBX met de stem van een Porsche.

Als we na onze tocht de superbike terugbrengen, staat zijn baasje ons zorgelijk op te wachten. We zijn twee uur te lang weggebleven. Zwijgend duwen we het loodzware, blinkende monster over het grint van de oprijt, tillen hem op de standaard, en ontdoen ons van helm, handschoenen en pak. Men ziet ons gespannen aan, maar vraagt niets. We aanvaarden de aangeboden koffie met een zware van de Weduwe.

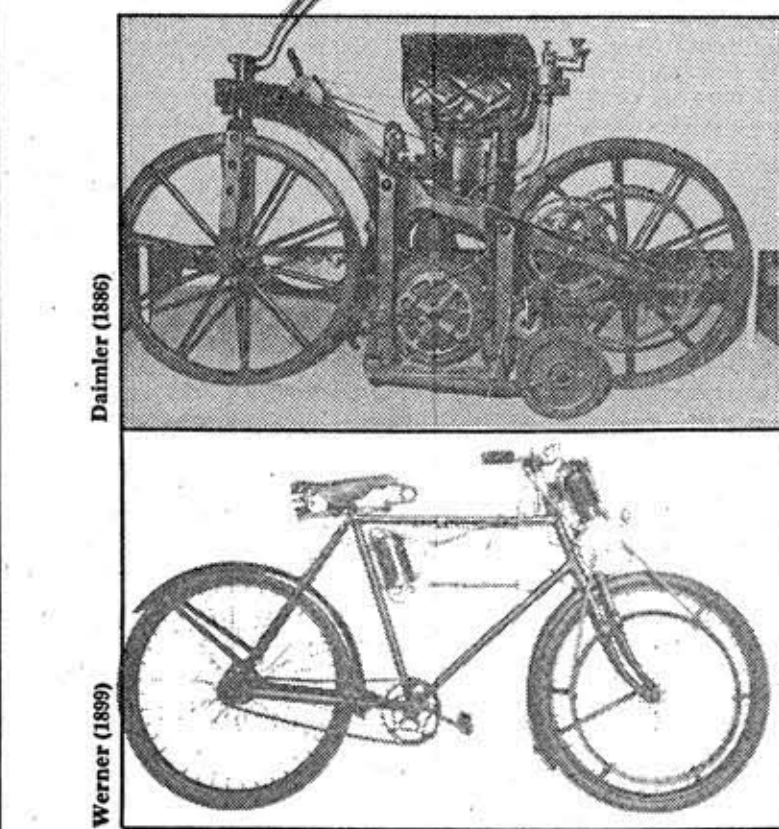
Een der aanwezigen doorbreekt de stilte. „En? Is de fiets jullie bevalen?”

„Zeker” beamen we. „Deze machine heeft wel iets.” En we citeren de advertentieslogan van Honda-U.S.A.:

„It's got power. A lot of power.”



Foto's Freddy Rikken



met hoefnagels bezaaide wegen was bandenplakken de voornaamste bezigheid van de toenmalige rijder.

Langzaam groeide de motor naar volwassenheid. De magneetontsteking deed zijn intree, er kwamen koppelingen en versnellingsbakken. Kettingen vervingen de aandrijfriemen van ongeloooid leer. De technicus Bouton, rechterhand van de Graaf de Dion, zag kans om een motor te ontwikkelen die 1500 toeren maakte - voor toen een revolutionair concept; vergeleken met nu een uiterst sloom apparaatje.

Tenslotte brak de motorfiets door zijn eigen begrenzingen heen. Er verschenen monsterversies van de racebaan met motoren van 5000 cc, die in de jaren na 1900 in het Parc des Princes snelheden ontwikkelden van meer dan 150 km per uur. De dunne frames en de spaakwieljes bleken tegen dit geweld niet opgewassen, evenmin als de rijders. Deze mammoeten onder de motorfietsen verdwenen zwabberend en slingerend in het drijfzand van de geschiedenis.

ter wereld. De westerse constructeurs reageerden aanvankelijk meesmuilend. Niet lang daarna werden ze wakker geblazen door het gebruik van de Japanse uitlaten op de races, die Honda in 1966 allemaal won. De Japanners beheersen nu de motorfietsmarkt. Het einde van hun hegemonie lijkt nog niet in zicht.

Er verschijnen nu de meest geavanceerde modellen op de markt met als jongste hoogtepunten de „superbikes”, van race-machiner afgeleide motoren van 1000 cc of meer. Deze raketten onder de „straatfietsen” zijn voor iedereen te berijden die volgens de wet ook op een scootertje mag. De verzekeringsmaatschappijen klagen over de schadecijfers, de ANWB en de politie houden zich eindelijk bezig met het lang verwaarloosde vraagstuk van de rijvaardigheidseisen. Fabrikanten en importeurs in West-Duitsland en Nederland zullen zich binnenkort vrijwillig beperken tot vermogens van maximaal honderd pk, overigens nog net zoveel als een flinke auto. Er lijkt een kentering op til.

