



# De kleren maken DE MOTARD

Op een motor en scooter is goede en aangepaste kleding van levensbelang. Het is het enige dat je beschermt tijdens een val.

**S**inds september 2013 moeten je als motor- en scooterrijder aan enkele wettelijke kledingvoorschriften houden. Naast de al langer verplichte motorhelm moet je nu ook een jas met lange mouwen, een lange broek, schoeisel dat de enkels bedekt en handschoenen dragen. En terecht, want ook als bestuurder van een gemotoriseerde tweewieler val je onder de 'zwakke weggebruiker'. Toch heeft de overheid heeft geen normen gesteld. Een gewone jas met lange mouwen is in principe toegelaten. Wie echter een beetje nadenkt, koopt speciale motor-kleding met extra bescherming. De ontwikkelingen in de sector van motor- en scooterkleding staan immers niet stil. Motorkleding wordt steeds meer een – weliswaar lichtgewicht – harnas met extra bescherming op de vitale plaatsen.

## BESCHERMING

Standaard is quasi alle goede motorkleding voorzien van protectoren op de rug,

schouders, ellebogen en knieën. CE-goedgekeurde protectoren geven extra zekerheid, maar er bestaat geen wettelijke norm waaraan die beschermstukken moeten voldoen. We evolueren naar protectoren gemaakt van een soepel materiaal – te vergelijken met een kneedbal – dat het draagcomfort verhoogt, maar keihard wordt bij een val of stoot. Belangrijk is dat motorkleding goed aansluit en niet gaat wapperen. Soms zie je motards wiens jas op de rug opbolt door de wind. Leer blijft het beste materiaal om motorkleding uit te vervaardigen, weet Luc Rigaux van motorkledingfabrikant Richa. Bij motorraces zijn op maat gemaakte lederen overalls de norm. Leer heeft immers een grotere slijtvastheid dan textiel in het geval van een schuiver. Maar voor de gemiddelde motorrijder, en zeker voor de woon-werkverkeerrijder, zijn die pakken niet praktisch. Zij kiezen daarom voor comfortabeler zittende, waterdichte leren jassen of kleding uit textiel waaronder je je gewone kleren kunt dragen.

## EVOLUTIE

Motorkleding van textiel is voorzien van membranen (type Gore-tex of Coolmax) die wind- en waterdicht zijn. Voor de gemiddelde motorrijder is het immers een kwestie van droog en warm te blijven in de winter en droog en koel in de zomer. Vandaar transpiratievocht afvoerende materiaal als Coolmax. De grote evolutie is het gebruik van c-change, ➤

1. Wees slim en bescherm jezelf voldoende op de motor.



een materiaal dat voor bergsporters werd ontwikkeld door het Zwitserse Schoeller en zich aanpast aan veranderende buitentemperaturen én activiteiten van de drager. Voor veel woon-werkrijders is een goede zichtbaarheid dan weer van belang. Denk aan de kleding met fluogegele elementen en reflecterende stroken. Dat is zeker nodig wanneer je zwarte of grijze kledij draagt.

Als je motorkleding koopt, ga in de winkel zeker eens in motorhouding zitten. Sommige speciaalzaken hebben daarvoor een motorachtig toestel, zodat je kunt voelen of de protectoren op de juiste plaats zitten – die zijn bij de duurdere uitvoeringen verstelbaar –, de mouwen niet te kort zijn of de kleding niet knelt.

De meeste jassen en broeken uit textiel hebben voor de winterperiode een thermo-binnenvoering. In het voorjaar rits je die eruit en als het weer kouder wordt erin. Toch is motorkleding in de zomer vaak nog te warm en dan is de verleiding groot om alleen een jas en gewone jeans aan te trekken, zeker voor korte ritjes. Zo'n broek biedt geen bescherming bij een schuiver. In de motorspecialzaken zijn er nu jeansbroeken met kevlarversterking en protectoren op de knieën en heupen. Fabrikanten gebruiken kevlar ook in handschoenen op de handpalmen. De vingers en bovenkant van de hand zijn voorzien van beschermend materiaal. Laarzen hebben protectoren op de enkel en het scheenbeen (behalve bij korte laarzen).

## HELM

Ten slotte het hoofd. Helmen moeten gehomologeerd zijn en over een E-keurmerk beschikken. Dat houdt in dat ze door de overheid getest en goedgekeurd zijn voor het gebruik op de weg. Belangrijk is de pasvorm van een helm. De helm mag niet te los zitten. Je moet één vinger tussen de helm en je voorhoofd kunnen steken. Met de kinband vast mag hij nauwelijks bewegen. Sportieve rijders hebben graag een inte-

graalhelm, dat is een helm uit één stuk die het hele hoofd omhult. Het liefst een die goed aansluit op de wangen. Tegenwoordig zijn er helmen met een luchtpompje waarmee je het volume van de wangstukken kunt aanpassen. Een integraalhelm is het veiligst.

## Motorkleding wordt steeds meer een harnas met extra bescherming.

Veel motorrijders in woon-werkverkeer kiezen echter voor een systeemhelm met opklapbaar kinstuk. Die is gemakkelijker in het verkeer: bij lage snelheden of stilstand kun je hem openklappen, maar dan is je gezicht bij een eventueel incident niet beschermd. Scooterrijders kiezen dan weer eerder voor een 'open face'-helm of jethelm, zonder kinstuk. Dat is lekker fris, maar de bescherming van je gezicht is nihil. Ook bij motorrijders is er een trend naar jethelmen. ■

**WIST JE DAT** motorracers airbags in hun leren pak hebben? Bij een val beschermen ze de romp en nek. Ook voor de 'gewone' motorrijder zijn dit soort jassen verkrijgbaar.

1. Met iets langere laarzen zijn je enkels goed beschermd.

2. Van links naar rechts: jethelm, systeemhelm, integraalhelm.

3. Test je nieuwe motorkleding eens in motorhouding voor je ze koopt.