

Eigenbouw

blijft mogelijk én betaalbaar

'Eigenbouw onmogelijk' of 'doe-het-zelfen wordt onbetaalbaar' kopten de bladen kort geleden. Dat alles kwam, zo luidde de uitleg, door de strengere regelgeving die bij de RDW-eigenbouwkeuring in Lelystad met ingang van 1 oktober 2001 zou worden ingevoerd en dan speciaal als het gaat om frame en herkomst onderdelen. 'Geen paniek', is inmiddels de bevinding van diverse eigenbouw-experts die Bigtwin raadpleegde. 'Eigenbouw blijft mogelijk, als je je maar aan de regels houdt.' Maar moesten we dat al niet, vraagt de oplettende lezer/eigenbouwer zich af. Jazeker, maar nu nóg beter dan voorheen. En hou je je aan die regels, die overigens niet zijn veranderd, maar – volgens een RDW-zegsman – waarvan alleen sommige kaders wat strikter zijn gesteld, is er geen vuiltje aan de lucht.

Het is een vast gegeven: om je eigenbouw motorfiets op kenteken te krijgen, moet-ie worden gekeurd bij de RDW in Lelystad. De RDW keurt je motor aan de hand van een reeks eisen die zijn vastgelegd in een ministeriële regeling. Die lijst wordt om de zoveel tijd geactualiseerd of, anders gezegd, aangescherpt. Uit de lijst die per 1 oktober 2001 wordt gehanteerd blijkt bij voorbeeld dat er voortaan twee spiegels moeten worden gemonteerd op een motor die harder gaat dan 100 km/u. Ook moet de fiets zijn voorzien van knipperlichten. Geen fraai gezicht, vinden velen, maar niet onoverkomelijk.

Kosten

Verder treedt per 1 januari 2002 (zeer waarschijnlijk) de regel in werking dat de RDW voortaan het framenummer inslaat. Die schone taak was tot nu toe weggelegd voor de eigenbouwer zelf. De RDW verricht de klus straks tegen betaling, want sinds de Rijks Dienst voor het Wegverkeer van overheidsinstelling het zogeheten zelfstandig bestuursorgaan (een ZBO voert een aantal door de overheid vastgestelde taken

uit) RDW werd – alleen de naam herinnert aan tijden van weleer – moet de club zijn eigen broek zien op te houden. Zo kost een keuring inmiddels tussen de zeven- en achthonderd gulden, een door de politiek vastgesteld tarief dat al bijna het tienvoudige is van het bedrag dat de eigenbouw-pioniers een decennium terug kwijt waren. Maar dat tarief is nog lang niet kostendekkend, dat kan iedereen zien die wel eens in Lelystad is geweest. Worden werkelijke baan- en apparatuurhuur en administratie- en personele kosten doorberekend, dan gaat het prijskaartje er opeens heel anders uitzien. In Duitsland kost een vergelijkbare keuring zo'n drieduizend gulden, een indicatie welke kant het op kan gaan. Het feit dat de keuring van eigenbouw motorfietsen maar een fractie uitmaakt van het RDW-werk – naar schatting tussen de 250 en 300 per jaar, dat is vijf tot zes fietsen per week – draagt er mogelijk toe bij dat het voor de klant nog een redelijk betaalbare procedure blijft. 'Maar niets is zeker, over twee weken kan het zo maar ineens anders zijn', zegt technisch inspecteur F. Kleinbussink van de RDW, die daarmee aangeeft dat de regels en tarieven



■ Op de afgesproken datum laad je de te keuren motorfiets op een aanhanger of in een bestelbusje en ga je naar het RDW Testcentrum in Lelystad.

voortdurend aan verandering onderhevig zijn. Dat het volgens hem zeker niet goedkoper zal worden, geloven we meteen. En dat er wellicht ooit onder Europese vlag striktere regelgeving komt omtrent emissie, iets waar je in Duitsland al op stuk kan lopen, kun je op je vingers natellen. Maar zo ver is het nog niet.

Frame

Waar bij de eerste berichten over de 'nieuwe' keuringseisen echter flinke schrik over ontstond waren de punten 'frame' en 'herkomst versnellingsbak en motor' (zie punt 2 in de RDW-lijst elders in dit artikel). De door ons geraadpleegde RDW'er draait er niet omheen dat de striktere hantering van de regelgeving op deze punten voor een groot deel voorkomt uit de wens van de politiek meer aan criminaliteitsbestrijding te doen. Het omkatten, zo bleek uit andere bronnen, liep de spuigaten uit. En daarom kijkt de politie, zo valt ook in de RDW-lijst te lezen, voortaan ook met belangstelling mee tijdens de keuring. Maar in feite verandert er verrekke weinig. Ook de RDW-man erkent dat in de eerste weken van oktober de stroom eigenbouw motorfietsen niet is afgenomen. 'Als men zich maar aan de regels houdt' is er niks aan de hand', beaamt Kleinbussink. Iets wat we dus goed in onze oren moeten knopen.

Oplossingen

Maar de markt heeft al een antwoord gevonden. Je kunt bij voorbeeld gewoon met een Zodiac-frame als basis een fiets bouwen en die goedg-

Bigtwin tips

We kunnen ons voorstellen dat als je de lijst met keuringseisen letterlijk opvat, je je de pleuris schrikt en meteen al je eigenbouwplannen overboord gooit. De formulering is in sommige gevallen voor meerdere uitleg vatbaar en daardoor kan een aspirant-eigenbouwer mogelijk op het verkeerde been worden gezet.

Zoals in de eerste alinea van punt 2, waarin staat dat minimaal het chassis door uzelf in elkaar gelast is. Je kunt en mag het ook lezen als minimaal het chassis niet-serieelmatig of fabrieksmatig in elkaar gelast is. Kijk, dat staat al meteen een stuk beter.

Bij de RDW zitten slimme mensen. Die weten heus wel dat niet iedere zelfbouwer een topper is op het gebied van lassen is en dat velen voor

het frame uitwijken naar iemand die daar wel sjoerge van heeft. Zorg dus dat je met je frame een tekening krijgt zoals omschreven in 2a, dan voldoe je aan de eisen. Oh ja, er mag natuurlijk geen naam op staan. En let ook op de bonnetjes van blok en bak.

Waarom niet laten keuren in een ander land? Dat is volgens de door ons geraadpleegde experts een hoop gedoe en alleen weggelegd voor mensen die niet op een paar stuivers kijken. En daarbij, wil je je fiets bij voorbeeld in Engeland laten keuren dan moet-ie eerst op naam komen te staan van een ingezetene aldaar. Je kunt je voorstellen dat zo'n tijdelijke eigenaar, met pond-tekenen in de ogen, opeens is 'vergeten' dat hij dat kenteken maar voor

even op zijn naam heeft staan. Kun jij naar je fiets fluiten. Wil je het toch proberen, neem dan contact op met een bedrijf dat daar aantoonbare ervaring mee heeft.

Twijfel je, nadat je de lijst hebt doorgenomen en hebt gewikt en gewogen, nog steeds aan de haalbaarheid van je bouwproject, aarzel dan niet contact op te nemen bij de gerenommeerde frame- of custombouwers in den lande. Zij hebben de ervaring en willen je graag van dienst zijn.

En natuurlijk kun je met je vragen over eigenbouw ook terecht bij de redactie van Bigtwin. We zullen altijd proberen je te helpen, desnoods door te verwijzen naar de experts die ons ook regelmatig van advies voorzien.

keurd krijgen? Hoe dat kan legt Zodiac-directeur Ton Pels uit: 'Wij leveren tegenwoordig framekits, bestaande uit een gedetailleerde tekening en de benodigde buizen. Daarbij adviseren we een lasbedrijf dat je frame vakkundig in elkaar kan zetten.' Geen centje pijn dus; het frame, waar de merknaam Zodiac niet meer op is terug te vinden maar waarvan de kwaliteit is gegarandeerd, voldoet aan de eisen en is bovendien

professioneel gelast. En dat's wel zo veilig. Meneer Pels, en met hem andere frameleveranciers of -bouwers, vindt het overigens een wat vreemde gang van zaken. 'Het is natuurlijk moeilijk uit te leggen aan de buitenwacht dat een professioneel frame met ons logo erop niet wordt goedgekeurd voor een eigenbouw motor en wel eentje dat door de slager in zijn schuur in elkaar is gezet.' Evenals Zodiac spelen natuurlijk ook bedrijven als L&L,

SPS, RMS en VG Frames praktisch in op de actuele regelgeving. Zaak blijft je als potentieel eigenbouw-bezitter of vlijtig bouwer goed te (laten) informeren door de vaklui. Conclusie: eigenbouw blijft mogelijk. Betaalbaar ook, maar dat ligt natuurlijk geheel en al aan van welk budget je uitgaat.

En dat mag je lekker zelf bepalen.



RDW-keuringseisen strikter gehanteerd

RDW Keuringseisen eigenbouw motorfietsen

De hierna volgende lijst met keuringseisen ontvingen wij van de RDW in Lelystad. Voor alle duidelijkheid: de lijst is samengesteld en geschreven door de RDW, de redactie van Bigtwin heeft er dus geen enkele bemoeienis mee. Verder betreft het hier - volgens de RDW - een 'populaire' versie en daarom kunnen er geen rechten aan ontleend worden. Maar afgaande op eerdere ervaringen biedt dit volgens Bigtwin de eigenbouwer meer dan voldoende houvast om zich goed geprepareerd ter keuring te begeven.

Aanvraag

Een toelatingkeuring voor een eigenbouw motorfiets kan rechtstreeks aangevraagd worden bij het testcentrum van de RDW:

RDW / TCL,

Talingweg 76, 8218 NX Lelystad.

Tel 0320 288 585 of fax 0320 288 204.

Wat is een eigenbouw motorfiets?

Een eigenbouw motorfiets is een motorfiets die uit (gebruikte) delen door u zelf in elkaar gezet is. Waarbij minimaal het chassis door uzelf in elkaar gelast is. In de ministeriële regeling 1400 staat:

Artikel 1e

Zelfbouw: een voertuig dat is samengesteld uit onderdelen, waarvan minimaal de dragende constructie niet-bedrijfsmatig is vervaardigd.

Dit wil zeggen dat door een bedrijf vervaardigde frames niet als 'zelfbouw' gekeurd kunnen worden. Deze frames zijn o.a. herkenbaar aan de (ingeslagen) merknamen: Legend, Cobra, Zodiac, ProStreet, Squalo, Bakker, Uncle Bunts. Of aan de ingeslagen framenummers beginnende met: XL9..... of UB....

Een eigenbouw motorfiets is geen gemodificeerde motorfiets!

Wat ook b.v. NIET als eigenbouw motorfiets gekeurd kan worden:

- Iedere motorfiets waarvan meerdere identieke modellen gebouwd worden (seriematig bouwen).
- Een motorfiets die, volgens uw specificatie, door een bedrijf speciaal voor u gemaakt wordt.
- Een motorfiets waarin een ander motorblok is geplaatst.
- Een motorfiets die al eerder een kenteken heeft gehad (ook buitenlands kenteken).
- Een, in serie gebouwde, motorfiets, die alleen in het buitenland verkrijgbaar is en die u als enkel stuks naar Nederland importeert.

Om de 'zelfbouw' van het frame te kunnen aantonen, moet u bij de keuring de volgende documenten laten zien:

a. Een technische tekening van het frame, bij voorkeur op papierformaat A4 (één of meerdere vellen). Deze moet op schaal zijn getekend, met volledige maataanduiding, datum en naam, adres en handtekening van de constructeur (dat is dus de persoon die de motorfiets ter keuring aanbiedt). Het chassisnummer moet op de tekening staan en ook moet de plaats van het chassisnummer aangegeven zijn.

De lasverbindingen moeten aangegeven zijn (lengtes en a-maten).

Uit de tekening moet duidelijk blijken hoe de bevestiging van de hoofdonderdelen (zoals motor, versnellingsbak, voorvork & achtersvork) moet worden uitgevoerd.

In principe moet het frame na te maken zijn aan de hand van deze tekening.

b. Een stuklijst, behorende bij de bovengenoemde tekening, moet alle onderdelen bevatten, die gebruikt zijn bij het maken van het frame. Deze lijst moet duidelijke informatie geven over materiaal en/of herkomst (materiaalsoort, afmetingen, merk, type, onderdeelnummers etc.).

c. Van de motor en de versnellingsbak moeten de aankoopnota's worden getoond.

Als deze onderdelen bij een bedrijf zijn gekocht, moet het BTW-nummer van dat bedrijf vermeld zijn op de nota.

Indien de onderdelen particulier zijn gekocht, dan moet op de nota het kenteken vermeld zijn van de motorfiets waarvan de onderdelen afkomstig zijn; naam en adres van de verkopende particulier moet duidelijk leesbaar zijn. Op de aankoopnota van het motorblok moet het motornummer vermeld zijn.

■ Een technische tekening van het frame, bij voorkeur op papierformaat A4 (één of meerdere vellen). Deze moet op schaal zijn getekend, met volledige maataanduiding, datum en naam, adres en handtekening van de constructeur. De lasverbindingen moeten aangegeven zijn. Uit de tekening moet duidelijk blijken hoe de bevestiging van de hoofdonderdelen (zoals motor, versnellingsbak, voorvork & achtersvork) moet worden uitgevoerd. In principe moet het frame na te maken zijn aan de hand van deze tekening. En een groot deel van de maatvoeringen wordt nagemeten in aanwezigheid van de bouwer. Je mag dus ter plekke commentaar leveren en een en ander verklaren. Zorg er voor dat je dat ook kan!



Indien een motorblok en/of versnellingsbak is opgebouwd uit afzonderlijke van elkaar gekochte delen, geldt het bovenstaande voor alle afzonderlijke delen.

d. Indien u de bovengenoemde documenten niet kunt tonen, krijgt u zes weken de tijd om deze gegevens boven water te krijgen. Indien u dit niet lukt, krijgt u geen kentekenbewijs voor uw eigenbouw motorfiets.

e. De technische tekening en de stuklijst zal worden ingenomen tijdens de keuring. De nota's die u moet laten zien, zullen door de RDW gekopieerd worden en bij de technische gegevens van de motorfiets gevoegd worden.

De keuring

De RDW-keuring bestaat uit twee delen:

Eerst een 'technische' keuring, waarbij o.a. alle nummers genoteerd worden en de hele motorfiets beoordeeld wordt. Ook wordt hierbij gekeken of de motorfiets veilig genoeg is om de 'rijdende' keuring te gaan doen.

Daarna wordt deze 'rijdende' keuring gedaan, waarbij het weggedrag, het geluid en de remmen beoordeeld worden.

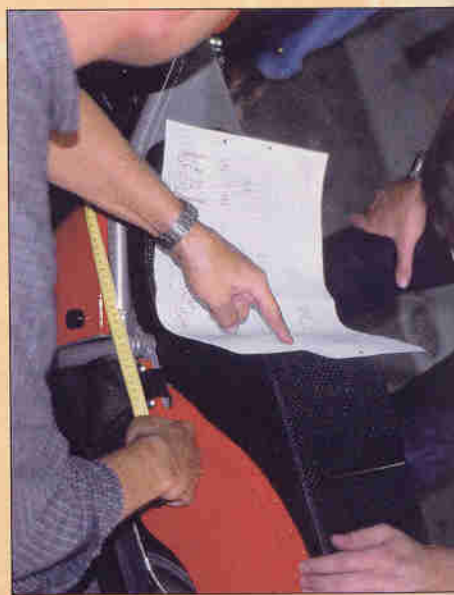
Bijna altijd is de politie aanwezig bij deze keuringen om motorfietsen te controleren op gestolen onderdelen etc.

Indien de politie aanwezig is, wordt de motorfiets eerst door deze instantie bekeken. Daarna begint de RDW-keuring.

Tijdens de RDW-keuring wordt overigens ook gekeken naar mogelijke fraude (b.v. ontbrekende en/of gewijzigde nummers).

Wanneer er bij de RDW een vermoeden van fraude is, wordt, via ons 'Bureau Opsporings Bijstand', de politie ingelicht.

Op de afgesproken datum moet u de motorfiets op een aanhanger of in een bestelbusje naar het RDW Testcentrum in Lelystad brengen. Het testcentrum ligt vlak achter het vliegveld 'Lelystad'.



Vanaf de weg van Lelystad naar Harderwijk (N302) wordt het met borden aangegeven. Bij aankomst s.v.p. melden bij de receptie.

Wanneer u op de motorfiets naar het testcentrum wilt rijden, kunt u hiervoor een zogeheten eendagskenteken aanvragen. Dit bij uw aanvraag voor de toelatingskeuring vermelden.

Bij slechte weersomstandigheden gaat de keuring niet door. Bij twijfel kunt u beter even met ons belen vlak voor uw vertrek naar Lelystad.

Bij de keuring moet de motorfiets volledig gereed zijn. Motorfietsen met ontbrekende delen of tijdelijk geplaatste delen worden niet geaccepteerd. De motorfiets hoeft nog niet gespoten te zijn, maar alle leidingen, bedrading etc. moeten wel deugdelijk bevestigd zijn. Het motorblok moet goed lopen. Er moet voldoende brandstof in de tank zitten om zo'n 40 km te rijden.

Na de keuring hoort u direct de uitslag.

Wanneer de motorfiets volledig goedgekeurd is, worden de gegevens naar 'Veendam' gestuurd voor het afgeven van een kentekenbewijs. Uw kunt hierna naar de douane voor de aangifte van de BPM.

Wanneer uw motorfiets afgekeurd is, krijgt u van ons te horen wat er aan mankeert. Ook hoort u van ons of de herkeuring in Lelystad of bij één van de keuringsstations van de RDW moet plaatsvinden.

Voor de afgifte van een kentekenbewijs is ook een zogeheten 'relaas van weging' nodig. Dit kan helaas niet in Lelystad afgegeven worden. Via onze helpdesk in Zoetermeer (tel: 0900 0739) kunt u een afspraak maken met één van de RDW-keuringsstations waar dit wel kan worden afgegeven.

Het is natuurlijk niet toegestaan om met uw eigenbouw motorfiets op de openbare weg te rijden voordat u het kenteken hebt ontvangen.

Technische eisen

Algemeen geldt dat uw motorfiets beoordeeld wordt op deugdelijkheid van bouw en inrichting. Dit wordt uitgevoerd door de Technisch Inspecteur van de RDW.

Uw motorfiets moet ten minste aan de onderstaande eisen voldoen:

Spiegel(s)

Motorfietsen die harder dan 100 km/u kunnen rijden, moeten een linker- en een rechterspiegel hebben; anders alleen een linker spiegel.

De spiegel(s) moet(en) een spiegeland oppervlak



■ De snelheidsmeter moet bij nacht goed afleesbaar zijn. De verlichting van de snelheidsmeter moet worden ingeschakeld gelijktijdig met de verlichting van de motorfiets.

hebben van tenminste 50 cm².

Bij cirkelvormige spiegels moet het spiegeland oppervlak een diameter hebben van minimaal 10 en maximaal 15 cm. Bij niet-cirkelvormige spiegels moet het spiegeland oppervlak een afmeting hebben zodat:

a) binnen de buitenranden een cirkel met een diameter van 10 cm past

en
b) het past binnen een vierkant met zijden van 15 cm.

Met de linker spiegel moet het zichtveld als op onderstaande tekening kunnen worden bereikt.

Het zichtveld van de rechterspiegel moet het spiegelbeeld hiervan zijn.

Snelheidsmeter

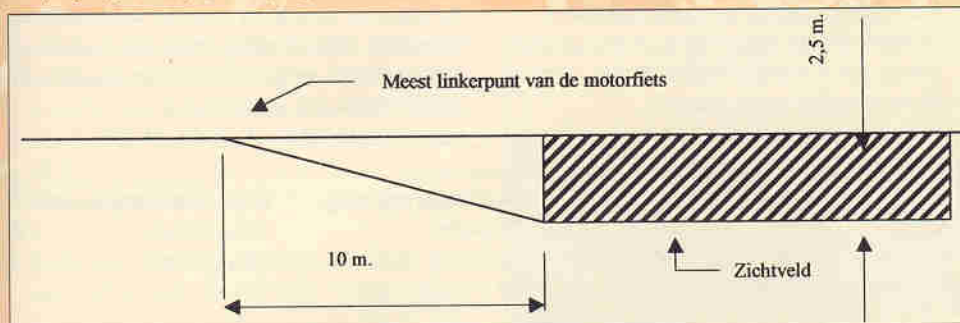
Er moet een deugdelijke snelheidsmeter zijn, die vanuit de normale rijpositie door de bestuurder goed te zien is.

De snelheidsmeter moet een duidelijke en onuitwisbare aanduiding in 'Km/h' of 'Mph' hebben.

De maximale afwijking van de snelheidsmeter is $+(10\% + 4 \text{ km/h}) / -0$. Dus wanneer uw snelheidsmeter 50 km/h aangeeft, moet uw werkelijke snelheid tussen de 42 en 50 km/h liggen.

De snelheidsmeter moet bij nacht goed afleesbaar zijn. De verlichting van de snelheidsmeter moet worden ingeschakeld gelijktijdig met de verlichting van de motorfiets. Verlichting die werkt op een aparte batterij wordt niet geaccepteerd.

Een 'fietscomputertje' wordt wel geaccepteerd, mits deze de topsnelheid van de motorfiets kan aangeven (soms werken ze niet boven de 100 km/h.). De afstelling van de snelheidsmeter mag niet eenvoudig te verstellen zijn.



Zadel

De motorfiets moet een zadel hebben. Dit zadel moet deugdelijk bevestigd worden aan het frame. Indien een zadel langer is dan 50 cm, wordt dit als 'buddyseat' aangemerkt. In dit geval moeten er ook deugdelijke voetsteunen voor de passagier aanwezig zijn.

Verlichting

De motorfiets moet de volgende verlichting hebben:

- Groot/dimlicht. Kleur: wit of geel. Moet een E of NL keurmerk hebben. Hoogte: tussen de 50 en 120 cm. boven het wegdek.

- Stadslicht. Kleur: wit of geel. Hoogte: tussen de 35 en 120 cm. boven het wegdek.

Elektrische schakeling: het stadslicht moet altijd branden wanneer het groot licht of het dimlicht brandt. Het stadslicht hoeft niet apart te kunnen branden.

- Achterlicht. Kleur: rood. Hoogte: tussen de 40 en 160 cm. boven het wegdek.

- Remlicht. Kleur: rood. Hoogte: tussen de 40 en 160 cm. boven het wegdek.

- Kentekenplaatverlichting. Kleur: wit. Geen hoogte voorgeschreven; moet wel op de kentekenplaat schijnen.

- Knipperlichten. Kleur: amber geel (oranje). Minimale afstand dat de knipperlichten uit elkaar moeten staan: voor: 34 cm en achter 24 cm. Opmerking: deze afstanden zijn gemeten tussen de lichtdoorlatende gedeelten.

Wanneer u beide handen aan het stuur hebt, moet de knipperlichtschakelaar te bedienen zijn.

Reflectoren (verplicht)

Aan de achterzijde: een niet-driehoekige, rode reflector met een E keurmerk (let op: geen NL-keurmerk!). Deze reflector moet geplaatst worden in het midden van de motorfiets, tussen 40 en 120 cm boven het wegdek. De hoek mag maximaal 15° t.o.v. de verticaal zijn.

Tip: let op dat deze reflector niet op de plaats van de kentekenplaat gemonteerd zit.

Reflectoren (toegestaan)

Aan de voorzijde: een witte reflector. Hoogte: tussen de 35 en 90 cm boven het wegdek.

Aan de zijkant: oranje reflectoren. Uitsluitend goedgekeurde reflectoren zijn toegestaan (SAE, DOT of E-keurmerk).

Banden/wielen/assen

- Let, bij montage, op de juiste draairichting van de band.

- Het gebruik van opgesneden banden is niet toegestaan.

- De aanduiding 'Not for highway use' of 'NHS' mag er niet op staan.

- De banden mogen geen beschadiging vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.

- De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.

- De hoofdgroeven van de band moeten over de



■ **Foutje bedankt!** Hele mooie achterste richtingaanwijzers maar de hoek die ze maken is minder dan 45 graden ten opzichte van de dwarslijn van de motorfiets. Zo kun je als je links achter de motor staat het rechter knipperlicht niet zien. Niet doen dus.

gehele omtrek een profieldiepte van minimaal 1 mm. hebben (slijtage indicatoren uitgesloten).

- De banden dienen geschikt te zijn voor het van toepassing zijnde laadvermogen en topsnelheid.
- Banden die alleen zijn goedgekeurd als achterband, mogen niet aan de voorzijde gemonteerd zijn.
- Banden die alleen zijn goedgekeurd als voorband, mogen niet aan de achterzijde gemonteerd zijn.
- Montage van autobanden is niet toegestaan.
- De vooras en de achteras dienen geborgd te zijn. Borging m.b.v. middelen als 'Locktite' is niet te controleren, daarom andere middelen gebruiken, zoals b.v. splitpenmoeren, veerringen etc.
- De gebruikte moeren moeten over de volledige lengte dragen.
- De wielen dienen afgeschermd te zijn over de volle breedte van de band. Het achterspatbord (incl. kentekenplaat) moet reiken tot minimaal de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de achtervelg naar achteren.

Framenummer

U mag voor uw motorfiets zelf een framenummer bedenken. Dit nummer moet uit minimaal 3 letters of cijfers bestaan, goed leesbaar zijn (cijfer/letterhoogte minimaal 5 mm) en op een vast onderdeel ingeslagen zijn.

Het framenummer moet leesbaar zijn zonder dat er delen gedemonteerd moeten worden (dus niet

■ **De merkaanduiding "EIGENBOUW" moet aanwezig zijn. Deze tekst moet deugdelijk, onuitwisbaar en gemakkelijk leesbaar op de motorfiets zijn aangebracht. Dat hoeft niet persé in of bij het balhoofd te zijn.**



■ **De brandstofslangen moeten geschikt zijn voor het type brandstof en ze moeten vastgezet zijn met geschikte slangklemmen.**

onder 't zadel, onder de tank etc.).

(Let op: vermoedelijk vanaf 1 januari 2002 mag alleen de RDW zelf het framenummer nog inslaan. Dat brengt extra kosten met zich mee - redactie Bigtwin)

Merkaanduiding

De merkaanduiding "EIGENBOUW" moet aanwezig zijn. Deze tekst moet deugdelijk, onuitwisbaar en gemakkelijk leesbaar op de motorfiets zijn aangebracht.

Kentekenplaat

De kentekenplaat moet goed bevestigd kunnen worden. Minimaal beschikbare ruimte voor de kentekenplaat: 21 x 14,3 cm.

Wanneer de bovenzijde van de kentekenplaat op niet meer dan 120 cm. boven het wegdek zit, mag de kentekenplaat maximaal 30° schuin t.o.v. de verticaal geplaatst worden, waarbij de leesbare zijde naar boven gekeerd moet zijn.

Breedte

De maximale breedte van de motorfiets mag niet meer zijn dan 100 cm. Spiegels worden hierbij niet meegerekend. De rem- en koppelingshendels worden wel meegerekend.

Lekkage

De motorfiets mag geen brandstof en/of olie lekken. De vulopening van de brandstoftank moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

De brandstofslangen moeten geschikt zijn voor het type brandstof en ze moeten vastgezet zijn met geschikte slangklemmen.

Remmen

- De remleidingen en/of de hoofdremcilinder mogen nooit het laagste punt van de motorfiets zijn. Ook niet bij het rijden in de bocht.
- De remleidingen mogen bij de diverse aansluitpunten geen scherpe hoeken maken. Gebruik hiervoor haakse aansluitnippels.
- Het mag niet mogelijk zijn een remhendel



■ **De remleidingen mogen bij de diverse aansluitpunten geen scherpe hoeken maken. Gebruik hiervoor haakse aansluitnippels.**

en/of rempedaal tegen de aanslag te trekken / drukken met de maximale bedieningskracht (zie tabel hieronder).

- De remmen moeten goed doseerbaar zijn.
- Het weggedrag moet akkoord zijn.
- De remmen mogen niet 'happen'.
- De wielen mogen niet gaan 'stuiteren' bij het remmen.
- De remmen mogen niet blijven 'hangen'. De remmen moeten volledig vrijkomen bij het loslaten van de remhendel en/of het rempedaal.
- Het remsysteem moet minimaal de remprestaties hebben zoals te zien in onderstaande tabel.

Aandrijving

De ketting/aandrijfriem moet altijd vrijlopen van het achterwiel en moet goed afgeschermd zijn.

De primaire aandrijving (dus tussen de motor en de versnellingsbak) moet volledig afgeschermd zijn met een dichte kast. Deze kast mag aan de onderzijde open zijn, mits er geen kleding etc. tussen kan komen.

Uitlaat / uitlaten

De uitlaten moeten deugdelijk bevestigd zijn en mogen niet achter de motorfiets uitsteken.

Ze moeten gasdicht zijn en, waar nodig, voorzien zijn van hittedekkingen. Het uitlaatsysteem mag geen 'vezelachtig' materiaal bevatten (hieronder vallen ook de beroemde pannensponsjes).

Stuur / Balhoofd

De balhoofdagering mag geen speling vertonen. De voorvork moet zonder 'zware punten' in het balhoofd kunnen draaien.

Het stuur moet voorzien zijn van deugdelijke aanslagknoppen.

Accu etc.

De accu en bedrading moeten deugdelijk zijn bevestigd. De bedrading moet goed geïsoleerd zijn. Kabelschoentjes moeten zijn afgeschermd om kortsluiting te voorkomen.

	Snelheid	Maximale remweg	Max. bedieningskracht
Alleen voorrem	40 km/h	16 meter	20 kg (hand)
Alleen achterrem	40 km/h	20 meter	50 kg (voet)
Kompleet remsysteem	60 km/h	27,7 meter	

Scherpe delen

De motorfiets mag geen onnodige scherpe & uitstekende delen hebben die onnodige verwondingen kunnen veroorzaken bij een eventueel ongeluk (b.v. spatbordrand, rand om de koplamp). Dit geldt zowel voor voetgangers als voor de bestuurder.

Claxon

Het geluidsniveau van de claxon wordt gemeten op 7 m. voor het voorste punt van de motorfiets, op 1,2 m. hoogte boven het wegdek. Het geluidsniveau moet minimaal 93 dB(A) zijn.

De claxon moet te bedienen zijn met beide handen aan het stuur.

Bodemvrijheid

De bodemvrijheid wordt als volgt getest: Rij de motorfiets in een cirkelbaan met een diameter van 24 m. en met een snelheid van 25 km/h.

Het is niet toegestaan dat enig deel van de motorfiets het wegdek raakt.

De cirkelbaan moet zowel links- als rechtsom gereden worden. De bestuurder moet hierbij in een normale houding zitten.

Stuurkrachten

De stuurkrachten worden als volgt getest: Rij de motorfiets in een 8-vormige figuur met een breedte van 12 m. en een lengte van 24 m. Snelheid: tussen 5 en 10 km/h.

De stuurkrachten moeten zodanig zijn dat de motorfiets goed bestuurbaar/controleerbaar blijft. Het moet ook mogelijk zijn dit met slechts één hand aan het stuur uit te voeren. Het 'doorslaan' van het stuur is niet toegestaan.

Rechtuit stabiliteit

Rij de motorfiets in een rechte lijn; wanneer je het stuur loslaat moet de motorfiets rechtuit blijven rijden. Dit geldt voor alle snelheden.

Acceleratie & topsnelheid.

Tijdens de rijdende test zal geprobeerd worden 120 km/h te gaan rijden met de motorfiets. Topsnelheid en acceleratievermogen moeten overeenkomen met wat verwacht mag worden van het motorblok.

Passeergeluid

Veel motorfietsen worden afgekeurd vanwege een te hoog geluidsniveau. Het is echter vrijwel onmogelijk om het passeergeluidsniveau zelf (nauwkeurig) te meten. Toch geven wij u hieronder de meetmethode:

- **Geluidsmeter:** moet meten in dB(A), de meter instellen op 'FAST' en zodanig dat de hoogst gemeten waarde vastgehouden wordt ('PEAK' of 'HOLD'). Meetwaarden uitsluitend in hele dB(A)'s.

Hoogte meetmicrofoon: 1,2 m. boven het wegdek

- **Meettraject** (zie ook bijgaande tekening): een weg met een vlak wegdek in een rustige omgeving; het omgevingslawaai moet minder dan

60 dB(A) zijn. Het wegdek dat gebruikt wordt op het testcentrum is ZOAB. Binnen een straal van 50 m. rondom het meetpunt mogen zich geen grote objecten bevinden (gebouwen, bomen, auto's).

- **Meetmethode:** De motorfiets komt aanrijden met een constante snelheid van 50 km/h. Bij de lijn A-A trekt de bestuurder de gashendel helemaal open (volle acceleratie) en bij de lijn B-B sluit deze de gashendel volledig.

Het geluid wordt gemeten aan de linker- en aan de rechterzijde van de motorfiets. De hoogste gemeten waarde wordt genoteerd.

Bij motorfietsen met een 3- of een 4-bak, rijdt u in de 2e versnelling. De hoogste gemeten waarde is dan het passeergeluidsniveau.

Bij motorfietsen met een 5- of een 6-bak, doet u deze meting in de 2e en ook in de 3e versnelling. Het passeergeluidsniveau is het rekenkundig gemiddelde van de hoogste gemeten waarde in de 2e versnelling en de hoogste gemeten waarde in de 3e versnelling.

Voorbeeld: in de 2e versnelling is de hoogste gemeten waarde 84 dB(A) en in de 3e versnelling is de hoogste gemeten waarde 81 dB(A). Het passeergeluidsniveau is dan: $(84+81)/2=82,5$ dB(A). Deze waarde wordt dan afgerond op 83 dB(A).

De waarde van het passeergeluidsniveau moet lager liggen dan de waarden aangegeven in de volgende tabel.

Cilinderinhoud	Max. passeergeluidsniveau
t/m 80 cc	77 dB(A)
81 t/m 175 cc	79 dB(A)
boven 175 cc	82 dB(A)

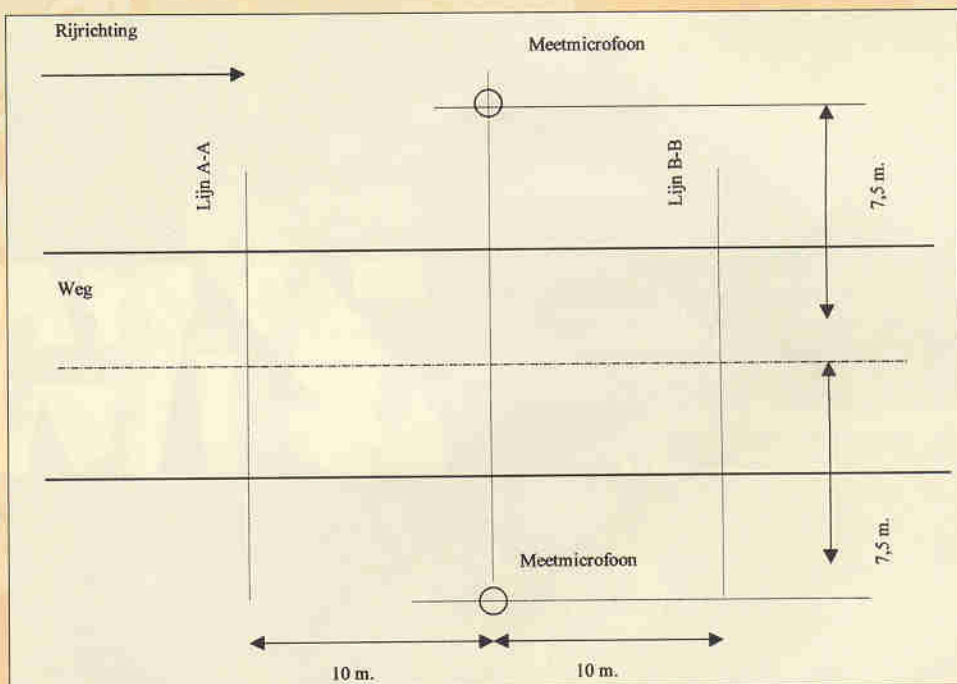
Opmerkingen:

- Bij alle bovenstaande waarden mag 1 dB(A) bijgeteld worden ter compensatie van de meet-onnauwkeurigheid.
- De bovenstaande waarden mogen uitsluitend aangehouden worden wanneer in de motorfiets een gebruikt motorblok is gemonteerd. Bij een nieuw motorblok gelden de typekeurings-eisen (veel strenger!).

Tips:

- Voor een laag geluidsniveau is niet alleen een goede uitlaat, maar ook een goede inlaat (luchtfilter) nodig.
- Wanneer u de uitlaat aan één zijde van de motorfiets hebt, monteer dan de luchtinlaat aan de andere zijde. Hierdoor verdeelt u de geluidsproductie wat beter.

Wanneer de motorfiets voldoet aan de eis van het passeergeluid wordt ook het zogeheten standgeluid gemeten. Aan dit standgeluid zijn geen eisen verbonden. Het is alleen een geluidswaarde die vastgelegd wordt bij het kenteken. Deze geluidswaarde is door de politie opvraagbaar en wordt gebruikt bij geluidscntroles.



■ Plattegrond en opstelling geluidsmeting