

# Van 'Electrisch is Niets' tot Zero SR+CT

Door John van der Kaap

Wanneer werden de eerste ontwerpen van de elektrische motorfiets gelanceerd? Zal dat begin van deze eeuw zijn geweest? Voor me zag ik een motorfiets met een knots van een accubak en een elektromotor die me deed denken aan de elektromotor die mijn vader uit een wasmachine demonteerde en er een slijpsteen mee aandreef. Kortom: ik kon me er niets bij voorstellen: zo'n accu zou toch nooit in staat zijn om met een beetje plezier en respectabele snelheid motor te gaan rijden?

*Sinds 1978 rijd ik motor. Beginnend op een BMW R65, daarna op een BMW R100RT en sinds 1991 op een BMW K75RT. PK's, koppel ... het zegt mij niet veel. Ik rij op gevoel, niet op het scherpst van de snede. Mijn verslag ontbeert een wetenschappelijk-lijkende onderbouwing. Het gaat mij om het plezier in motorrijden. En eerlijk is eerlijk: mijn hart ligt bij een BMW K75RT.*

Een paar week geleden maakte ik kennis met een Zero SR+CT: een kennis had de Zero SR+CT gehuurd en ik mocht er een klein rondje op rijden. Maar zeg nou zelf: 500meter is nauwelijks voldoende om te leren waar iets eenvoudigs zoals de richtingaanwijzerknoppen zich bevinden. In een advertentie, enkele dagen later, zag ik dat een in Assen gevestigd bedrijf<sup>1</sup> belangstellenden in staat stelde om een proefrit te maken. Een afspraak was snel gemaakt.

Vrijdagmiddag 20 juli 2018 meldde ik me bij Electric Motorcycles, dat z'n tenten die dag had opgeslagen achter de pitstops op het TT Circuit in Assen: dit als voorbereiding op de Experience Electric op zaterdag 21 juli 2018. Ik werd ontvangen door dhr. Mario Ten Berge. Na het invoeren van mijn persoonlijke gegevens in een proefrit-overeenkomst volgde een korte uitleg bij de Zero SR+CT: contactslot, richtingaanwijzer, kill-switch, de functie van de Mode-knop en ... "gas".

- Dhr. Ten Berge drukte mij op het hart om, als ik bij iemand stond te praten, om de kill-switch op "Off" te zetten; er zijn namelijk altijd leukerds die geheel spontaan even aan de "Gas"-handle willen draaien . En dat resulteert dan in een plotselinge en ongecontroleerde spurt naar voren.
- De "Mode"-knop kent drie instellingen: Eco, Sport en Custom. In de Eco-stand trekt de Zero SR+CT bedaard op en is z'n maximumsnelheid 115km/uur. Staat de Mode op Sport, dan trekt de Zero SR+CT op als een duiveltje uit een doosje. En de maximumsnelheid ... die heb ik niet bereikt. En op Custom, geheel anno 2018, zijn er diverse standen in te stellen met hulp van een smartphone.



Jas dicht, oordoppen in, helm op en handschoenen aan. Ik stap op, zet de contactslot op "On" en draai heel voorzichtig aan de "Gas"-handle. Bedaard rijdt de Zero SR+CT zonder te stoten naar voren. Wat ik op m'n BMW K75RT nooit meemaak, is dat motorrijders en niet-motorrijders de Zero SR+CT en mij nakijken. Ik rijd door de Tunnel Of Fame. Voorzichtig draai ik aan de "Gas"-handle.

<sup>1</sup> Electric Motorcycles <<https://electricmotorcycles.nl>> T: +31 85 401 62 22 E: [info@electricmotorcycles.nl](mailto:info@electricmotorcycles.nl)



Het dashboard laat de lading van de accu zien: 97%. En goed voor zo'n 190km. Mijn gepland rondje is zo'n 80 kilometer; dat moet dus lukken. Aan het eind van de Tunnelweg wil ik rechtsaf; vergeefs zoek ik naar de koppelingshandle en de voetversnelling. Ik rem af. Even schrik ik: de voorrem is happiger dan die van m'n K75RT (*die door enigszins kromme rem-schijven een lager remvermogen heeft*). Soepel neem ik de bochten naar Smilde. Via Bovensmilde rij ik naar Huis ter Heide, daarna Westervelde. Een heel erg bijzondere ervaring: ik hoor alleen het windgeruis. Alleen? Nee, ik neem ook het spinnen van de elektromotor waar. Ik krijg herinneringen aan de trolleybussen die tot 1965 door de Stad reden.

In Norg verlaat een sportfietser het eindigende fietspad. Ik ken het: je rijdt als sportfietser op je gehoor. En geen-geluid betekent geen-auto. Zo ook hij. Het gaat uiteraard goed. Ik rijd, gedwongen door een langzaam-rijdende auto, een tijdje naast de man; hij heeft niets in de gaten. Gokje? Ik denk dat hij mij pas in de gaten kreeg toen ik voor 'm ging rijden.

Door dit kleine incident, realiseer ik me dat elektrisch-rijden een nieuwe dimensie in veilig-motorrijden in-



houdt: wandelende en fietsende weggebruikers zijn er nog niet aan gewend dat zij de weg moeten delen met stille weggebruikers die in dorpen 30-50km/uur kunnen en mogen rijden, vele malen sneller dan zichzelf.



De volgende gedachte komt bij me op: m'n Bartje-fiets in 1964, voorzien van een schoensmeerdeksel, een halve wasknijper, een elastiek van Tante Post en een touwtje aan het stuur ... ratelen maar.

Vorbij Norg ontdek ik dat m'n richtingaanwijzer sinds m'n oversteek over de Norgervaart, nog steeds links-knippert. Op het dashboard knippert namelijk, bijna onzichtbaar, een wel heel erg kleine, groene indicator. Wat mij betreft mag die best wat groter zijn. Op m'n K75RT (1991) schakelt de richtingaanwijzer na 300meter uit. Ik zoek even om te ontdekken hoe ik de richtingaanwijzer uit moet schakelen.

Langelo. Linksaf. M'n spiegels; ik ben verwend. De mooi vormgegeven spiegels van de Zero SR+CT zijn iets kleiner en vervormen het spiegelbeeld. Het is een detail ... het is absoluut een kwestie van wennen. Zoals ook de stugheid, het sportieve rijden, van een Zero SR+CT een kwestie van wennen is of zelfs een kwestie van afstellen. Vergeet niet: ik ben een K75RT gewend, die op klinkerwegen toch redelijk soepel en comfortabel over oneffenheden hobbelt. En telkenmale bij vaart minderen zoek ik naar de koppelingshandle en de voetversnelling; dat zal mij die dag nog diverse malen overkomen.



Rijdend door Roden krijg ik last van m'n door artrose gepijnigde duimen. Op de Zero SR+CT zit ik sportiever, meer voorover, dus met meer druk op m'n handen. En waarschijnlijk rijd ik ook krampachtiger dan op m'n K75RT. Het handvat lijkt me ook een kleinere diameter te hebben dan ik gewend ben. Ook hier geldt: niets ten nadele van de Zero SR+CT, het is een kwestie van wennen en waarschijnlijk zijn er handvaten verkrijgbaar met een grotere diameter.

Door De Leek rijdend ben ik me bewust dat ik sneller ben dan het geluid, liever gezegd: weggebruikers horen geen geluid en nemen mij en de Zero SR+CT niet waar. Het lijkt wel Einstein's relativiteitstheorie. Dan gaat het bijna mis (nou ja: bijna-bijna); een leeftijdsgenote, ik ben 64, fietst vanaf een fietsstrook de weg op, zonder mij te zien, zonder mij te horen. Ik laat de "Gas"-handle los, rem voorzichtig bij en wijk een beetje uit. Zo, het gevaar is voorbij.



Vanaf De Leek rijd ik naar Midwolde, daarna naar Enumatil. Ik voel me vertrouwd genoeg om op die schitterend-ruim-slingerende weg iets harder te gaan rijden. Zoef-zoef. Geweldig. En verdwenen zijn m'n kritische gedachten uit het begin van deze eeuw: met plezier elektrisch motorrijden is zeer goed mogelijk. Ik vervolg mijn weg via Oostwold. Daarna rij ik de A7 op (ik beperk m'n snelheid) en neem de afslag Hoogkerk/Peize.

Is het niet vreemd? Snelheidsovertreders zeggen vaak "De weg nodigde me uit tot hard rijden." Het is werkelijk waar, zo'n weg doet dat, zoals verslaafden dat zeggen over hetgeen waaraan ze verslaafd zijn. Maar ik meen me ook te herinneren: de N372 is berucht vanwege z'n flitspalen. Dus rijd ik tokkelend (zoemend) naar Peize.

Vorbij Peize zet ik de Zero SR+CT aan de kant. M'n zitvlak is beurs. De buddy is van het stevige soort. En het is het goede moment om enige foto's te maken. Daarna doe ik met succes een paar behendigheidsoefeningen op de Zero SR+CT (*keren op de weg, slalom om de wegmarkeringen, stapvoets-rijden*). Als ik wegrijdt, roept een fietser me toe: "Een geweldige motor". En ik kan hem rijdend beantwoorden. Probeer dat maar eens op een met fossiele brandstof aangedreven motorfiets. Ik zwaai en laat de man achter me.

Tussen Donderen en de Vriezer rotonde: de weg voor me is leeg. Heel erg ver achter me rijdt een auto. Ik rijd zo'n 80km/uur. En denk: "Shit, daar, een ree op de weg!". Ik knijp de voorrem in, kijk strak naar voren, zoals ik geleerd heb. En ik kom tot stilstand, daar waar de ree gelopen zou hebben. Dit doe ik nog twee maal, met steeds kortere afstanden. In de verte nadert een auto; driemaal is scheepsrecht en er komt een spreekwoord in me op, iets met een kat en spek.

Voor me ligt de A28, oprit Tynaarlo. De oprit neem ik zoals gewoonlijk rustig, ik ben nog nooit op m'n oren een bocht door gegaan. Ik druk op de "Mode"-knop, schakel over op Sport. Ik merk geen verschil. "Sport" knippert. Ik gok: ik zal eerst de "Gas"-handle terug moeten draaien voordat de Zero SR+CT overschakelt naar de Sport-mode. Die gedachte klopt. De Zero SR+CT gaat over in de Sport-mode. Ik draai aan de "Gas"-handle zoals ook in de Eco-mode. Had ik een passagier gehad, dan had hij/zij niet meer achterop gezeten. Ik hou het gas open, bij wijze van spreken. Ik kijk zo nu en dan op het dashboard. Oeps: 145km/uur waar ik 130km/uur mag. De "Gas"-handle ietsje terug. Het rijgedrag van de Zero SR+CT is stabiel te noemen. En vreemd: behoudens het windgeruis en het gezoem van de elektromotor, heerst er een soort van stilte om me heen. Ik rij voorbij Assen en neem afslag 31A. Nog een paar mooie bochten in De Haarweg, rij ik weer de Tunnelweg op en door de Tunnel Of Fame. Ik heb zo'n 80kilometer gereden. De accu geeft een lading aan van 45% en een nog te rijden afstand van meer dan 100km.



Ik deel m'n eerste ervaringen "Electrisch Rijden" met dhr. Ten Berge. Ik vind de Zero SR+CT een schitterende motorfiets. Ik gebruik m'n K75RT met name voor ritten in Nederland en soms het noordwestelijk deel van Duitsland. Bij die afstanden is een Zero SR+CT absoluut een passende keuze. Ik zeg het met enige voorzichtigheid: m'n K75RT is nog in goede staat, dus de aanschaf van een Zero SR+CT is vooralsnog ver weg. Maar dat ligt absoluut niet aan de Zero SR+CT.