


GENT, BELGIË ISTANBOEL, TURKIJE 

#ELEKTROGIRL

REPORTAGE MET EEN ZERO DS NAAR ISTANBOEL EN TERUG

Als je een magere, getaande man met pet, staf en een grote koffer op wieltjes langs een slingerende verlaten landweg ziet stappen, wat gaat er dan door je hoofd? Dat is óf een échte reiziger óf een pelgrim óf een dakloze. Ik maak een U-bocht, spreek hem in het Engels aan en kijk in het stralende, doorgroefde gezicht van een soort lokale zwerver. We communiceren in een Russisch-achtige losse woordental. "Remont!" (herstelling) roept hij uit. Weet hij veel waarom ik gestopt ben natuurlijk. Prompt probeert hij de eerstvolgende auto te stoppen, die dat gelukkig niet doet. Dan zet hij zijn koffer overeind en gaat achter mijn motor staan. Hij gebaart dat ik hem aan moet zetten. Plots snap ik dat hij denkt dat ik motorpech heb. Hij duwt de motor 'op gang', ik geef wat gas en glijd weg. Ei zo na duikelt hij de grond op. Ik lach, zeg "elektrik!" en rijd twee rondjes om te bewijzen dat mijn motor prima werkt. Hij komt wat dichterbij en staart knipperend naar de plek waar het blok normaal zit, naar de batterijen dus. Dan lacht hij al zijn tanden bloot en knikt bewonderend. Zoals velen dacht hij dat ik uitbolde omdat ik geluidloos reed. Ik stap af en geef hem een sesambar. Volgens mij kan hij wel wat extra energie gebruiken. We pompen elkaar breedgrijzend een hand. In mijn achteruitkijkspiegel zie ik hem zwaaien tot hij een stipje is. Ik ben op de terugweg uit Istanbul, in een dunbevolkte regio van Bulgarije, op een 100 procent elektrische motor, de Zero DS.

Geschreven door Trui Hanouille

Foto's Trui Hanouille, Bob Van Mol, Huseyin Aldemir, Yasemin Budak

Jaren geleden botste ik op een onwaarschijnlijk mooie fiets. Matzwart, hoekig frame en een ongewone doos eraan vast. PG-Bike heette deze hightech, ultracool elektrische fiets, haalde een topsnelheid van 110 km/u en kostte 60.000 euro. Inmiddels uit de handel worden ze ongetwijfeld aan fabelachtige prijzen versja-cherd. Al ben ik opgegroeid in analoge tijden, verzot op het vakmanschap, de topkwaliteit en duurzaamheid van oude voorwerpen; nieuwe, slimme ideeën en technologieën intrigeren me altijd. Zero is ook zo'n idee. De Zero's zijn ontwikkeld van nul en gemaakt om een leven lang mee te gaan. Op de batterijen staat vijf jaar garantie, bij stadsgebruik

hebben ze een geschatte levensduur (tot 80 procent) van 615.000 km (!) en bovendien zijn ze volledig non-toxisch. "I haven't actually had to do it, but I could eat the battery and I'd be fine", zegt oprichter en maker van het eerste uur Neal Saiki. Kom aan mijn boezem, beste man! Een half jaar geleden sleepte ik reismaatje Gaea Schoeters mee om de vier verschillende Zero's te testen. We hadden een soort halfzachte ecofietsen verwacht. Integendeel! De Brugse Zero-verdeler stond al te grinniken toen we de poort terug ingleden. "Het is bevalen, zie ik?" Volgens mij zijn we nog nooit zo breedgrijzend ergens vanaf gestapt. Er werd gebroed. Wat als ik zo'n Zero op een reis kon testen? Een die lang en avontuurlijk genoeg zou zijn, met

aanvaardbare risico's en haalbare mogelijkheden. Istanbul! Ver en dichtbij, en de naam ronkt. De route erheen, dwars door de Balkan is niet alleen boeiend en mooi, ik had ze ook vaak gereden, wist precies wat te verwachten en heb vrienden wonen op diverse plekken onderweg. Istanbul voldeed aan alles. Nu nog een motor. De hoofdzetel van Europa gaf nul op het request. "Je rijdt buiten het dealer-netwerk en daar hebben we geen pechverhelping voor als er iets fout gaat. Alleen speciaal opgeleide technici kunnen eraan werken", was een argument, en "Daar zijn onze motoren niet voor bedoeld. Het zijn woon-werk-motoren, geen reismotoren. Het is niet ons doelpubliek." >>



Quo vadis in een Bulgaarse uithoek.

Maar... één man geloofde in dit project vanaf het begin: Patrick Naeyaert, de Brugse Zero-verdeler en tevens zaakvoerder van nlab dat vooral zonnepanelen bouwt, maar inmiddels steeds meer voertuigen - inclusief oldtimers - ombouwt naar een elektrische aandrijving. "Als ik de tijd had, reed ik zelf. Hoe lang heb je haar nodig?" Nog een man om aan mijn boezem te drukken.

#elektrogirl was geboren. De Bruggeling installeerde de 'Power Tank', Zero-term voor de extra batterij bovenin, zodat ik grotere afstanden kon afleggen. Motortoebehoorenzaak RAD uit Drongen sprong bij met een passende aluminium koffer, een rek, een bagagerol en een oerdegelijke, blitse motorjas. De gerestaureerde elektriciteitscentrale en muziekcentrum 'De Centrale' in Gent werd het vertrekpunt, het gelijkaardige gebouw Santral Istanbul het eind- of beter omkeerpunt van de reis. De heenreis zou ik met wat kronkels via Italië en de hele Balkan rijden, de reis terug in een rechte lijn. En omdat ze mijn enige reismaatje werd, gaf ik de Zero DS een naam. Xena, la Zera. *En français. Voilà.*

E-AVONTUUR

Om de langste afstanden te halen, wist ik op voorhand dat ik traag zou moeten rijden. Ecorijden is een mentale oefening. Hoe traag en hoe ver, wist ik niet. Door de late levering van de nieuwe DS kon ik ze

pas twee dagen voor vertrek afhalen. De ware test begon dus op dag 1 van de reis. Op papier, zonder bagage, luidt het rijbereik 206 à 274 km, afhankelijk van het soort weg en de snelheid. Wat zou ze in realiteit halen? Op de snelweg rijden vind ik allesbehalve ideaal met de motor; nu had ik het perfecte excuus om mijn gps in te stellen op 'kortste route, offroad inbegrepen, zonder snelweg'. Voor mij betekent reizen, ook motorreizen, tijd hebben. Voldoende stoppen, rondkijken, het toeval laten overnemen, avontuur, vrijheid, routes omgooien. En bovenal ontmoetingen, praten met mensen. En ook motorrijden natuurlijk. Deze tocht op deze motor belooft dat alles, en ze maakte het meer dan waar.

E-DATA

Overal oogst ik succes met de Zero. Niemand heeft ooit zo'n motor gezien. Douaniers, vrachtwagenchauffeurs, ouders met kinderen, reizigers, imams, fietsers, iedereen vraagt me het hemd van het lijf. Hoe ver? 250 km bij zeer gematigde snelheid, 150 als je snel wil. Hoe hard? Deze Zero haalt met alle bagage 115 km/u; zonder 130-140 km/u. Hoe duur? De Zero DS ZF12.5 kost 16.120 euro + 2.420 euro voor de extra batterij. Hoelang laden? 12-13 uur, afhankelijk van de sterkte van het elektriciteitsnet. Een overnachting dus. Bijladen onderweg, tijdens een lunch bijvoorbeeld, kan

uiteraard ook; per uur krijg je zo'n 10 procent of 20 km erbij. Hoe laden? Zoals een gsm, in elk gewoon stopcontact. Als er elektriciteit is, kan ze laden. Dus zowat overal ter wereld, behalve in afgelegen streken. Tadzjikistan elektrisch, waar ik al stilletjes van droom, zal nog even moeten wachten. Met zonnepanelen opladen? Naeyaert kan het weten. "Om op te laden heb je zeven vierkante meter paneel nodig. Dat is een flinke trein om achter je aan te slepen." Kan er geen dynamo op? Nee, ondanks eeuwenlange verwoede pogingen is de perpetuum mobile nog niet uitgevonden. Maar ze regenerereert energie op vermogen en koppel. Tanken terwijl je rijdt dus. Minder of meer is in te stellen met de smartphone app. Er zijn drie mogelijkheden: Sport, Eco of Custom. Oma of Rossi, jouw keuze. Er is nog een voordeel, en niet het geringste: aan elk benzinstation roep ik olijk "ciao!" in mijn helm. Bij thuiskomst heb ik 23 euro uitgegeven voor 7.719 km. Alleen in campings diende ik te betalen. De werkelijke kost is iets meer dan 1 euro per 100 km, afhankelijk van de energieprijzen in elk land. Moet er nog zand zijn? Behalve idioot goedkoop is het ook rijden zonder uitstoot. Als we met z'n allen overschakelen op EV's en er tegelijk op grote schaal duurzame en hernieuwbare elektriciteit ingevoerd wordt, dan gaat ook de planeet erop vooruit. De ecofiets, dus toch. >>

Ik heb overdreven, ik oogst niet overal evenveel bijval. De motards, op welgeteld drie uitzonderingen na, vinden het maar niets. Ze stellen de standaardvragen en halen bij antwoord nummer 1 al de schouders op. "Niet genoeg voor mij. En zo lang laden, tsss. Kom nog eens terug als ze het dubbele kunnen rijden en in een uur opgeladen zijn." En: "Geen versnellingen, saai!" Ook een doodoener: "Zo gevaarlijk zonder geluid! Een motor moet je horen, dat is pas echt motorrijden."

E-FINESSE

Halfweg Slovenië, al een eind in de reis, zie ik zo'n idyllische, fotogenieke, houten hangbrug. Het grindpad erachter wordt duidelijk door auto's gebruikt, net als de brug. Dit wordt mooi. Stevige kabels en slechts één vermolde plank, een makkie. Eronder een snelstromende brede rivier. Toch even slikken. Ik draai de brug op, gestaag naar de overkant. Halfweg stukt mijn adem. Er is iets mis met de motor, ik kan mijn evenwicht nauwelijks houden. Toch geen platte band, niet hier. Dan daagt het plots. Het is de brug die slingert, niet de motor, en steeds heftiger. Niet meer nadenken, volgas eraf! De adrenaline raast door mijn lijf. Flashbacks van een gelijkaardige brug in Gilgit, Pakistan,

schieten door mijn hoofd. De terugkeer doe ik stapvoets. Met elektrische voertuigen kan je 1 km/u rijden. Geen schokken, geen trillingen, geen geschakel, gewoon heel zachtjes aan het gas draaien. En ik heb de foto.

E-PECH

De reis was fantastisch begonnen. Ik koos een CouchSurfer in Sedan, Franse Ardennen, en dat bleek een schot in de roos. Emilian is een van mijn nieuwe vrienden geworden en de ietwat verpauwerde stad fascineerde me meteen. Het is al ver voorbij de middag als ik vertrek naar camping 'Du Passetemps' in een gehucht voorbij Nancy, waar de halve camping uit residentiële bewoners blijkt te bestaan. Mensen uit de streek die in kille appartementsblokken wonen, gaan de zomermaanden vanuit de camping werken of houden effectief vakantie. Hier hebben ze hun moestuin en leven ze de hele tijd buiten. Patrick en Isabelle zijn er zo twee. Vijftigers, arbeiders en levensgenieters. Ik ben de tentstokken nog door de stof aan het rijden als de breedlachende fransoos me al een hamer aanreikt. Voor we eten, plug ik Xena in. Vreemd, geen stroom. Een ander stopcontact, idem. Om een lang verhaal van springende zekerin-

gen, diverse verlengdraden, voltmeters en een ietwat stugge campinguitbater samen te vatten: de Zero sluit alles kort. Ik kan rijden, niets mis met de motor, maar ze kan niet opladen. Wat volgt is een reeks telefoons met de pechverzekering en uiteindelijk met Patrick Naeyaert, de rechtmatige eigenaar van 'mijn' DS. Het is officieel: ik sta in panne. Op dag twee. Nog een telefoon later staat het besluit vast: Patrick komt hierheen met een nieuwe lader. Het is zondagavond en hij kan pas tegen middernacht aankomen. Als hij uiteindelijk arriveert, kraakt de gezellige bende campingbewoners nog een fles en krijgt hij een schoteltje vers gebrad, waarna we met zijn allen gaan slapen. De ochtend nadien is het alle hens aan dek. Patrick 1 sleutelt, Patrick 2 reikt het gereedschap aan en ik tolk tussen beiden. Zodra de nieuwe lader aangekoppeld is, pluggen we Xena in en... ze begint te laden alsof er niets gebeurd is. Alle omstanders applaudisseren. Ik ben nog nooit zo dankbaar geweest, voor Patrick de Belg en Patrick de Fransman. Voor vertrek voegt de West-Vlaming er wel grijnzend aan toe: "Naar Istanboel rijd ik niet." En de oorzaak van het euvel? Onbekend. De lader - onder garantie - is inmiddels bij de fabriek beland en wordt onderzocht.



Rijden tot boven aan de dichtgelaste ingang van dit onwaarschijnlijke gebouw, Buzludzha in Bulgarije, was een uitdaging. Maar we staan er, Xena en ik.



Een brede, maar toch vervaarlijk slingerende hangbrug in Slovenië.



Sleutelen aan een Zero? Je zal het zelden zien.



"Mijn naam is Noa. Welkom in Belgrado."



In de ban van de bliksem.

E-ONDERHOUDSVRIJ

Behalve Patrick zal ik de hele weg lang geen enkele mecanicien of elektrotechniker ontmoeten. Jammer toch wel. Ik hou de beste herinneringen over aan sleutelaars in India, oliewisselaars en metaalgieters in Iran, kleppenstellers in Yemen. Elektrische motoren hebben weliswaar een hightech-computer aan boord, maar geen olie, geen koelvloeistof, geen kleppen, geen luchtfilter, geen versnellingsbak, geen enkel heet onderdeel. Het is eigenlijk alleen maar een batterijpakket, een rotor en een lader, hangend in een frame met wielen.

E-RECORD

Omdat ik in Macedonië niet echt een doel heb en uitkijk naar de vrienden in Thessaloniki, plan ik vandaag 'de langste dag'. 350 km, wat betekent vijf uur laden onderweg om de honderd extra kilometer te kunnen halen. De laadplek is uitgekend: Popova Kula Winery and Hotel. Het mag eens wat meer zijn voor zo'n dag. Deel één van de dag bolt vlekkeloos. Na 220 km strijk ik neer in het kasteelachtig pand, licht onwennig in mijn ruige motorkleren. Ik vouw de laptop open, bestel een smeuge rode wijn en een late lunch, en savouereer.

Het lange wachten kan beginnen. Maar dan trekt de hemel dicht. Donker gerommel en bliksemflitsen in het zuiden, richting Thessaloniki. Grieks drama en duiveltjeskermis, want deze plek blijft zonnig. Ondanks de heerlijke wijn wiebel ik onrustig op mijn leren stoel. De weerberichten vertellen wat ik vrees: zwaar onweer tot diep in de nacht pal op mijn route. Een paar knallen vallen vlakbij. De stroom valt uit. De stroom! Die avond, bij nacht en ontij, plant ik mijn fotostatief naast de wijngaard. Na een paar uur heb ik precies wat ik wil: de Zero, de Balkan-tractor en de bliksem. De langste dag rijd ik op de terugweg: 323 km, met 26 km op overschot. Kirklareli, West-Turkije tot Bozhentsi, diep in Bulgarije. Vertrokken rond 10u00, vier uur bijgeladen in een sympathieke pizzeria, en bij nacht door de bergen rond Buzludzha tot aan het Bokrijkachtige dorpje waar het mafste koppel dat ik ken, woont. Het is ver voorbij 01u00 als ik Paul en Katja's steile parkeerplek opzoem. De hartelijke Brit heeft me niet eens horen aankomen. Ik durf hem niet te vertellen dat ik, gefascineerd door een verlaten benzinstation bij volle maan, nog een uur foto's heb gemaakt op de Shipka-pas.

E-STRESS

Een keer rijd ik ze op. Echt op. Ik was er al de hele reis nieuwsgierig naar. Wat doet ze als de batterij écht leeg is? Nu weet ik het: ze schakelt automatisch over op halve kracht. Hoe lang? God mag het weten. Ik vertrek uit de heerlijke paardenranch in Grušova, Slovenië en mik op Eben im Pongau, Oostenrijk. Dat het nipt zal worden, weet ik, maar ik denk mijn eigen record van 275 km te kunnen kloppen als ik maar traag genoeg rijd. Bovendien, ach, het is Oostenrijk. Logement genoeg, toch? Het wordt steeds kouder maar we zijn er bijna, nog 25 km. Alleen stijg ik gestaag. Ik zie de procenten angstwekkend snel afnemen. Ik reken de hele tijd. Eens over de pas daal ik weer en laadt ze bij, verzeker ik mezelf. Ik rijd door een gehucht met een *Zimmer frei*. Op de gps staat nog een hotel 8 km hoger op de flank. Ik heb het nooit gehaald. Twee tunnels later, met nog 3 procent op de teller, geeft Xena er de brui aan. Ze klimt plots niet meer boven de 25 km/u. Dat kán niet, je hebt nog stroom, ik zie het! Nee dus. Dashboard en appje zijn behoorlijk precies, maar niet zó precies. U-bocht, terug naar dat laatste dorp. De weg blijkt steil genoeg: >>



Over de Zee van Marmara als eregast.



Nachtwacht in Istanboel.



Fotografie gefotografeerd.

BEN JE NIET BANG, ZO ALLEEN ALS VROUW OP REIS?

Het wordt me tientallen keren gevraagd. Dat ik goed moet uitkijken omdat niet iedereen goede bedoelingen heeft. Dat is vast waar, maar ik vind het nogal moeilijk om dat te zien als je voortdurend met thee, koekjes, fruit of zelfs een fles kostbare olijfolie eerste persing wordt bestookt. Zittend op tien meter van een tafel etende Turkse vrouwen bijvoorbeeld, duurt het geen kwartier voor er iets komt. Turks teutelen en stoppen met scheppen als het van het bord afvalt, zo werkt dat. Tot dusver het gevaar van alleen reizen.

Omdat ik niet van plan ben om Xena in het hart van Istanboel op de stoep te laten staan, zoek ik een geschikte staanplaats voor een week. Na wat gesurf vind ik een ferry die over de Zee van Marmara vaart en een kleine, aantrekkelijke camping in Erdek. Daar zal ze me veilig kunnen opwachten. Als laatste ga ik aan boord en merk dan pas dat er alleen vrachtwagens op de boot staan. Xena oogt minuscuul. "Twee uur ongeveer", verzekerde iemand in de haven me. Omringd door keuvelende, besnorde mannen, installeer ik me in de zon met een boek. De overtocht kan beginnen. "Hello madam. I am the captain's assistant. He invites you to the bridge. Please follow me." Verbaasd kijk ik in het vriendelijke gezicht van een jonge man en volg gedwee.

Dat dit een trage boot voor professioneel vervoer is die er vijf uur over zal doen, zegt de rijzige kapitein. "Op deze boot komen zelden vrouwen. Je kunt maar beter niet tussen de vrachtwagenchauffeurs blijven zitten. Doe maar alsof je hier thuis bent. Je kunt de douche gebruiken of wat slapen in een bed. Wat wil je eten of drinken? Mijn assistent maakt het wel klaar voor jou." Ik geloof nooit dat het gevaarlijk zou worden tussen de truckers, maar het is prettig praten met de Atatürk-aanhanger die alle wereldzeeën heeft bevaren. Toast, salades en sloten thee komen en gaan. Het is nacht als we aankomen. De ruige truckers en de woeste kapitein heb ik alweer overleefd. Tot dusver, ik zei het al.

Aangekomen! 'Santral Istanbul', de gerestaureerde elektriciteitscentrale, nu museum, is het omkeerpunt van de reis.

Ik bel aan bij het pension waar alle ramen al donker zijn. In mijn beste steenkool-Duits klappertand ik of er nog een kamertje vrij is. En of ik mijn motor kan opladen. We worden binnengehaald en gelijk aan onze respectievelijke schnaps gezet. Ik aan een echte, Xena aan een stopcontact. We zijn gered.

E-STILTE

"Het is echt gevaarlijk dat niemand je hoort aankomen", hoor ik tot vervelens toe. Auto-bestuurders zitten in hun doos, vaak met muziek of aan de telefoon. Voetgangers kijken meestal om zich heen, want ook fietsers zijn doorgaans geluidloos. Dat je in bewoonde gebieden nog langzamer en alerter moet rijden, is evident. Of laat ik het zo stellen: wen er maar aan, de toekomst wordt stiller, veel stiller.

Op een verlaten landweg in Albanië nader ik een baanvullende kudde schapen met hun herder. Wetende dat Xena te stil is om de zee te splijten, nader ik langzaam. Eens langsijde de man, schrik ik bijna even hard van hem als hij van mij. Met een snoek-sprong duikt hij de graskant in. Eens bekomen, lachen we allebei hartelijk en maait hij me de doorgang.

"Zet de motor eens aan", vroeg een vriendin me voor vertrek. Ik draaide de sleutel om, het dashboard lichtte op. "Ze staat nu aan", grijnsde ik. Ter demonstratie reed ik enkele meters. Geluidloos. En zo rijdt ze, nauwelijks hoorbaar, op het rollen van de banden na bij trage snelheden, dan zacht fluitend als het wat sneller gaat, sowieso al gauw overstemd door het windgeruis. Er zijn testen zat te vinden over de invloed van motorgeluid op de rijder. Vermoeiend, hoge decibels die gehoorschade veroorzaken, de voordelen van oordoppen op maat. Niets van dit alles bij elektrisch rijden, auto of motor. Het voegt juist een zintuig toe aan de ervaring van het motorrijden. Ruiken, zien, proeven, voelen, en nu ook horen.

E-MUZIEK

Om de nodige dagafstanden te kunnen rijden, moest mijn rijstijl gematigd zijn. Door lelijke lintbebouwing, in te veel verkeer of langs vlakke, saai landschappen aan 45-60 km/u tuffen, is - ik geef het grif toe - saai. Oersaai bij momenten. Als het kwik daarenboven op meer dan 35 graden staat en na een lunch, dan is niet in slaap

dommelen uitdaging nummer 1. Hier komt een van mijn beste ideeën bij het bedenken van dit project: muziek! Niet zomaar muziek, dat spreekt. Passende muziek die naadloos aansluit bij de aard van deze reis, en die opperste aandacht en een verfijnd oor vereist. Twee professionele muzikanten bezorgden me hun playlist met hedendaagse klassiek. Hoewel sommige stukken uitdaging nummer 2 werden, pasten de meeste wonderwel. Met de breedste glimlach gleed ik door de afgrijselijkste stedelijke mislukkingen. Ze hielden me gezelschap en weerhielden me van kopstand op het zadel of achterstevoren rijden.

E-BUG

Aan het einde van de lange reis stel ik vast dat het liefde geworden is. Er was al sprake van een vonk toen we haar gingen testen; nu is het echte, onvervalste liefde. En ik ben razend trots op haar. Met de mantel der liefde dek ik een euvel toe: een bug in de ingebouwde lader. De vervangen lader dus, even nieuw als de eerste. Prizren, Kosovo, 01u00: check, ze is weer stilgevallen. Het irritante rode driehoekje knippert en de teller staat op 12 procent.



Ik weet nu al dat ik niet om 09u00 kan vertrekken want elke 10 procent vraagt een uur of langer. Stroom loskoppelen, contact twee keer aan en uit, inpluggen, en het laden hervat. 02u00:

check, alles gaat prima. 03u00: stilgevallen op 25 procent. Zucht. In-uit-plug-procedure. 04u00: check, alles in orde, 35 procent. 05u00: check, laadt als een roosje. En zo verder de rest van de nacht. Uit bed rollen, de afstand tot de motor afleggen, aaien, verder slapen.

De Zero's smartphone app genereert ook datalogs die ik een paar keer doormail ter analyse. De topspecialist in Nederland kan er geen oorzaak, laat staan oplossing, uit destilleren. Ik krijg nog een aanbod toegestuurd om een externe lader* op te halen en de inbouwplader te laten vervangen bij de kersverse dealer in Turkije, waar ik inmiddels ben aanbeland. Alleen zit die in Antalya, een slordige zes dagen heen en terug vanuit Istanboel. Ik leg me

erbij neer: als ik de dag nadien absoluut verder moet, zet ik acht wekkers. Het moge duidelijk zijn dat Zero Motorcycles nog een en ander te regelen heeft met de ingebouwde laders. De eerste lader ging 'gelukkig' op dag 2 al stuk; de tweede was frustrerend en vermoeiend, maar ik ben een goede slaper.

(*noot: die externe lader kan tegelijk met de ingebouwde lader aangekoppeld worden zodat de Zero bijna dubbel zo snel oplaadt, maar dat is een hoekig blok van 5 kg met de omvang van een halve koffer. Geen reiziger bij haar verstand die zo iets meezeult.)

E-LOVE

Het heeft mijn Xena-liefde niet aangetast. Meer nog, aan het einde van de reis ben ik van een ding overtuigd: de Zero DS is de allerbeste reismotor van het moment, om alle redenen die hier staan. Alleen Zero Motorcycles zelf beseft dat (nog) niet. Ik heb geproefd van de toekomst. Of beter, ze staat voor de deur. En geloof me, ze is wel degelijk sexy. ■