WIELBŁĄD

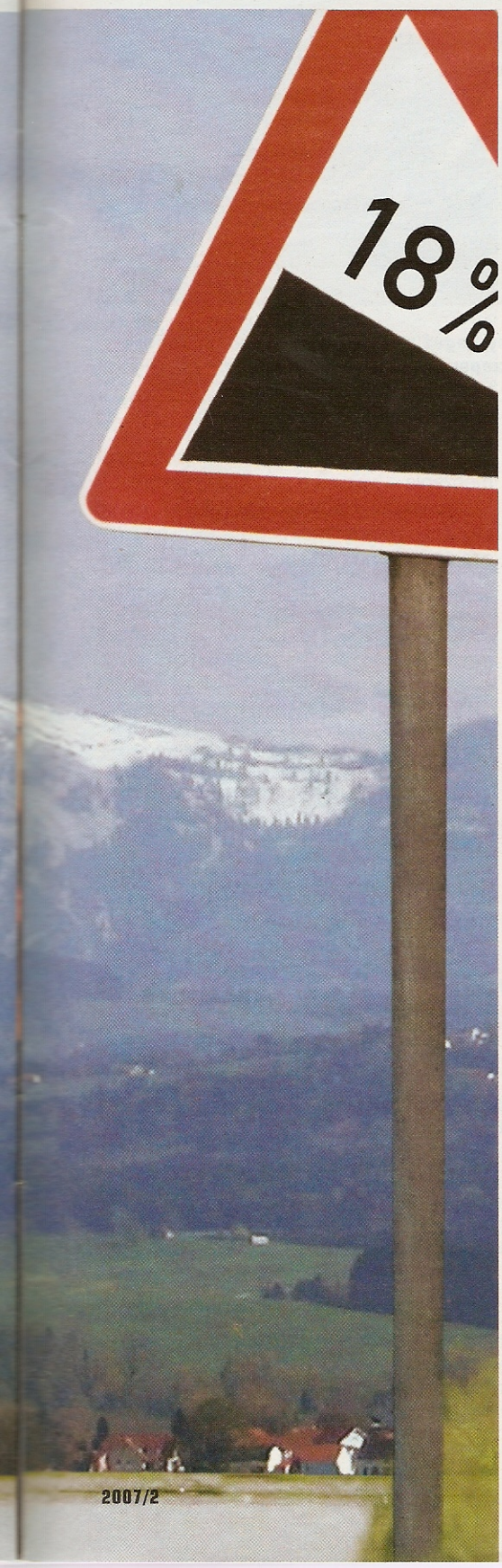
JEŹDZIMY LEPIEJ

MOTOCYKL
o technice jazdy

Część 4: Jazda z bagażem

SZKOŁĘ JAZDY napędza HONDA

MA ŁATWIEJ



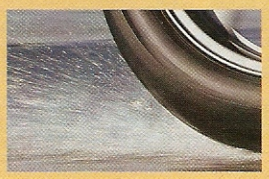
W numerze 11/2006
Część 1
Jak bezpiecznie pokonywać zakręty.

W numerze 12/200
Część 2
Kolanem po asfalcie – ostre łuki.

W numerze 1/2007
Część 3
Jak skutecznie i bezpiecznie hamować.

W tym numerze
Część 4
Technika jazdy motocyklem z bagażami.

Część 5
MOTOCYKL 3/2007
Jazda w korkach.



Część 6
MOTOCYKL 4/2007
Jak jeździć w deszczu.

Choć mamy zimę, pomyślmy o lecie. Czyli o podróży. Nieważne, czy będzie to weekendowe przewietrzenie płuc, czy kilkutygodniowa wyprawa na Nordkapp. I w pierwszym, i w drugim przypadku warto zadbać o motocykl i o bagaże. Brak kłopotów z nimi to więcej przyjemności z podróży.

Tekst Werner Koch
Zdjęcia fact. Koch
Rysunki Wolfgang Müller

Zerwały się paski mocujące bagaż. To się zdarza. Ale dlaczego najczęściej podczas porannego pakowania, gdy reszta towarzystwa właśnie odpala sprzęty?! Wszyscy są wściekli. Nie, nie chodzi nam o to, aby wszczynać teraz dyskusję, czy lepsze są sakwy, torby na zbiornik, czy może bagaż zwinięty w rolkę. To kwestia gustu, potrzeb, a przede wszystkim stanu kasy. Tym razem powiemy o tym, jak zorganizować wyjazd i jak zająć się motocyklem oraz bagażami, aby nie zawiodły w czasie wyprawy.

Po pierwsze – ile kilometrów

Samotny jeździec ma łatwo – odpala i jedzie, gdzie oczy poniosą; tak długo, aż się zmęczy. Przejedzie 150 km – dobrze, nawinie 500 – też OK. Wyprawa grupowa oznacza konieczność ustalenia trasy,

▲ Gdy drogi są zatłoczone, dobry pomysł na trasę to klucz do sukcesu.

▲ Nawet pasażerka lekka jak piórko i pełny bagaż pogorszą własności prowadzenia motocykla. Ale to wcale nie musi nam zepsuć przyjemności z jazdy.

ale też – co nie mniej ważne – długość poszczególnych etapów. Najważniejsze – dzienny przebieg dostosowujemy do możliwości najsłabszego. Nie od dziś wiadomo bowiem, że system jest tyle wart, co jego najsłabsze ogniwo. Dla mało wprawionego motocyklisty pokonanie 400 lub więcej kilometrów to problem, może też oznaczać niebezpieczeństwo. Dlatego należy tak zaplanować przejazd, aby wszystkim tego oszczędzić. Kiepska pogoda, awarie, przemęczenie – wszystko może się zdarzyć.

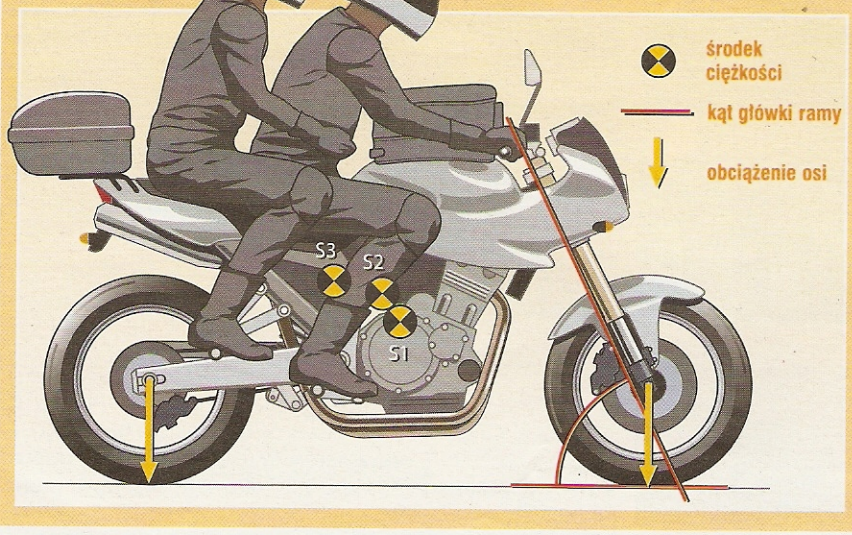
Ponieważ człowiek nie jest w stanie utrzymać koncentracji i odporności na zmęczenie stale na tym samym poziomie, war-

ŚRODEK CIĘŻKOŚCI A GEOMETRIA ZAWIESZEŃ

Wysoko zamontowane bagaże zmieniają balans, pogarszając własności prowadzenia motocykla.

Choćby z tego powodu należy w pełni wykorzystać możliwości regulacji, które oferuje podwozie. Pozwoli to nieco zmniejszyć zbyt głębokie ugięcie tyłu (patrz: ramka na dole tej strony). Wykonuje się to, wykorzystując regulację napięcia wstępnego sprężyny oraz – jeżeli motocykl dysponuje takim rozwiązaniem – tłumienia dobicia. Jeśli w fabrycznej instrukcji obsługi nie ma żadnej wskazówki w tej sprawie, można zmienić seryjne ustawienie (np. wykręcone o 16 kliknięć) do połowy tej wartości (osiem kliknięć) i wypróbować własności prowadzenia motocykla oraz komfort jazdy na znanym odcinku drogi. Można także trochę dokręcić tłumienie odbicia. Powinno to zapewnić stabilniejszą jazdę. Wartości pomiarowe dla Bandita 1200 dowodzą, że do wykorzystania pozostaje zaledwie 40 mm skoku amortyzatora. Z powodu tak ekstremalnego ugięcia maszyna przechyla się do tyłu tylko o 2°.

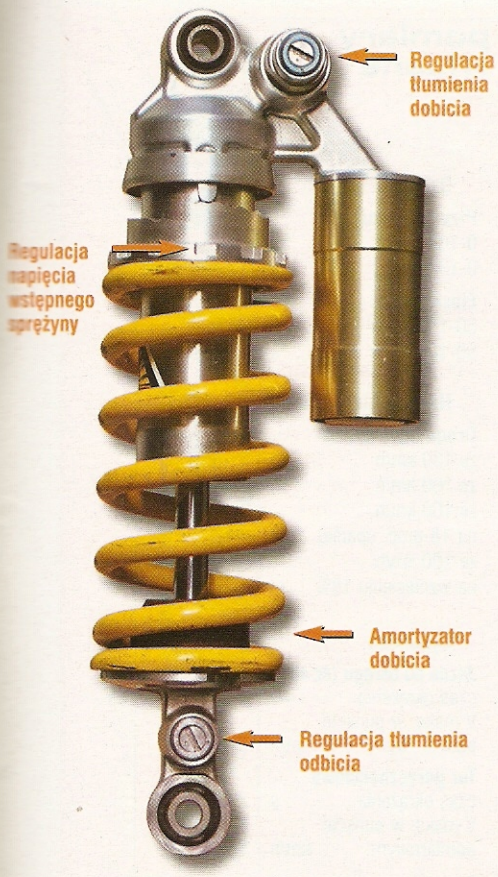
Gdy na tylnej osi spoczywa znacznie większe obciążenie, bardzo ważne staje się odpowiednie wyregulowanie wiązki światła reflektora. Aby to zrobić, należy w ciemności ustawić motocykl w odległości trzech metrów od ściany i kredą zaznaczyć miejsce, na które pada snop światła. To samo trzeba wykonać z całkowicie załadowaną maszyną (pasażer + bagaż) i za pomocą śruby regulacyjnej reflektora przeregulować go tak, aby światło padało w miejsce zaznaczone wcześniej.



wyniki pomiarów

		niczym nieobciążony	z jeźdźcem	maksymalne obciążenie
Środek ciężkości ⊗		S1	S2	S3
Obciążenie osi				
przód	kg	118	151	156
tył	kg	116	174	270
Kąt główki ramy	st.	65,5	64,0	62,0
Ugięcie negatywne				
przód	mm	30	40	45
tył	mm	5	35	78

Załadowanie do oporu powoduje zmianę ważnego dla poręczności kąta główki ramy – z 64 na 62°, a środek ciężkości przesuwa się mocno do tyłu. Dlatego ciężkie przedmioty należy zapakować do torby na zbiorniku, nie na bagażnik.



Zwiększenie napięcia wstępnego sprężyny nie oznacza, że staje się ona twardsza. Zmienia ono ugięcie wstępne amortyzatora, a więc wysokość tyłu. Nieważne, czy obciążenie stanowi tylko jeździec (1), czy dodatkowo pasażer (2), ujemny skok sprężyny maleje, a dodatni rośnie. Po regulacji tył maszyny znajduje się wyżej, co poprawia prześwit i geometrię podwozia. Przy charakterystyce sprężyny 100 kg/cm przełożenie ramienia tylnej osi względem amortyzatora wskutek działania mechanizmu dźwigniowego wynosi 2:1. Znaczy to, że 120-milimetrowy skok na tylnym kole odpowiada 60-milimetrowemu na amortyzatorze.

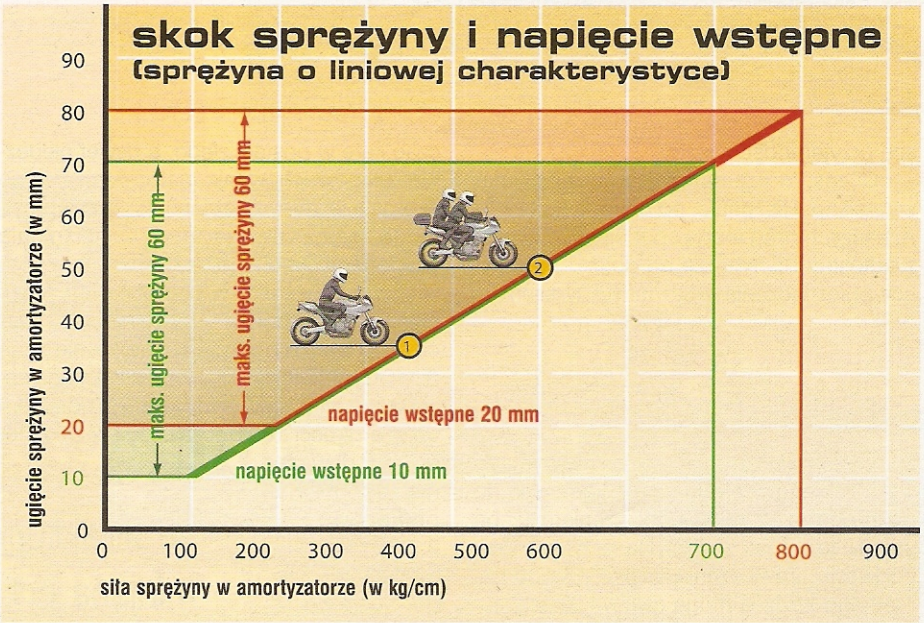
to dla własnego dobra to uwzględnić. Dlatego proponujemy wcześnie rano startować do kolejnego etapu. Pierwszy wyż umysłowy trwa bowiem mniej więcej od godziny 6 do 11. Potem z organizmem dzieje się coś, co można nazwać czarną dziurą – pogorszenie refleksu, senność, gorsza ocena sytuacji... To wystarczający powód do zrobienia godzinnej przerwy, którą można wykorzystać np. na posiłek. Byle nie za dużo i nie za tłusto. Wtedy bowiem energię potrzebną do jazdy organizm wykorzysta na trawienie. Po południu człowiek odzyskuje wigor. Dzieje się tak jednak tylko wtedy, gdy przerwa została wykorzystana na odpoczynek, a nie na gorączkową dyskusję czy ostre pływanie na basenie, które przeszkadzają w odbudowaniu sił.

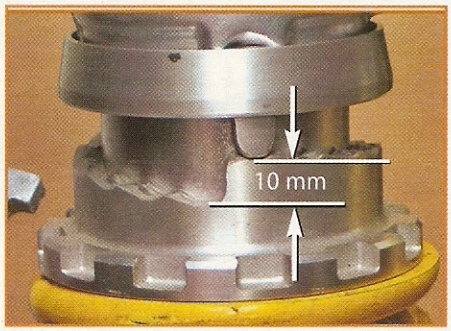
W czasie upału nie wolno zapominać o piciu. Butelkę z wodą lub sokiem warto mieć zawsze pod ręką, np. w torbie na zbiorniku. Jeżeli dopuścisz do odwodnienia – będziesz osłabiony, dopadnie cię ból głowy. Możesz stać się groźny dla innych na szosie. Więc pamiętaj o popijaniu – najlepiej często i po łyczku-dwóch.

Po drugie – urlop od pierwszego metra

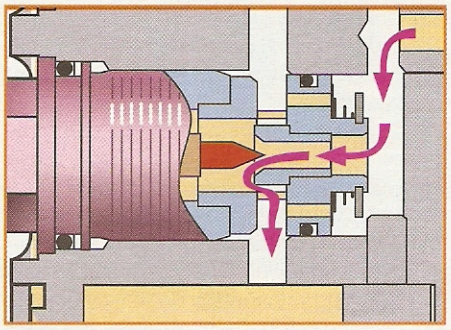
Najczęściej myślimy tak – najpierw dojazd, a dopiero po nim zacznę urlop. Błąd! Rozpocznij wypoczynek od pierwszego przejechanego metra. Wyjeżdżamy przecież po to, aby przez jakiś czas nie oglądać opatrzonej do znudzenia okolicy, po to, aby pooddychać innym powietrzem – to jasne. Motocykl zapewnia pod tym względem zupełnie inne możliwości niż samochód. Warto z nich skorzystać i nie traktować dojazdu do celu jako zadania, które trzeba wykonać jak najszybciej. Przecież oprócz nudnej, pełnej kolein drogi jest wiele interesujących tras, które pozwolą dotrzeć do celu może nieco później, ale znacznie ciekawiej. Warto więc starannie przestudiować mapę. Po co? A choćby po to, aby np. w razie wyprawy z Warszawy na Mazury, powiedzmy do Giżycka, zamiast tłuc się zakorkowanymi głównymi drogami na Augustów lub Gdańsk, wybrać trasę znaną wielu polskim motocyklistom. Mowa o jeździe bocznymi szosami przez Przasnysz, Chorzele i Szczytno. Są one znacznie mniej zatłoczone i często – dzięki remontom ze środków Unii Europejskiej – mają o wiele lepsze nawierzchnie. Szosa Mrągowo – Giżycko przez Ryn ma mnóstwo pięknych winkli. Ci, którzy znają tę trasę, wiedzą, że grzechem byłoby ominięcie tego odcinka.

Aby nie błądzić na każdym skrzyżowaniu, warto mieć na torbie na zbiorniku odpowiednią mapę, a na widoku przyklejony taśmą roadbook. Powinny być na nim zaznaczone wszystkie większe miejscowości i punkty godne uwagi. A szczególnie te miejsca, gdzie z jednej drogi trzeba skręcić w inną. Przy planowaniu trasy warto omijać większe miasta. Interesujące dla nas są mało ruchliwe, boczne trasy, połączone nieraz nieutwardzonymi ścieżkami. Ważne, aby były jak najbardziej kręte i pogmatwane, bo wtedy gwarantują najwięk-





Napięcie wstępne centralnej sprężyny należy przy pełnym obciążeniu zwiększyć aż do wartości 10 mm. Służą do tego klucz pazurkowy lub hydraulika.



Regulacja tłumienia dobicia (górna śruba): zawór iglicowy (czerwony) zmienia opór hydrauliczny i szybkość ugięcia amortyzatora na nierównościach.

Pełne obciążenie powoduje zmianę własności prowadzenia i zachowania przy hamowaniu. Ponieważ znaczny ciężar spoczywa na tylnym kole, przód staje się lżejszy i przednie koło wcześnie pójdzie w górę przy przyspieszaniu. Z powodu „lekkiego" przedniego koła w zakresie prędkości 60-100 km/h może wystąpić trzepotanie kierownicy (shimmy). Opony czułe na takie zjawisko narzucają zatem zasadę: zero jazdy bez trzymania lub prowadząc jedną ręką. W czasie jazd w górach należy pamiętać, że na ostrych spadkach droga hamowania jest znacznie dłuższa. Potwierdzają to pomiary z działającym bez zarzutu ABS-em Suzuki.

Duże obciążenie tyłu = pływanie tyłu
Im większe obciążenie motocykla, tym mniejszy prześwit w złożeniu można osiągnąć. Bardzo duże obciążenie tylnej opony (zdjęcie z prawej) może spowodować, że tył motocykla będzie mocno pływać.

pomiary własne

		solo	maksymalne obciążenie
Osiągi			
Przyspieszenia			
0-100 km/h	s	3,6	4,9
0-130 km/h	s	5,4	7,2
Elastyczność			
50-100 km/h	s	3,6	4,9
50-130 km/h	s	6,0	7,9
Hamowanie z ABS-em			
Droga hamowania			
ze 130 km/h	m	67,9	71,6
ze 100 km/h	m	40,2	41,1
ze 100 km/h na 18-proc. spadku	m	44,9	45,9
ze 100 km/h na wzniesieniu 18%	m	37,8	37,0
Dynamika			
Jazda po okręgu (śr. 46 m)			
czas okrążenia	s	10,5	11,2
V maks. w punkcie pomiarowym	km/h	52,4	48,2
Tor poręcznościowy			
czas okrążenia	s	28,0	31,2
V maks. w punkcie pomiarowym	km/h	53,8	50,8

szą przyjemność z jazdy.

Ci zaś, którzy na miejsce wypoczynku wybrali np. Hiszpanię, po pokonaniu horroru naszych dróg mogą spokojnie korzystać z autostrad. Chyba że na dojazd na miejsce przeznaczenia przeznaczyli tydzień.

Po trzecie – motocykl i jego obciążenie

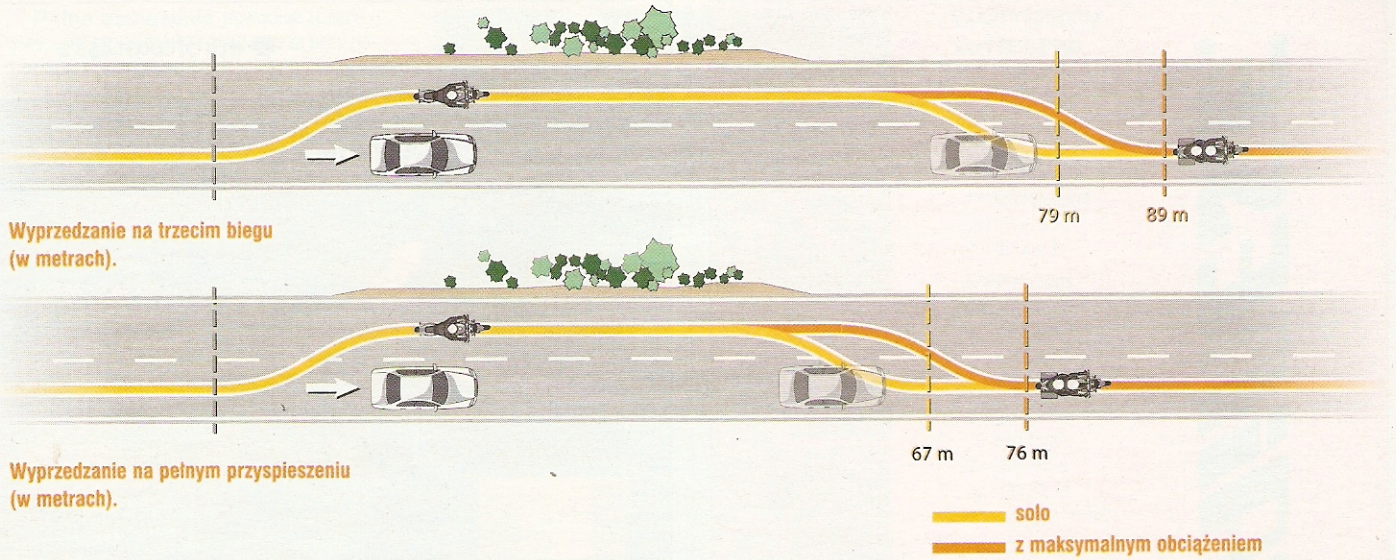
Mimo że nowoczesny motocykl nie wymaga wielu zabiegów, w ramach przygotowań do dużej podróży z pełnym obciążeniem trzeba jednak to i owo zrobić. Na przykład przy podwoziu. Zawieszenia ustawione pod samotnego jeźdźca mogą całkowicie skapitulować przy jeździe z bagażem i pasażerem. Jak pokazują wyniki prób podane na stronie 100, dociążenie pasażerem i bagażami oznacza, że tylny amortyzator i tylna opona dostają znacznie trudniejsze zadanie. Prawie całość tej dodatkowej masy spoczywa bowiem na tylnym kole. Zwiększenie napięcia wstępnego sprężyny oraz sztywniejsza regulacja tłumienia dobicia i odbicia to minimum, które trzeba zrobić. Motocyklistom jeżdżącym głównie turystycznie radzimy, aby kupili przystosowany do maksymalnych obciążeń specjalny amortyzator. To najlepszy sposób rozwiązania problemu obciążeń bliskich granicy ładowności. Szukanie oszczędności w tej dziedzinie może oznaczać karę w postaci złego, a nawet niebezpiecznego zachowania motocykla zarówno w czasie jazdy w zakrętach, jak i na wprost.

Ta sama uwaga dotyczy ciśnienia w oponach. Trzeba je bezwarunkowo podwyższyć. Poszukaj w instrukcji, ile powinieneś dopompować, aby ciśnienie w kapciach podołało obciążeniu. Jeżeli nie znajdziesz tych informacji, kieruj się ogólną zasadą, że wszystkie tylne opony radialne – od szerokości 160 począwszy i w zależności od obciążenia – można pompować do 2,9-3,1 bara. Natomiast z przodu, gdzie obciążenie wzrasta znacznie mniej, wystarcza podwyższenie ciśnienia o 0,2-0,3 bara – do 2,5-2,7 bara. Pozwala to zachować stabilność przy hamowaniu i precyzję prowadzenia. Oprócz poprawienia stabilności, większe ciśnienie zwalnia tempo zużycia opon, gdyż nie pozwala na nadmierne ich uginanie się i chroni przed przegrzaniem.

> Potraktuj dojazd do miejsca przeznaczenia jako część urlopu.

Napięcie łańcucha to kolejna rzecz, na którą trzeba i warto zwrócić uwagę. Zbyt duże oznacza bowiem szybszy jego koniec. Należy zadbać, aby przy mocno ugiętym wahaczu zachować wystarczający luz. Najłatwiej skontroluje to trzecia osoba, która obejrzy maszynę obciążoną załogą i całym bagażem.

Powyżej mamy wyniki doświadczenia, które pokazuje, jak maksymalne obciążenie zmienia dynamikę jazdy w porównaniu z jazdą solo. W pełni obładowanego Suzuki Bandita 1200 S poddano trzem próbom: 1. na trasie wytyczonej na torze pod kątem badania poręczności; 2. na przełęczach górskich; 3. przy hamowaniu. Bandit kolejny raz udowodnił swoje niemałe możliwości, niemniej widać, że dodatkowe obciążenie 210 kg zrobiło swoje. Przyspieszenia, zachowanie przy hamowaniu i prześwit w złożeniu wyraźnie się pogorszyły. Warto zatem przed podróżą zaliczyć na znanej trasie jazdę próbną z pełnym obciążeniem. Pozwoli to odpowiedzieć na kilka ważnych pytań: 1. czy sztywność sprężyn i tłumienie są odpowiednie?; 2. czy motocyklem nie huśta?; 3. czy centralna podstawka i tłumik nie trą na zakrętach o podłoże?; 4. czy torba na zbiorniku nie przeszkadza przy zawracaniu, nie uruchamia klaksonu lub nie blokuje kierownicy?; 5. czy podczas ostrego hamowania nie dzieje się coś złego z motocyklem lub z bagażami?



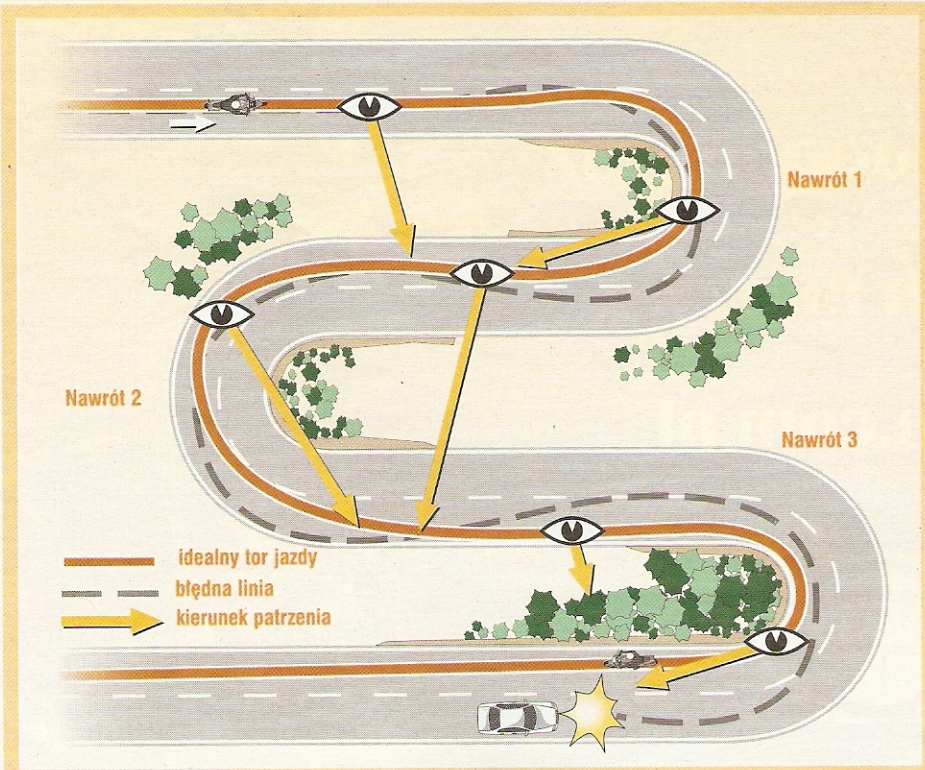
Problem z wyprzedzaniem. Tak jak trzeba się przyzwyczaić do odmiennego zachowania na zakrętach w pełni obciążonej maszyny, tak też trzeba uwzględnić przy wyprzedzaniu pogorszone osiągi. O ile nasz Bandit 1200 – maszyna przecież elastyczna – jakoś dawał sobie z tym radę, o tyle w motocyklach o mocy np. 34 KM droga wyprzedzania może ulec nawet dwukrotnemu wydłużeniu. W słabych maszynach należy zatem rozpocząć wyprzedzanie przy obrotach równych co najmniej 60% obrotów maksymalnych i konsekwentnie kręcić silnik w opór na każdym biegu.

Odzież to kolejny temat, którym warto się zająć. Kombinezon, kask czy buty powinny mieć za sobą kilka wyjazdów. Tylko wtedy zyskasz pewność, że nie będą utrudniać życia. Co za przyjemność z urlopu, gdy kask ciśnie lub buty obcierają?

Ważna uwaga: obładowane bike'i prędzej dostają zadyszki. Nasze pomiary wykazały, że nawet elastyczne Suzuki 1200 osłabło pod obciążeniem. Tym wyraźniejsze będzie to w przypadku maszyn o mniejszej mocy. Trzeba o tym pamiętać szczególnie podczas wyprzedzania. Nawet potężny moment obrotowy silnika o dużej pojemności może wtedy nie dać sobie rady z tym, co zwykle robi na zawołanie – jadąc na średnich obrotach, wyprzedza bez redukowania biegu.

POKONYWANIE AGRAFEK TO NIC TRUDNEGO

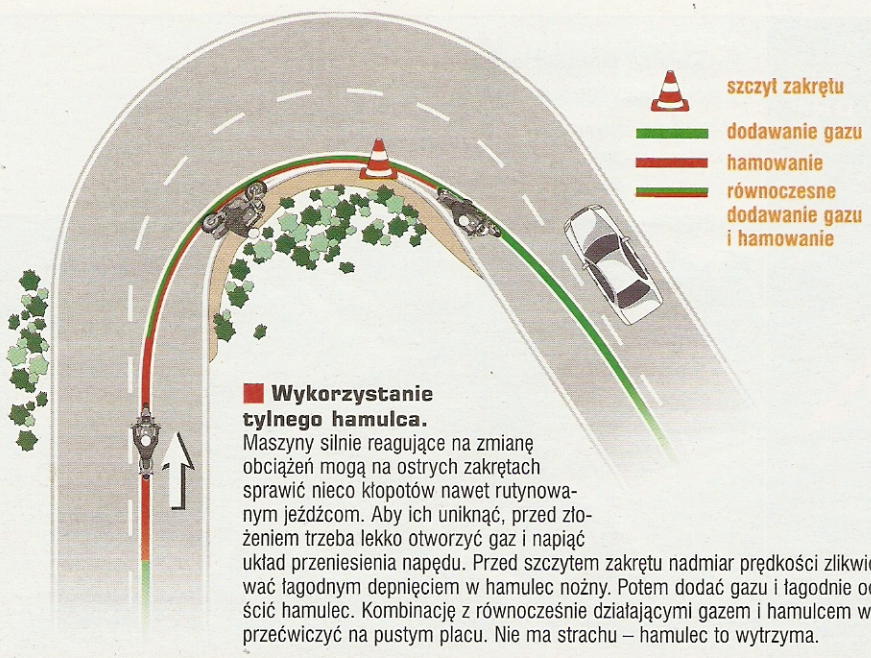
Dzięki kilku naszym radom do perfekcji doprowadzisz jazdę w naprzemiennych zakrętach.



Warto zawsze pamiętać o drobiazgu, niemniej dość ważnym – otóż na dużych wysokościach temperatura opon spada, a wraz z nią ich przyczepność. Najlepsza dla przyczepności temperatura to 35 °C (czyli nieco mniej niż wynosi ciepłota ciała człowieka) na całej szerokości opony. Trzeba też uwzględnić zjawisko spotykane na wielu przełęczach górskich – asfalt bywa tam tak wyślizgany przez opony samochodów, że (szczególnie na mokrym) ma bardzo małą przyczepność.

Aby nie tracić nic z przyjemności pokonywania zakrętów, już dojeżdżając do serpentyny obserwuj ruch z przeciwnej strony. Spojrzenie w górę i w dół wystarczy, aby na nawrocie 1 i 2 obrać idealny tor jazdy. Oznacza to, że należy późno wejść w zakręt i jego wierzchołek ustalić po około 2/3 promienia łuku. Jeżeli wejdziesz w zakręt za wcześnie (szara linia), zostaniesz wyniesiony na przeciwną połowę jezdni i na wyjściu z zakrętu będziesz zmuszony do jazdy po jeszcze ciaśniejszym łuku. Pomocne przy tym jest prowadzenie maszyny w stylu enduro (wyprostowany korpus, motocykl wgniatany w zakręt). W nawrocie 3 nie widać sytuacji na drodze po drugiej stronie winkla. Zmusza to motocyklistę do rezygnacji z idealnego toru jazdy; należy wtedy trzymać się wewnętrznego skraju jezdni.

Przekroczenie osi jezdni oznacza możliwość czołowego spotkania z ciężarówką, autobusem lub inną podobną „przyjemność".



Wykorzystanie tylnego hamulca. Maszyny silnie reagujące na zmianę obciążeń mogą na ostrych zakrętach sprawić nieco kłopotów nawet rutynowanym jeźdźcom. Aby ich uniknąć, przed złożeniem trzeba lekko otworzyć gaz i napiąć układ przeniesienia napędu. Przed szczytem zakrętu nadmiar prędkości zlikwidować łagodnym depnięciem w hamulec nożny. Potem dodać gazu i łagodnie odpuścić hamulec. Kombinację z równocześnie działającymi gazem i hamulcem warto przećwiczyć na pustym placu. Nie ma strachu – hamulec to wytrzyma.

Pokonywanie odcinka pełnego zakrętów, gdy za plecami masz pasażera i duży bagaż, łączy się ze szczególną dbałością o wybór właściwego toru jazdy. To inna bajka niż jazda solo. Uginająca się pod ciężarami maszyna gorzej reaguje na korekty kursu, a w razie otarcia o nawierzchnię w złożeniu szybki korekcyjny manewr wymijania lub poprawiający tor jazdy staje się trudnym zadaniem. Dlatego należy dostosować styl jazdy do warunków i przewidywać. Co wcale nie musi oznaczać mniejszej przyjemności z jazdy. ■

W następnym numerze MOTOCYKLA (nr 3/2007) opiszemy zasady, które obowiązują w dżungli ulic wielkich miast i które pozwolą ci nie przegrywać w walce, która toczy się tam codziennie. Opowiemy, jak pewnie i bezpiecznie korzystać z przewagi, którą ma motocykl nad innymi pojazdami.

JAZDA PO SZUTRZE

Ta zabawa jest bardzo przyjemna, pod warunkiem że znasz i przestrzegasz parę zasad. Bezpieczeństwo to grunt.

Motocykliści zarażeni bakterią off-roadu chętnie zapominają, że mają maszyny szosowe i zapuszczają się na nawierzchnie szutrowe. To tak silny impuls, że zdrowy rozsądek na chwilę przysypia. Jasne, nie musi to być od razu próba o stopniu trudności rodem z Sześciodniówki. Dla ambitnych odcinek terenu nie jest jednak przeszkodą. Ten, kto szosowym motocyklem wybiera się na dłuższą wyprawę szutrową, powinien obniżyć ciśnienie w oponach do 1,6 bara z przodu i 1,8 bara z tyłu. Poprawia to tłumienie własne opon i redukuje niekontrolowane podskakiwanie i utrudnia ześlizg kół przy przejeżdżaniu przez duże kamienie. Uwaga: po powrocie na asfalt należy podwyższyć ciśnienie do wartości wyjściowej.

Technika jazdy na szutrach ma swoją specyfikę. Po pierwsze, w razie jazdy po grubym szutrze i głębokich wyrwach bardzo ważne znaczenie dla utrzymania równowagi ma... wzrok. Należy patrzeć nie bezpośrednio przed przednie koło, ale na to, co dzieje się 10-20 m przed nim. To umożliwi odpowiednio wczesne wybranie toru jazdy.

Po drugie – jeżeli zatrzymanie się jest nieuniknione i nie będziesz w stanie uniknąć utraty równowagi, należy zrobić wszystko, aby upaść w stronę stoku, a nie w dół. Takiego zachowania można się nauczyć. Jazda na stojąco to inna umiejętność przydatna do jazdy w terenie. Oznacza ona nie tylko lepszy widok na trasę, ale też ułatwia ona balansowanie motocyklem. A korzyścią z tego będzie pewniejsze pokonywanie kolein i ukośnych krawędzi. Pofalowania i ostre garby też można łatwiej i bez dobicia zawieszeń pokonać na stojąco.

Na stromych zjazdach trzeba zagonić do roboty oba hamulce. Wprawdzie tylny hamulec trzyma wystarczająco, mimo to na wszelki wypadek warto korzystać także z przedniego. Tym bardziej jeśli za plecami masz pasażera.

Wyczucie dochodzenia do zablokowania się koła (kół) to na szutrze bułka z masłem – tuż przed obie opony głośno i wyraźnie chrzęszczą. Trzeba bardzo się starać, żeby tego nie usłyszeć.

Przy wszystkich manewrach podczas off-roadowej próby (np. hamowanie czy jazda) nogi powinny pozostawać na podnóżkach, a maszynę należy stabilizować, ściskając zbiornik kolanami. Podpieranie się nogami jest wskazane tylko w razie konieczności i przy małej prędkości. Szczególnie w maszynach wyposażonych w kufry łatwo przy tym o zranienie goleni lub uda.

Zakręty na szutrze to nic trudnego. Trzeba tylko przed wejściem w zakręt całkowicie odpuścić przedni hamulec i łagodnie skręcać. Stabilność motocykla utrzymasz, opierając o zbiornik udo od zewnętrznej strony zakrętu i przez pochyleniem dociążając przód. Taką pozycję należy utrzymywać przez cały zakręt. W ten sposób unikniesz wyniesienia na zewnątrz, gdy przyjdzie pora na dodanie gazu. Jazdę w zakrętach ułatwia typowe dla enduro gniecenie motocykla.

W nieznanym terenie obowiązuje zasada utrzymania prędkości, która pozwoli bezpiecznie zahamować. Tzn. możesz jechać tak szybko, abyś zdołał wyhamować na odcinku, który masz w zasięgu wzroku. Dlaczego? Bo nawet w miejscach teoretycznie pustych możesz trafić na jadący z naprzeciwka samochód terenowy, na zwalony pień lub wypłukany przez deszcz poprzeczny rów itp.

Off-road to nie wróg
Jeśli podczas podróży przydarzy się odcinek terenowy, nie powinno ci to popsuć humoru i przyjemności z wyjazdu. Wystarczy przed startem pomyśleć o takiej ewentualności.

RADY I SZTUCZKI

Często niemal niezauważalne drobiazgi potrafią poważnie zatruć życie. Warto wiedzieć, jak uniknąć kłopotów.

Okulary przeciwsłoneczne mamy? – pada pytanie tuż przed odpaleniem sprzęta. A po co? – odpowie pytaniem doświadczony biker. Wie bowiem, że przydadzą się one na plażę i podczas górskiej wspinaczki, podczas jazdy motocyklem na pewno można, wręcz trzeba z nich zrezygnować. No bo tak – startujesz w pełnym słońcu, więc chronisz wzrok przed jego blaskiem. Ale nagle nadciągają chmury albo wjeżdżasz w gęsty las, czyli warunki oświetlenia zmieniają się diametralnie. I co? Jedziesz prawie w ciemno i odgadujesz przebieg trasy.

A co jeśli nadchodzi wieczór, a ty jedziesz na zachód, czyli nisko wiszące słońce świeci ci prosto w nos? Zapalonym turystom długodystansowym polecamy kaski z odchylanym, przyciemnianym wizjerem zintegrowanym. Przy dużym upale proponujemy otworzyć główny wizjer i opuścić przyciemniony. Doskonała ochrona oczu zapewniona (zdj. nr 1). Prawie wszystkie, także nieprzyciemnione wizjery mają za zadanie ochronić twoją twarz przed oparzeniem słonecznym. Blondynom i rudowłosym radzimy w razie silnego nasłonecznienia posmarować twarz odpowiednim kremem. Skórzane kombinezony i kurtki tekstylne często pozostawiają szyję nieosłoniętą. Po całym dniu jazdy w pełnym słońcu może się więc zdarzyć oparzenie. Dlatego warto owinąć szyję chustką i/lub posmarować ją kremem (zdj. nr 3).

Odzież motocyklowa powinna dobrze przylegać do ciała, ale nigdy tak, aby utrudniała/hamowała obieg krwi. To samo dotyczy rękawic. Jeśli będą uciskać w nadgarstkach, nie unikniesz drętwienia rąk. Jednak i bez tego niektórzy motocykliści cierpią na utratę czucia w rękach i palcach. Takie objawy można złagodzić, naciągając mięśnie rąk i mocząc dłonie rano i wieczorem. Wystarczy dziesięć minut, na przemian w zimnej i gorącej wodzie.

Latem i zimą, w skórzanym kombinezonie i w tekstylnym ubraniu pod spodem należy zawsze nosić wchłaniającą pot bieliznę. Jeżeli co wieczór wypierzemy ją w wodzie z mydłem, przykry zapach nie będzie problemem.

Podróż bez zatyczek w uszych to raczej kiepski pomysł. Przyzwyczajenie się do nich trwa ledwie kilka kilometrów, więc to żaden problem. Specjaliści laryngolodzy twierdzą, że włożenie do uszu antyhałasowych stoperów o 25-30% poprawia zdolność koncentracji bikera. Wbrew pozorom, stopery niekiedy pozwalają lepiej słyszeć. Np. pozwalają łatwiej wyłowić dźwięk klaksonu samochodu lub nietypowe dźwięki silnika. Bez ochrony giną one w ogólnym szumie wiatru.

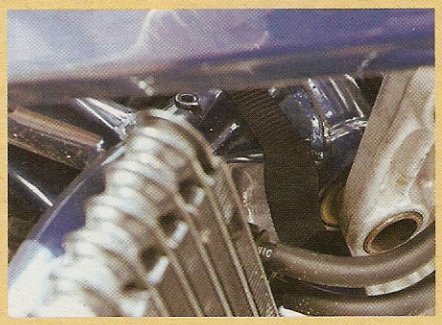
Uwaga użytkownicy plecaków! Mały pasek na piersi (zdj. nr 5), jak i pas na brzuchu niech będą zawsze zapięte. Jeśli nie – może się zdarzyć, że gdy w czasie jazdy jeździec sięgnie do tyłu, np. dla sprawdzenia bagażu, pas nośny może się zsunąć i zakleszczyć za ochraniaczem ramienia. Wtedy nie można sięgnąć ręką do kierownicy. Do upadku jeden krok.

Plecak mocniej obciąża mięśnie karku i ramion – to jasne. Szybciej mogą więc zacząć boleć. Jeżeli zauważysz to w porę, możesz wydłużyć lub skrócić pasy nośne, co zmieni rozkład obciążeń. Ale to rozwiązanie na krótką metę. Przy wystarczająco długich pasach warto je tak ustawić, aby plecak opierał się o kanapę. Dzięki temu ramiona będą mniej obciążone. Bardzo ważne jest symetryczne załadowanie plecaka. Nie ma niczego gorszego niż większe obciążenie jednej łopatki. Szybsze zmęczenie i upierdliwe szukanie równowagi masz jak w banku.

Zdj. nr 1

Zdj. nr 2

Zdj. nr 3



Zdj. nr 4

Zdj. nr 5

Zdj. nr 6

Nie tylko kłopotliwe, ale nawet niebezpieczne są torby na zbiorniku zasłaniające widok na część kokpitu czy choćby na kontrolki kierunkowskazów (zdj. nr 2). Jazda na wprost z niechcąco włączonym migaczem może się tragicznie skończyć. W Suzuki Bandit 1200 kontrolki kierunków są niestety umieszczone tak nisko, że torbę można załadować tylko częściowo. Trzeba o tym pamiętać. Mocując tankbag, należy zwracać uwagę, aby nie zacisnąć węży hamulcowych lub przewodów elektrycznych przebiegających w okolicy główki ramy (zdj. nr 4).

Przed wielką podróżą może pojawić się problem – jakie opony będą najlepsze. Dla naszego testowego Bandita 1200 wybraliśmy Metzelery Z6 (zdj. nr 6) i byliśmy nimi zachwyceni. Motocykl był poręczny, superprecyzyjny, prowadził się neutralnie, Metzelery zapewniały wspaniałą przyczepność, stabilność na zakrętach bez zarzutu. Na długich trasach dobre opony nie tylko zwiększają przyjemność z jazdy, ale i poprawiają bezpieczeństwo i zdolność do koncentracji motocyklisty. W połączeniu z przyzwoicie wyregulowanym podwoziem zapewnia to maksimum przyjemności i bezpieczeństwa w podróży.

Na koniec jeszcze nieco o ubiorze. Nie zamierzamy wdawać się w dyskusję, czy lepszy jest ubiór tekstylny – preferowany przez większość motocyklowych turystów – czy dwuczęściowy kombinezon skórzany, również lubiany przez wielu. Bo w końcu np. na Grand Prix w Brnie czy na MP w Poznaniu nietaktem byłoby noszenie czegoś innego niż skóra. Tak jak wyjazd na kibicowanie MP w motocrossie nie dopuszcza nic oprócz gore-texu. Natomiast warto zwrócić szczególą uwagę na buty. Profesjonalne obuwie off-roadowe czy też kosmiczne, pełne plastiku buty szosowe nie nadają się ani na wyjazd weekendowy, ani tym bardziej na wakacje. Dlaczego? Chodzenie jest w nich mocno niewygodne. A przecież podczas wyjazdu chcemy czasem zajść tu i ówdzie, może coś pozwiedzać itp. Zazwyczaj nikt się wtedy nie przebiera, lecz co najwyżej zdejmuje kurtkę. Chodzenie w butach, które służą tylko do jazdy, może się zmienić w koszmar i zepsuć przyjemność z wycieczki. Jeśli więc ktoś uprawia mniej lub więcej sportową jazdę terenową lub na torze warto, by do celów wycieczkowo-urlopowych zaopatrzył się w drugą, bardziej turystyczną parę butów. Jeśli chodzi o ochronę, nie ma obawy – turystyczne obuwie motocyklowe też wystarczająco chroni nogę i stopę.