



Kosztowne bezpieczeństwo

**MOTOCYKL
STOI GOTOWY,
ALE W CO SIĘ
UBRAĆ I JAK,
ŻEBY NIM
BEZPIECZNIE
RUSZYĆ
W TEREN?**

Tekst: JAKUB ADAM BIGORA
Zdjęcia PAWEŁ „ALOHA” KUCHARSKI

Jeżdżąc motocyklami terenowymi, szybko uczymy się, że każdy, jeśli jeszcze nie upadł, to w niedalekiej przyszłości upadnie, obojętnie, czy początkujący, czy zaawansowany motocyklista. I nie ma wstydu. Dlatego wsiadając na motocykl off-roadowy bez odpowiedniego ubioru, dajemy dowód nie odwagi, ale lekkomyślności lub po prostu głupoty. W tym numerze zajmiemy się przede wszystkim bezpieczeństwem.

Kask i gogle

Ograniczając się do kasków z wysuniętą szczęką (bo tylko taki

rodzaj skorupy zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa w terenie) i nie biorąc pod uwagę wytworów chińskich w cenie

do 150 zł (przy zakupie kasku nie oszczędzamy), pozostałe, dostępne kaski enduro/cross możemy posortować według zapięcia, wagi,

Daszek pozwala przetrwać w trudnych warunkach. Chroni przed kamieniami spod kół innych motocykli, pomaga przedzierać się przez zarośla.



wentylacji, budowy daszku i obecności szybki.

Najbezpieczniejsze (choć wcale na takie nie wygląda) jest zapięcie typu DD, gdzie pasek przewlekamy od wewnątrz przez oba oczka o kształcie litery D, później jeszcze raz przez jedno z nich i przypinamy z pomocą napy, aby nie przeszkadzał w jeździe. Pozostałe rozwiązania nie są już tak skuteczne, choć kuszą łatwością obsługi. Najważniejsze – zawsze zapinamy zabezpieczenie.

Waga to często ignorowany parametr. W kasku enduro ma decydujący wpływ na komfort jazdy. Znajdą się tacy, którzy powiedzą, że dla amatora nie będzie odczuwalna, ale na motocyklu zawsze lepiej mieć mniej problemów i gramów na głowie, np. aby mniej obciążać kręgosłup, który i tak nie ma lekko.

Jeżeli jeździmy turystycznym enduro, robiąc głównie asfaltowe trasy i sporadycznie zapuszczamy się na polne drogi, nie wybieramy kasku z dużymi, niezamykanymi wlotami powietrza. Późną jesienią nawet kominarka nie uratuje twarzy przed zimnem. Jeśli jeździmy w ciężkim terenie, na torze – warto, by kask był jak najbardziej przewiewny.

Charakterystyczny daszek nie służy zadawaniu szyku, ale chroni twarz kierowcy przed kamieniami i błotem spod tylnego koła innych motocykli oraz przed gałązkami i liśćmi. Ważne, żeby był giętki i można by go było bez problemu dokupić, jeśli zostanie uszkodzony.

Szyba coraz częściej pojawia się w tej kategorii kasków. Przydaje się podczas szybkich dojazdów asfaltem, szczególnie, gdy jest chłodno. Wadą jest cena. Szybko się rysuje, nie można zastosować zrywek. W terenie długo z nią nie pojeździmy.

Kask enduro – crossowy powinien być idealnie dopasowany. Na początku, przy zdejmowaniu i zakładaniu będzie chciał pozbawić nas uszu, ale dopasuje się po kilkudziesięciu kilometrach.

W goglach najważniejsza jest odporność na parowanie. Nowoczesne wynalazki, jak antifog w aerozolu, w jeździe terenowej, gdy szybko

dochodzi do zabrudzenia, mają skrócony czas działania, więc warto dopłacić za podwójną szybkę. Drugi, warty dopłaty atut, to możliwość dopięcia zrywek (rozumie to ten, kto jechał w błocie za innymi).

Leatt Brace czy gąbka?

Leatt brace, zwany też stabilizatorem karku, przez większość jest traktowany jako sprzęt dla naprawdę ryzykownie jeżdżących zawodników. Tymczasem za granicą jest w sportach ekstremalnych powszechnie używany także przez cywilnych, niedzielnych jeźdźców. W off-roadzie na urazy bardzo mocno narażony jest kręgosłup, szczególnie odcinek szyjny. Leatt brace chroni przed nadmiernym wychyleniem głowy i urazowym wstrząśnieniem mózgu.

Idea prosta i skuteczna, ale z racji ceny (od 1200 do 3000 zł) dostępna dla wybranych. Mniej zasobni wybierają gąbkowe ochraniacze karku (ok. 100 zł), które jednak bardziej chronią przed wiatrem, niż skutkami poważnego upadku.

Buzer czy zbroja?

To dylemat większości off-roadeków. Zbroja to zestaw: ochraniacz kręgosłupa, połączony za pomocą bardziej lub mniej przewiewnej siatki z pasem nerkowym, ochraniaczami barków, łokci i klatki piersiowej. Buzer przypomina średniowieczny pancerz, tyle że z plastiku. Nie ma ochraniaczy na łokcie i pasa nerkowego. Dokupujemy je osobno.

Co lepsze? To zależy, jak i gdzie jeździmy. Zawodnicy MX używają buzerów, bo lepiej chronią klatkę piersiową i mają lepszą wentylację. Buzer chroni przed naprawdę mocnymi „glebami”, ale nie jest tak wygodny jak zbroja.

Zbroja zapewnia przyzwoity poziom ochrony, ale klatka piersiowa, ze względu na umieszczony zwykle na środku suwak, jest bardziej narażona na urazy. Choć istnieją zbroje z suwakami z boku, przyjmujemy, że jeśli bliżej nam do jazdy wyczy-



Stabilizatorów karku jest naprawdę sporo i zapewne ograniczy nas tylko budżet. Niestety, tutaj zazwyczaj działa zasada, że tym lepszy, im droższy.

nowej po torze, w górach (ostre, duże kamienie) warto zainwestować w buzer. Wiele dostępnych na rynku zbroi wygląda identycznie i z pozoru różni się tylko marką i ceną. Należy jednak zwrócić uwagę na użyte materiały i jakość szwów. Tu dostrzeżemy różnice.

Nakolanniki czy ortezy?

Znów dylemat. I jak w życiu, rozwiązuje go zasobność portfela. Najprostszym i najtańszym rozwiązaniem są nakolanniki (od 50 do 500 zł). Kwota startowa jest niska, >>>

Zbroja to zestaw: ochraniacz kręgosłupa, połączony za pomocą bardziej lub mniej przewiewnej siatki z pasem.





Nakolanniki przegubowe zapewniają już całkiem niezły poziom ochrony stawu kolanowego, ale naprawdę wysoki – tylko ortezy. Niestety, są drogie.

bo do off-roadu nadają się w większości także nakolanniki znane właścicielom deskorolek. Oczywiście stopień ochrony odpowiada cenie. Taki ochraniacz jest krótki, nie dopasowuje się do ruchu stawu, goleń nie jest osłonięta.

W nakolannikach przegubowych, z jednym lub dwoma zawiasami, ochraniacz jest dłuższy, jego dolna część chowa się w butcie, a dzięki zawiasom i większej liczbie pasków mocujących, pracuje razem z kolaniem i utrzymuje na nim stałą pozycję. Przy zakupie zwracajmy uwagę na jakość tworzywa i grubość gąbki. Przy wywrotce śruby mogą nas zranić, jeśli gąbka jest zbyt cienka. Po zakupie warto sprawdzić śruby łączące poszczególne części. Bywają niedokręcone i po kilku jazdach wypadają. Dobrze jest użyć kleju do gwintów, chroniącego przez ich ponownym odkręceniem. Wymienio-

ne ochraniacze kolan nie zabezpieczą przed tzw. przeprostem (wygięciem w drugą stronę, niż normalnie) i wykręceniem stawu kolanowego. Najlepszą ochroną są ortezy kolanowe (od 800 do 5000 zł). Dzięki specjalistycznej konstrukcji idealnie dopasowują się do ruchu tego stawu i stabilizują go, nie pozwalając mu na wykraczanie poza normalny zakres pracy. W większości modeli możemy regulować stopień wyprostowania kolana, co jest szczególnie ważne dla osób, które doznały już urazów. Wykonane z bardzo lekkich materiałów (tytan, włókna węglowe, kompozyty), ortezy zapewniają najlepszą, możliwą ochronę, ale są rozwiązaniem najdroższym. Ceny zaczynają się od 800 zł, lecz jeśli jeździmy po torze, przygotowujemy się na wydatek rzędu 2000 zł nawet do 5000 zł za najlepsze, robione na miarę modele. ■