

Tips voor rijden op onverharde wegen

Rijtechniek:

- Houding op de motor:
 - Blijf je zitten of ga je staan ? Er wordt vaak gezegd dat je altijd moet gaan staan tijdens off-road rijden. Naar ons idee moet je doen wat je zelf het prettigste vind.
 - Staand:
 - Staande kun je de klappen beter opvangen. Je benen functioneren als de schokbreker voor je lichaam. Het zwaartepunt van motor & rijder tezamen wordt verlaagd d.m.v. het staan, jouw totale gewicht rust immers volledig op de voetsteunen i.p.v. gedeeltelijk op de buddy. Dit komt de hanteerbaarheid ten goede. Bovendien heb je staande een beter zicht op de weg voor je, waardoor je beter kunt anticiperen op wat er komen gaat.
 - Ook kun je de motor mooi sturen en in balans houden door je gewicht over de voetsteunen te verplaatsen. Je moet in balans zijn, dus niet aan je stuur hangen tijdens accelereren en zo min mogelijk op je stuur duwen bij het remmen. Zo kan je goed voelen wat je stuur doet en deze gebruiken waar hij voor is, sturen en niet om er als een vlag aanhangen of om er op te leunen. Als je remt ga je dus lekker wat achterover hangen en vlak voor dat je gas geeft hang je wat naar voren. Immers, hang je eenmaal achterover aan het stuur en accelereer je, dan kost het twee keer zoveel kracht om weer naar voren te komen.
 - Zitten:
 - Zittend heb je meer controle over de motor. Het is eenvoudiger om de pedalen en hendels te bedienen. Alhoewel lastig op onze motoren, omdat je in een redelijk gedwongen positie zit, kun je proberen wat te gaan verzitten op het zadel.
 - Bij rechttuit rijden schuif je naar achteren. Je geeft daarmee meer druk op het achterwiel voor meer grip.
 - Bij bochten kruip je juist zo ver mogelijk naar voren om zoveel mogelijk druk en grip op het voorwiel te krijgen.
- In de praktijk zul je merken dat je vanzelf gaat staan als het wat hobbelig is en ook weer gaat zitten op de meer vlakke stukken, of als je de controle nodig hebt, zoals in bochten bijvoorbeeld.
- Hieronder nog wat overige tips v.w.b. de houding op de motor:
 - Op een horizontale weg zorg je er voor dat je zwaartepunt op je stappen ligt. Dus niet op het stuur leunen. Mocht je wel op het stuur leunen en je duikt een kuil in ga je er meestal overheen.
 - Rijdt je in los of mulle grond moet je wat meer aan je stuur gaan hangen en de kont wat meer naar achteren. Daardoor heb je meer druk op het achterwiel en wordt het voorwiel ontlast waardoor deze makkelijker in het spoor blijft.
 - Moet er een helling op worden gereden ga je wel op het stuur steunen en ook wat meer naar voren leunen met je lichaam. Hierdoor kan het achterwiel makkelijker zijn tractie kwijt. Is de helling echter erg stijl zal je weer wel meer druk op het achterwiel moeten hebben omdat het anders gaat spinnen. Meestal volstaat het om te gaan zitten.
 - Helling af moet je aan het stuur gaan hangen en de kont naar achter houden. Ga je zittend naar beneden moet je ook de druk achterop zien te houden.
 - Bochten kan je zowel staand als zittend rijden. Ga je staan kan je makkelijk het wiel laten spinnen in de bocht.

Tot slot willen we afraden om het onderbeen in de bocht uit te steken. Dit wordt (door crossers) vaak gedaan om bij het verliezen van de grip de motor op te kunnen vangen. Het staat hartstikke stoer, maar de motor opvangen lukt in 9 van de 10 gevallen met onze zware all-road's echt niet. Het enige wat je kunt bereiken is dat je je been of knie bezeert. Probeer ze op de stepjes te houden en het behouden van grip te regelen met het gashendel.

- Snelheid:
 - Ook de snelheid speelt een aardige rol in het off-road rijden. Bospaden en gravel paden kan je redelijk normaal rijden als was het een gewone weg. Het wordt pas interessant wanneer het terrein oneffenheden gaat vertonen of er obstakels op je pad liggen.
 - In het kort komt het er op neer dat hoe smaller het pad hoe lager de snelheid. Afhankelijk van het parcours wat je rijdt speelt de snelheid in wezen een ondergeschikte rol. Het moet voor jou vooral veilig zijn en je moet het gevoel hebben dat je de motor volledig in je macht hebt. Wanneer je van af een verharde ondergrond ineens een mulle ondergrond krijgt, zal je eerste reactie zijn het gas dicht te gooien en te remmen. En daar lig je dan. Omdat je de snelheid eruit haalt en eventueel remt bouw je aan de voorkant veel druk op. Hierdoor graaft je voorwiel zich als het ware in, je achterwiel en het voorwaartse gewicht willen verder, en meestal ga je dan onderuit. Moet je dan gewoon doorrijden? JA. Zelfs eigenlijk wat gas bij geven en aan je stuur gaan hangen, kont naar achteren en met gestrekte armen. Hierdoor komt de voorkant omhoog en wordt je voorwiel ontlast. Wanneer je eenmaal op de losse ondergrond rijdt kan je heel rustig langzamer gaan rijden. Dat kan je het beste doen door met je achterrem af te remmen tot een snelheid waar jij je prettig bij voelt. Echter zal je merken dat wanneer je heel langzaam rijdt in bijv. zand, je de motor bijna niet onder controle hebt. De motor slingert van links naar rechts en jij kunt er niets aan doen, een beetje gas geven en het probleem is opgelost.
- Remmen:
 - Op de verharde weg zul je de totale remkracht voor 70-80% halen uit de voorrem en 20-30% uit de achterrem. Op onverhard terrein liggen die verhoudingen wat anders, maar remmen met de voorrem kan wel degelijk ook in het terrein. Echter komt het nu aan op echt doseren. Kun je op de weg gewoon doorknijpen tot je stil staat, kan dat off-road een schuiver betekenen. Dus in eerste instantie moet je er van uit gaan dat bij off-road je achterrem de hoofdrem is en je de voorrem minimaal gebruikt. Ben je wat verder zal de ervaring leren dat je steeds meer je voorrem gaat gebruiken.
- Modder en plassen:
 - Dit is een van de leukste en spannendste dingen van off-road rijden. Modderpaden met veel plassen. Hierbij komt de motor beheersing maximaal van pas. Je zult merken dat je banden niet veel grip hebben. Je glibbert eigenlijk van links naar rechts. De kunst is om te blijven rijden met je blik op oneindig. De motor bepaalt in de modder meestal zelf waar hij heen gaat. Zolang jij maar blijft kijken waar je heen wilt komt het goed. Staan of zitten kan hier veel uitmaken. Ga je zitten kan je makkelijke mee stappen maar ben je minder bewegelijk. Ga je staan kan je optimaal bewegen en heb je meer zicht maar kan je niet mee stappen.
 - Kom je plassen tegen op je pad kan je die ontwijken. Maar soms is dat onmogelijk en moet je er doorheen. De grootste fout die je kunt maken is eigenlijk om zo veel mogelijk aan de rand te gaan rijden. Je moet een plas eigenlijk zien als een grote schaal of wok. Dat betekent dus dat de zijkanten schuin aflopen en dat de plas over het algemeen ongeveer in het midden het diepste is. Die zijkanten zijn ook nog eens hard want het water loopt niet weg, de bodem is ook hard want ook daar zakt het water niet weg. Ga je langs de zijkant heb je kans dat je achterwiel wegglijd naar het midden toe. Je komt daardoor haaks te staan en gaat onderuit de plas in. Beter is om gewoon door het midden van de plas te gaan. Snelheid aanpassen een beetje hangen aan het stuur en vooruit kijken.

Vorbereitung op een rit:

- Kleding & uitrusting:
 - Je gewone motorkleding is in principe prima – wel een volledig pak, dus inclusief broek, uiteraard handschoenen aan en echte motorlaarzen – evt. crosslaarzen, maar iig geen lage schoenen
 - Crosshelm met bril is fijn, maar hoeft niet
 - Onverhard rijden is best vermoeiend, je zweet al gauw je pak uit
 - Onderkleding – technisch (zgn. thermo) ondergoed (zeker icm. ademende motorkleding) houd je droog en warm
 - Neem wat te eten en drinken mee – evt. kun je een camelbag gebruiken, maar dan alleen als je een crosshelm hebt – met de meeste normale helmen werkt het niet omdat het mondstuk dan wat te groot is

Motorfiets:

- Doe de gewone checks die je anders ook zou doen voorafgaande aan elke rit, zoals:
 - oliepeil, verlichting, kettingspanning & smering
- Bij gewone all-road banden mag de bandenspanning iets omlaag naar +/- 1,5 bar maar hoeft niet perse. Je zult merken dat de grip toeneemt met een lagere bandenspanning.
- Een hele simpele aanpassing is het verwijderen van de voetsteunrubbers. Zonder heb je veel meer grip op de voetsteuntjes en op de weg is het niet minder comfortabel. Bovendien worden de voetsteunen wat lager, wat het staande rijden weer wat makkelijker maakt.
- Een 2^o simpele aanpassing is het ietsjes losser zetten van de spiegels. Ze moeten natuurlijk niet los gaan tijdens het rijden of door de rijwind, maar zet ze ook niet supervast. Op die manier zullen ze bij een eventuele val niet afbreken, maar gewoon wegdraaien.
- Valbeugels zijn wel een aanrader. Kuipdelen breken makkelijk af bij een valpartij. Je hebt de investering van de valbeugels dus snel terugverdiend.
- Verder kun je nog denken aan bijv. stuurverhogers, betere handkappen, andere vering, maar dat zijn eigenlijk zaken die pas bij regelmatig off-road rijden wenselijk worden. Om incidenteel een zandpad te nemen is dat allemaal niet zo nodig.

Tijdens de rit:

- Ga liever niet alleen rijden, als het mogelijk is zorgen dat je met meerdere mensen bent. In geval van pech of een valpartij is het fijn als er iemand is om je te helpen.
- Rijd nooit harder dan je zelf denkt aan te kunnen. Dat geldt eigenlijk bij iedere motorrit, maar bij off-road zeker. Probeer zoveel mogelijk je eigen tempo aan te houden.
- Als het een roadboekrit is, zorg dan dat je een roadboekhouder en een route hebt. Als je de anderen niet bij kunt houden, dan kun je in ieder geval je eigen tempo rijden zonder de route kwijt te raken.
- Rijd altijd "hoffelijk". Dat wil zeggen met respect voor natuur en medemens zoals wandelaars, fietsers, ruiters, vissers langs een kanaal ed. Zeker als het stoffig is op een mooie zomerdag wordt het je niet in dank afgenomen als je anderen in een stofwolk achterlaat. Dat doet het imago van de motorrijder geen goed en zal op termijn alleen maar lijden tot afsluiting van meer onverharde wegen. Zeker bij ruiters dien je rustig aan te doen, of nog beter, ga even stil staan, zet je motor af, wacht tot de ruiter voorbij is en vervolg dan pas rustig je weg. Dit wordt over het algemeen zeer gewaardeerd.

Na een rit:

- Afhankelijk van de omstandigheden, bij veel stof of bijv. na een modderritje is het wel verstandig wat extra aandacht aan het onderhoud van de motorfiets te besteden. Je maakt je motorfiets natuurlijk aan de buitenkant schoon. Daarnaast kun je de volgende zaken controleren en/of schoonmaken:
- Het luchtfilter. Er wordt héél veel lucht verpompt door een motorfiets tijdens het rijden. Een Transalp bijv. heeft 583cc cilinderinhoud. Bij gemiddeld 4.000 tpm gaat er per minuut (2.000 (iedere 2^o omwenteling een inlaatslag) x 0,583 ltr.) dus al dik 1150 liter lucht door het blok, per uur is dat 70.000 liter. Bij een dagritje van een paar uur dus al gauw de inhoud van een gemiddelde huis. Al die lucht moet door het luchtfilter heen. Als het erg stoffig is dan zal dat stof zich op het luchtfilter verzamelen en in de luchtfilterkast achterblijven. Het is dus zaak het luchtfilter even uit te kloppen en de kast schoon te maken.
- Remklauwen en blokjes. Zand en modder moeten verwijderd worden om overmatige slijtage van de blokken en schijven te voorkomen. Zand schuurt namelijk erg goed.
- Als je door diepe waterplassen gereden hebt is het ook slim alle steekassen van voor- en achterwiel, de achterbrug en het linksysteem in de gaten te houden en evt. van een verse vetlaag te voorzien.
- De keerringen van de voor- en achterwiellagers moeten evt. even schoongemaakt en opnieuw ingevet worden.

Hieronder worden nog enige zaken behandeld om enige duidelijkheid te scheppen in de diverse begrippen. We pretenderen niet volledig te zijn. Er zijn ongetwijfeld enige 'grijze' gebieden. Het gaat om de begripvorming.

Diverse soorten ondergrond:

- hard zand & gravel : is in principe met all-roadbanden goed te doen
- modder & mul zand : wordt al wat lastiger – noppen maken het een stuk makkelijker
- gras : blijft altijd wat tricky, ook omdat het meestal nat blijkt te zijn

Diverse soorten banden:

Als je door het bandenbos de bomen niet meer kunt zien, dan hier misschien een leidraad om wat makkelijker te kiezen. Om het overzichtelijk te houden is er opgedeeld in 4 categorieën:

- All-road banden: dit zijn eigenlijk gewoon wegbanden, maar dan met een iets grover gesneden profiel. Over het algemeen hebben deze uitstekende eigenschappen op de weg, maar is de inzetbaarheid off-road beperkt. Een hard zandpad en gravelweg is best goed te doen. Denk hierbij aan de Metzeler Tourance, Bridgestone TW101/152, Pirelli Scorpion en Michelin Anakee
- Dan een tussencategorie. nog steeds wegbanden, maar dan met een nog ietsje grover profiel dan bovenstaande. Nog steeds prima op de weg, maar ook wat beter in het terrein. Denk hierbij aan de Bridgestone TW47/48 (die op dit moment af-fabriek onder de Alp gemonteerd worden) Pirelli MT60 Corsa of MT70 en Michelin Sirac
- 50/50 banden: banden met flink grove (vierkante) noppen, maar van een zodanige (zachte) rubbersoort dat er op de weg nog prima mee te rijden valt, maar die in het terrein voldoende grip bieden om bijv. de bij de TCN gereden ritten zonder problemen te kunnen doen. Als de off-road condities echt heel zwaar worden (bijv. cross-terrein met mul zand of ritje door diepe bagersporen) dan schieten ze echter wel een beetje tekort. Denk hierbij aan de Michelin T63, Continental TKC80, Metzeler Karoo en Heidenau K60
- Off-road banden: banden met een heel grof noppenprofiel en harde rubbercompound. Uitstekende bandjes voor in het terrein en nog steeds toegelaten op de openbare weg. Echter verwacht er op de weg niet al te veel van. Je moet echt met beleid rijden, wat soms ook wel weer leuk kan zijn. Denk hierbij aan de Mefo Stonemaster/Enduromaster en Pirelli MT21 Rallycross

In de bandenmaten van de XLV, Transalp en Africa Twin zijn alle b.g. types verkrijgbaar. Voor een Varadero houd het (in de standaardmaten) bij de 50/50 banden op. De Continental TKC80 en Metzeler Karoo zijn nog in deze maten verkrijgbaar, de echte grove off-road banden niet.

Kwa levensduur (op de weg dan, waar je met een all-road motorfiets toch de meeste kilometers wel zult maken) kun je stellen dat hoe grover het profiel, hoe sneller de band versleten zal zijn. Echter, binnen de bovengenoemde categorieën is er onderling ook best veel verschil kwa slijtvastheid. Bovendien is slijtage ook erg persoons- en rijstijlgebonden. Waar de één 25K met een band doet kan een ander eenzelfde band binnen de 10K wegbranden. Onthou echter ook dat een goedkope band die snel weg is uiteindelijk duurder uit kan vallen dan een duurdere die lang mee gaat. De prijs/kilometerverhouding gaat het om.