



---

# BIBLIA

---

## TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ

FRED RAU

 **WIEDZA**  
POWSZECHNA

# Spis treści

Podziękowania.....	7
Wstęp.....	8
Rozdział 1: Na czym polega podróżowanie motocyklem?.....	12
Rozdział 2: Określenie własnych priorytetów.....	36
Rozdział 3: Jak uniknąć najczęstszych błędów podczas kupowania motocyklu?.....	58
Rozdział 4: Plaowanie podróży.....	78
Rozdział 5: Pakowanie.....	100
Rozdział 6: Wybór odpowiedniego sprzętu.....	118
Rozdział 7: Akcesoria motocyklowe.....	160
Rozdział 8: Najczęściej popełniane błędy.....	190
Rozdział 9: Inne ważne rzeczy.....	212
Na zakończenie.....	223





# Dedykacja

*Dla mojej żony, Cherrie, która siłą zaciągnęła mnie po raz pierwszy na motocykl. Nie napisałbym tej książki bez Jej ciągłego wsparcia i zachęty.*



# Podziękowania

*Autor pragnie podziękować:*

Chaparral Motorsports z San Bernardino w Kalifornii ([chaparraldealership.com](http://chaparraldealership.com)) za możliwość korzystania z ich budynków oraz sprzętu, który można oglądać na wielu zdjęciach w tej książce.

Streetmasters Motorcycle Workshops z Corony w Kalifornii ([streetmasters.info](http://streetmasters.info)) za to, że pozwolili mi

zrobić zdjęcia podczas ich kursów w Willow Springs Motorsports Park.

Royowi Oliemullerowi, Robowi Mitchellowi i innym wspaniałym ludziom z północnoamerykańskiego oddziału BMW, którzy uprzejmie pożyczili mi nowe motocykle, na których odbyłem wiele podróży w czasie zbierania materiałów do tej książki.

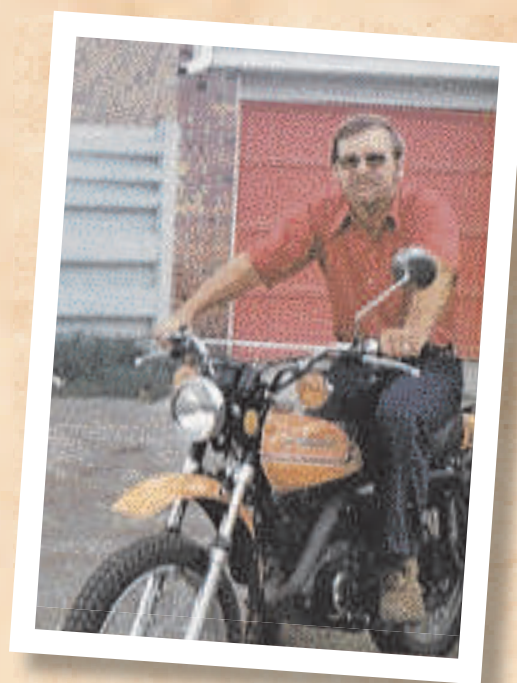
# Wstęp

Niedawno przeczytałem zdumiewające dane statystyczne: ponad 70% Amerykanów nigdy nie podróżowało poza granice stanu, w którym się urodzili, a ponad 50% nigdy nie było dalej niż 150 km od miejsca urodzenia. Dla kogoś takiego jak ja - albo raczej jak my, czytelniku - wydaje się to niewiarygodne. A jednak, mimo że uważam się za zapalonego podróżnika, mam przynajmniej pół tuzina przyjaciół-motocyklistów, przy których osiągnięciach jestem niemal domatorem.

Zastanawiam cię czasem, co było u mnie pierwsze: miłość do podróży czy miłość do motocykli. Zacząłem jeździć, bo lubię dalekie wyprawy, czy może było dokładnie na odwrót?

Moje pierwsze podróże były zasługą dziadków i nie miały nic wspólnego z dwukołowcami. W przeciwieństwie do rodziców, którzy byli typowymi przedstawicielami powyższych statystyk, wyjeżdżali oni dość często, kiedy stali się starsi, i na szczęście dla mnie nie mieli nic przeciwko towarzystwu wnuczka. Już w wieku 12 lat zwiedziłem amerykański południowy wschód - Kolorado, Nowy Meksyk i Arizone - w przyczepce Buicka dziadka i myślę, że to dzięki temu doświadczeniu zdecydowałem się opuścić Missouri i wyjechać na wschód, gdy tylko byłem wystarczająco duży, żeby mieszkać bez rodziców.

Od tego czasu podróżowałem samochodem w każdej wolnej chwili, dopóki nie spotkałem Cherri, którą następnie poślubiłem i która zaznajomiła mnie z motocyklami. Już



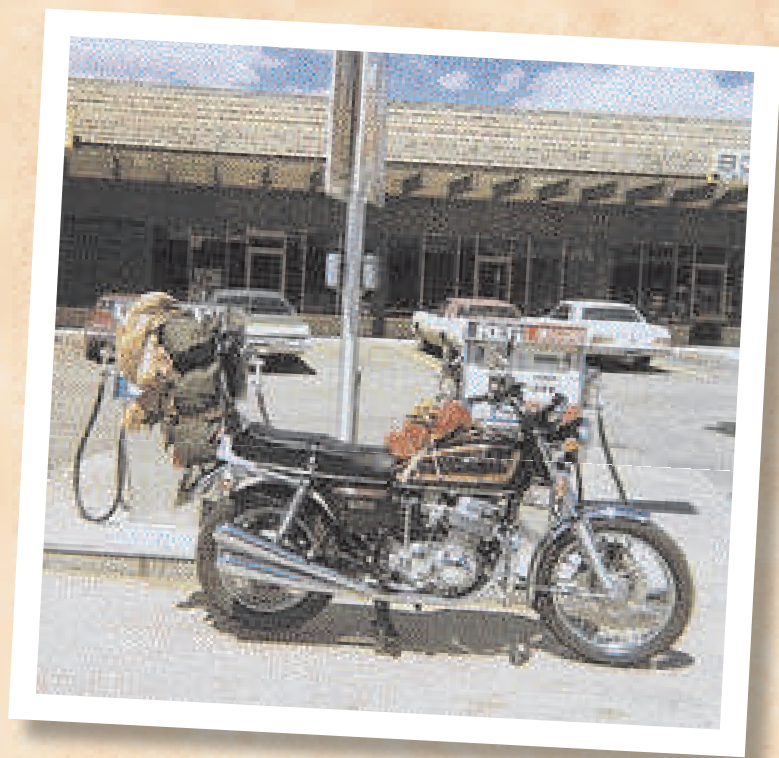
*Na tym nieostrym zdjęciu widać mnie na mojej nowej maszynie: Kawasaki K100 z 1974 roku. Mimo że miał on budowę typową dla motocykla terenowego (duży skok zawieszenia, terenowy bieżnik, wysokie błotniki), to zamontowano w nim również kierunkowskazy, żeby można było nim jeździć po ulicach. Wówczas maszyny takie nazywano „mieszkańcami”, dziś stosuje się nazwę „turystyczne enduro”. Pojazd nie miał tylnego siedzenia, a ponieważ żona chciała ze mną podróżować, siadała na wymoszczonym ręcznikiem błotniku. Nie mogę uwierzyć, że byłem kiedyś tak głupi, ale to prawda!*

od 40 lat nie ustajemy w badaniu świata tych pojazdów. Co więcej, zauważyłem, że z każdym rokiem przejeżdżamy coraz więcej kilometrów, więc za moje zamiłowanie do podróży odpowiadają chyba w równym stopniu żona i dziadkowie.

A co z genami? Może miałem to we krwi? Mama przeprowadziła badania genealogiczne, które zdają się potwierdzać tę teorię. Dotarliśmy do danych sięgających XV wieku i okazało się, że miałem w rodzinie wielu kapitanów statków i innych morskich podróżników, a nawet nikczemnych piratów. Kilku moich przodków uniosło się również

w przestworza - jeden z wujków podróżował z Chenaultem i jego Latającymi Tygrysami w Birmie, a inny brał udział w Bitwie o Anglię w barwach RAF-u. Jeden z moich pradziadków podróżował po świecie z firmą wydobywczą, która szukała złóż minerałów na jakichś bezdrożach, a inny wytyczał trasy kolejowe na wcześniej nieuczęszczanych obszarach.

Wydaje się, że wszyscy oni mieli jedną wspólną cechę: nie mogli długo usiedzieć w jednym miejscu. Każdy z nich przywiązywał się też do tego środka transportu, który pozwalał mu podróżować na możliwie naj-



*W 1977 roku przesiedliśmy się na lepszy motocykl – Hondę CB 750K, ponieważ doszedłem do wniosku, że coraz bardziej lubię długie, gładkie drogi i ponieważ Cherrie nadal chciała mi towarzyszyć. Wówczas był to jeden z największych motorów na świecie, z potężnym silnikiem. Przejechaliśmy na nim cały południowy zachód, a sprzęt kempingowy zmieściliśmy w oparciu pasażera.*



*W 1985 roku, po dziesiątkach podróży dziennych i weekendowych, wyjechaliśmy na trzy tygodnie do Kolorado, Utah, Kalifornii i Nowego Meksyku. Żeby zmieścić wszystko to, czego, jak nam się wydawało, potrzebowaliśmy, musieliśmy przywiązać część rzeczy nad bagażnikiem, co oczywiście przeciążyło motocykl. Cóż, byliśmy niedoświadczeni. Zobaczcie, jak wtedy wyobrażałem sobie pakowanie bagażu!*

dalsze odległości w jak najszybszym czasie – mogły to być statki, samoloty, pociągi, jak też, oczywiście, motocykle. Dziadek, na którego cześć otrzymałem imię Fred Rau Senior, przyjechał w 1917 roku z Atchison w Kansas do San Diego w Kalifornii na motocyklu 1914 Excelsior Super Ace. Wtedy nie było tam nawet utwardzonych dróg, a na dużych odcinkach trasy w ogóle nie było dróg. Wychodzi więc na to, że mój nomadyczny tryb życia jest w dużej mierze spuścizną po przodkach.

Obecnie nie potrafię przebywać w jednym miejscu dłużej niż dwa tygodnie bez przerwy – inaczej zaczynam się dusić. Żona

nauczyła się rozpoznawać symptomy tej klaustrofobii i mówi mi wtedy, że czas na kolejną podróż, bo robię się zrzędlivy. Z tego, co wiem, większość moich przyjaciół jest taka sama, jak ja. Najbardziej zapaleńcy z nich, na przykład Greg Frazier i Mike Kneebone, traktują podróż od wybrzeża do wybrzeża jako rozgrzewkę przez prawdziwymi wyprawami.

Są oczywiście motocykliści, którzy nigdy nie wyjeżdżają na dłużej. I nie mówię o tych, którzy z powodu pracy lub rodziny mogą sobie pozwolić tylko na weekendowe przejażdżki albo doroczne wakacje w Sturgis, Daytonie albo Americade. Mam na myśli

tych, którzy po prostu nie chcą lub nie lubią podróżować, którzy wolą jeździć w kółko na torze przez cały dzień albo ścigać się na rajdach ulicznych przez godzinę czy dwie. Dla mnie to nie ma sensu, ale oni najwidoczniej myślą inaczej, więc zostawię ich w spokoju. Oni mają po prostu inne podejście do motocykla, nie gorsze, po prostu inne. Cóż, nie potrafię się z nimi za bardzo dogadać i pewnie zawsze tak będzie.

Najlepiej się czuję, kiedy mogę wstać rano i przez cały dzień jechać drogą, której wcześniej nie znałem, oglądając krajobrazy, których wcześniej nie widziałem, i zmierzać do miejsca, którego nigdy

wcześniej nie odwiedziłem. I tak dzień po dniu, bez końca. Jeśli raj istnieje, to dla mnie wygląda on właśnie tak.

Do pewnego stopnia ta książka jest dla tych, którzy myślą podobnie, ale przede wszystkim jest ona przeznaczona dla początkujących motocyklistów z najwyżej kilkuletnim doświadczeniem. Oni dopiero zaczynają swoją podróż, która dla mnie trwała niemal całe moje życie, dlatego chcę się z nimi podzielić moją wiedzą i sprawić, żeby szybciej nabrali doświadczenia.

Mam nadzieję, że mi się to uda.



*Fred Rau senior, na którego cześć otrzymałem imię, na swoim motocyklu Excelsior Super Ace (model z 1914 roku) w 1917 roku. Dziadek był jednym z pierwszych motocyklistów długodystansowców, w lipcu 1917 roku przejechał z Atchison w Kansas do Monterey w Kalifornii i z powrotem. Spróbowałem powtórzyć jego wyczyn prawie dokładnie 90 lat później.*



## Rozdział I

# Na czym polega podróżowanie motocyklem?

**Z**apytaj o to 20 różnych motocyklistów, a dostaniesz prawdopodobnie przynajmniej 20 różnych odpowiedzi. Chcę, żebyście pamiętali, że nie ma jednej dobrej. Może to właśnie jest piękne w tym przedsięwzięciu (albo „rozrywce”, „sporcie” – możecie wybrać swoje ulubione słowo) – podróżowanie motocyklem może przybierać niezliczone formy, a każda z nich oferuje inne wyzwania i przyjemności. Żeby nadać książce spójną formę, dokonałem podziału na rozdziały i podrozdziały, a kierowałem się przy tym swoimi doświadczeniami i przekonaniem.

Na początku napiszę trochę o różnych typach podróżników-motocyklistów. Podziału dokonałem tu na podstawie: długości trasy i czasu podróży, rodzaju motocykla i stylu podróżowania.





Początki podróży motocyklem to wycieczki jednodniowe, samotne lub z partnerem. Niektórzy na nich poprzestaną, ale duży procent motocyklistów jedynie zaostrzy sobie na nich apetyt. Kolejny etap to wyprawy weekendowe, podczas których raczej nie natkniesz się na poważniejsze problemy, których rozwiązanie nie może poczekać do powrotu do domu. Poza tym możesz liczyć na przyjaciół. Takie wycieczki to okazja, żeby poeksperymentować z technikami pakowania i zorientować się, co trzeba koniecznie zabrać ze sobą, a z czego można zrezygnować. I wreszcie możemy pojechać za granicę, w dłuższą podróż, im bardziej egzotyczną, tym lepiej. Wcześniej musisz się dużo nauczyć, ta książka zrobi z ciebie doświadczonego podróżnika.

Niektórym nawet podróże kojarzy się tylko ze sportem i nawet maszyna sportowo-turystyczna wydaje im się zbyt dużym kompromisem. Tacy motocykliści wsiadają na swoje sportowe maszyny, przymocowują do nich jak najwięcej bagażu i wyruszają w drogę. Radzę im, żeby postąpili jak ta ruda właścicielka Kawasaki ZRX ze zdjęcia, to znaczy, żeby umieścili bagaże równomiernie po obu stronach i nad bakiem. Dzięki temu nie będą one przeważały na jedną stronę, co utrudnia kierowanie. Para na drugim motocyklu umieściła cały sprzęt na stelażu z tyłu motocykla, wysoko i poza tylną osią. To bardzo zły pomysł, bo przód jest niedociążony, co utrudnia hamowanie i pochylanie maszyny.

## Definicja podróży motocyklem w zależności od czasu trwania i pokonanego dystansu

Ile czasu musisz spędzić na drodze, żeby przejażdżkę można było nazwać podróżą? Czy wystarczy, że spędzisz jedną noc poza domem? I jak daleko musisz dojechać? Dla niektórych 150 przejechanych kilometrów to już podróż, dla innych to jedynie sygnał, że czas zatrzymać się na śniadanie. Jak wspomniałem, 20 motocyklistów da ci 20 różnych odpowiedzi. Dla jasności dokonam teraz podziału na kategorie i będę je konsekwentnie stosował w pozostałej części książki.

### Wyprawy jednodniowe

Niektórzy uważają, że dzienna przejażdżka nie zasługuje na miano podróży, ale dla początkujących może to być dobry punkt startowy do poważniejszych wypraw. Dlatego wspomnę czasem również o takich przejażdżkach, ale większość moich rad nie ma do nich zastosowania. Za dzienną wyprawę uważam





*Niektórzy lubią podróżować na złoty motocyklowe, takie jak Sturgis, i spędzać na nich cały tydzień. Dla mnie takie miejsca są zbyt zatłoczone i nie mają zbyt wiele wspólnego z podróżowaniem. Zatrzymuję się tam najwyżej na dzień, a potem wyruszam w dalszą drogę.*

*Zanim wyruszysz w co najmniej tygodniową podróż motocyklem sam, spróbuj pojeździć trochę z klubem motocyklowym lub profesjonalnym biurem podróży. Gdy coś ci się przydarzy, nie będziesz sam.*



wyprawę, która zaczyna się i kończy tego samego dnia i w tym samym miejscu.

Dzienne wyprawy są przyjemne, a ponadto stanowią zaprawę przed dłuższymi podróżami. Dzięki nim uczymy się, jak daleko motocykl przejedzie na jednym baku paliwa, czy dane rękawice chronią przed zimnem, które zawieszenie sprawdza się najlepiej, a także innych rzeczy, które są bezcenne przy dłuższych podróżach. Mój ulubiony przykład tutaj, to: „Jak często mój pasażer musi korzystać z toalety?”.

**Na potrzeby tej książki  
przez „podróż” będziemy  
rozumieli wyprawę dłuższą niż  
trzy noce, a trwającą maksimum  
dwa tygodnie.**

### **Wyprawy weekendowe**

Definicja wydaje się oczywista: wyprawa taka trwa od piątku albo soboty do niedzieli, kiedy wracasz do domu. W czasie dłuższych weekendów możemy oczywiście podróżować aż do poniedziałku wieczorem, a więc w trasie spędzamy wówczas nawet trzy noce i cztery dni. Tu również, podobnie jak w przypadku wypraw jednodniowych, zdobywamy doświadczenie, które wykorzystamy przy dłuższych po-

dróżach, np. jak się pakować. Wyprawy weekendowe to także okazja dotarcia motocykla i oswojenia się ze sprzętem: kaskiem, butami i kurtką.

### **Podróże**

Na potrzeby tej książki przez „podróż” będziemy rozumieli wyprawę dłuższą niż trzy noce, a trwającą maksimum dwa tygodnie. Dla większości z nas to ulubiona forma przemieszczania się na motocyklu i dlatego o niej jest ta książka. Podróżować tak można co kilka miesięcy albo co kilka lat, nie ma to znaczenia.

Można założyć, że w czasie podróży pokonuje się od 800 do 8000 kilometrów, czasem nawet więcej. W mojej książce ograniczyłem podróż do 5000 kilometrów i 2 tygodni, a dłuższe wyprawy stanowią kategorię o nazwie...

### **Długie podróże**

Dla mnie i wielu innych jest to najwspanialsze doświadczenie związane z motocyklem. Polega ono na jeździe dłuższej niż dwa tygodnie, pod-

różowaniu do zagranicznych, egzotycznych rejonów, albo na obu tych rzeczach naraz. Dla większości z nas taka podróż to wyprawa życia albo przynajmniej dekady.

Myślę, że nie więcej niż 10% motocyklistów może sobie pozwolić na co najmniej 3 takie wyprawy w ciągu życia – ograniczeniem są oczywiście pieniądze i czas. Dlatego chcemy zrobić wszystko, żeby przygotować was na takie doświadczenie, żeby zminimalizować ryzyko, że podróż życia okaże się koszmarem. O tym właśnie, drodzy przyjaciele, jest ta książka.

### **Definicje podróży ze względu na rodzaj motocykla i styl jazdy**

Ta klasyfikacja jest chyba najtrudniejsza i wzbudza najwięcej kontrowersji. Napisano na ten temat wiele tomów, ale wciąż nie widać szans na kompromis. Cóż, przynajmniej uczestnicy chatroomów na temat motocykli mają o czym rozmawiać.

Ja stworzyłem następujące kategorie:

#### **Sport-Touring**

Są to podróże na motocyklach, takich jak: Yamaha R1, Ducati 1198, Suzuki GSX-R 750, Buell XB12S albo na specjalistycznych maszynach, takich jak: Honda ST1300, Yamaha FJR1300, Kawasaki Concours, BMW RT albo GT itp. Podróżujący nimi zazwyczaj montują bagaż z boku albo



*Honda ST 1300 to jeden z najpopularniejszych motocykli sportowo-turystycznych, który został wyprodukowany do dłuższych podróży. Dlatego prowadzi się go jak maszynę sportową, która jednocześnie posiada fabrycznie montowaną owiewkę, zdejmowane kufry i miejsce na bagaż z tyłu siedzenia. Maszyny sportowo-turystyczne, takie jak Yamaha FJR i BMW RT mają prawie zawsze baki o dużej pojemności i szyby, które można regulować do warunków sportowych i turystycznych.*

*Honda Gold Wing przez ponad 25 lat była najlepszym luksusowym motocyklem podróźniczym. Inne pojazdy, np. BMW LT i Harley-Davidson Electra Glide, są również dobre, ale nie dorównują wszechstronności Hondy pod względem mocy, osiągów i luksusowego wyposażenia.*

używają specjalnych plecaków, umieszczanych na tylnym siedzeniu. Wymienione motocykle mają fabrycznie montowane (ale zdejmowane) sakwy i dodatkowe kufry.

Większość motocyklistów, korzystających z tych motocykli, bardziej obchodzi siła ich wierzchowca niż komfort jazdy. Dlatego wolą wydawać pieniądze na lepsze zawieszenie czy rurę wydechową (w celu osiągnięcia większych prędkości lub poprawienia jakości kierowania motocyklem) niż na radio satelitarne albo GSM. Czasem kupują oni również taki sprzęt, ale nie jest on dla nich priorytetem.

Ten typ motocyklistów jest najbardziej świadomy tego, jak pożyteczny jest trening i że nie można się obyć bez dobrego sprzętu. Być może niektórzy poczują się urażeni tą opinią, ale pamiętajcie, że jest to tylko uogólnienie, a więc nie sugeruję, że inni motocykliści nigdy nie troszczą się o dobry sprzęt albo praktykę. Jednak pozostanę przy swoim zdaniu: jeżdżący motocyklami sportowo-turystycznymi bardziej niż pozostali cenią sobie umiejętność, bezpieczeństwo i mają świadomość tego, że trening jest ważny.



### **Podróżowanie motocyklami luksusowymi**

Z biegiem czasu motocykle stały się większe i bardziej nowoczesne, co spowodowało, że powstał nowy segment rynku: podróżowanie luksusowe, gdzie korzysta się najczęściej z tych maszyn: Honda Gold Wing, Harley-Davidson Electra Glide i Road Glide, Victory Vision i BMW z serii LT. Mają one sprzęt znanych firm, np. kufry na bagaż, owiewki, przednią szybę, a także dodatkowe akcesoria, m.in.: GPS, tempomat, podgrzewane siedzenia lub ręczki i krótkofalówkę. Należą one do różnych klas, ale nie ma to większego znaczenia, bo chodzi nam tu jedynie o orientację. Motocykliści z tej kategorii jeżdżą równie daleko, jak ci używający sprzętu sportowo-turystycznego (o ile nie dalej), ale nie to jest dla nich najważniejsze. Są bardziej wybredni, jeśli chodzi o cel podróży i jakość drogi i częściej jeżdżą parami.

### **Podróżowanie cruiserami**

Ten typ podróży jest prawdopodobnie jednocześnie najstarszym i najmłodszym sposobem przemieszczania się na motocyklu. Na początku motocykle, które dziś nazwalibyśmy cruiserami (a które wówczas były zupełnie zwyczajnymi maszynami), były wykorzystywane do

*W ciągu ostatniej dekady, jeśli chodzi o motocykle podróżnicze, najlepiej rozwijał się segment cruiserów, do których zalicza się np. Yamaha Royal Star Tour Deluxe. Niektóre z tych maszyn są naprawdę luksusowe, oferują dobry komfort jazdy i niezłe wyposażenie, ale żaden z nich nie zbliżył się nawet do Hondy Gold Wing czy BMW LT pod względem mocy silnika i łatwości prowadzenia. Cruiserzy służą do podróży pełnej relaksu, a wiele osób tego właśnie szuka.*





**Dierwsi turyści motocyklowi jeździli na motorach, które dzisiaj nazwalibyśmy cruiserami i używali ich do wszystkiego – od dojazdów do pracy po dalekie wyprawy.**

wszystkiego: począwszy od dojeżdżania do pracy, a skończywszy na przemierzaniu całego kraju. Obecnie użytkownicy cruiserów to najczęściej ci, którzy początkowo jeździli dla relaksu, a z czasem zapragnęli wyprawić się gdzieś dalej. Po prostu przestały im wystarczać okoliczne ulice. Cruiserem nazywamy motocykl charakteryzujący się niskim położeniem siedzenia kierowcy, brakiem rozbudowanej karoserii i wydłużonym przednim widelcem.

Cruisery mają mały prześwit, więc te maszyny nadają się raczej do krótkich podróży, ich konstruktorzy zadbali raczej o wygląd niż o dobre

osiągi. Ostatnio zaczęło się to jednak zmieniać i najnowsze motocykle tego typu mogą się pochwalić dobrymi silnikami i wzmocnionym zawieszeniem, co sprawdza się przy dłuższych wyprawach. Za tym trendem podążyła większość producentów i oferują oni teraz specjalne wersje cruiserów, wyposażone w przednie szyby i solidne kufry bagażowe, które

wyglądają jak skórzane wypustki, zawieszane tak, żeby nie zasłaniać konstrukcji motocykla.

Motocykliści z tej kategorii podróżują na długie dystanse rzadziej niż ci z dwóch poprzednich, jeżdżą też wolniej od nich. Czasem jednak wyprawiają się na drugorzędne, niewygodnie drogi, nie rozpędzają się tam jednak za bardzo. Jest to zrozumiałe, bo cruisery gorzej się spisują na wąskich nawierzchniach z powodu słabszego zawieszenia, gorszego silnika i większego promienia skrętu. Podróżowanie na tych motocyklach to przede wszystkim relaks, a nie wyczynowość i bicie rekordów w liczbie przejechanych kilometrów.

#### **Podróżowanie skuterami**

Jak sama nazwa wskazuje, kategoria ta obejmuje podróżowanie skuterem, a nie motocyklem. Ten rodzaj jazdy był szczególnie popularny w Europie w latach 50. i 60., natomiast w USA modny jest dopiero od lat 90., kiedy to Japończycy zaczęli produkować modele o większej objętości skokowej cylindra. Powodem było to, że wcześniejszymi sku-



Również skutery podróżnicze są coraz bardziej popularne. Najnowsze modele, np. Suzuki Burgman (na zdj.) i Honda Silver Wing są w stanie szybko jeździć po autostradach, nawet kiedy są obciążone bagażem i dwójką pasażerów.



terami nie wolno było podróżować po autostradach, a ponadto były one niebezpieczne, bo jeździły wolniej niż inne pojazdy. Obecne modele, np. Honda Silver Wing i Suzuki Burgman, dorównują większym motocyklom produkowanym kilkanaście lat temu, mają silniki o pojemności 400-650 cm, dużo lepsze zawieszenie, dodatkowe kufry i stelaże na bagaż – a więc nadają się do podróżowania. Właściciele skuterów to często ludzie w powieźmy... poważnym wieku, ale nie powstrzymuje ich to przed wyruszeniem w drogę, nawet całkiem długą, a więc zasługują na miano podróżników.

### **Podróżowanie motocyklami typu endurance i turystyczne enduro**

W tej książce nie będziemy się zajmowali tego typu motocyklami, wystarczy powiedzieć, że służą one do jeżdżenia na czas i generalnie do ścigania się z innymi. Stanowią one niemal przedmiot kultu, a ich użytkownicy należą do Iron Butt Association – stowarzyszenia, które organizuje specjalne wyścigi dla „niewolników dystansu”. Ci zapaleni miłośnicy ścigania się są klasą sami dla siebie i z pewnością nie potrzebują moich porad na temat podróżowania, więc nie o nich będzie ta książka.

*Turystyczne enduro, zwane również Adventure, ma swoich zapalonych zwolenników, choć, podobnie jak skutery, zajmuje niewielką niszę na rynku podróżowania. Kierowcy tych maszyn mawiają, i nie bez racji, że 75% dróg na świecie jest nieutwardzonych, a oni chcą z nich korzystać.*





*Prawdziwe podróżowanie na motocyklach klasy Adventure, to nie tylko drogi pokryte częściowo błotem i żuźlem, ale także bezdroża, dla których te maszyny zostały zaprojektowane. Kawasaki KLR, Suzuki V-Storm i mój ulubiony BMW F650GS (na zdjęciu w Alpach Szwajcarskich) to przedstawiciele turystycznego enduro, łagodniejszej odmiany Adventure. Motocykle te nadają się raczej na tradycyjne, utwardzone nawierzchnie, ale ponieważ pasażer znajduje się wysoko nad drogą i ponieważ mają one ulepszone zawieszenie, sprawdzają się również na bezdrożach, jeśli tylko prowadzisz ostrożnie. Turystyczne enduro są szczególnie przydatne w krajach rozwijających się, gdzie drogi są węższe i bardziej kręte niż te w USA. Mógłbym jeździć Hondą Gold Wing po Stanach, ale nie wybrałbym się nią w austriackie Alpy ani we włoskie Dolomity, gdzie trudno jest jeździć szybkiej niż 70 km/h, ponieważ drogi są tak wąskie, że czasami trzeba zjechać na pobocze, żeby przepuścić pojazd jadący z naprzeciwka. W takich warunkach duży motocykl jest raczej zawadą niż zaletą.*

Turystyczne enduro, zwane również Adventure, zdobyło w USA sporą popularność w ostatnich latach, więc teraz niemal każdy producent ma kilka takich maszyn w swojej ofercie. Ten rodzaj jazdy obejmuje nieutwardzone nawierzchnie, a motocykle enduro są hybrydami pojazdów przeznaczonych do jazdy po szosach i po bezdrożach, tak więc dobrze radzą sobie na zniszczonych nawierzchniach, żwirze czy błocie.

Motocykle typu „turystyczne enduro”, podobnie jak motocykle crossowe, muszą mieć wysokie zawieszenie, dużą pojemność baku, średni bieżnik opony i możliwość jeżdżenia przez dłuższy czas na niskich obrotach. Cechy te jednak nie sprawdzają się na utwardzonych nawierzchniach, ale mimo to podziwiam producentów, którzy zdołali połączyć dwie klasy motocykli w jedno.



Najważniejsze dla nas jest, że turystyczne enduro to klasa motocykli, która nie będzie przedmiotem tej książki, bo cechy i wyposażenie tych maszyn nie współgrają w wymaganiach długodystansowego podróżowania. Dlatego w *Motorcycle Touring Bible* nie będę się nimi zajmował. Sam jeździłem takim motocyklem tylko trzy razy w życiu, więc nie jestem ekspertem w tym temacie, może ktoś napisze całą książkę o przemieszczaniu się turystycznym



Na górze: Kierowcy ze stowarzyszenia Iron Butt to prawdziwi wyczynowcy wśród podróżujących motocyklami. Dla nich liczy się tylko podróżowanie jak najdalej i jak najszybciej. Nic dziwnego, że ten ekstremalny sport cieszy się kultową sławą. Powstała nawet specjalna subkultura, a jej uczestnicy przerabiają swoje motocykle, jak np. ten BMW RTP (P oznacza „model dla policji”). Widzimy, że ma on sześć dodatkowych świateł (dzięki czemu może jeździć 24h na dobę), laptop i dwa urządzenia GPS służące do nawigacji, anteny satelitarne oraz ogniwo paliwowe dobrej klasy (na kufrze bagażowym). Motocykle takie najczęściej używane są podczas wyścigów, takich jak International Iron Butt, gdzie trzeba przejechać ponad 15000 kilometrów w 11 dni, żeby dostać certyfikat uczestnictwa. Żeby wygrać, trzeba zrobić znacznie więcej. Na dole: Honda Gold Wing ma obecnie montowany system nawigacji.