

'n GIDS VIR AVONTUUR-MOTORFIETSE

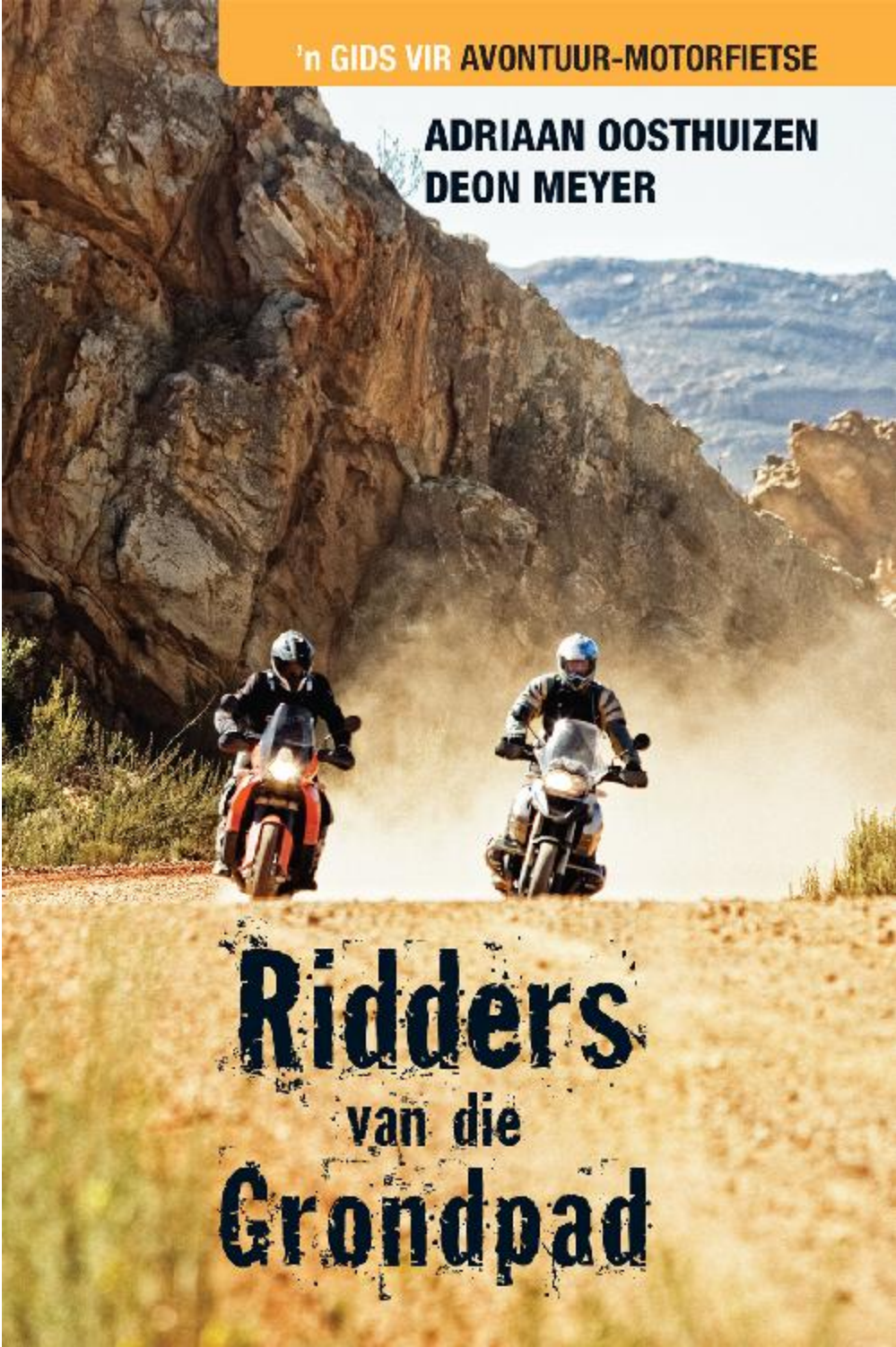
**ADRIAAN OOSTHUIZEN
DEON MEYER**

A photograph of two motorcyclists riding on a dirt road. The rider on the left is on a red motorcycle, and the rider on the right is on a black motorcycle. They are both wearing helmets and riding gear. A large, rocky cliff face is on the left side of the road, and a hazy, mountainous landscape is in the background. Dust is being kicked up by the motorcycles. The title 'Ridders van die Grondpad' is overlaid at the bottom in a stylized, distressed font.

Ridders
van die
Grondpad

'n GIDS VIR AVONTUUR-MOTORFIETSE

**ADRIAAN OOSTHUIZEN
DEON MEYER**

A photograph of two motorcyclists riding on a dirt road. They are wearing helmets and riding gear. The road is dusty, and a large, rocky cliff face is on the left. The background shows a hilly landscape under a clear sky.

Ridders van die Grondpad

OceanofPDF.com



Ridders Van die Grondpad

Foto's deur **Adriaan Oosthuizen**
teks deur **Deon Meyer**

OceanofPDF.com



Die Knochentornsteine des Hainbucheckens.

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)

Streke van Suid-Afrika



- Western Cape
- Free State
- Mpumalanga, Limpopo and KwaZulu-Natal
- Northern Cape
- Eastern Cape

Opgedra aan Jan du Toit,
mentor, rymaat en vriend

OceanofPDF.com



Inleiding – Deon Meyer

“Wat is dan so lekker aan motorfiets ry?”

Mense vra my hierdie vraag met dieselfde uitdrukking as kinders wat by hul ma wil weet waarom hulle Brusselse spruite moet eet. Omdat ek aanvanklik gemeen het dit is moontlik om dié intense, nimmereindigende genot in woorde te beskryf, begin ek dan

gewoonlik met die storie van die olifant.

Ek en my vriend Dave Briggs is die dag eers laatmiddag deur die Chirundu-grenspos (Beitbrug), danksy die Zimbabwiese doeaneman se gekarring met ons bagasie. Dave op 'n K 75, ek op my ou R 1100 GS. Ons moes voor sonder by Kariba wees, want in die noorde van Zimbabwe ry 'n mens nie in die donker op 'n motorfiets nie. Daar is bokke en bosvarke, beeste en perde, en dan praat ek nie eens van die voetgangers nie.

Toe draai ons die krane maar effens oop. Net voor die afdraaipad na die Mana Pools Nasionale Park kom ons in die sagte, goue lig van die Afrika-skemer teen 150 km per uur om 'n wye kronkel in die pad en skielik is die reuse-olifantbul hier reg voor ons, besig om die pad met rustige tred oor te steek. Daar was eintlik net een uitweg, want dit was te laat om te rem: Ons sou voor sy slurp moes verby op die klein stukkie teer wat nog oop was tussen die ivoor en die kant van die pad. In daardie oomblik, vasgevang deur sinapse soos 'n serebrale Kodak-moment, was ons hier reg langs hom, voor hom, kon ons die plooi op die skurwe vel sien, die ongelooflike lang wimpers, die groot, sagte swart oog en, ek sweer, kon ons sy olifantreuk ruik.

“So, dis die adrenalien?” sal hulle my dan ná die olifantstorie vra, omdat hulle nodig het om dit te etiketteer, te verpak en in 'n verstaanbare vakkie in te druk.

Ja, dit gaan soms oor die adrenalien, sal ek geduldig antwoord. Om af te gly teen die onmoontlik steil afdraande van 'n obskure tweespoor-bergpaadjie met jou agterrem gesluit, voorrem wat jy kort-kort knyp, terwyl jy klippe en skeure probeer navigeer, is suiwer, onverdunde adrenalien. Maar dis nie waarom dit eintlik gaan nie.

“Nou, wat is jou ding?”

Avontuurtoer-motorfietse.

En dan maak 'n mens al reg vir die verduideliking, want jy sien daar is 'n gestoei om begrip. Dit is motorfietse, sê ek dan, wat só gebou is dat hulle net so lekker op teer as op grondpaaie kan ry. Selfs deur die ruuste van ruwe Afrika, soos daardie voetpaadjie oor KwaZulu-Natal se Makhatini-vlakte waarheen Jan du Toit ons geneem het met doringtakke wat hier teen jou skouers klap, slote, draaitjies, stroompies ... Dis rygoed met dratasse en plek vir 'n tent, slaapsak, gaslamp en proviand. Dit het 'n breë, ferm sitplek en 'n skerm om die ergste wind af te hou vir gemak op die lang teerpad. Op die grondpad staan jy vir beter beheer en dan is die ontwerp van voetpenne en handvatsels ook só dat jy dit ure lank kan doen.

“Amper soos vier-by-vier,” gaan daar 'n liggie aan. Net lekkerder, antwoord ek.

“O?”

Dan vertel ek weer van my en Jan se vroegoggendrit deur die Namib. Die koel woestynluggie kon ek teen my vel voel. Die vae reuk van vaalgras en kokerboom en klam sand is in my neus. Ons ry van Aussenkehr af, vat 'n droë lopiespad wat klou tot bo op die berg, waar die plato met 'n sagte ronding hier voor jou oopmaak en jy die versneller kan draai totdat dit voel asof die wiele onder jou sweef. 'n Trop springbokke deel skielik in die baldadigheid toe hulle van skuins agter ons verskyn en saam met ons hardloop en bokspring, pronk en net so vinnig weer verdwyn. Ons hou stil en skakel eers die enjin af om woordeloos te glimlag vir dié magiese oomblik.

Of om saam met my vrou, Anita, deur die Baviaanskloof se riviere te plas en al ons sintuie is betrokke: 'n Mens hoor die sjoerrrr, sien

die spattende druppels wat silwerig in die son blink, jy ruik die vrugbaarheid van water en grond, jy voel deur die handvatsels die klipperige bodem en dan die koue, nat bergwater wat tot waar die valhelm oopgemaak is, teen jou gesig spat.

Jy kom waar selfs 'n 4x4 nie kan nie – die sandvoetpaadjies tussen Melkbosstrand en die Weskuspad, die spookagtige bloekombos op Jan se plaas by Amersfoort, die swemgat by Gerhard Groenewald-hulle se Klipbokkop-bergoord anderkant Worcester.

Ek vertel met groeiende geesdrif van die dik, wit sand van Mosambiek, daardie onmoontlike tweespoor-roete na Ponta Mamoli, van hoe 'n mens saam met kameelperde deur die Pongola-wildtuin kan galop, anderkant Rhodes Lesotho se boepens met modderige bergpaadjies kan nateken. Ek wil so graag hê hulle moet verstaan, dat dit by hulle moet aansteek, dat hulle net een keer deel in die kameraderie van vier of vyf of ses motorfietse in 'n snelkonvooi of die sensasie voel van 'n glyende agterwiel wat jy met die krag van die versneller reguit trek deur 'n draai in die Knysnabos.

Maar nie almal snap dit nie. Ek sê dit nooit, maar ek dink dit is geneties. Ek verbeel my daar was 'n miljoen jaar gelede al primitiewe mense wat 'n wildpaadjie teen 'n berghang sien uitslinger het en iewers binne hulle 'n ononderdrukbare drang gevoel het om dit te gaan uitstap. Om te sien wat aan die ander kant is. Wat die behoefte gehad het om aan te hou stap, nóg berge en valleie deur, nóg vlaktes oor.

Dít, vermoed ek, is die hart van die saak: Daardie begeerte om afgeleë plekke te wil ontdek, om weg te kom van die gedruis en gedrang en jou oë met nuwe horisonne te voed. En die enigste rede

waarom hulle dit in die Steentydperk te voet gedoen het, was omdat avontuurtoer-motorfietse toe nog nie bestaan het nie.

Ek het al daarmee vrede gemaak dat my antwoorde meestal nie oortuig nie. Daarom, wanneer ek deesdae gevra word: “Wat is dan so lekker aan motorfietsry?” glimlag ek hoflik en stuur die gesprek in ’n ander rigting soos die ekonomie of die stand van sake in Iran. En later, wanneer ek by die huis kom, sal ek en Anita die padkaart uithaal en ’n nuwe, vae lyn op die kaart gaan soek.

OceanofPDF.com



Inleiding – Adriaan Oosthuizen

Ek was 16 jaar oud toe my vriend Francois laat een somermiddag met 'n goue Honda SS 50cc naby ons agterhek stilhou. Van my buitekamer het ek dadelik die doef-doen van die vierslag-motor gehoor, maar nie geweet wat die geluid veroorsaak nie. Nie een van my vriende het in daardie stadium motorfietse gehad nie.

“Jissou, man!” het ek in verbasing en verwondering uitgeroep.

Skielik was een van my tjomies deel van daai groep ouens in die skool wat 'n motorfiets gehad het. Hoeveel aande het ons net nie in Bellville se strate op daardie motorfiets deurgebring nie. Soms was ons drie of vier op hom. Op pad na iewers tussen êrens en nêrens. “Sit jou hand oor die *exhaust* en dan maak jy so oop en toe. Dan klink hy nes 'n XT 500,” onthou ek nog vir Francois sê wanneer ons laat saans rondrits.

Dit was waar dit alles begin het. Die uitlaatgasse sypel seker maar by 'n mens se bloed in en so word motorfietsry deel van jou hele wese.

In matriek kry ek toe 'n stukkende Suzuki PE 250 by so 'n goor kêrel wat krediete by my suster wou probeer koop. Ek, Francois en nog 'n vriend, Loeki, het daai hele motorfiets tot op die raam uitmekaar gehaal. Ons het sy suierslag-ruimte na 300cc geboor en hom weer aanmekaar gesit met 'n paar moere en boutte wat oorgebly het.

Goeie genade! Toe ons hom daarna in Ionastraat aan die lewe skop, was dit asof ons 'n monster in die buurt losgelaat het. Sy tweeslag-*power band* was legendaries en het talle mense in die

buurt saans wakker gemaak.

Ek het die sandwoestyn by Atlantis menigmaal met hom deurkruis. Ek het hom oor die Cederberge gestuur, by gedeeltes van die Weskus op en in die middel van die nag deur Bellville se strate sonder 'n knaldemper gery. Toe ek egter eendag te vinnig by die huis se inrit injaag en die onbeskofte agterband op my pa se grasperk sluit, het ek te ver gegaan. Ek was al te groot vir 'n pak slae, maar sy verbale loesing oor die sloot wat ek agtergelaat het, is vandag nog vars in my geheue.

In die infanterie aan die Grens het ek maar net met verlange na die berede eenheid en hul manewales gekyk. Dis nogal iets om te aanskou wanneer 30 Honda XR 500's almal grommend en gesinkroniseerd deur die veld jaag. Gedurende my studiejare op technikon het ek 'n tweedehandse XT 600 Ténéré gekoop met my onwillige pa se hulp. "Jong, hierdie ding lyk gevaarlik," en "Ry tog asseblief net versigtig," was sy vermanings toe ons met my bankboekie by Volkskas instap.

Ek het natuurlik nie altyd versigtig gery nie, maar daardie ysterperd het my na plekke gevat waarvan ek toe nog net gedroom het. Ek is deur die Transkei met hom en het ook die hele Namakwaland platgery. As 'n jong natuurbewaarder in Springbok het ek die motorfietsryery met perdry afgewissel. Al twee dié diere neem jou na plekke waar jy gewoonlik nie kan kom nie. Al twee spuit straaltjies adrenalien in jou bloedstroom.

Kameras en motorfietse

Aan die begin van my motorfiets-wedervaringe het ek altyd 'n

kamera en twee lense in my tenksak saamgery. Die groot EOS-1N met sy batterypak en 'n vinnige lens weeg nogal 'n paar kilogram. Boonop moes ek dit mooi beskerm, wat min plek vir enigiets anders gelaat het. Die goed wat ek gedurende die dag wou gebruik, moes ek maar in 'n rugsak dra.

Maar my kameras is getrou saamgeneem. Net vir in geval ek iets aangrypends sien. Een van 'n fotograaf se grootste vrese is immers dat hy “daardie moment” sal misloop. Ek het spesifiek my filmkameras gebruik omdat dit te duur sou wees om my digitale kamera te vervang as ek dalk met moeder aarde sou kennis maak. Ek kon natuurlik ook nie sonder my klein driepoot gaan nie en dit is agter op die fiets saam met die res van my bagasie vasgebind.

Wanneer ek alleen gereis het, was al die toerusting en my gereelde stilhouery om foto's te neem natuurlik nie 'n probleem nie. Dit was egter 'n ander storie wanneer ek saam met 'n paar kamerade gereis het. Nie dat hulle vreeslik daaroor gemor het nie, maar dis ook nie net van skiet uit die saal nie. 'n Mens moet eers stilhou, jou valhelm afhaal en handskoene uittrek en dan die toerusting uithaal en gereed kry. Teen die tyd dat ek die foto geneem, alles weggepak het en weer aangetrek was, was die konvooi al besig met hul tweede drankie in Middelpas se kroeg en het die rustydfluitjie vir die wedstryd tussen die Springbokke en die All Blacks al geblaas.

Weldra het dit net nie meer vir my gewerk om die hele gedoente deur te gaan nie, veral nie wanneer ek in 'n konvooi gery het nie. Tog kan ek nie sonder 'n kamera nie. Dit sou wees soos om sonder 'n knipmes deur die lewe te gaan. Die oplossing het gekom in 'n kleiner digitale mik-en-druk waarmee ek vinnig oomblikke kon vaslê sonder

om my helm af te haal, danksy die kamera se skerm pie. Die kameras was egter nie net 'n dooie gewig nie. Etlike jare gelede het ek een keer saam met Deon en Jan du Toit op 'n roete gery wat ons oor die Prins Alfred-pas sou neem. Ek was op 'n BMW Dakar met 'n agterband wat al beter dae gesien het en ek het 'n hele sak vol kameratoerusting op my rug gehad. Ons was in Knysna se donker woud toe Deon die volgende oomblik om 'n draai gly. Ek het gedink dis omdat hy versnel het, maar toe is dit al die tyd weens water wat uit die kant van die pad loop en 'n fyn lagie seepgladde modder veroorsaak.

Deon het regop gebly en ek het gedog ek sou ook. Toe nie! Hy het knopbande gehad terwyl ek op afgeleefde slangvelle was. Ek het in die draai net aan die versneller geraak en toe pens en pootjies op my rug beland. Ek sou my rug dalk baie seergemaak het as dit nie vir die kamerasak was wat my val daardie dag 'n bietjie gebreek het nie. Die kameras het niks oorgekom nie, maar ek sal liever nie uitwei oor my knie wat die grond eerste getref het nie.

* * *

Ek ry op die R355 in die Tankwa-Karoo teen 'n bogemiddeld hoë spoed en staan op die rug van my KTM 950 soos 'n wafferse perdejoggie. 'n Groot glimlag oorval my skielik ... ek ervaar die allerheerlikste gevoel van amperse bomenslikheid. Al my sintuie is geaktiveer en vlymskerp. Elke reukie wat die veld oplewer, slaan in my neusgate op.

Die geringste verandering in die pad en die gepaardgaande hantering van die meganiese monster tussen my bene lei tot 'n hoër vlak van bewuswording. Die perspektief van bo is soveel anders as

wanneer jy sit en ry. Elke nou en dan loer ek vinnig om na die stofwolk wat my agtervolg. Daar is iets hipnoties aan daardie stofstreep.

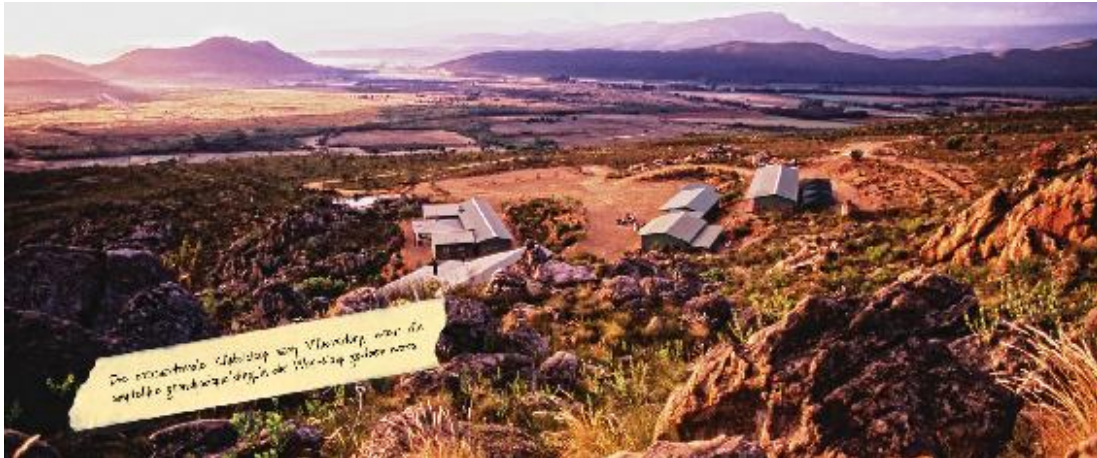
Ek is op 'n harde tweespoor-veldpaadjie en ek sien die vertes in. 'n Langerige draai in die pad lê voor, ek draai die versneller en hoor hoe die toere klim tot by daardie meganiese skreeugeluid wat vir my so mooi is. Ek verwonder my oor die geluid en die motorfiets se nuwe geaardheid. Ek het hom kwaad gemaak en hy probeer van my af wegkom in die draai. Ek voel hoe die agterwiel wil uitbeweeg en die gevolglike beheerde gly om die draai.

Ervarings word in sekondes en millisekondes gemeet. Soos die tyd stadig verbytik, dink ek aan niks behalwe die impulse wat my sintuie na my brein stuur nie. Alles wat my pla, is ook al lankal langs die pad agtergelaat.

Ek sien die pad en voel die motorfiets. Ek ervaar verligting sonder enige meditasie. Ek is deel van die motorfiets. Ek ís die motorfiets.



OceanofPDF.com



Om 'n boek te doop

Die moeilikste deel aan hierdie boek se samestelling was om die regte titel daarvoor te kry. Nie net omdat dit 'n aweregse alles-in-een-roetegids, fotobeeld, ysterperd-filosofie en teoretiese handboek is nie. Die groot probleem was semanties: Wat noem 'n mens dié motorfietse wat soos 'n Switserse knipmes omtrent alles kan doen?

Sommige joernaliste verwys heeltemal tereg na die groot avontuurtoer-motorfietse as “dubbeldoel”- of “dubbelsport”-modelle, want hulle is ewe tuis op die grond as op die teer. Maar daar is baie van die kleiner veld-rygoed wat dié eienskap deel – dink maar aan die ou Yamaha XT 500. Gemaklike langpad-toerfietse is hulle egter nie.

Ons weet ook dit is nie net dubbeldoel-motorfietse wat vir “avontuur” sorg nie. Enige ysterperd-toer is 'n belewenis, of jy dit op 'n Vespa, 'n Honda Fireblade of 'n Kawasaki KLR 650 doen. Om al die redes is “ 'n Gids vir dubbeldoel-motorfietse” nie as subtitel oorweeg nie.

Toe oorweeg ons “grondpad-motorfietsgids” as titel, maar dan sal mense wat 450 cc- (of kleiner) veldfietse ry dalk vir ons briewe skryf om beswaar aan te teken oor ons vals reklame. Hoewel baie van die basiese beginsels dieselfde is, lê die fokus van ons poging elders.

Dié soektog na ’n naam het redelik uitgerek geraak – en ernstig begin inmeng met ons ryplanne. Die doel van hierdie boek is om ons passie vir die lekkerste vorm van motorfiets ry met jou te deel – die waarom, die waar, en die hoe van die avontuur. Ons kom toe uit by “avontuurtoer-motorfietse”, ’n bieligte van ’n woord, maar een wat dit dalk die beste saamvat. Om dit kort en kragtig in die boek te hou, gebruik ons ook “avontuurtoer-fietse” en noem die aktiwiteit “avontuurtoerry”.

BMW en KTM noem sommige van hul groot modelle “Adventure”, maar dis bloot toevallig. Die boek is nie net op eenaars van daardie motorfietse gemik nie. Watter motorfietse het ons in gedagte? Veelsydige grond-en-teer-motorfietse van 650 cc en meer.

Ons praat van die groot honne, gebou vir die langpad, met goeie ryer-beskerming, die vermoë om heelwat bagasie te dra, minstens 250 km op ’n tenk kan doen teen – as jy wil – 120 km per uur of vinniger, en genoeg woema en ruimte vir ’n passasier, heeldag lank, sewe dae per week.

Ons deel graag van ons gunsteling-roetes en van die stories daaragter. Ons gaan ook baie gesels oor ry-tegniek. Dit sal jou leer dat dit maklik is om enige oppervlak te bemeester (as jy so ’n bietjie fokus en genoeg tyd in die saal deurbring) en boonop pret is ook. Ons sal die teorie agter die vaardighede verduidelik en jou dan wys hoe om dit in die praktyk toe te pas.

Die gids sal jou ook help om die grondpad-toerfiets te koop wat die

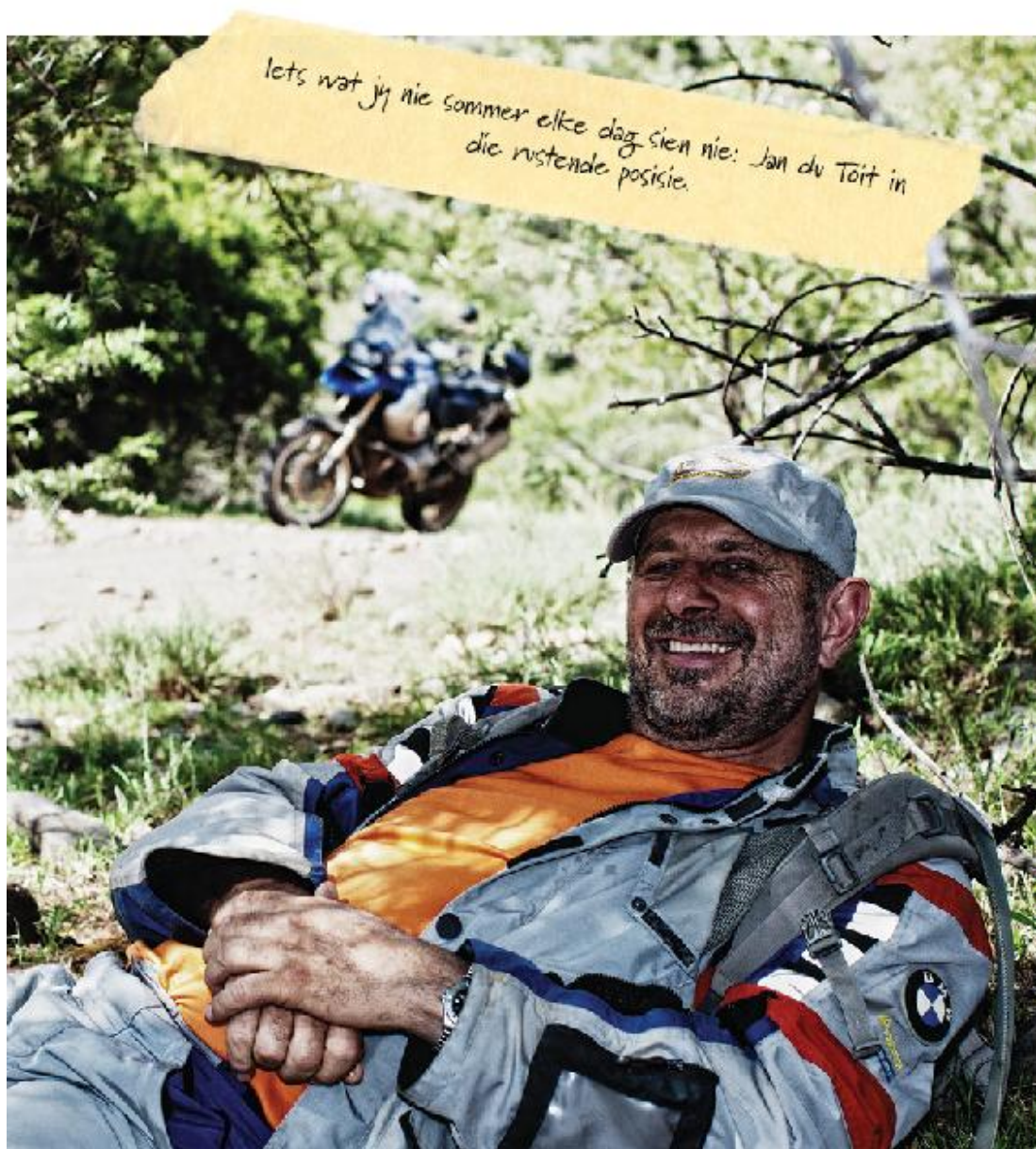
beste by jou behoeftes, begroting en vermoëns pas – nuut of tweedehands – en watter bykomstighede jy nodig het. Ons sal jou ook raad gee oor hoe om dit te verstel vir makliker en veiliger ry.

'n Vraag wat 'n mens dikwels by die legendariese veldry-instrukteur Jan du Toit se veldry-akademie Country Trax hoor, is: “Het julle nie dokumentasie oor al dié interessante beginsels nie? Daar's net te veel om te onthou.” Hierdie boek is dus ook 'n poging om daardie inligting op te teken.

Dan is daar natuurlik Adriaan Oosthuizen se verstommende foto's om die skoonheid en atmosfeer van dié leefstyl te illustreer. Maar , wat hierdie boek nie is nie ...

Dit is nie 'n korrespondensiekursus vir grondpad- of veldry nie. Dis hoekom die woord “gids” in die titel staan, want dit is wat dit is. Ons boek gaan jou nie oornag in Die Groot Grond-ghoeroe verander nie, maak nie saak hoeveel keer jy dit lees nie. Dit sal wel 'n reuse-verskil maak aan jou begrip van wat dit verg om 'n groot dubbeldoelfiets op die grond te beheer. 'n Goeie kursus bied veel dieper teorie as ons boek (sommige beginsels kan eenvoudig nie doeltreffend op papier verduidelik word nie) en dan is daar die onskatbare waarde van die praktyk. Daarom wil ons jou sterk aanmoedig om 'n amptelike, geakkrediteerde veldrykursus te doen nadat jy dié boek gelees het. Daarna moet jy eenvoudig baie tyd in die saal deurbring, want daar is niks soos praktiese ervaring om jou vaardighede te slyp en dit tweede natuur te maak nie.

Of doen eers die kursus en lees dan die boek. Maar doen die kursus. Asseblief. Of nog beter: Doen die kursus twee of drie of vier keer. En lees dit dan weer. Hou aan met ry, leer en lees. Want, soos Jan du Toit altyd sê: “Herhaling is die moeder van vaardigheid.”





Ons graderingsleutel

Ons het elkeen van die roetes in hierdie boek self gery. Sommige daarvan redelik onlangs, ander 'n hele tyd gelede. Die foto's by elke roetebeskrywing is feitlik in alle gevalle van die betrokke roete.

Dit is hoegenaamd nie die enigste moeite-werd-grondpaaie in Suider-Afrika nie. Op 'n onlangse toer na die Oos-Kaap het ons net weer besef hoeveel ongelooflike paaie daar is om te ontdek. Dit is ook nie die enigstes wat ons gaan verken het nie, maar dit is beslis ons gunsteling.

Die probleem met ongeteerde roetes is natuurlik dat hul gebruikers en die elemente letterlik oornag 'n mak grond-, veld- of plaaspad in 'n monster kan verander. Selfs net normale gebruik – of instandhouding wat soms agterweë bly – kan 'n paar maande 'n dramatiese verandering aan die moeilikheidsgraad meebring. Die ander moontlikheid is dat 'n sweet-en-sukkel-roete dalk opgeknep is sedert ons dit gaan ry het en jy 'n snelweg kan aantref terwyl ons 'n wilde ervaring beloof.

Met die GS Challenge van 'n paar jaar gelede het ek en Jan du Toit (ja, jy gaan nog baie van hom in hierdie boek hoor) die groot voorreg gehad om roetes vir deelnemers te ontwikkel. Een van die groot lesse wat ons geleer het, was dat selfs ons beste pogings om roetes se moeilikheidsgraad aan te dui, nooit heeltemal geslaagd was nie. Ryers se vaardighede – en ons persepsies daarvan – verskil. Selfs wanneer ons 'n roete as 'n “1” aandui – dus maklik en in 'n puik toestand – is daar altyd skelm, versteekte draaie en

hoogtes, plaaslike verkeer of plaas- en wilde diere wat jou onverhoeds kan vang.

Nog 'n dilemma is dat van die roetes serwituutpaaie insluit, wat dikwels deur boere beheer word. Seisoenale veeverskuiwings, nuwe plaaseienaars, uitbreking van veesiektes en probleme met veediefstal of misbruik van dié deurgange veroorsaak dat boere soms hekke sluit. Ons kan dus nie die toestand of toegang van al die roetes waarborg nie.

Die graderingsleutel wat ons by elke roete bied, is daarom bloot 'n riglyn. Ons hoop dat jou gesonde verstand vir die res sal sorg.

Roetegradering

- 1 Goeie, maklike grondpad met 'n voorspelbare, egalige oppervlak en min sprake van 'n (sanderige) middelmannetjie.
- 2 Grondpad met kolle waar 'n mens plek-plek versigtig moet wees. Dit bevat dalk 'n erdvarkgat of twee, 'n middelmannetjie, versteende modderspore of slaggate.
- 3 'n Plaaspad wat tegnies begin raak. Dit het hier en daar 'n sloot, drif, kwaai slagat, modderpoel, sandkol of diep spore.
- 4 'n Spoortjie wat baie vaardigheid verg. Steil, klipperige op- en afdraandes, groot stukke los sand, moeiliker waterkruisings, groot klippe, los klippe, onverwagte slote of dongas ...
- 5 'n Adrenaliënroete vir die uitsers behendiges. Verwag onmoontlike hellinge en daarmee saam versteekte en erg gevaarlike rotse, klippe, sand, water en modder. Jy kan ernstig beseer word as jy nie presies weet wat jy doen nie. Moet die roete nooit alleen aandurf nie, ry dit verkieslik in groepe van drie of meer baie ervare ryers.



GPS, kaarte en programmatuur

Elektroniese navigasie het die afgelope tien jaar deur die een revolusie ná die ander gegaan – tot voordeel van padgebruikers. Selfone met GPS en kaartprogrammatuur wen verstommend vinnig veld, terwyl GPS-vervaardigers by die dag vermenigvuldig. Die nadeel is natuurlik die Babelse verwarring van standaarde, platforms en programmatuur wat die elektroniese beskikbaarstelling van ons roetes bemoeilik.

Ons gebruik Garmin-produkte en hul Mapsource-program. Al ons roetes is met Garmap se SA Topo-kaarte opgestel en getoets (spesifiek Garmap SA TOPO 2011 – na ons mening hul akkuraatste werk tot nou toe) en ons beveel graag dié programmatuur aan vir enigiemand wat ernstig oor avontuurtoer-motorfietse is. Dit is op die 1:50 000- topografiese kaarte van Suider-Afrika gegrond en doen outomatiese roetering, selfs vir obskure plaaspaadjies.

Vir dié wat 'n ander handelsmerk of platform gebruik, stel ons die roetes as Google Earth-verwysings beskikbaar. Die kaarte in die boek is ook op hierdie verwysings geteken. Jy kan dit alles aflaai by www.deonmeyer.com/bike/bike.html.

Laastens: Alle kilometer-aanduidings is volgens die afstand van die beginpunt, wat ons telkens sal aandui.

Deel 1

Die padie na avontuur



OceanofPDF.com





Hel toe. En terug.

Die Hel is nie meer wat dit was nie.

Deesdae kan 'n mens daar onder gaan afsaal, jou tuismaak in 'n gemakstoel en jou dors uit 'n wye verskeidenheid drinkgoed les. En as jy die teenwoordigheid van gees het om vooruit te bel, kan jy selfs aansit vir 'n bord boerekos wat jou na jou ma sal laat verlang. O, en die Ingelse sit die Hel-pot heeltemal mis. Die pad daarheen is hoegenaamd nie geplavei nie – allermens met goeie voornemens. Dis rybaar wanneer dit droog is, goeie grondpad wat vir 90% van die

roete glad nie moeilik is nie. Maar dan is daar die ander 10% ...

Kom ons begin by die begin. Die Hel se naam is eintlik Gamkaskloof. Dit lê in die diep voue van die Swartberge en jy moet bo in die Swartbergpas afdraai om daar te kom. Dit is ook een van daardie bestemmings wat die Suid-Afrikaanse avontuur-motorfietsryer nog as ietwat van 'n trofee beskou: As jy nog nie daar was nie, kan jy nie rêrig met die Manne en Vroue saamgesels nie.

Die beste ding om te doen, is om, sê nou maar, die vorige nag in Oudtshoorn te oornag, omdat jy genoeg tyd wil hê om in Die Kloof te gaan talm. Jy kan daar ook oorslaap in een van die pragtige ou huisies met hul dik mure en die skemerkoeltes binne. Dan vra jy vir die tannie-hulle om vir jou aandete ook te maak, want 'n mens wil nie noodwendig jou drasakke vol kos pak vir die reis nie.

Ons het die laaste keer van Van Wyksdorp se kant af gekom, eers oor die Rooibergpas, koffie gedrink en die Klein-Karoo se beste appeltert op Calitzdorp geniet en daarna die Groenfontein-pad Swartbergpas toe geneem. Dit was my eerste rit saam met die fotograaf Adriaan Oosthuizen – dis reg, die man wat die foto's in dié boek geneem het. My ou vriend Jan du Toit was saam, asook die jong, blonde dr. Paul Theron, wat lyk asof hy uit 'n hospitaal-sepie stap.

Adriaan is gou herdoop tot “Skillie”. Nie omdat hy moeilik uit sy dop kruip nie, maar weens sy deeglikheid met die fotonemery, wat ons spoed so effe gebreek het. Dit was juis Skillie se skuld dat ons dié dag so baldadig was. Want ons sê hy is te stadig en hy beweer hy kan byhou as die pap dik aangemaak word. Toe sê ons: “Wys ons,” en hy sê: “Dis reg so.”

Sowat 53,7 km uit Oudtshoorn (of 1 km anderkant die Voortrekker-

gedenkteken bo in die Swartbergpas) draai 'n mens links. Daar is 'n duidelike padpredikant. Dit sê “Gamkaskloof Die Hel”, net om dubbel seker te maak jy weet waarheen jy op pad is.

By 'n vorige winter-geleentheid het die sneeu dik bo in die berg gelê en die ry was loutere ... wel, hel, gly-gly deur die modder, dik mis en ysige, ysige koue. Maar op die Skillie-ekspedisie was die weer én die padoppervlak perfek. Toe stoot ons maar aan.

Eienaardig hoe vinnig 'n klomp volwasse, verantwoordelike mans skielik kan verander in nege jaar oue seuntjies wat alle versigtigheid oorboord gooi. Die eerste klompie kilometer kyk ons kort-kort om om seker te maak of Adriaan byhou. En Skillie laat wiel. Nog 'n bietjie vinniger, weer die kyk oor die skouer en steeds is Adriaan net hier agter, besig om al ons vooroordele in die stof te laat byt.

En toe maak ons die ketels oop.

Dit was egter nie die regte ding om te doen nie. Eerstens gaan 'n mens die ongelooflike landskap misloop. Die manjifieke rotsformasies, die kleure wat van uitgewaste pastelle verdiep na olieverf-skakerings soos jy dieper daal, die klipspringers wat soms teen die kranse uitskarrel met vaste voet, die waterlopies wat daar diep in die skeure lê en blink. Tweedends gaan 'n baie skerp draai jou die een of ander tyd uitvang, want hierdie roete het meer kronkels as 'n Bryan Habana-dartellopie doellyn toe. Derdens gaan 'n bobbejaan hom boeglam skrik en reg voor jou oor die pad hardloop as jy veel vinniger as wat hy verwag om sy draai gaan kom.

Laastens is daar die reeds genoemde ander 10%: Daardie laaste stukkies wat jy afdaal Hel toe móét jy met groot sorg en teen 'n slakkepas aandurf as jy in een stuk onder wil kom. Die skerp draai het ons amper-amper betrap, dit was 'n oomblik van intense

benoudheid en beknellende adrenalien toe die afgrond sy wye, diep bek hier voor ons oopmaak en ons op die laaste oomblik onthou: “Kyk vir die pad, nie die gevaar nie.” Maar ons jaag hart-in-die-keel voort.

Die bobbejaan het ook verskyn: Hy het soos 'n bees gebulk en blitssnel oor die stofpad gerol. Agterna weet jy nie wie die grootste geskrik het nie. Maar die laaste afdaal, daardie visueel intimiderende kilometer of twee, die een haarnaalddraai op die ander met die Kloof wat onmoontlik diep doer onder lê, was eenvoudig net te gevaarlik om as negejariges aan te durf.

Toe word ons almal skilpaaie. Tot bedaring gedwing deur die pad, ja. Maar ook deur die geskiedenis van dié kloof en die mense wat ons voorafgegaan het ... deur die berge en vallei en die blou hemel. So 'n laaste stukkie raad: Gaan eet daar by tant Annetjie Joubert-hulle, maar ry ook dieper in oor die samevloei van die Dwyka- en Gamkarivier tot by Natuurbewaring se plek. Gaan praat met die oom daar oor die reuse-pofadder in die bottel. Laat hy jou die hele storie vertel.

Dan ry jy stadig en statig, soos dit 'n grootmens betaam, heelpad terug tot in Prins Albert, sodat jy niks misloop nie. En jy noem niemand meer “Skillie” nie.

Roetegradering

2 (onder in die kloof kan dit 3 wees)

Beginpunt

Oudtshoorn

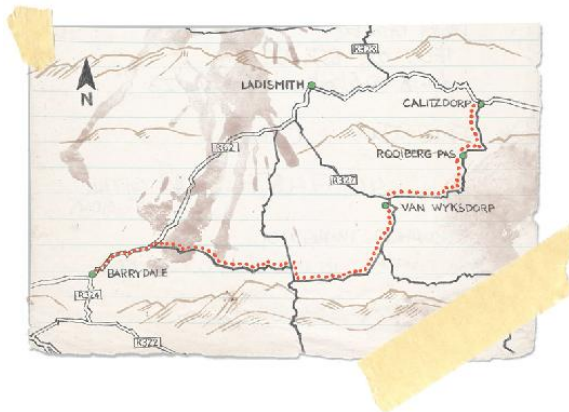
Afstand

Afstand: Van Oudtshoorn tot in Die Hel is 103 km. Die volle afstand van Oudtshoorn tot op Prins Albert is 170 km.

Tydskuur

Wees liever 'n skilpad en ruim die hele dag daarvoor in, sodat jy alles deeglik kan bekijk en geniet.

OceanofPDF.com



Die geheim van die Rooiberge

Die ding van die Rooibergpas is – niemand praat daaroor nie.

As jy met avontuurtoer-motorfietsmense praat, ken hulle deur die bank die Oubergpas, Seweweekspoort, die Swartberg- en Prins Alfred-pas, maar sê jy “Rooiberg”, dan kry almal so ’n veraf uitdrukking in die oë soos iemand wat die padpredikant gesien het, maar nie na die preek geluister het nie.

Seker geen wonder nie, want dit is anderkant Van Wyksdorp – nog 'n plek wat 'n bepaalde wasigheid veroorsaak wanneer jy daaroor praat. Wat 'n skande is, want ondanks 'n sekere Kaapse winkelsentrum se aanspraak, is Van Wyksdorp eintlik die middelpunt van die heelal. Of dan minstens die nieamptelike hoofstad van die Klein-Karoo uit 'n motorfiets-oogpunt.

Dit lê suid van Ladismith en 'n mens kry die afdraai net so 'n raps oor die 10 km buite dié dorp op die Barrydale-pad: die R327. Die roete wat ons egter aanbeveel, is vanaf Barrydale. Draai 16,5 km buite dié dorp op die Ladismith-pad regs. Dan is dit ná 51,5 km weer regs op die R323 en ná 54,2 km links op die grondpad. Ry tot by Van Wyksdorp, waar jy ná 94 km regs draai Rooibergpas en uiteindelik Calitzdorp toe.

Soos op alle roetes in dié geweste lê 'n deel van die bekoring in die plaasname, wat elkeen 'n storie vertel of 'n woordskildery in jou gedagtes hang. Jy ry oor en verby Klein Begin, Boerbonefontein, Opsoek en Olyvenrivier voordat jy op Van Wyksdorp uitkom. Die Kaap se eie Berg Ararat is die grootste karbonkel aan jou linkerkant.

Nagenoeg 31 km nadat jy die grondpad gevat het, is dit tyd vir die eerste afdraai – na links. Jy kan dit maklik misry, want die aanwysings is maar yl. Kyk uit vir die groot bord wat Assegaaybosch bemark – net anderkant dit begin die Rooiberg-roete in alle erns.

Die grondpad slinger en kronkel aanvanklik deur 'n kort, naamlose pas en draai net anderkant Dwars-in-die-weg noord. Een van die probleme om die Rooiberg van Van Wyksdorp se kant af aan te durf, is dat die mooiste uitsigte agter jou lê. Hou dus gereeld stil en kyk terug, want die rûens rol aan tot by die Langeberg se horison.

Net 20 km anderkant Assegaaybosch tref jy die pas wat jou oor

die dye van die Rooiberg neem. Die hoogste piek is links in die verte en staan 1 490 m hoog. Ry eerder stadig, want hier is volop wild. Met ons laaste tog het drie klipspringers 'n paar honderd meter ver vrolik saamgetrippel.

Kyk ook hoe die plantegroei verander. Aan die seekant is dit nog proteawêreld, maar oorkant die kruin word dit karoobos.

En dan: Die mooiste uitsig van die hele dag is wanneer jy aan die Calitzdorp-kant afdaal. Dit is nie net die breë groen baan van die Gamkariviervallei wat jou asem gaan laat wegslaan nie, maar ook die uitsig op die berge daaragter – die Klein-Swartberge ver links, waar jy die Seweweekspoort se skeure op 'n helder dag kan sien. En die Groot-Swartberge daar doer agter Calitzdorp. Selfs Oudtshoorn is sigbaar in die dynserigheid.

Onder in die pas ry jy oor Rietvlei se werf en dan raak die pad plat en mak totdat jy links hou by Rose Villa vir die laaste paar kilo's Calitzdorp toe. Hier is gewoonlik letterlik duisende volstruise in die een vetmaakkamp ná die ander. Hulle hardloop soos klokslag saam met die motorfietse, asof daar die een of ander obskure familieband is.

Die laaste verrassing wat dié roete oplewer, is Calitzdorp se wingerde. Mense wat gewoonlik die R62-teerpad ry, is kwalik bewus van die uitgestrekte, besproeide druiwe wat in oorvloed langs die Gamka gekweek word. Ons was laas met oestyd daar en kon 'n tros of wat van 'n swaargelaaide trekker-en-sleepwa bedel. Dit is suiwer, eetbare sonskyn.

 Beginpunt

Barrydale

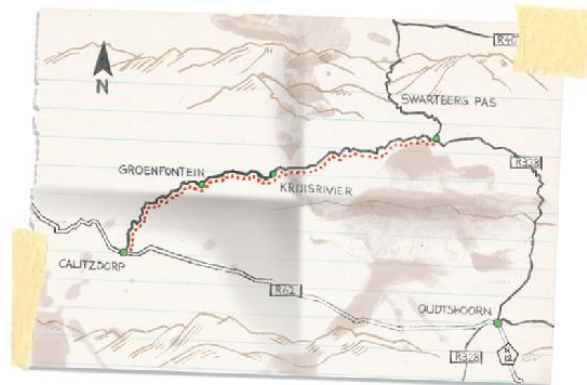
 Afstand

146 km

 Tydsduur

4 uur

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Groenfontein

Dit klink na die soort bestemming waaroor die Campbells sal swymel:

Gedaan en moeg

Vir die stad se pyn?

Vat jou bokkie

Vir 'n sokkie

op Groenfontein

Of dalk sal dit selfs meer pret wees om jou bokkie op jou avontuurtoer-fiets te laai en een van die Klein-Karoo se mooiste grondpaaie te gaan verken – dié tussen Calitzdorp en die R328 by die Swartbergpas oor Groenfontein en Kruisrivier.

Die afdraai na links is plotseling in die middel van Calitzdorp se R62-hoofstraat, so 'n blok of twee anderkant die pragtige klipkerk. Nog voordat jy behoorlik uit die dorp is, hou die teer op en begin die plesier.

Die lekker van hierdie roete is veelvuldig. Eerstens is die padoppervlak gewoonlik uitstekend, wat beteken jy kan 'n passasier saamneem en selfs beginners kan dit lag-lag baasraak. Tweedens gaan jy sukkel om 'n reguit stuk van langer as 'n paar honderd meter te kry. Jy's nog skaars uit die dorp, of die kronkels begin en dit hou nie op voordat jy weer die teer by Matjiesrivier tref nie.

Derdens is daar die argitektuur. Jy ry telkens dig verby en dikwels sommer óór plaaswerwe met van die mooiste Karoo-boustyle wat jy in die Wes-Kaap sal sien. Buitegeboue waarvan die verwaarloosde mure pragtige teksture vorm, opstalle wat onlangs histories getrou opgeknep is – dis alles daar. Die plaasname vertel ook gesamentlik en afsonderlik stories van baie water, voorspoed en dalk 'n gatslag of twee: Groenkloof, Welgevonden, Witfontein, Vinknesrivier, Voorbedacht en, les bes, Gatplaas.

Dan is daar die landskap.

Eers kry jy aan jou linkerkant die Calitzdorp-dam, wat sekere tye van die jaar amper gitswart van die bergwater is. Dan begin jy die koppe sonder naam aan jou regterkant sien, terwyl die pad plek-plek byna tussen hemelhoë riet en palmiet wegraak.

Soms wink die Swartberge daar ver voor en jy kan maar weet: Reg noord van jou, oorkant Boesmansnek, lê Gamkaskloof, minder as 15 km ver soos die kraai vlieg. Ry tog ook stadig genoeg om die aalwyn-prag te kan waardeer. Toe ons in Junie daar was, het die rooi massas ons asem laat wegslaan.

By Kruisrivier, sowat 28 km anderkant Calitzdorp, maak die vallei die eerste keer oop, maar moenie die versneller te veel draai nie, want hier moet jy links draai, Matjiesrivier toe. Die pad swaai en draai nou minder, maar dit is op en af oor die een rug ná die ander, elkeen bring 'n nuwe lus vir die oog. Selfs al is die laaste stuk pad geteer voordat jy by die R328 se T-aansluiting kom, bly die omgewing 'n skouspel.

Die ideale ding om te doen, is om die roete heen en weer te ry – hoofsaaklik omdat die landskap uit die verskillende hoeke so dramaties anders is. Een rigting stal net die helfte van die skouspel uit.

Die enigste ding waarvoor motorfietsryers versigtig moet wees, is die wydte van die pad. Hier en daar is dit net breed genoeg vir een ongeskikte vierwielvoertuig en as 'n mens skielik verkeer van voor af kry, gaan jy dalk in die sop wees. Met die baie blinde draaie en hoogtes is dit ook slim om jou snelheid dop te hou.

Oorweeg gerus om by Marie en Grant Burton se Victoriaanse plaas-gastehuis te gaan oornag. Dit heet The Retreat at Groenfontein en jy kan daar gaan wegkruip in 'n bewaargebied wat aan die Swartberg-natuurreservaat grens. Die etes is uit 'n ander wêreld, maar daar is helaas geen sokkie vir jou bokkie nie.

 Roetegradering

1

Beginpunt

Calitzdorp

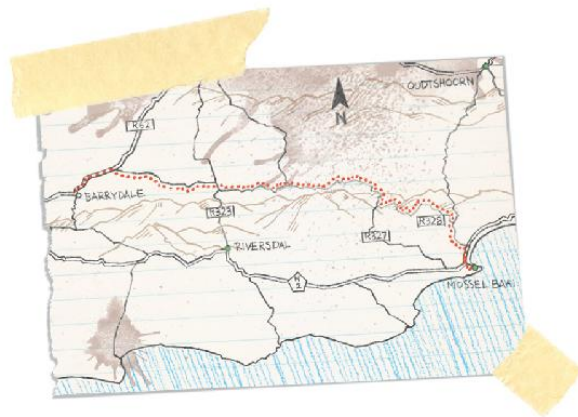
Afstand

Waar jy afdraai van die R62 in Calitzdorp tot by die R328 net suid van die Swartbergpas is dit net meer as 50 km.

Tydsduur

Jy kan dit in net meer as 'n uur ry as jy haastig is, maar ruim liewer drie uur in en ry dit heen en weer.

OceanofPDF.com



Cloetespas-verrassing

My padkaart verklap nie of dit 'n mooi roete is nie.

Dit lyk plat. Eendimensioneel. Die lyne wat soos aartjies die lewensnoodsaaklike organe van stede en dorpe met mekaar verbind, vloei klaarblyklik sonder raad of rede herwaarts en derwaarts.

Maar as 'n mens die sesde keer in drie weke van Kaapstad na George (of weer terug) per motorfiets moet reis, begin jy desperaat raak vir 'n nuwe ervaring. Selfs roete 62 begin sy bekoring verloor –

dis deesdae die ene toerbusse vol Duitse en Nederlandse besoekers. En die besige N2 is ook maar net tot by Hermanus se afdraai skouspelagtig. Daarna droog die skoonheid op, asof Moeder Natuur se stoom anderkant Houwhoek opgeraak het.

Buitendien: As jy 'n avontuurtoer-motorfiets ry, wil jy grond onder die wiele hê – obskure paadjies en geheime spoortjies wat jou laat voel jy's die eerste wat 'n nuwe vista sien. Dis daarom dat ek die padkaart nader getrek en begin wonder het oor die strepie wat by Lemoenshoek – nagenoeg 15 km anderkant Barrydale – suidwaarts afdraai Brandrivier toe.

Dit was 'n dun swart bloedvat: dus nie teer nie. Wat sou dit inhou? Daar's berge, dié weet ek. Dis Klein-Karoo aan die een kant en kusvlakte anderkant. Maar wat lê tussenin? Met die sesde rit George toe sou ek uiteindelik uitvind.

Die eerste stuk van Lemoenshoek op die R62 (net voor jy links draai op die R323) is mooi, sonder om heeltemal te betower. Met die Langeberg ver aan die regterkant neem dit jou deur volstruis-, skaap- en bokplase met name soos Klein-Doornrivier, Hoëveld en Phesantefontein. By Springfontein gooi die pad 'n wye draai en klim die heuwels uit. Met die terugkyk sien jy die dorre aarde in Afrika-pastelle van oker, geel, vaalwit en bruin tot aan die Rooiberg se voet.

Dit is eers wanneer jy die stukkie R323-teerpad gery en ná net 2,7 km weer links op die grondpad draai, dat jy besef hier's 'n ding aan die kom. Die eerste is die laagwaterbrug oor die Gourits voordat dit die Langeberg se watervrag opgetel het (hier is dit nog onnoemenswaardig, maar darem in die somer blinkpens van die water). Jy duik skielik op die rivier af met 'n tweespoor-sementpaadjie wat die erosie moet keer.

Jy vertoef op die brug. Oorkant die rivierloop staan 'n swart krans ru en wild, asof dit nou die dag maar gemaak is. Jy laaf die motorfiets-rypak se hitte met 'n koel watertjie en ry die oorkantse bult met 'n swierige draai uit en kom al hoe nader aan die Langeberg. Jou stofpad word die R327 en jy sien Van Wyksdorp se afdraai, maar jy hou reguit aan, slinger-slinger oor die deinings. Soms kronkel die roete oor stokou kliphuis-plaaswerwe. Volstruise vlieg op teen die draad en hardloop verbete saam. Agter hulle staan die pieke dramaties en hoog.

En net wanneer dit lyk asof jy jou in die rante gaan vasry, duik die pad af in 'n nou pas en 'n spruitjie kabbel hier iewers, net agter die bome. “Cloetespas,” sien jy op die bord teen die pad. Dit swaai en swiep, soms skerper as wat jy verwag, eers af en dan hoër en hoër, tot 'n vallei onder oopmaak en jy Langfontein se klein boerderyparadys ver onder sien.

Skielik is die plantegroei geiler en die kleure dieper. Dis groen hier en pragtig – die soort landskap wat vra dat jy 'n stukkie grond en 'n kaggelvuurhuisie moet kom soek. En al weet jy dis die begin van die kusvlakte, lê die heuwels ingeryg in die suide en jy vermoed daar's nog baie skouspel vorentoe.

Deur Langfontein se driffie en die steilte anderkant uit, soek jy na die padpredikant Mosselbaai se kant toe en skiet amper by die afdraai aan jou linkerkant verby. (Dié draai is by S33 59.503 E21 47.022, as jy die GPS wil gebruik.) Dis nog noord van Herbertsdale en nou is die oppervlak plek-plek pure tweespoorplaaspad met klipgruis en modder van die onlangse reën. Net 14 km verder draai jy weer links op nog 'n versteekte pad (by S34 01.335 E21 53.869). Jy is aan die see se kant van die Langeberg en die rûens dein, maar

onverwags ry jy oor 'n knop en sien die uitsig van die dag: die Outeniekwavlakte, en jy kan sweerlik tot by George die skoonheid aanskou.

Te gou is jy by Ruitersbos en die geteerde R328 see se kant toe, maar jy beraam al klaar planne om die groep van ses avontuurtoeriers in Desember hierlangs te bring sodat hul asems ook weggeslaan kan word. Een ding is seker: Die pad van Kaap af George toe gaan nie gou weer vervelig wees nie.

Roetegradering

1

Beginpunt

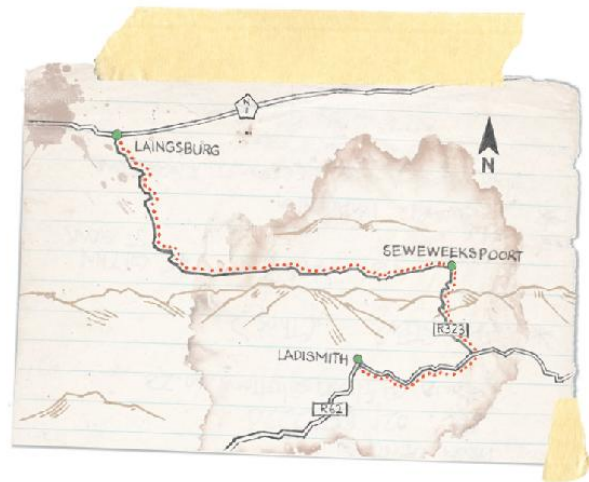
Barrydale

Afstand

Tot in Mosselbaai is dit 183 km.

Tydsduur

Tydsduur: Twee uur en dertig minute, maar jy sal definitief 'n paar foto's wil neem; laat dus drie en 'n half uur toe.



Seweweekspoort

Dit gebeur elke keer wanneer jy nuwelinge na die Seweweekspoort toe vat: Die manne vergaap hulle. Dit is die soort uitdrukking wat jy op ouens se gesigte sien wanneer 'n supermodel verbyloop – daardie oorblufte grootoog-verstomming, met gepaardgaande oopmond-hangkakebeen.

En die vergelyking eindig nie daar nie. Jy kan die poort vanuit

enige hoek afneem, dit sal beeldskoon wees. En die mooi hou net aan – elke meter is 'n meesterstuk; onverdunde estetika.

Maar laat ek voor begin: Ek en my eertydse baas Lachlan Harris van BMW Motorrad het een Junie vir Leon Potgieter van Stellenbosch, Raymond Botha van George, Jan Nortjé van Kimberley en die rou Soutie uit Londen, Phil Horton, eers deur die Baviaanskloof gevat. Dié aand, toe die terugtog Kaap toe ter sprake kom, gooi ek Seweweeks in die hoed van moontlikhede, net om uit te vind nie een van hulle was al daar deur nie. Toe weet ek al wat kom.

Ons het van Ladismith vertrek en hier teen elfuur die oggend in die middel van die poort stilgehou. Toe hou ek hulle dop. Dit is 'n intimiderende toneel: Eers voel jy nietig, want die berge is hier by jou, dring hulle met oordadige magsvertoon aan jou op. As jy dit eers gewoond raak, begin jy die kleure raaksien, die rooi en roes, bruin en swart van die klip. Die plante se verskillende skakerings van groen. Die blou van die lug, om die een of ander fisika-rede dieper en donkerder as elders. En dan, die tekstuur van die magtige rotsformasies, gefrommel en befomfaai deur kragte wat die verstand so te bowe gaan dat jy bang word om eers daaraan te dink.

Die manne kyk eers half versigtig, so uit die hoeke van hul oë. Dan kom die oop monde soos hulle hul vergaap, nog later die opmerkings en uiteindelik die digitale kameras wat soos kleingeweervuur in 'n skermutseling skote neem.

Dís wat die Seweweekspoort doen. Dit bederf jou oë sodat jy maklik die stuk pad anderkant die poort miskyk. Dié het 'n eiesoortige bekoring – heelpad van Waterval ('n ongelooflike dun stroompie wat van hoog bo in die berg honderde meter ver aftuimel)

tot by Rooinek, net duskant Laingsburg. Dit is oper en breër. Dit vra dat jy die motorfiets se oor so 'n bietjie oopdraai, uit pure baldadigheid ná die intimidasie van netnou. Die estetika lê wyer, dit vra meer konsentrasie en waarneming.

Die oplossing is om die Seweweekspoort twee, drie, vier keer te gaan ry. Totdat jy dit mak gekyk het. En dan die pad verby Rondefontein, Nietvoorby, Hartland, Suikerbosfontein, Tierkloof en Drielingskloof langsaam af te lê en te aanvaar dat hierdie ou wêreld veel meer vir die oog bied as die supermodel.

Roetegradering

2

Beginpunt

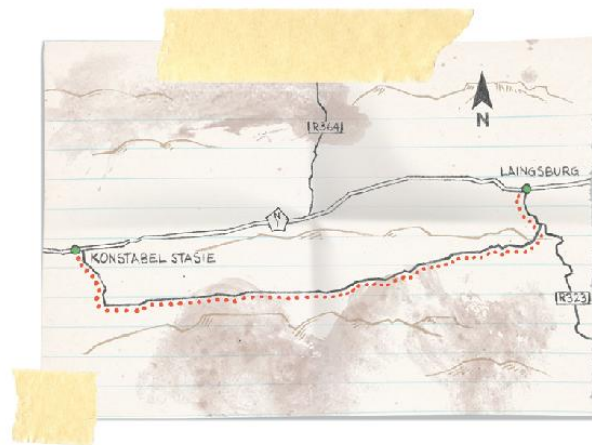
Ladismith

Afstand

113 km tot in Laingsburg.

Tydsduur

Gee jouself drie uur sodat jy die poort én die pad tot in Laingsburg 'n gelyke kans kan gee.



Bobbejaan klim die (Witte)berg

Ek het die beweging slegs uit die hoek van my oog gesien, want my oë was op die driffie voor my, 'n verraderlike deurgang vir 'n swaar gelaaide motorfiets.

Net regs van ons het iets opgeskarrel teen die byna loodregte rooi

krans wat op en op gestrek het tot daar d-o-e-r bo. Die nuuskierigheid was net te groot. Toe hou ek eers stil en kyk: 'n Enkele wyfiebobbejaan, skaars 20 m van ons af, begin boontoe draf.

Ek tik oudergewoonte op Anita se knie en wys met die vinger. En toe gebeur die ongelooflikste ding.

Nog 'n bobbejaan begin beweeg. En nóg een. Hoe ons hulle aanvanklik misgekyk het, weet ek nie. Dalk was dit die kleur van hul pels wat met die roesbruin van die krans saamgesmelt het. Miskien het hulle net doodstil gesit en hulle vergaap aan die monster-masjien wat hier onder verbyry. Dit kan ook wees dat ons stadsoë net nie meer sulke dinge raaksien nie.

Maar toe hulle begin beweeg, is dit asof ons nuwe oë kry. Vier, vyf, ses wat skarrel teen die krans op. Tien, twaalf, dertien. Twintig, dertig, veertig ... totdat die hele, tamaai bergwand lewe van die primate wat rustig boontoe draf, asof die gladde rotskrans en die onmoontlike steilte nie bestaan nie.

Ons sit oopmond en staar totdat die hele trop, dalk honderd of meer, aan die beweeg is, steeds boontoe. Ma's knyp kleintjies onder skurwe elmboë vas, jong hansworse tuimel en spring, ou brandwagte talm sinies, totdat die laaste een oor die kruin verdwyn. Ek sê vir my vrou: "Kan jy dit glo ...". Dié vraag kon net sowel die leuse vir die dag en die roete gewees het, want dit was in alle opsigte 'n verrassing.

Ons moes van Kaapstad af George toe vir ons jaarlikse motorfiets-safari saam met geliefde Gautengse vriende (ek weet, ek weet, "geliefde" en "Gautengse" pas omtrent bymekaar soos "militêre" en "intelligensie", maar daar is soms uitsonderings). En ons wou vir die verandering asseblief tog net 'n nuwe, onbekende pad soontoe ry.

Die enigste sinvolle, onontdekte alternatief was 'n swart strepie op die GPS-kaart wat 28 km anderkant Touwsrivier op die N1 regs draai – en dan 'n stewige ent ver parallel met die N1 Laingsburg se kant toe slinger.

Ons het nie veel verwag nie. Hoe mooi kan dit immers in dié geweste wees nadat 'n mens die nasionale slagaar al so plat gery het?

Met die afdraaislag van die N1 af op die grond kom die eerste verrassing: Die padteken sê net kort en kragtig “Witteberge”. 'n Paar lekker maar standaarddraaie, mooi heuwels en 'n plaashek of twee volg totdat jy meteens oor 'n bultjie ry en 'n vallei sprokiesmooi voor jou uitstrek. Op linkerhand lê wat 'n mens “ordentlike berge” noem en 'n grondpad verdwyn slingerend oor die deininge in die verte. Van daar is dit net loutere plesier. Die padoppervlak is goed (behalwe die effens verspoelde driffie), die uitsig in alle windrigtings indrukwekkend én daar is 'n totale gebrek aan toeristeverkeer.

Eindelik, net voordat 'n mens aansluit by die nummerlose teerpad tussen Laingsburg en die Floriskraaldam, lyk dit weer meer na Karoo, maar 60 km aaneen is dit verrassende bergwêreld, met volop kleinwild – en natuurlik daardie trop kransbobbejane wat ons asem laat wegslaan het.

As jy daaraan dink om ooit die Seweweekspoort-pad te gaan ry, is hierdie die ideale aanhef. Sodra jy die Witteberge-roete agter die rug het, draai regs Ladismith se kant toe. By die vurk sowat 10 km anderkant die Floriskraaldam-afdraai hou jy links en maak jou reg vir 'n stuk Wes-Kaap wat nie net geliefde Gautengers gaan beïndruk nie. Die ongelooflike geomorfologie verander elke paar kilometer, die kleure van kranse en klowe, spitse en berge wissel van dieprooi na

geel, bruin en groen, geen gesigseinder is dieselfde nie.

By die Seweweekspoort is 'n mens vanselfsprekend dié skouspel te wagte. Maar wanneer 'n paadjie tussen Touwsrivier en Laingsburg jou só onkant betrap, wil jy net die motorfiets pak en nog onbekende swart strepies op die kaart gaan verken.

Roetegradering

2

Beginpunt

Konstabelstasie op die N1.

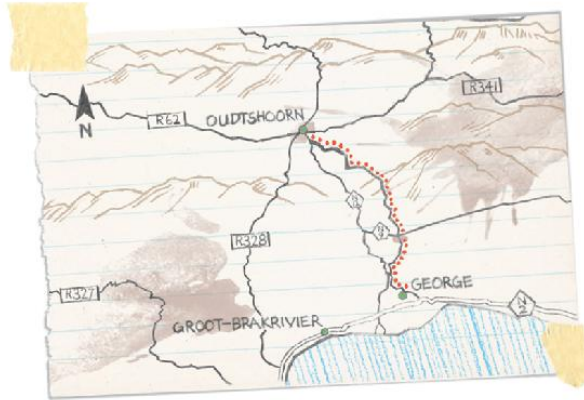
Afstand

Vandat jy afdraai van die N1 tot in Laingsburg is net mooi 70 km.

Tydskuur

'n Raps langer as 90 minute.





'n Slingerpas na Oudtshoorn

Dit is maar 20 km oor die ou Montagupas van George af tot by die N9, maar dié roete bied bes moontlik die meeste mooi per vierkante meter in die land.

Net voor die internasionale mediabekendstelling van BMW se R 1200 GS in 2004 moes ek die Duitse produksiespan gaan help om al die motorfietse in te loop. Ek het dié pas daaglik vir twee weke lank gery en nooit moeg geword daarvan nie.

Die pas is vernoem na John Montagu, die koloniale sekretaris aan die Kaap in die 1840's, en is deur gevangenes gebou. Toe dit in 1847 voltooi is, het dit beteken dat 'n trek van drie dae oor die Cradock-pas nou net een dag geneem het. Vandag kan jy dit in 'n halfuur op jou ysterperd ry as jy baie haastig en waaghalsig is.

Terloops, die padingenieur vir die Montagu-pas was die Australiër Henry Fancourt White, wie se naam vandag nog voortleef in die beroemde Fancourt-gholflandgoed by George – én in Blanco, die klein dorpie net buite George. Hou ook stil by die ou tolhuis waar

reisigers meer as 'n eeu gelede twee pennies per wiel en 'n pennie per trekdier moes opdok.

Van George se middedorp neem jy die N9 na Oudtshoorn. Net 3,5 km verder dui 'n padbord aan waar jy regs op die grondpad moet draai. Aanvanklik is die pad breed en in 'n goeie toestand, maar wanneer jy die flank van die berg behoorlik tref, is dit baie nou met heelwat blinde draaie en erosiewalle. Ry dus versigtig – dan kan jy die verstommende uitsigte ook waardeer.

Wanneer jy weer by die N9 aansluit, kan jy gerus regs draai en net 170 m verder die Perdepoort-grondpad links na Oudtshoorn vat. Dit is 'n maklike, vinnige roete wat 'n ander soort mooi ten toon stel.

Roetegradering

2

Beginpunt

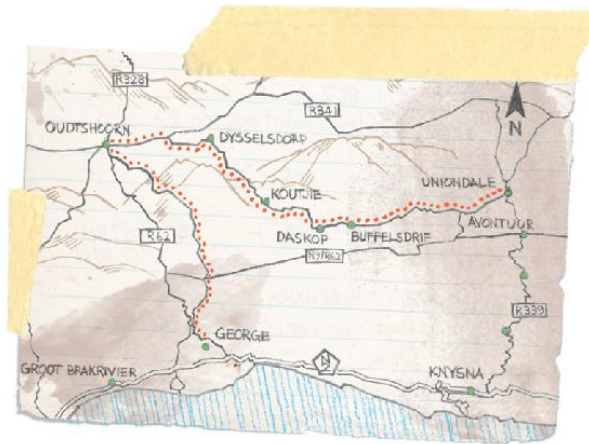
George

Afstand

Van George tot jy weer by die N9 aansluit, is 20,5 km. As jy via Perdepoort Oudtshoorn toe ry, voeg 'n ekstra 43,1 km by vir 'n totaal van 63,6 km.

Tydsduur

90 minute vir die Montagupas (dan is daar genoeg tyd vir foto's neem) en twee en 'n half uur tot op Oudtshoorn via Perdepoort.



Volg die Kammanassie – Oudtshoorn na Uniondale

Ek het altyd gedink ek ken die Klein Karoo. Dit is immers die gewildste speelplek van die Wes-Kaapse grondpad-manne en -vroue en boonop het ek dit sowat sewe jaar gelede deurkruis op soek na roetes vir 'n groot BMW-byeenkoms.

Toe ek ons mooi land verlede jaar vir twee Duitse vriende wou gaan wys, moes ek skielik 'n grondpad tussen Oudtshoorn en Uniondale kry. Só ontdek ek toe die GPS-roete wat vol belofte vanaf Dysselsdorp deur die berge tot by die Kammanassierivier kronkel. Danksy Anton Goosen se “Blommetjie gedenk aan my” wou ek nog altyd dié stroompie en die legendariese spookmeisie gaan soek.

Die werklikheid was veel mooier en lekkerder as wat ek verwag het. Die roete loop deur die geskiedkundige Dysseldorp aan die voet van die Kammanassieberge. Hou gerus stil en stap met die voetpad na die klein kerkie op die heuwel – honderde mense doen dit jaarliks

as deel van 'n Goeie Vrydag-pelgrimstog.)

Bestudeer die GPS-kaart maar deeglik, want daar is heelwat paaie wat uit Dysseldorp loop en hulle is nie goed genommer of aangedui nie. As jy eers op pad is, moet jy lig loop vir skelm, skerp draaie. Wanneer 'n mens later die Kammanassierivier se loop volg, is die versoeking groot om in die mooi valleie af te tuur. Hou liefst stil, want daar is heelwat landbouverkeer.

Terloops, ons het toe nie die spookmeisie gesien nie. Dalk gaan ons volgende keer in die maanlig die roete ry ...

Roetegradering 1

Beginpunt Oudtshoorn

Afstand 106 km tot in Uniondale.

Tydskuur Twee uur se rustige ry.



Willeboer in die Knysnabos

Daar's 'n hele rits mooi Afrikaanse uitdrukkings wat op my van toepassing was die laaste keer toe ek in die Knysnabos neergeslaan het. Daar is Langenhoven se waarskuwing oor *niet wat iet word*, my ma se vermaning om my voete op die aarde te hou en die harde ou waarheid van hulle wat nie wil hoor nie ...

Maar die een wat die ding die heel beste vasvat, is “hoogmoed kom tot 'n val”. Letterlik en figuurlik.

Dit het alles so onskuldig begin: Ons moes 'n klomp Amerikaanse joernaliste op die nuwe BMW R 1200 GS Adventure deur die Baviaanskloof neem sodat hulle dié ysterperd behoorlik kon toets vir hul motorfietstydskrifte. Sommer die eerste aand al het ek my eie graf begin grawe. Maar nie met opset nie.

Gedurende aandete by die Kaapse Waterfront begin die Yanks uitvra oor hoe dit is om in Afrika motorfiets te ry. Sien 'n mens wild? Is dit gevaarlik? Toe vertel ek, ewe onskuldig, vir hulle die storie van die olifant in Zimbabwe wat ons net-net misgery het. Want dis 'n lekker verhaal – en nogal waar ook. Toe sê hulle “vertel nog”. Toe gooi ek die een in van die trop buffels in die Manyeleti-wildreservaat en die pronkende trop springbokke in die suide van Namibië. Selfs die volstruis-aanval op Dave Hodgson se plaas het melding gekry.

Net vir die rekord: Wanneer ek saam met die plaaslike manne om die kampvuur sit, tel nie een van dié stories as uitsonderlik nie. Ook nie die een oor my en Jan du Toit se ervaring met die Kaapse kobra by Klipbokkop of die pofadder-petalje op pad Kaap Infanta toe nie. Dit is alles mos maar goed wat in die loop van 'n rit kan gebeur. Almal het al 'n diere-ervaring of drie gehad.

Maar nie die Amerikaners nie. Hulle hang aan my lippe. Skud hulle koppe. Begin prewel uit pure verbasing. Kyk na my met nuwe oë. Met respek. Agting. Asof ek die Camel-man van die Kaap is, die Marlboro-man van Afrika, Willeboer op 'n Mouterbaaik. En hoe meer hulle oe en aa, hoe meer hou ek daarvan, hoe vinniger groei ek in my nuwe rol. Ek meen, dit is nie elke dag dat 'n man hierdie soort aandag en ... wel, bewondering kry nie. Toe ons boonop die volgende dag die teerpad Knysna se kant toe vat teen 'n gemiddelde spoed wat aansienlik hoër is as waaraan die buitelandse joernaliste

gewoond is, was my status onaantasbaar.

Maar toe kom Dag 3. Grondpad, die R339 na die Prins Alfred-pas en die Baviaans. Twee van die buitelandse gaste vra my of ek asseblief die “vinnige groep” sal lei.

Hoe kan Willeboer só ’n redelike versoek weier?

Toe laat waai ek met die twee kêrels agterna, diep onder die indruk van my nuutgevonde reputasie, op die slingerpad deur die Knysnabos. So vinnig as wat ek kan. Nee, nóg vinniger, want ons land se eer is immers ook op die spel.

Nou, kyk, geen nugter denkende mens jaag só op daai pad nie. Nie met die seepgladde klam stukkies, die bosboulorries, die blinde draaie, lelike slaggate en pragtige natuurskoon nie. Maar ek het toe lankal nie meer nugter gedink nie – ek was die Marlboro-man.

Dit was ’n Land Rover Discovery wat my aarde toe gebring het. Om ’n skerp draai ry hy skielik die hele pad vol en daar’s net ’n klein spasie om links te verby. ’n Bietjie té klein blyk dit toe: Voorwiel teen die wal af en toe’s dit alles verby.

Ek het fisiek niks oorgekom nie. Hier ’n kneus en daar ’n verrekte spier. Maar die fiets was ’n wrak. En my ego het sleg seergekry. Sommer bitter sleg.

As jy dus in die volgende jaar of wat die R339 in Avontuur se rigting ry, doen dit tog maar stadig. En wanneer jy naby Assegaaibos kom, pink tog ’n traantjie ter ere van die harde manne wat daar begrawe lê – die Camel-man van die Kaap, die Marlboro-man van Afrika en Willeboer op ’n Mouterbaaik.

 **Roetegradering**
2 (As jy nie jaag nie)

Beginpunt

Knysna

Afstand

70 km tot by Avontuur.

Tydsduur

As jy soos 'n nugter denkende mens ry, duur dit twee uur.

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Sutherland en Merweville

Motorfietsryers het ook 'n binneste.

Dis danksy rolprente soos *The Wild Bunch* en aweregse groeperings soos die Hell's Angels dat persepsies tot die teendeel bestaan, maar die waarheid is dat mense op motorfietse inderdaad

gevoelens het – en boonop dikwels krampagtig aan 'n brose waardigheid vasklou.

Vat nou maar valhelmhare-sindroom. Dit verwys na die verskynsel waar dié hooftooisel jou haredos só platdruk dat jy kompleet soos die dorpsidioot lyk wanneer jy dit afhaal. Of wanneer jy aan die spoeg gaan soos 'n gebruiker van pruimtwak wanneer 'n insek by jou mond invlieg teen 140 km per uur. Daar's ook die miere in die valhelm-dans (snaaks, maar nie vir die helmdraer nie), die beskermende klere wat jou in die winter laat lyk soos die afskuwelike sneeuman en, les bes, die by-in-die-mou-voorval, waaroor my storie eintlik gaan.

Dink jou dit in: Dis 'n Sondag in Desember en warm in die Kaap, dus nog 'n hele paar grade warmer in die Ceres- en Groot-Karoo. Ek moet Beaufort-Wes toe via Sutherland en Merweville om roetes te gaan verken vir die destydse GS Challenge. Ek is gestewel en gespoor en my haredos is lankal klassieke dorpsidioot, ook danksy die sweet wat stelselmatig in my valhelm opbou.

Die plan is om so min moontlik teerpad te ry tot by my bestemming. Ek vat die grondpaaie deur die Swartland Wellington toe. Daarna volg die immer indrukwekkende Bainskloofpas en die fraaie Michellspas na Ceres vir brandstof en 'n vinnige blikkie koeldrank (wat later baie goed te pas sou kom).

'n Mens moet kop hou om Sutherland van Ceres af met grondpaaie te bereik: Jy vat eers die R46 vir (toevallig) 46 km en hou dan links sodat jy op die R355 kom. Skaars 6 km verder op die grondpad – wat heel skouspelagtig deur die Doringrivier se valleitjie kronkel – draai jy regs op 'n nommerlose pad wat ná nog sewe kilo's vurk. Hier hou jy links, want jy gaan nou Pienaarsrivier se berge toe

(ek sweer dis die bergreeks se naam).

As jy moed en rigting hou, is dit net oor die 100 km voordat jy die R354 tussen Matjiesfontein en Sutherland raakry – en dis toe presies op daardie punt dat die by in my linkermou invlieg en besluit my naskeermiddel staan hom nie aan nie. En as 'n by ongelukkig is, steek hy.

Wat maak jy as jy links draai op die teer en 'n kool vuur is skielik doenig hier op jou voorarm, onder 'n motorfietsbaadjie wat minstens vyf minute gaan neem om los te gespe/rits/trek/druk? As jy 'n pampoen is (soos ek), dan vryf jy dringend en hard op die oorsprong van die brandpyn – en druk elke laaste druppeltjie gif uit die by se aansienlike voorraad, deur die angel tot in jou eie bloedstroom.

Fout Nommer 1. Dan brand dit eers.

Fout Nommer 2 lê toe net 38,7 km verder. Ek het gereken ek sal die hoogoond-hitte van bysteek-koors en my skielike groot dors op Sutherland kan les. Op 'n Sondagmiddag omsteeks 12:00. Wanneer daar nie 'n enkele sakeonderneming oop is nie. (Kon darem brandstof kry nadat hulle die tannie van die motorhawe gaan opklop het.)

Toe ry ek en my persoonlike hittegolfie maar aan Merweville toe ... 10 km suid op die R354 draai jy links verby Sutherland se lughawe en na 32 km draai jy weer links op wat na 'n plaaspad lyk. Dan sal jy die windpomp en die sementdam sien en weet jy het net twee keuses – duik met klere, stewels, valhelm en al in of koel in jou adamsgevaad af.

Lank nadat ek poedelnakend onder die helder, heerlike water verdwyn het, het ek eers begin wonder of die boer sou omgee. Toe het ek versagtende omstandighede begin uitdink, waarvan die

belangrikste was dat dit immers noodhulp was. Teen bysteek.

Die res van dié pragtige pad Merweville toe was loutere plesier. Canyons en berge, 'n pas met jakkalsdraaie en 'n uitsig oor die Groot Karoo wat jy nêrens anders kry nie. Net vir die rekord: Merweville se winkel was ook toe. Ek moes my dors op Beaufort-Wes gaan les. Teen daardie tyd het ek darem al my waardigheid terug gehad.

Roetegradering

1

Beginpunt

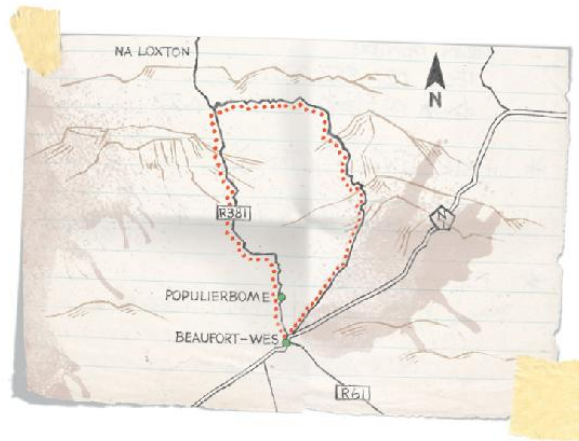
Sutherland

Afstand

Van Sutherland na Merweville is 107 km. (Merweville is 441 km van Kaapstad af.)

Tydsduur

As die bye nie lol nie en jy ry op 'n Sondag in Desember (geen kafees en winkels om tyd by te mors nie), kan jy maar twee uur opsy sit.



Die Bo-Karoo se mooiste twee passe

Jy hoef van Beaufort-Wes af net 'n draai van 157 km te ry om twee van die Bo-Karoo se mooiste geheime te gaan ontrafel – die Molteno- en De Jagerspas.

Skaars 1 km buite Beaufort op die N1 noord kry 'n mens die afdraai Loxton toe. Draai links en kort voor lank begin die mooi. Die

teerpad word 'n grondpad wat al teen die kranse uitkronkel.

Kyk bo op die berg uit vir die mooi waterval op linkerhand, net daar waar jy die populierbos aan die regterkant sien. In die reënseisoen is dit iets wat jy hoegenaamd nie in die Karoo verwag nie.

Ná 61,1 km draai jy regs Leeukloof toe (die beroemde plaas waar daar soveel dinosourusfossiele is). Dis weer regs ná 94,7 km, sodat jy met die De Jagerspas afdaal in die Beaufort-Wes-vlakte.

Wees op jou hoede: Dié paaie is meestal in 'n baie goeie toestand, maar versteekte draaie is dikwels baie skerp. Anderkant die De Jagerspas is koedoes en ander wild wat oor die pad spring ook 'n algemene verskynsel.

Roetegradering

1

Beginpunt

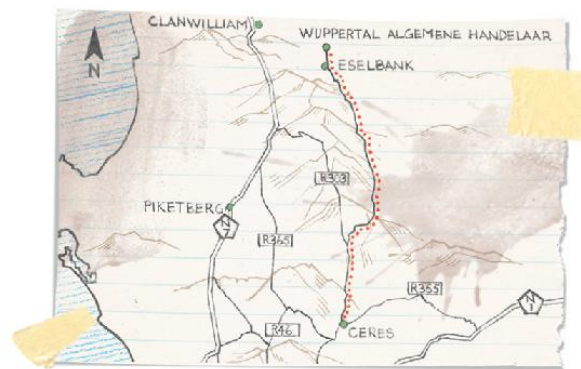
Beaufort-Wes se middedorp

Afstand

175 km

Tydsduur

Drie uur



Cederberge

'n Vreemde ding het een keer in die Cederberge op die pad oor Eselbank Matjiesrivier toe gebeur.

Ná 'n harde week op die sandpaaie van die Weskus en in die bakoondberge in die suide van Namibië was ek en Jan du Toit op pad huis toe op twee identiese R1150 GS-motorfietse. Dit was die ekspedisie se laaste skof op die laaste dag. Dis miskien waarom 'n

eienaardige gees ons 'n kilometer anderkant Wuppertal beetgepak het – 'n euforie, 'n waansin, 'n uitbundigheid.

Ons het dit nie afgespreek of beplan nie. Ons het eenvoudig saam die versnellers begin oopdraai teen die styl tweespoorpaadjie, bergop. En toe rý ons. Langs mekaar, teen 'n dolle vaart oor en deur die klippe, gruis, sand en driffies. Om die een skelm, blinde draai ná die ander. Ons was roekeloos, onverantwoordelik, baldadig – die adrenalien het in 'n dik, meesleurende stroom gevloei. Ons fokus was op die tweespoorbaan en op niks anders nie.

Ons dratasse wat teen mekaar gestamp het, die agterwiele se gespartel vir vastrapplek en die motorfietse se vering, wat skaars met die hobbels kon tred hou, is later net vaag onthou; ons snelheid het volkome konsentrasie geverg. Van die landskap het ons nie veel gesien nie.

Dit is een van die redes waarom ek en Anita twee jaar later weer die roete gaan ry het. Jaag het sy meriete, maar 'n mens is meer aan die Cederberge verskuldig. En aan jouself. Die ander rede was omdat ek die nuwe R 1200 GS op dieselfde pad wou gaan toets. Hoe sou 'n moderner, ligter, kragtiger motorfiets met ryer én passasier op dié stuk paradyspad vaar?

Die eerste naweek in November ry ons oor Ceres en die Gydopas tot by Op-die-Berg en draai regs af, Blinkbergpas toe. Sonder haas, want ons wil kyk. Maar eers die Skurweberge hier links: 'n Ongenaakbare landskap van gemene, skerp rotse ... rof en onbeskof, soos Tolla sou gesê het. Die Koue Bokkeveld.

Later raak die hoeke sagter, die valleie langer, die pad is 'n verbleikte geel lint wat vervloë ingenieurs hier laat lê het, die nagedagtenis van 'n vergete fees. Die veld is 'n ander, vreemde

Karoo; groener, blinker, jonger. Ons hou stil by die Sederberg Oasis vir 'n koeldrank. Daar is bergfietsryers wat ook kom lafenis soek. Hulle kyk met lang oë na ons ryding. Die trap tot hier moes swaar gewees het.

Daarna durf ons die Eselbank-pad weer aan. By Matjieskloof, waar die groot, breë grondpad na Clanwilliam links uitswaai, hou 'n mens reguit aan. Dis 4x4-wêreld dié; dit gaan stamperig bergop in die spoor van dik, los gruis, krake en slote. Die uitsigte is van die beste.

Elke draai bring nuwe vistas – die Tra-Trarivier se skeurvallei links, die Wolfbergskeure, Korridorpiek en Tafelberg links. Daar's nedersettings daar bo, klein landerye, spekvet vee, blink waterstroompies om deur te plas.

Maar dit is die slingerende, steil pas af na Wuppertal wat my laat skaam kry vir die vorige keer se gejaag. Jou asem word weggeslaan soos jy daal en draai en daal en draai tot by die heilige koeltes van die sendingstasie, waar ons onder 'n reuseboom gaan stilhou om alles te herkou.

Ek staan en dink hoeveel makliker die nuwe motorfiets die pad se uitdagings hanteer. My vrou plaas haar stempel van goedkeuring op die passasiersitplek. Ons praat oor waar dié pad op ons Grootvyf-lys inpas en dan val ons weer in die pad, Boesmanskloof toe.

Maar wanneer ek 'n laaste keer terugkyk na die dun strepie van die Eselbank-pad, wonder ek net 'n oomblik hoe dit sou wees om – baldadig en uitbundig – met die nuwe ysterperd daarop te gaan rý.

Beginpunt

Ceres

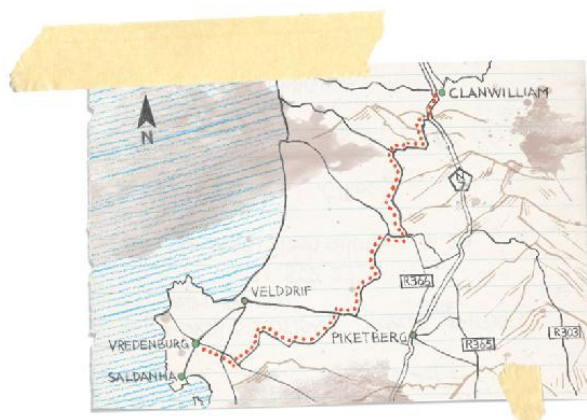
Afstand

Dit is 147 km van Ceres tot op Wuppertal of 218 km van Ceres tot op Clanwilliam. Die moeiliker deel, tussen Matjiesrivier en Wuppertal, is net 34 km.

Tydsduur

Van die Kaap tot in Clanwilliam behoort tussen ses en sewe uur te duur as jy nie haastig is nie.

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Die Weskus se s*ndpad

Waarskuwing aan sensitiewe motorfietsryers: Ek sal die s-woord moet gebruik. 'n Mens kan jou maar daarvoor regmaak as jy in die Cederberge wes van die N7 gaan ry. Helder oordag, soos 'n struikrower of 'n spietkop, lê die valstrik – daardie onnoembare en meestal vreesaanjaende, onweloweglike ding: s*nd.

Die ding is, jy verwag dit nie hier nie. Die vorige dag was daar nie enige teken daarvan toe ons die bekender grondpaaie oos van die N7 platgery het nie – Leeurivier, Matjiesrivier, Eselbank en Wuppertal. Dis immers regte berge dié; rots- en klipwêreld met harde padoppervlaktes.

Ek en Anita het besluit om van Clanwilliam af terug Kaap toe die minder bekende roetes te gaan verken. Presies 7 km suid van waar die R364 en die N7 kruis, draai ons regs van laasgenoemde af op 'n mooi grondpad, op pad Elandsfontein se kant toe. Eers met die mooi pad bergop, die fynbos wat so hoog en geil groei dat jy geen horison kan sien nie en daarna anderkant af, met 'n vallei wat prentjiemooi voor ons oopmaak.

Kort nadat ons by Olyvenboskraal weer regs draai, niksvermoedend en hoog in ons skik oor die skoonheid van dié onbesonge paaie, voel ek die gatkant van die GS begin swaai soos Elvis se heupe. Só skelm is die s*nd dat ek eers dink dit is 'n pap wiel, want daar's nie die gewone diep spore of ligter skakerings in die padpalet wat jou waarsku nie. Eers toe ek stilhou om te kyk, sien ek waar die moeilikheid lê – in 'n dunnerige lagie verraderlike s*nd, net 'n paar sentimeter diep.

En so het dit aangehou: Nooit só erg dat jy benoud raak nie, maar altyd onverwags en los genoeg dat jy moet fokus. Ons vat die R365 tot by Het Kruis, waar jy die laaste keer oor die Kruismansrivier ry en draai daar regs.

Ons is verby Kliphoek en Malgasberg en die wêreld word net mooier. Dan slaan die s*nd weer toe, nou aansienlik dikker en lossier. Banghoek se kronkels en draaie is 'n skone openbaring van berg en dal, maar die agterwiel gly nou so van hoek tot kant dat ek amper

vergeet om die uitsig te geniet.

Af na die kusvlakte op pad Vredenburg toe vir middagete by ouma Freda. By Sauer kry ons die teerpad Velddrif toe en wanneer ons 7 km verder links afdraai na die Bergrivier, is dit ou bekende s*ndpaadjies, maar hier is jy dit te wagte.

Die ding van sand en motorfietse (die bergfietsmense sê hulle spook ook maar) raak nogal interessant wanneer jy eers jou vrees daarvoor verloor het. Dit is die een oppervlak wat al die stabiliserende eienskappe van 'n ysterperd neutraliseer. Omdat die voorwiel wegsak, wissel die fiets se naloop (*trail*) en hellingshoek (*rake*) gedurig. Daarby werk die sand soos 'n eksterne rem wat jou momentum beïnvloed en gewig na die voorkant van die motorfiets verplaas, terwyl jou agterwiel aansienlik harder moet spook vir traksie.

Om dit alles teen te werk, verg so 'n bietjie van 'n geloofsprong, maar dis hoogs doeltreffend: Die eerste stap is om jou banddruk aansienlik te verminder. Op padoppervlaktes soos in die oostelike Cederberge is 1 bar omtrent reg, terwyl jy maar kan afblaas tot 0.6 bar in die dik sand van die Bergriviervlakte.

Die tweede ding is om jou gewig so ver moontlik na agter te verplaas. Dit help om die voorwiel bo-op die sand te hou (en dus nie naloop en hellingshoek te beïnvloed nie) en verbeter traksie. Hou die vet egalig oop sodat die G-kragte ook agter gewig hou en die agterwiel nie tol nie. Laastens, kyk waarheen jy wil ry – afkyk is moeilikheid soek.

Die moeilikste van al dié tegnieke is om die versneller oop te hou, want hoe vinniger jy ry, hoe harder dink jy gaan jy val. Om dit te oorkom, is die geheim om stadig te begin en die vet nie te wild oop

te maak nie.

Roetegradering

3

Beginpunt

Clanwilliam

Afstand

Ry uit Clanwilliam op die R364 na Lambertsbaai en draai regs op die N7. Ná 7 km draai jy regs op 'n grondpad. Omtrent 16 km verder, by Olyvenboskraal, draai jy weer regs. Nog 13 km en dit is links op die R365. Net anderkant die Het Kruis-stasie (31,5 km) draai jy regs en 5,5 km verder links, Banghoek se kant toe. Nou is dit 34 km voordat jy weer teer kry - die R399 tussen Velddrif en Piketberg. Dit is 182 km van Clanwilliam tot op Vredenburg.

Tydsduur

Laat ruim vier uur toe vir die uitsigte en die sand.



Burger-koors anderkant Vredendal

Honger motorfietsryers droom van burgers – groot, sappige, smaaklike hamburgers met kraakvars blaarslaai, skywe tuingekweekte tamatie, 'n tuisgemaakte, fris frikkadel van gekruide beesvleis – en 'n eksotiese sous wat teen jou ken afdrup met die eetslag.

Dit vind ons uit duskant Vredendal.

Ek en Anita wou Kamiesberg toe, want dié wêreld belooft vele visuele verrassings en ons wou die stertkant van die blomseisoen probeer vang. Ons beplan ons roetes en besluit om die eerste aand sowat 10 km buite Vredendal oor te slaap. Die brosjure van die weelderige gastehuis sê “etes op aanvraag” en ons is nie skaam om te vra wanneer dit by etes kom nie.

Ons kom toe eers hier teen twee-uur uit die Kaap weg ná ’n baie ligte middagete om ons so ’n bietjie uit te spaar vir die aand se smul. Op pad is dit sweetwarm en teen die tyd dat ons in die Olifantsriviervallei aankom, is ons reg vir ’n seperige stort en die Groot Eet, in daardie volgorde.

By ontvangs is daar nie ’n siel nie. Ek moet roep voordat ’n boerenooi van iewers te voorskyn kom: So ’n ou mooi, jong dingetjie, vreeslik geselserig en baie bewus van haar halslyn wat so diep val soos Augrabies se waterval. Dis nou totdat dit by die “etes op aanvraag” kom. Toe raak die glimlag meteens stram en sy skud simpatiekloos haar kop. “Julle sal moet dorp toe. Daar’s lekker restaurante.”

Hoe dan nou só?

Nee, hulle verskaf nie aandetes in die week nie.

Maar die brosjure sê “etes op aanvraag”.

“As julle vroeg genoeg gevra het, sou ek vir julle gesê het: nie in die week nie,” reken die boerenooi.

Nou moes ons kies: Nog ’n uur of drie in die warm motorfietsklere, stewels en al, as ons wil eet. Of die verligting van ’n stort, maar dan ly ons honger. Dan sien ek die groot swartbord wat buite op die stoep staan: “Koffie en tee. Heerlike koek en tert.” Dis dalk ’n uitweg.

Nie die soort wat Weight Watchers se goedkeuring gaan wegdra nie, maar wat hulle nie weet nie, sal hulle darem seker nie ontstig nie.

Ek vra.

“Nee, daar’s nie koek of tert oor nie,” sê die boerenooi sonder ’n sweempie berou.

Ons pak af en loop kamer toe. Daar is darem drinkgoed in ’n yskas. En twee pakkies neute-en-rosyne en ’n glasbottel met beskuit. Ons kies die stort-opsie, want ons is nie lus om weer aan te trek en dorp toe te ry nie.

Hier teen agtuur begin ons oor die burgers praat. Nie ’n slim ding nie, want hoe meer ons praat, hoe lusser raak ons. Waar het ons al die lekkerste burger geëet? Was dit die bielies op Vaalwater by die Big Five-restaurant, waar hulle jou met water besproei om jou buite op die stoep koel te hou?

Of dié wat deur die tannies by die Caltex-garage op Hanover gebou word. Hulle is só trots op hul hammies dat hulle dit op ’n uithangbord adverteer as “die beste in die wêreld” – of iets van daardie aard. Jy koop dit dalk half skepties, net om uit te vind dit was toe nooit leë beloftes nie.

Nee, reken ons al twee, die heel lekkerste was die burgers van die eertydse Meerkat-restaurant op Fraserburg. Dit was nie ’n plek wat jy op sy plastiektafel-baadjie moes takseer nie. Of die feit dat die kelnerinne helder oordag na ’n herhaaluitsending van *7de Laan* staan en kyk wanneer jy instap nie. Jy wag dalk vyf minute langer as by die Wimpy; maar, boeta, dis ’n bulburger wat hulle vir jou bring.

Ons probeer ons lus temper deur te praat oor die slegste burger ooit – ongetwyfeld die Guacamole-burger van die kettingrestaurant oorkant die Universiteit van die Vrystaat in Bloemfontein. Dit help

egter nie. Ons monde water só dat ons die glasbottel se volle voorraad beskuit verorber. En die neute-en-rosyne ook.

Ek moet toegee: Die volgende oggend se brekfis was ruim en lekker. Ek herkou wel nou nog aan die boerenooi se interessante antwoord toe ek haar vra of daar 'n kitsbank op Lutzville is. “Ja,” sê sy, “dis 'n groot plek. Daar's dan drie drankwinkels.”

Ons het ons draaie gaan ry deur die Kamiesberg. Dit is ongelooflik mooi, selfs buite die amptelike blommetyd. Daar's passe waarvan ons nog nooit gehoor het nie, sanderige paaie wat kronkel en krul, en 'n droë, deinende landskap wat op 'n vreemde, amper hartseermanier bekoor.

Daarna is ons terug Kaap toe waar ons afgepak, foto's gekyk en weer die skoonheid van die wêreld oos van Kamieskroon beleef het. Aandete was reeds 'n uitgemaakte saak. Vir ons twee was dit direk Steers toe.

Roetegradering

4 vir die Kamies-meander van Vredendal oor Garies na Kamieskroon. 2 vir die roete oor die Kamiesbergpas na Springbok.*.

Beginpunt

Vredendal

Afstand

Die Kamies-meander van Vredendal na Kamieskroon oor Garies is 277 km. Kamiesbergpas van Kamieskroon na Springbok 142 km.

Tydsduur

Kamies-meander: drie tot vyf uur. Reken twee uur vir die Kamiesbergpas-roete.

* Die GPS-roete wat 'n mens kan aflaai, bied twee keuses: Vredenburg na Kamieskroon, wat ons oorspronklike roete aandui. Dit sluit heelwat serwituitpaaie in; daar is diep sand en tegnies uitdagende op- en afdraandes. Ons moes soms ook die paadjie soek in die baie droë dele. Die tweede keuse is die veel makliker roete van Kamieskroon af oor die Kamiesberg- en Baileypas na die R355 waar jy weer links draai na Springbok.

OceanofPDF.com



Dagrit uit die Kaap

“Die probleem,” sê ’n gefrustreerde Kaapse avontuurtoer-ryer nou die dag, “is dat die lekker roetes waaroor julle praat altyd te ver is vir ’n naweek. Waar kry ’n mens die tyd om ’n hele week daarvoor af te knyp?”

Wat natuurlik ’n geldige punt is vir die meeste van ons wat tussen kroos en werk sukkel om selfs net vir ’n naweek weg te breek. Daarom dat ek en Anita die GS opgesaal en gaan soek het na die ideale roete vir ’n Saterdag se gemaklike ry vanuit Kaapstad. Ons het ’n juweel ontdek wat met elke seisoen ’n ander wonderskone kleed dra sodat jy dit weer en weer kan gaan ry.

Om die teerpad so spoedig moontlik agter die rug te kry, is ons met die N1 Paarl toe en die R303 na Franschoek. Laasgenoemde was nog altyd vir my ’n mooier keuse as die R45 tussen die Paarl en Franschoek. Boonop kan ’n mens nog vinnig die stukkie grond na die Wemmershoekdam toe ook inpas as jy genoeg tyd het.

Die Franschhoekpas bly een van die lekkerste stukkies motorfietsteer in die Wes-Kaap. By die Theewaterskloofdam draai ons regs op die R45 en minder as 'n kilometer verder links, vir die eerste grond. Van hier af tot op Botrivier moet 'n mens mooi konsentreer, want dié appelwêreld se bekoring verlei jou gou en jy vergeet dalk dat jy 'n paar keer moet afdraai.

Dus, eers die aanwysings: Op die grondpad hou jy 3 km verder aan regs by die vurk. Nog 3,5 km en jy draai dié keer links. Twaalf kilo's verder vurk die pad weer. Volg die Botrivier-aanwysings na regs totdat jy by dié dorp uitkom.

Altesaam is dit net 30 km grondpad, maar jy wil ondanks die uitstekende oppervlak nie die versneller te kwaai draai nie, want daar is net te veel om te sien: Eers die appelboorde wat in die midwinter sonder blaar of bloeisel 'n soort melancholiese skoonheid teen die Groenland- en Houhoekberge uitstal.

Dan volg die pad die Botrivier tussen die berge deur en van Welgemoed af is dit 'n ander landskap: denneplantasies, klowe, rotse en fynbos. Plek-plek groei die akkerbome só dig dat die pad 'n tunnel onder die takke maak, ander kere kan jy in die Botrivierkloof afkyk en byna tot by Hermanus oor die vlaktes sien. Nog 'n rede waarom jy die snelheid moet dophou, is die laaste klompie elegante draaie wat dié roete gooi voordat dit jou op die dorp Botrivier uitspoeg. En hou die pad maar deeglik dop vir aankomende verkeer wat nie noodwendig altyd links hou nie.

Anderkant Botrivier ry jy Hermanus toe, maar van nou af moet jy die afstande noukeurig meet, anders gaan jy verdwaal: Presies 5 km buite Botrivier draai jy links op die grondpad, al lyk dit nie of dié roete iewers heen gaan nie. En net 2,5 km verder draai jy links by

Albertyn. Nou lê die koringlande diepgroen en uitgestrek tot aan die voet van die Babilonstoringberge – een van die groot belonings wat die winter jou bied.

Sou jy met hierdie pad reguit aanhou, kom jy weer by die N2 uit, wat 'n groot jammerte sal wees, want die lekkerste deel van die roete kom 4,5 km nadat jy by Albertyn afgedraai het. Die afdraai na regs lyk nie of dit 'n ernstige pad kan wees nie, maar maak gerus die geloofsprong, want die beloning is die moeite werd. Dit vat jou Perdekloof toe (nogal met 'n groot hoefysterdraai) en dan oor die rûens Caledon toe.

Daar's driffies om deur te plas, plaaswerwe met stokou opstalle, 'n paar interessante variasies in padoppervlak en voortdurend die uitgestrekte koringlande in 'n unieke skakering van Overbergse wintergroen.

By Caledon kan jy die teerpad huis toe vat om dit net 'n dagrit te maak. Of, soos ek en Anita, met nog grondpaaie Stanford toe en daarna na Napier ry om die aand by Waenhuiskrans te gaan oornag.

Ongeag wat jy besluit: Dié ekskursie is deeglike bewys dat jy nie baie tyd nodig het om in die Kaapse boendoe uit te kom nie.

Roetegradering

1 (as dit 'n baie nat winter is, dalk 2)

Beginpunt

Kaapstad

Afstand

Net 'n raps oor die 175 km tot op Caledon. Met die teerpad terug Kaap toe is dit nie veel verder as 120 km nie.

 Tydsduur

5es uur

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Die ander Oorlogskloof

Die opwindendste, gevaarlikste, frustrerendste en interessantste roete wat ek ken, is een wat ek elke weeksdag gery het. Afgesien van Tafelberg se immer veranderende aansig, het dit geen asembenemende vistas nie. Daar is nie kranse en kronkels, sand of rots, klippers of driffies nie. Dis teerpad – en die enigste kloof is die een tussen die twee rye stadig bewegende motors in die spitsverkeer.

Dit was my roete werk toe en terug. Van Melkbosstrand na die Waterfront.

Agt jaar lank het ek dit getrotseer. In sonskyn, stormwind en reën. Ek het oorlewingstegnieke ontwikkel waaroor 'n mens 'n boek kan skryf, verkeerspatrone bestudeer, oor die lewe gefilosofeer, gelag, kwaad geword, onwelvoeglike tekens vir motoriste gewys, ongelukke

sien gebeur, daagliks noue ontkomings gehad. En les bes, een groot lewensraaisel opgelos – en besef ek sal 'n ander menslike misterie nooit kan peil nie.

Die raaisel wat ek opgelos het, is die een oor wat die duiwel in die oggend doen. Want ons almal weet hy rook smiddae saam met Van Hunks teen die berg.

Van huis tot kantoor was dit 36 km. In die middag was dit altyd 'n makliker rit. Aanvanklik het ek gemeen dit is omdat die verkeer dan effens minder druk is, die motoriste nie so haastig nie, my gemoed minder besig, want die dag se slag is grootliks gelewer. Maar dit was voordat ek die kloutjie (of is dit die hoefie?) by die oortjie gebring het.

Hoekom is dit soggens so 'n nagmerrie? Omdat Kapenaars nie oggendmense is nie. En die duiwel weet dit, want hy slaap nie – in elk geval nie tussen sewe en nege voormiddag op my roete werk toe nie.

Dit is dan wanneer hy met glinsterende oë in 'n geesdriftige boog van skouer tot skouer, motor na motor spring en aanhits met rooiwarm woorde in gefrustreerde ore sodat 'n klein bietjie waansin langs Table View, Milnerton en Paardeneiland se paaie losgelaat kan word. En ek en die motorfiets word 'n opdrifsel in die rivier van straatstuitigheid.

Die duiwel kies sy kliënte met 'n vaardige oog: Vir dié wat 'n bietjie laat geslaap het en die horlosie te vinnig aantik, bied hy die versoeking van “Die Ander Baan”. Dit is nou verwant aan die “gras-aan-die-ander-kant-van-die-draad”-sindroom. In opregte geloof dat die ander baan van die dubbelpad vinniger beweeg, duik hulle dan hier reg voor my oor die wit streep sonder om 'n flikker te gooi of 'n truspieël te raadpleeg. Net om netnou weer presies dieselfde ander

kant toe te doen wanneer ou horingskop weer 'n draai maak.

Durf ek dit waag om 'n gebaar van protes aan te bied, is daar een van twee reaksies: hewige verontwaardiging of algemene blindheid.

Eienaars van vier-by-viers is ook 'n maklike teiken, bes moontlik omdat die duiwel hulle so maklik herken. “Dink aan die roete wat jy nog eendag Okavango toe gaan ry, die veldpad met die hoë middelmannetjie,” sal hy in hul ore sing. Dit maak dat hulle skynbaar nie anders kan as om 'n knobbelrige wiel in al twee bane te hê nie, asof hul rygoed nie reeds bonkig genoeg is nie.

Kleurblindes by verkeersligte, pamfletverspreiders, koerantverkopers, voetgangers wat nie voetoorgange gebruik nie, selffoonpraters en in-die-spieëltjie-grimeerders – Lucifer mis nie 'n truuk nie. Maar sy grootste troefkaart is die aartssonde van afguns. “Kyk, dié ou met die motorfiets gaan voor jou by die werk wees, al koffie gedrink hê en sy e-pos-inmandjie leeggemaak hê voordat jy op die N1 kom. Hoe kan jy dit toelaat?” Dan stop hulle die gaping tussen die twee rye staal en rubber doelbewus toe met 'n verbete grynslag wat sê “ek gun jou dit nie”.

Ek kan, om Kris Kristofferson te eggo, nie sê ek trap die duiwel se tjank elke oggend af nie. Ek het wel 'n verdedigingstrategie: Dit behels om dié roete elke oggend as 'n metafoor vir die lewensreis te beskou. Dit is 'n klein prys om te betaal vir 'n ekstra uur per dag.

Wat my bring by die diepe menslike misterie wat ek steeds nie kan peil nie: pronkplate.

Laat ek eers bieg voordat ek verduidelik – ek het eenkeer 'n troetelnaampie vir 'n motor gegee, maar daar was baie versagtende omstandighede. Dit was nie my kar nie, dit was 'n universiteitskys s'n. Ek was 'n student. Ek was verlief.

En buitendien, dit was 'n heel oorspronklike naam. Ek het 'n grys 1968-Volkswagen Kewer “Bosphorus” genoem. Maar ek sweer, ek het nooit, ooit eers daaraan gedink om die naam agter op die Volla te laat aanbring nie.

Ondanks die feit dat ek nie sonder 'n naamgee-sondetjie is nie, kon ek een ding nog nooit verstaan het nie: Waarom bring mense die koddige en dikwels verspote name op die agterstewe van hul rygoed aan? Gewoonlik boonop in baroksierskrif, met stylvolle krulle en draaie. Ek meen, wat wil hulle daarmee sê? “Kyk hoe oulik is ek?” Dink hulle rêrig ander mense gaan na hul motor se naam kyk en dink “Sjoe, enigiemand wat daai Tazz ‘Sannie’ kan noem, moet 'n vuurpylwetenskaplike wees”?

Of wil hulle hê ons moet verby die Nissantjie loop en die kar goedig by die naam groet, asof dit 'n ding met gevoelens is?

Maar dit was natuurlik in die ou dae. Die nuwe weergawe van dié impuls is pronkplate. Miskien het my weersin daarin iets te make met my ma se beste pogings om ons “reg” groot te maak. “My kind, 'n mens blaas nie jou eie beuel nie. Wees maar altyd die minste,” sou sy sê.

Ek het die eerste keer daarvan bewus geword toe *LA Law* op televisie begin het – dus baie jare gelede. Nie eens geweet die Amerikaners verwys daarna as *vanity plates* nie. Ek het toe nog gedink *Net in die VSA ...*, want ons Suid-Afrikaners sal ons mos nooit skuldig maak aan dié soort ding wat my pa “fyn brêgh” genoem het nie.

Boeta, was ek verkeerd. Op my rit werk toe elke oggend het ek gesien dit wemel van die goed. Nommerplate voor en agter. Nie met die kar se naampie op nie, maar die eienaar s'n. Of hul sake-

onderneming s'n. Of die nommer wat in vergange gloriesdae agter op hul rugbytrui gestaan het. Of, hemel behoede, die een of ander onsubtiele, persoonlike boodskap aan die res van die samelewing.

Toe ek hoor wat dit kos om dié absurditeite aan jou motor te hang, was ek eers verstom. Ons praat hier van duisende rande. Vir 'n nommerplaat. Met jou naam daarop.

Die ding van jou maatskappytjie se naam daarop kan ek nog verstaan. Dis minstens reklame. Maar nou is die probleem dat jou besigheid 'n baie kort naam moet hê om op 'n nommerplaat te pas. Van Helsdingen In- en Uitvoer is gewoonlik te lank en wat hulle dan doen, is om dit af te kort na die onontsyferbare VHIU, wat die advertensiebal in elk geval heeltemal misslaan.

Wanneer hulle by die registrasiekantoor aankom en boonop uitvind daar's reeds 'n ander gek wat met VHIU op sy pronkplaat rondry, dan dink hulle ook nie verder nie. Nee, hulle sê "Maak dit dan maar VHIU 2". Asof hulle nog nooit gehoor het van spuitverwers wat die naam van die onderneming – uitgeskryf in veelkleurige letters met die logo daarby – op die hele kant van die ryding kan skilder nie. Op die dak ook, net vir ingeval brekfis-televisie se helikopter dalk in die nabyheid is.

Dan is daar "Johan 2", "Pieter 4" of "Jenny 5" ... Is die hele doel van dié oefening nie juis om te sê "kyk hoe oulik is ek" nie? Maar hoe oulik kan jy wees as jy nommer 3 of 7 of 9 op die ydelheidstreffersparade is?

Ek het nou die dag met die motorfiets langs 'n antie by 'n verkeerslig stilgehou. "Bonnie 2" was haar registrasienommer. En terwyl ons vir die groen lig wag, kon ek dit nie meer inhou nie en ek vra, "Mevrou, wat sê die mense van die nommerplate?"

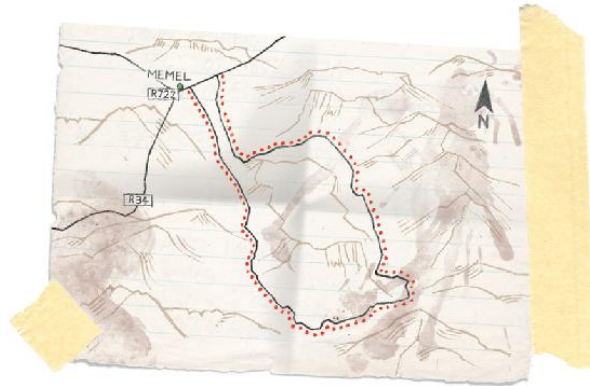
“Nee, hulle sê niks. Hulle skree net my naam uit oral waar ek gaan. Dis ’n bietjie irriterend,” sê sy.

Hulle skree haar naam uit oral waar sy gaan. Ek vra jou. Tweeduisend plus kleingeld om die goed te laat maak en al wat jy daaruit kry, is dat mense op jou skree.

Maar die grootste misterie, die tergendste geheim, die ingewikkeldste raaisel is die mense wat boodskappies op die pronkplate aanbring. Sien nou die dag ’n ou in ’n BMW met nommerplate waarop “GESTEEL” staan. Hy’t minstens ’n sin vir humor, dink ek, al is dit hartseer- maatskaplike kommentaar.

Maar die een wat die spogplaat-koek gevat het, was agter op ’n duur Duitse sportsedan: NV ME. Wees afgunstig op my. Wat hy eintlik wou sê, is “as ek só ’n kar kan bekostig, moet ek dik in die geld wees en kan julle nie anders nie as om my dit te beny nie”. Hy het seker vergeet ons weet dis tien teen een op skuld gekoop. In plaas van afgunstig wees, was my reaksie toe een van “jou simpel pampoens...”

Skryf dan maar liever, in oordadige krul-sierskrif, die troetelnaampie van jou ryding op die agterstewe. Maar moet net nie verwag ek gaan hom by die naam groet nie.



Memel

Wanneer iemand neerhalend oor die Vrystaat begin praat, raak my humeur soos die speekselkliere van Pavlov se brak – ek sukkel effens met beheer. Selfs daardie meerderwaardige lig van die wenkbroue wanneer ek terloops noem ons het die motorfietse in daardie rigting gestuur, is genoeg om my aan die gang te kry. Want

hulle weet eenvoudig nie.

Sommige sal nog halfhartig erken dat Clarens en omgewing “mooierig” is, maar die res van die Vrystaat – soos Memel se wêreld – ken hulle glad nie. Dié noordoostelike hoek van die provinsie staan wat natuurskoon betref egter geen duim terug vir Mpumalanga se beste, KwaZulu-Natal se mooiste of Limpopo se lekkerste ritte nie. Mits jy natuurlik mans genoeg is om die grondpad met jou avontuurtoer-fiets aan te durf.

Gaan ry ’n slag die Normandien- en Mullerspas deur die grondpad uit Memel in Newcastle se rigting te vat. Streng gesproke lê al twee hierdie tawwe kronkelroetes in KwaZulu-Natal, maar soos die oom gesê het nadat die winkelier uiteindelik R10 se kleingeld in munte aan hom uitgetel het: “Ook maar net-net”.

Die mooiste roete in die Memel-omgewing is egter 100% Vrystaats – en jy gaan hom op geen kaart kry nie. Dit is ’n serwituutpad wat feitlik niemand meer gebruik nie en wat baie vaardigheid verg, maar jou dienooreenkomstig beloon.

Om dit te kry, sal jy moet kop hou: Ry uit Memel se middedorp na die R34-teerpad en draai regs in Vrede se rigting. Skaars 500 m verder gaan jy ’n klein groen padpredikant sien wat “S17” na links aandui. Dit staan vir streekpad 17. Neem die afdraai op die grondpad en hou presies 21 km ver reguit aan (al lok die afdraai na die Normandienpas jou ook hoe).

Ná dié afstand is daar ’n obskure afdraai na links deur ’n plaashek – hier wag niks meer as ’n vae tweespoorpad wat in die vertes wegslinger nie. Dit is waar die pret begin, want die daaropvolgende 28 km sal jy jou ry moet ken: Diep uitgetrapte tweewielspore, hobbels en slote, klipperige rivierdriffies en ’n steil bult wat jy nie

sonder knopbande sal kan aandurf nie.

En moenie vergeet om die asembenemende Vrystaat om jou te waardeer wanneer jy op die ry-oppervlak konsentreer nie. Die eerste derde van die pad is die ene golwende heuwels en dale terwyl die soetgras in die somer kniehoogte en geilgroen staan en wuif in die wind. Dis waar jy kabbelende stroompies moet oorsteek, 'n eensame veewagter of twee gaan teëkom – en hier en daar troppies wildsbokke gaan laat spaander as jy nie 'n standaard-uitlaatpyp het nie.

Sodra jy daardie steil, klipperige bult oor is, sien jy die eerste keer die Drakensberg voor jou. Nie die Drakensbergreeks nie, maar 'n unieke losstaande kolos met rotsformasies, reusegate en skeure wat met elke draaislag van tekstuur verander.

Hou maar kop en goeie moed met die middelste deel van die roete. Daar is 'n hele klompie plaashekke wat oop- en toegemaak moet word en 'n paar sandkolle waar jy die voorwiel lig en die krag moet oophou.

Die laaste derde is pure uitbundigheid, want nou kan jy die krane oopdraai oor die veld. Die oppervlak is gelyk, die uitsig ver en jy kan jou verbeel jy is op galop met een van die talle Boerekommando's wat honderd jaar gelede hier rond Kakies gejaag het.

Die tweespoor-serwituut sluit weer by 'n goeie grondpad aan waar jy regs draai terug Memel se kant toe en weer by die R34 uitkom. As jy hierna steeds oor die Vrystaat se skoonheid frons, bewys ons almal 'n guns: Verkoop jou motorfiets en emigreer Perth toe, want daar's g'n raad met jou nie.

 Roetegradering

4

 Beginpunt

Memel-middedorp

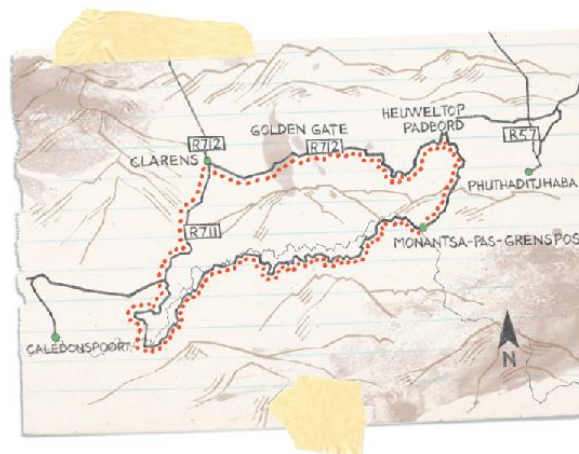
 Afstand

58 km

 Tydskuur

Vier uur

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Vergete Monantsa: Oos-Vrystaat en Lesotho

“Was jy al Katse toe?” is die vraag waaraan die teerpadmanne mekaar meet. Asof die pad na dié dam in Lesotho die heilige graal van sportmotorfietse in Suider-Afrika is.

Nie dat 'n mens hulle kan verkwalik nie. Dis 'n wonderlike roete met 'n uitstekende padoppervlak, ongelooflike berglandskap en meer draaie as wat 'n vlakhaas op vlug kan maak. Maar wat hulle nie weet nie, is dat dit nie naastenby Lesotho se mooiste roete is nie.

Dié eer kom 'n obskure, onbekende slingerpad toe wat al langs die Caledonrivier deur die berge loop, tussen die Monantsa-pas en Groothoek se grensposte. Om dié roete “mooi” te noem, is soos om te sê Charlize Theron is “oulik”. Die superfietsryers gaan egter maar sukkel. Dis avontuur-wêreld hierdie – wilde grondpad wat plek-plek vir benoude oomblikke kan sorg as jy nie fyn konsentreer nie. Maar dis elke adrenalien-inspuiting werd.

Die beste plek om te begin, is in Clarens, daardie wonderskone dorpie in die Oos-Vrystaat met meer B&B's per capita as Swellendam. Dan vat jy die R712 deur die Golden Gate Nasionale Park en verstom jou oor die kleure, vorme en skakerings van die berge. Presies 37,6 km buite Clarens draai jy regs af op 'n grondpad waar 'n padbord sê “Heuweltop”.

Die pad lyk maklik, maar moenie die vrede vertrou nie. Verder aan is dit goed verspoel en jy moet versigtig ry, maar troos jou daaraan dat dit ten minste die massas uithou. Kyk mooi, want hier is wilde elande in die omgewing, statige diere wat vies-vies teen die rante uitdraf omdat jy hul rus kom verstoer het.

Hou aan totdat jy ná 47,4 km die stukkie teer by Hlatseng raakry. Draai regs en kyk uit vir die wyser na die Monantsa-pas-grensoorgang na links. (“Monantsa” is hoe ons doeanemense dit spel. In Lesotho praat hulle van “Monontsha”.) Dié grondpad teen die berg op is nie 'n man se maat nie. Die oppervlak is los en klipperig en die helling soms steil.

Suid-Afrika se grenspos is 'n nuwe, netjiese geboutjie en jy moet natuurlik jou paspoort laat stempel voordat die regte pret begin. Die oomblik wanneer jy Lesotho ingaan, is daar 'n afdraande met die klem onbeskaamd op *af* en die padoppervlak is so rof en onbeskof dat jy in eerste rat sit en daar bly tot onder. En die remme boonop hard laat werk ook.

Maar jou beloning is reusagtig: 'n Landskap wat meer fotogeleenthede as die Oscar-plegtigheid bied. Dit sal jou stadig en teen jou sin laat besef dat die Kaap toe nie die mooiste deel van Suider-Afrika is nie. Jy kruis die Caledon deur 'n waterspat-driffie waar dit nog jonk en jeukerig is, 'n kabbelende spruitjie tussen wilgers, populiere, rooigras en kosmos. Oral om jou maak die Maluti's rondings en voue asof dit vir 'n brosjure modelleer ... streelsag op die oog.

En so hou dit aan, verby die karavaantjie van die Lesotho-doeanekantoor totdat die pad aansienlik verbeter, maar nooit ophou jakkalsdraaie gooi nie en soos 'n selftevrede kulkunstenaar aanmekaar nuwe, mooier en wyer vistas ontbloot. Langs die pad gaan jy kinders sien wat donkies met mieliesakke op aanjaag, populiere wat hul roesbruin herfsblare met tydsame geduld afskud en vet beeste wat nie nog tyd het om uit die lang gras op te kyk na jou nie. Dis 'n ander wêreld dié – tydlose, rustige Afrika.

Sestig kilo's verder kom jy weer by teer uit (as jy die grenspos by Joëlsdrif wil gebruik) en dan is dit 'n hanetree terug Suid-Afrika toe waar jy die ewe asemrowende R711 van Fouriesburg terug na Clarens ry.

 Roetegradering

3 (as jy 'n passasier agterop het, dalk 3,5)

Beginpunt

Clarens

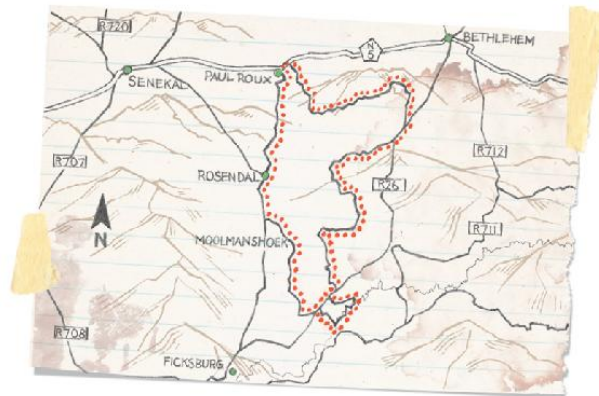
Afstand

Tussen 160 en 180 km, afhangend van watter grenspos jy deurgaan. Dié afstand is gemeet vanaf Clarens in 'n kloksgewyse sirkelroete.

Tydsduur

Vyf uur of langer. Die lekker is om al die klein afdraaipaadjies na die Caledonrivier te toets met die motorfiets - daar's 'n hele paar verrassings wat só op jou wag.

Waarskuwing: Neem padkos en drinkwater of koeldrank saam. Daar's nie 'n enkele winkel langs dié roete nie.



Moolmanshoek se moontlikhede

Moolmanshoek in die Oos-Vrystaat is een van Suid-Afrika se nasionale skatte. Dié plaasoord bied verskeie uitstekende verblyfkeuses, die kos is van die boonste rakke en sy ligging is perfek vir die avontuurtoer-ryer. Jy kan op enige van die grondpaaie koers inslaan en beloon word met interessante roetes en asem-wegslaan-uitsigte.

Ons aanbevole roete is van Moolmanshoek oor Rosendal na Paul Roux met die direkte grondpad (S162). Ná 61,2 km draai jy regs op die S224 net buite Paul Roux. By die T-aansluiting (op 60,4 km) draai jy links en op 81 km regs vir 'n kort, moeiliker trajek na die S10 waar jy op 85,7 km weer regs draai.

Volg die geteerde R26 vir 'n kort entjie voordat jy op 98,2 km die grondpad op regterhand aandurf. Ry al langs die flank van die Witteberge af (as dit nie regs van jou lê nie het jy verdwaal) totdat jy weer die R26 tref. Draai regs in die rigting van Ficksburg en op die 163 km-merk weer regs terug na Moolmanshoek.

Ons bied op die aflaaibare GPS-roete 'n baie moeilike en hoogs tegniese alternatief wat langs die Caledonrivier af loop. Dit is bedoel vir hoogs vaardige ryers, maar selfs hulle moet dit nie alleen aandurf nie, veral nie as die Caledonrivier sterk loop nie.



Roetegradering

2 (Die Caledonrivier-roete is 'n volle 5)



Beginpunt

Moolmanshoek



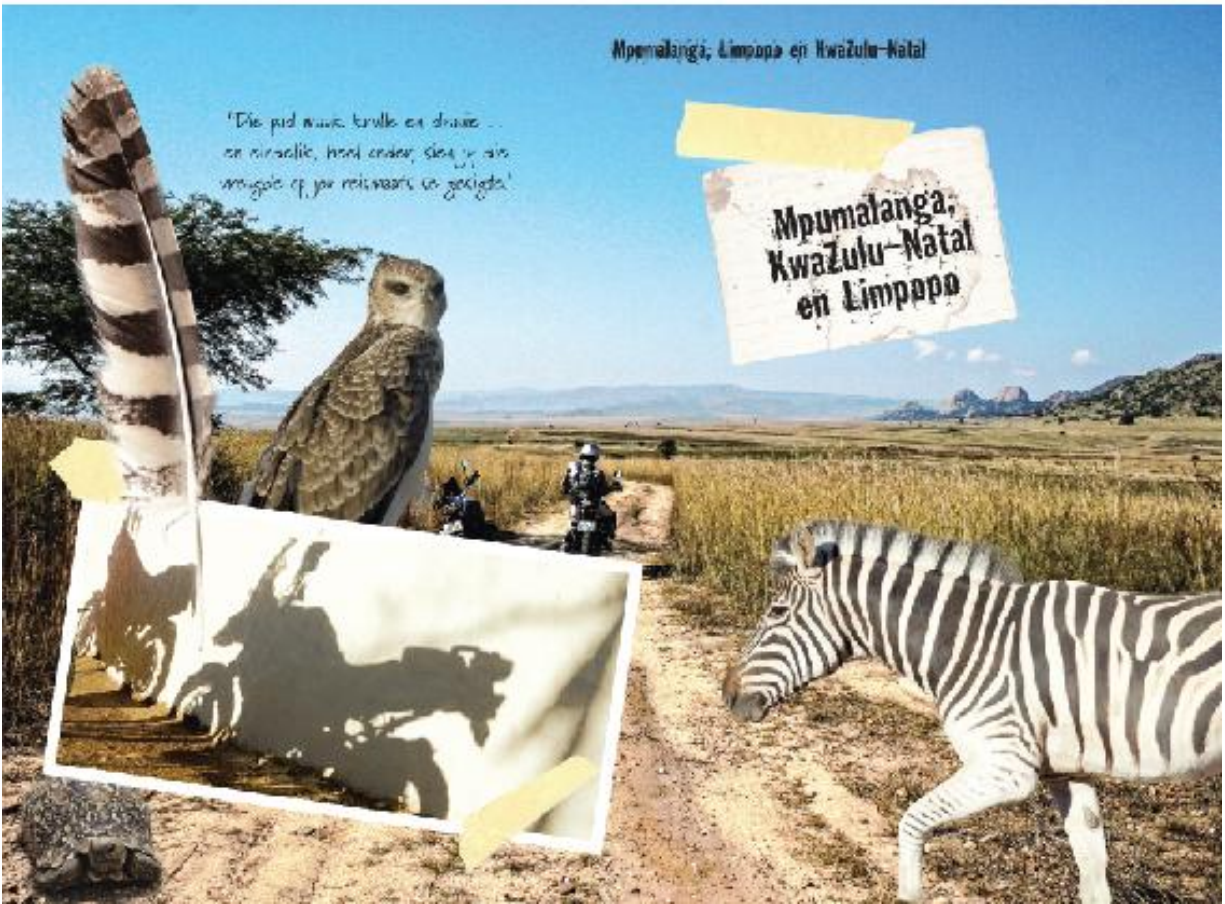
Afstand

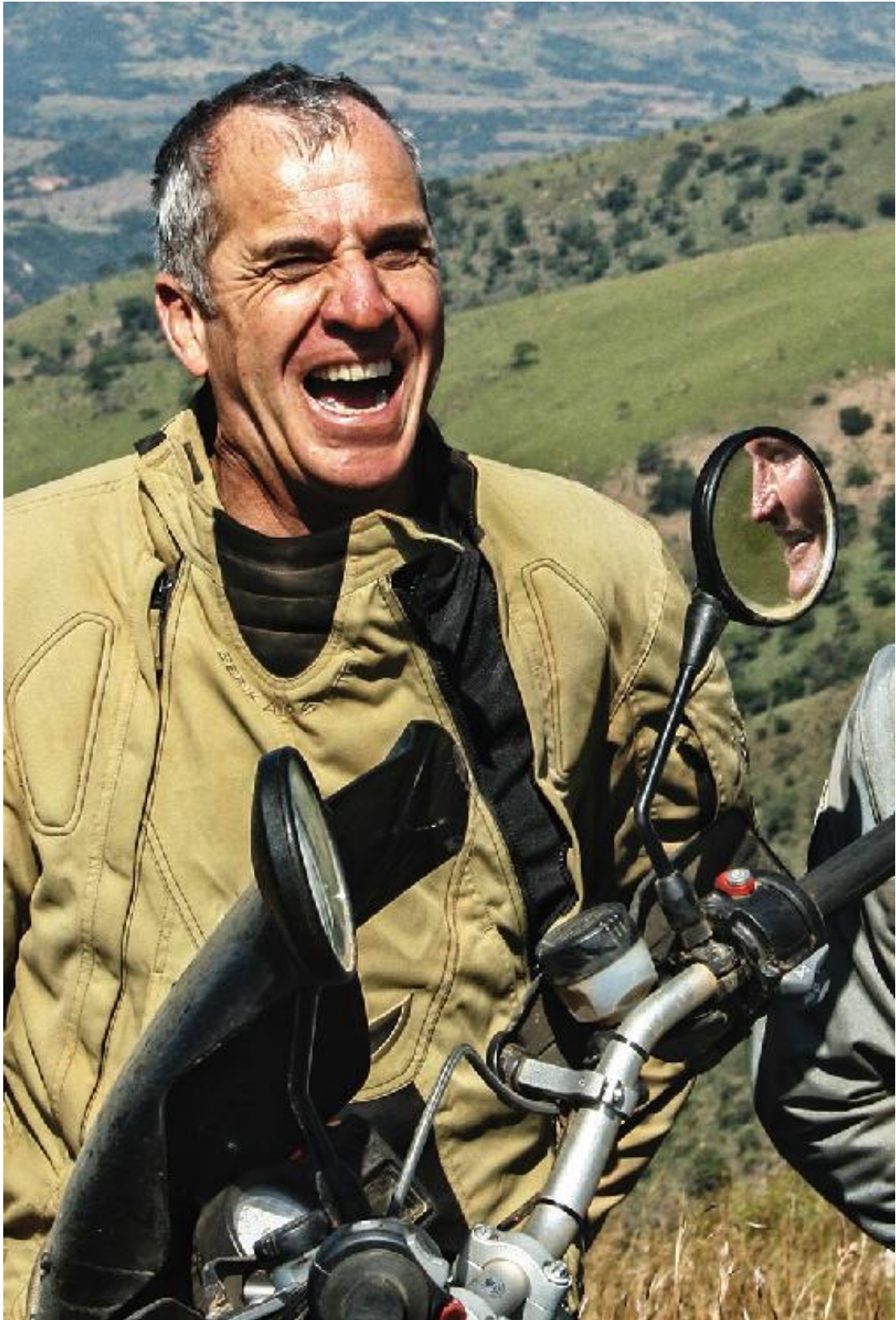
184 km (las 23,4 km by vir die Caledonrivier-roete)

Tydskuur

Vier uur of langer, want jy sal sekerlik wil koffie drink op Rosendal en 'n bietjie na die kunsuitstallings gaan kyk. Die Caledonrivier-roete gaan minstens twee uur langer duur.

OceanofPDF.com







Die dominee en die sportfiets

“Ry agter die dominee aan.”

Onder die meeste omstandighede sal mense seker maar te dankbaar wees om dié woorde te hoor. Dit is egter nie altyd die geval nie ... soos met die mediabekendstelling van ’n vreeslik vinnige sporttoer-motorfiets op die pragtige paaie van Mpumalanga.

Dis nou al tien jaar gelede sedert ek onder ’n groep van tien motorfietsjoernaliste was wat dié dag hierdie opdrag gekry het. Die fiets was die destydse BMW K 1200 RS en die dominee was René Changuion. Van die CMA. En al het nie een van ons hom persoonlik geken (of geweet waarvoor CMA staan) nie, is dit darem algemeen bekend dat leraars nie vinnige ouens is wanneer dit by ysterperde kom nie. Daarom kon jy ’n eenparige sug hoor.

Toe begin ons ry, met ek wat reg agter René inval sodat ek onmenslike druk op hom kan plaas in die hoop dat hy ná 10 km of so sal besef hy is uit sy liga en sy regmatige plek heel agter sal inneem.

Maar die dominee bly voor. Anderkant Lydenburg uit, verby Lauchsberg en die Duiwel se Preekstoel heel pad Long Tom-pas toe. Maar hoe vinniger ek jaag en hoe harder ek konsentreer op gewigverplasing, om deur die draaie te leun, regte lyne en deur die draaie te kyk, hoe groter word die gaping tussen my en René. Totdat ek my heel beste gee en steeds hoegenaamd nie die afstand tussen ons kan verklein nie.

Op Sabie hou ons stil en die dominee kom hoflik na my toe aangestap.

“Kan ek jou ’n bietjie raad gee?” vra hy versigtig.

“Asseblief,” sê ek, nog heeltemal verstom.

“Laat sak jou skouer dieper in die draai in soos ’n flank in ’n losgemaal.”

“Hoe weet jy my skouer was nie laag genoeg nie?”

“O, ek het jou in die spieëltjie dopgehou.”

Hy het my in die spieëltjie dopgehou ... Teen snelhede wat ’n spietkop nagmerries sal gee. Terwyl ek só moes konsentreer dat ek skoon vergeet het my motorfiets het truspieëls.

Dit was die oomblik toe ek besef het René Changuion is nie ’n gewone dominee nie. Ek het sedertdien die voorreg gehad om hom beter te leer ken en te ontdek dat sy vernuf op ’n motorfiets maar net een van vele indrukwekkende eienskappe is. Sy geloof is onwrikbaar, sy integriteit immer onbesproke en hy is een van min mense wat leef wat hy preek (en preek, dié kan hy). Boonop doen sy organisasie, die Christian Motorcycle Association (CMA), werk wat nie net plaaslik nie, maar ook internasionaal lof verdien en respek afdwing.

Om saam met René die lang pad te vat, is altyd ’n plesier, want ondanks sy verantwoordelikhede en beroep – om nie te praat van die hoogs irriterende feit dat hy soveel beter as die meeste van ons motorfiets ry op ’n teerpad nie – is hy altyd aan die lag. Hy put genot uit die rit, die vryheid wat net twee wiele kan bied, die bestemming, die mense om hom, uit sy geloof en uit die lewe.

Maar een ding het my nog altyd van René gepla: Hy is meestal ’n teerpadman. Nie dat ek iets teen teerpadmanne het nie. Dis net dat ek dink hulle loop so baie mis en ons het dus ook nie die kans om daardie uitsonderlike kameraadskap te kan ervaar wat in die verkenning van stof-, tweespoor-, voet- en bokpaaie gesmee word

nie.

En toe, so 'n paar maande gelede, gaan ry ek en Jan du Toit die roete tussen Badplaas en Barberton, al langs die Swaziland-grens oor Heuningklip en Diepgezet. Rene en die sakeman Gavin Heart sê hulle wil saamkom, elkeen op 'n R 1200 GS. En dié keer ry ek voor. Met die stille wete dat ek darem vir die dominee kan wys wie's baas op die grond. Nie dat ek te vreeslik sou jaag nie, want ons wou darem hê hy moes dit geniet.

Dit is 'n pad wat jou asem laat wegslaan. Van die uitgestrekte bosveld-vlaktes anderkant Lukwatini, langs en later deur die Songimvelo-natuurreservaat, op in die berge tot by die nou verlate Diepgezet-myndorp en uiteindelik anderkant af deur die bosboupaadjies duskant Barberton. Danksy die goeie reënjaar is die velde groen, die gras skouerhoogte, die riviere op loop, die damme vet en blink – kortom, dit was die perfekte roete om 'n grondpad-groentjie in te lyf in die geheimenisse en vreugdes van ongebaande weë.

En natuurlik om kranige teerpadmanne so 'n klein bietjie op hul plek te sit.

Die sukses van dié missie was ongelukkig nie volkome nie. Aan die pluskant het ons vir René oortuig dat daar 'n lewe en wonderlike ervarings anderkant die teer se einde lê. Aan die minuskant: Die dominee kan toe grondpad ry. Sonder inspanning, sonder sukkel, sonder om te skroom. Elke keer wanneer ek oor my skouer gekyk het, was hy daar, rég agter my. Rustig, behendig en net so vinnig soos altyd.

Maar minstens weet ek nou as jy die regte leraar op 'n motorfiets sit, hoef jy jou nie te erg te bekommer nie wanneer hulle sê: “Ry

agter die dominee aan.” Op teer of op grond.

Roetegradering

2

Beginpunt

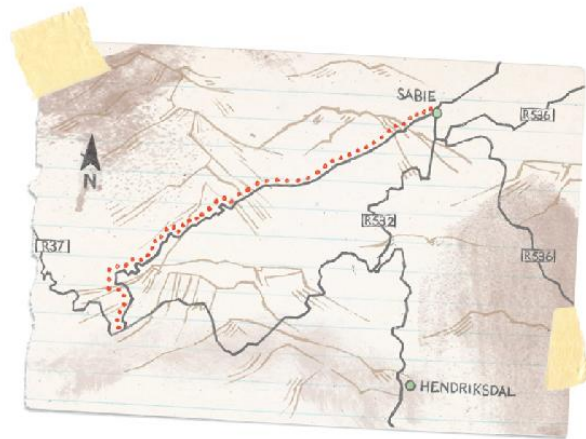
Badplaasoord se hek

Afstand

Die kort roete van Badplaas oor Barberton is 182 km. Die alternatief is 'n sirkelroete via Matsulu en Nelspruit wat 294 km lank is.

Tydsduur

Drie uur vir die kort roete, vyf vir die lange. Die eerste 40 km moet jy maar ligloop vir voetgangers en diere, terwyl die laaste stuk deur die plantasies heelwat bosbouwerkeer het.



ABS in die Poskoetspas

My eerste rit af op die ou Poskoetspas by Sabie was skrikwekkend. Die reën het in vlae aarde toe geval, die sig was tot 'n meter of drie beperk en die tweespoorpaadjie was bitter steil afdraand – die lang stukke rotsoppervlak was so glad dat die motorfietse net afgrond toe wou gly.

Ek skree op die jong, onervare ryer voor my om sy ABS aan te skakel. Hy hoor net half en doen die teenoorgestelde. Hy wys met sy duim hy verstaan en trek weer weg. Die helling is só steil dat hy geen beheer het nie. Hy gly al nader aan die onsigbare kant van die berg. My vrou, Anita, stuur hier agter my 'n skietgebed vir hom op. Ek skree weer: “AAN! SIT ABS AAN!” Hy kry die motorfiets op die een of ander manier tot stilstand. Ons ry tot langs hom. Ek herhaal my raad.

“O,” sê hy, sy oë rond van die skrik, sy valhelm se skerm opgewasem van die inspanning. Hy skakel sy remrekenaar aan.

Nou gaan dit beter. Ons kom verby die rotsbanke. Die afdraand is nie meer so skerp nie. Nou lê die modderpaadjie tussen die denneplantasies voor. Ek moet die jong man waarsku dat ABS nou weer moet af. Daar voor glip nog 'n motorfiets in die pappery en foeter amper in 'n boom vas. My hande vries, al is dit somer in die Laeveld, my lyf sweet van pure adrenalien. Ek het ernstige bedenkinge oor ons roetekeuse, want dit is moeilik en sonder veel mooi – 'n kombinasie wat nie deug as jy passasiers en minder behendige ryers in die groep het nie.

Op Lydenburg was daar geen teken van onweer nie. Maar hier teen die platorand is die weer Kaaps: onvoorspelbaar en beneuk. Teen die tyd dat die reën begin uitsak, was ons al ver teen die ou pas af – 'n weggesteekte, onbekende roete wat jou oneindige respek

vir ons voorvaders se durf gee.

Eindelik kry ons almal veilig onder. Daar's verwyd in hul oë. Die roeteleier, Johan Kriek, vra om verskoning vir die weer, wat die hemelse uitsigte weggesteek en 'n helse gespook afgegee het. "Volgende keer," sê hy, "as die son skyn ..."

"Volgende keer" is vier maande later en daar's nie 'n wolkie in die lug nie. Ons het weer onervare avontuurtoer-motorfietsryers by ons. Ons draai net voor die Long Tom-pas links, op 'n onopvallende plaaspaadjie. Die eerste stuk is net slegte tweespoor oor gelyk grond – die kruin van die berg. Dan duik die pad af teen die krans en die Sabievallei onthul 'n reusagtige poskaart van denneplantasies, rondings en kontoere en klowe in diepgroen en -blou skakerings van land en lug wat nie wil ophou nie.

Jy kyk na die afgronde wat die ABS-lose kêrel laas byna ingesluk het en jy word koud.

Die groep hou stil by die mooiste, hoogste, oopste uitkykpunt. Hulle beduie: Graskop lê dáár, Sabie hier. Anderkant daardie golwende horison is die Wildtuin, bes moontlik tien grade warmer as hier teen die berg. Hulle drink koeldrank, neem foto's – onbewus van die vorige keer se drama wat net hier afgespeel het.

Ons ry verder. Sommer maklik. 'n Dapper vrou op 'n groot motorfiets sukkel so effe, want sy gebruik te veel voorrem, maar toe sy dit eers laat staan, loop dinge klopdisseelboom.

Onder tussen die bome sien jy nou ook meer: klein stroompies water, jy hoor die geruis van onsigbare watervalle, 'n wildsbok verdwyn geluidloos tussen die lang stamme. Die pad maak krulle en draaie, die plantasies gee pad voor natuurlike bos en eindelik, heel onder, sien jy die vreugde op jou reismaats se gesigte en jy tob oor

die verskil wat die weer kan maak.

Roetegradering

4 en 'n volle 5 wanneer dit reën.

Beginpunt

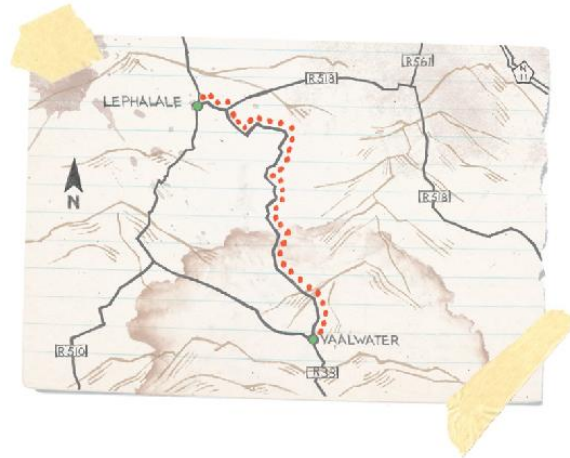
Ry vir 31 km uit Lydenburg op die R37 tot bo-op die Longtom-pas. Draai links af op die grondpad.

Afstand

Van waar jy die R37-teerpad bo in die Long Tom-pas verlaat totdat jy op Sabie kom, is net onder die 20 km.

Tydsduur

In sonskynweer sowat 'n uur. In die reën twee tot drie uur.



(Ver-)Waterberge

Kyk, 'n mens wil nie snaaks wees nie – nie eens met Blou Bul-ondersteuners nie. Nee, rêrig!

Wanneer dit egter by die Waterberge in Limpopo kom, dan neuk dit om gehoor te gee aan my ma se voorskrif dat 'n mens liever niks moet sê as jy niks moois kan sê nie. Ter versagting (want daar woon groot ouens met groot gewere): Ek het 'n lang tyd gewag voordat ek pen op papier gesit het en het eers lank daaroor nagedink. Ek gaan regtig my bes probeer om iets moois te sê en net die waarheid praat, in elk geval soos ek dit sien. Ek het 'n vrou en kinders, moet tog asseblief nie voor die voet skiet nie.

Ek en Jan du Toit is een November vol hoop en verwagting Waterberge toe omdat ons gehoor het dit is die perfekte plek vir die volgende GS Challenge, die jaarlikse motorfietsbyeenkoms waarvoor ons pa gestaan het. Ons het drie dae lank met die ysterperde daar rondgery en meer as 1 000 km grondpad afgelê. Dit was 'n pynlike proses waarin ons hoop mettertied vervaag en ons

verwagtinge verdamp het.

Laat ek, in die gees van ewewigtigheid, by die positiewe begin. Die beste ding in die hele Waterberg is die hêmmies van die Big Five-restaurant op Vaalwater. Dis wêreldklas burgers, na my beskeie mening amper so lekker soos die bielies van die Meerkat-restaurant op Carnarvon. Die tweede beste ding van die Waterberg is die tannie van die Big Five-restaurant. Sy het 'n wonderlike sin vir humor, 'n oulike patent om die hitte op die stoep draaglik te maak en 'n ouwêreldse gasvryheid wat gesorg het dat ons dikwels daar stilgehou het.

Die derde beste ding van die Waterberge is die pad terug huis toe.

Wat is dan fout met die plek? My eerste en grootste frustrasie was met die saaiheid van die potensiële roetes en dis natuurlik glad nie die mense (groot ouens met groot gewere) se skuld nie. In 'n mate is dit seker my eie skuld, want ek het gedink die “berge” in die woord “Waterberge” staan vir die soort geomorfologiese verskynsels wat 'n mens in die Kaap kry. Ek meen, as jy Cederberge of Witteberge of Swartberge toe gaan, is daar geen leë beloftes nie. Dis uitsigte en pieke, klowe en kranse, passe en afgronde en slingerende paaie wat Thomas Baines uitgedink het.

Maar nie in wyle oom Andries Treurnicht se kiesafdeling nie. Hier en daar tussen Mokopane en die Lapalala-natuurreservaat is daar 'n paar mooi koppe en skurwe rooi kranse, maar Berge met 'n hoofletter-B? Nooit gesien nie.

Drie dae lank ry ons rond op soek na iets wat ons asem sal laat wegslaan en net een keer haal ek die kamera uit, meer uit desperaatheid as inspirasie.

Kom ons praat oor die name van die plekke. Dis veronderstel om

Afrikaanse wêreld te wees, Boerekontrei, maar dis net Ingels waar jy kyk. Dis van “Game Lodge” en “Nature Reserve” of “Ranch” in elke denkbare verbuiging daarvan: “Exclusive Wildlife Reserve”, “Private Game Ranch”, “Super Expensive Safari Inn”, “Lame Lion Lodge” en elkeen met ’n kitsch- oordadige uithangbord en ingang. En dan kla hulle dat Warmbad nou Bela-Bela heet, Potgietersrus Mokopane geword het en Nylstroom tot Modimolle herdoop is!

En die dierbare mense van die Waterberg. Wat hul kindertjies met Blue Bulls-hempies laat rondloop hier kort ná die Curriebeker-eindstryd wat my geliefde Cheetahs eenkeer so pragtig gewen het ...

Dan is daar die gebrek aan luisterbare kontreistories. Begin jy gesels, vertel hulle jou van hoe al die plase aan skatryk sakemanne van Pretoria behoort wat naweke kom suip in die “cabins”, “inns”, “reserves” en “preserves” asof dit die toppunt van gekultiveerde pret en plesier is. Maar laat ek hiermee volstaan, want ek het immers ’n vrou en kinders.

In alle regverdigheid: Ons het een roete gekry wat die moeite werd is om aan te beveel. Dit begin by Lephalale, wat eers Ellisras was. Jy vat die R518 oor die Tambotierivier in Marken se rigting en draai dan 10 km buite Lephalale regs op die grondpad. Geniet die roete vir die volgende 55 km (jy draai weer regs na 33 km) en daarna ry jy Vaalwater toe vir daardie hamburgers.

 Roetegradering

2

 Beginpunt

Lephalale-middedorp

Afstand

Presies 111 km van Lephalale na Vaalwater.

Tydskuur

Nie veel langer as 'n uur nie.

OceanofPDF.com



Paulpietersburg

Motorfietsryers van hierdie wêreld loop voortdurend met 'n selfvoldane glimlag rond, want hulle woon in 'n avontuur-paradys waarvan min mense bewus is. In hierdie noordwestelike deel van KwaZulu-Natal kry jy bosboupaaie, optes en aftes, riviere en

stroompies wat vir kronkelende, beeldskone roetes sorg.

Daar is drie moontlikhede vir ryers wat hulle in die Paulpietersburg-omgewing bevind:

- Gaan verken die legio grondpaadjies op jou eie in 'n langnaweek. Daar's heelwat goeie gastehuse, gasteplase en vakansieoorde in die omgewing of op nabygeleë dorpe soos Wakkerstroom, Vryheid en Piet Retief. Veral die gebied suid, oos en direk noord van Paulpietersburg bied hope keuses (loer gerus na Garmap se SA Topo-programmatuur).
- Gebruik ons aanbevole roete as 'n breë riglyn, maar vermy die serwituut- en plaaspaadjies. Jy sal nie enige natuurskoon misloop nie, maar wel 'n hele paar heerlik tegniese stukke.
- Ry die roete presies soos ons aflaaibare GPS-spoor dit aandui (www.deonmeyer.com/bike/bike.html). Kontak net eers vir Country Trax naby Amersfoort (www.countrytrax.co.za) en vra of al die paaie daar naby rybaar is. Beter nog: Gaan oornag by Country Trax en begin die roete van daar af.

Roetegradering

2 (keuse 1), 3 (keuse 2), 4 (keuse 3).

Beginpunt

Amersfoort

Afstand

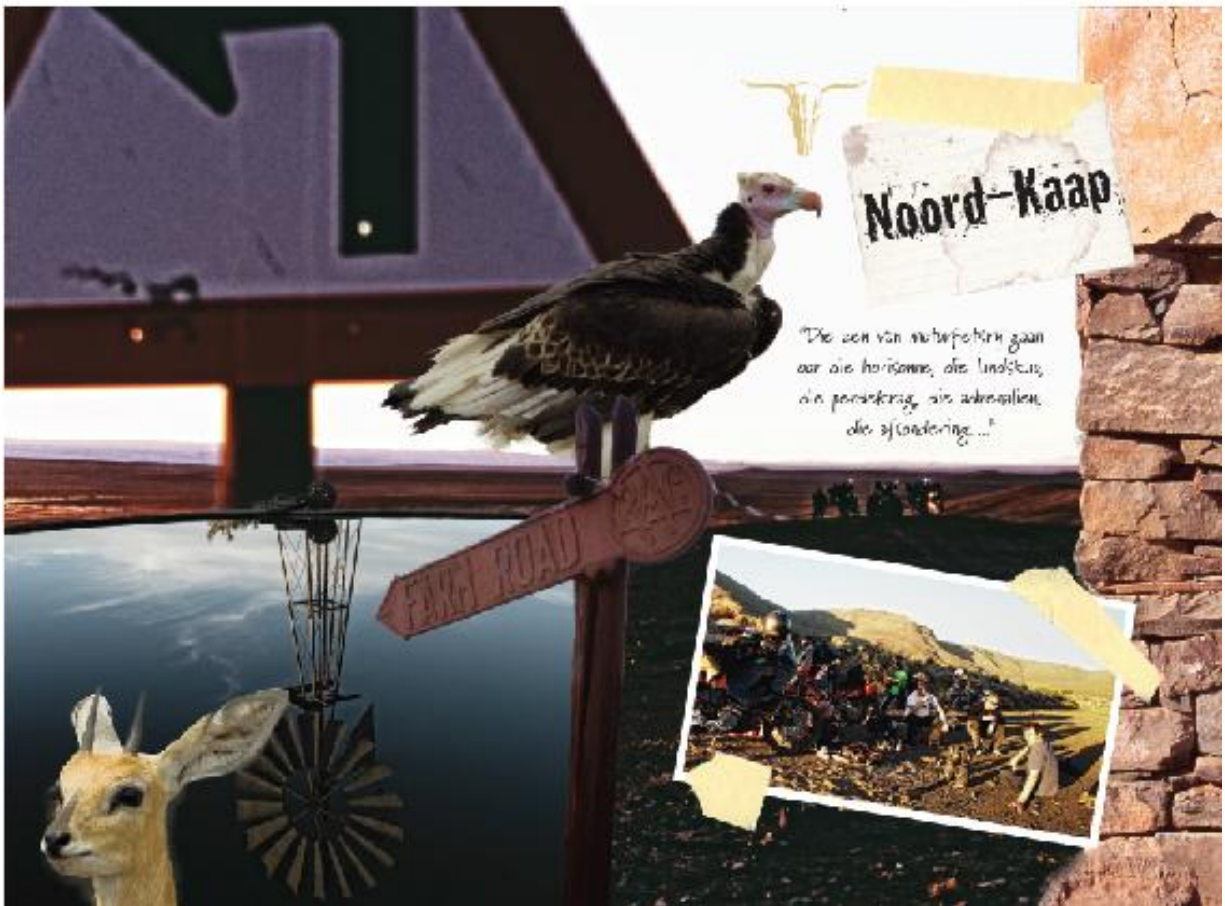
So ver as wat jy wil ry (keuse 1), 380 km (keuse 2), 362 km (keuse 3).

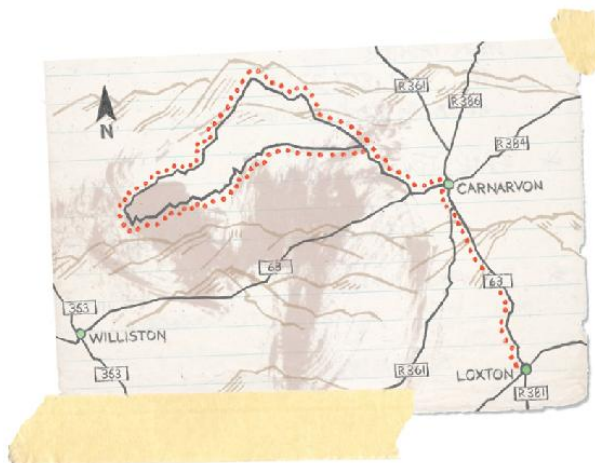
Tydskuur

So lank as wat jy wil ry (keuse 1), minstens 5 ure (keuse 2),

minstens 6 ure (keuze 3).

[OceanofPDF.com](https://www.oceanofpdf.com)





Staaljan in die Perdekloof

Die zen van motorfietsry gaan oor die horisonne, die landskap, die perdekrag, die adrenalien, die afsondering en die oneindige uitgestrektheid van die pad (met apologie aan Robert M. Pitsig). Maar dit is ook oor die mense saam met wie jy ry.

Daar is baie redes waarom Jan du Toit my motorfietskameraad is. Jan is 'n inspirasie, want hy ry 'n ysterperd soos wat Mozart klavier gespeel het – moeiteeloos. Hy is 'n verstommend behendige

towenaar en net soveel beter as al die ander. Hy trek jou uit jou gemaksones, laat jou angswekkende dinge doen en help jou om jou motorfiets op te tel wanneer die tamheid jou begin oorval.

Jan is 'n boer van Amersfoort se wêreld, 'n storieverteller, 'n platjie, 'n poetsbakker en 'n filosoof wat sorg dat die gesprekke aan die einde van die dag se ry altyd stimulerend is. Hy het die gesig van 'n middeljarige kabouter wat te veel tyd in die son deurbring en sy bonkige bou en krag het die bynaam “Staaljan” aan hom besorg.

Maar ek vermoed die eintlike rede waarom ek en Jan soveel duisende kilometer saam aflê, is ons gemeenskaplike verwondering aan die verrassings wat onbekende paaie oplewer. Om die vreemde uithoeke te gaan ontdek. Om iewers in die uitgestrektheid van hierdie goddelike subkontinent te stop en ons te vergaap aan die skoonheid, die eiesoortigheid. Jan ken die kuns van stil wees wanneer die oomblik daarvoor vra.

Een jaar in Junie ry ons anderkant Carnarvon op soek na 'n verlore skeurvalleitijs met die naam Groot Perdekloof, waarvan iemand ons vertel het. Op pad sien ons vreemde dinge vir die Karoo: reuse-voëlneswoonstelle wat aan telefoonpale hang, kokerbome, die geraamte van 'n jakkals (waarmee Jan sy motorfiets versier terwyl ek foto's neem: rugstring met die saal langs, kopbeen op die snoet).

En dan ry ons verby 'n verlate plaasopstal en skielik, sonder waarskuwing, is ons in die kloof waar 'n naamlose rivier miljoene jare lank deur rotslae gekerf het en 'n mens al met die bedding langs die pad volg. 'n Paar keer ry ons plassend deur die water. Ons hou stil, maar sê nie 'n woord nie. Ons kyk net. En luister na die wind en die water.

Daarna ry ons in 'n wye ovaalroete om die spitse met die unieke

name Ribbokpunt, Grasberg, Engelsman-se-berg, Trawalberg. Anderkant die plase Oest en Dassiekloof lê Tuiskloof, waar die skerp, kronkelende draaie ons amper onkant vang, want ons kan ons oë nie van die rotsformasies en riviértjies afhou nie.

Verby Breekyster en Potloer. By die plaas Bokvlak ontdek ons 'n stokou serwituutpad. Ons gaan vra toestemming by die oom en tannie in die opstal. Ons kry dit – en ook koffie, beskuit en gasvryheid voor die Aga-stoof.

Rooihoogte, Kransfontein, Snelskloof en dan maak die pad oop en Jan skree so in die ry: “Kom ek wys jou iets!” Daar is erosiewalle in die pad – mooi, ronde deininge waarvoor 'n mens kan jaag. Hy beduie: Druk die fiets se vering so effe in net voordat jy oor die wal is, draai dan die vet oop. Die voorwiel lig, die ysterperd vlieg. Ek probeer, ek leer, kry dit eindelijk reg. Uitgelate, soos twee kinders, ry ons verder.

Net duskant Skurwekop maak ons twee pap wiele reg. Ons praat oor die meriete van sy elektriese kompressor teenoor my voetspomp. Ons drink water, ek rook 'n sigaret. Ons sê niks oor ons ervaring van die roete nie.

Eers later die aand aan die etenstafel op Jakhalsdans buite Loxton kry Jan daardie uitdrukking van genoegdoening wat ek al so goed ken. “Dit was een van die mooistes,” sê hy.

 Roetegradering

3

 Beginpunt

Carnarvon-middedorp

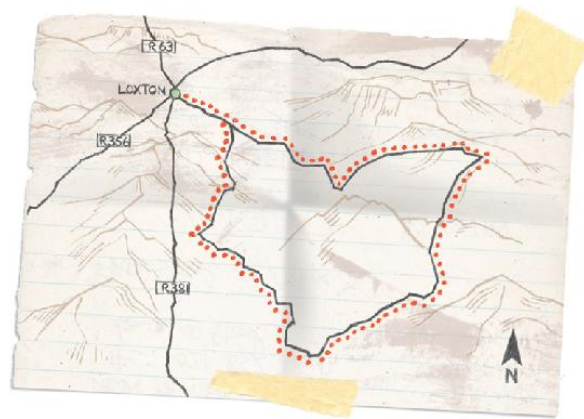
Afstand

Van Carnarvon (op die R63 in Williston se rigting) is die afdraai na regs 11,5 km. Nog 65,5 km verder draai jy links na Groot Perdepoort. Die totale afstand heen en weer is sowat 270 km van Carnarvon af, maar daar is baie moontlikhede om die roete te verkort of te verleng.

Tydskuur

Sou jy die volle 270 km doen, laat 5 uur of meer toe.

OceanofPDF.com



Die vark in die verhaal: Loxton

Die hele ding het met Okkie Wiehahn se vark begin.

Die vorige aand nog sê ek vir die Gautengers, die ding van die Karoo is sy stories. Ons sit op Jakhalsdans en lê weg aan die skaapboud en die wildspastei en Lourens Pretorius sê dis die kos en Johan Kriek sê dis die landskap en ek sê nee, dis die mense en die stories wat hulle vertel. Dit was weer een van daardie tipiese motorfietsryer-argumente wat jy sommer net vir die lekkerte aan die

gang hou.

Die volgende dag vat ek en Anita hulle op die serwituutpad tussen Van der Waltspoort en Slangfontein wat oor Okkie se werf by Abramskraal loop. Ons hou in die koelte by die dam skuins onder die opstal stil, want die Gautengers het vyf kilo's terug in die sand neergeslaan, die een ná die ander en nou is my vrou soos 'n broeis hen oor hul welstand. (Net om die feite te gee: Dit is die enigste gogga in dié roete se drinkwater – 'n droë rivierlopie met dik, los sand wat in die somerhitte uitpof tot 'n verraderlike hinderlaag. Die enigste oplossing is om stil te hou, stadig te begin en die vet oop te hou.)

Ons wag in die koelte en hier langs ons, in 'n kampie, staan die vark. Met die eerste oogopslag 'n lelike dierasie, duidelik 'n uitlander; g'n selfrespekterende boerevark sal só lyk nie. Dit het lang swart wimpers, 'n gekreukelde snoet wat in 'n Boheemse vorm eindig en 'n lyf wat so effens aan 'n *bull terrier* herinner. En dan besef jy die ding is eintlik mooi van lelikheid, soos tannie Liefie van Humansdorp sou gesê het.

Die Gautengers is nog almal sterk op pad en ons ry verder in Okkie se klofie op, oor die rug, Skuinskop se kant toe. Dis tipiese Bo-Karoolandskap met klowe en rûens, koppe en riviertjies – altyd interessant, dikwels skouspelagtig. Oor Bultfontein, Gansfontein, Slangfontein, Ramfontein, Lakenvlei (Wie't gesê hier's nie water nie?) tot by Erasmuskraal, waar ons die Bokpoortpad terug Loxton toe vat vir petrol.

By die koöperasie se pompe loop ons oom Joe van Wyk raak, wat dadelik sê ons moet kom koffie drink. Dis 'n uitnodiging wat jy nie van die hand wys nie, want oom Joe kán gesels, om nie van tant

Annetjie se koffie en beskuit te praat nie. (Daar's ook nog haar ingelegde knoffel, waarom 'n mens liries kan raak, maar ons moet by die storie van die vark uitkom.)

Toe ons en die hele kaboedel Gautengers elkeen met koppie en 'n bordjie in die groot sitkamer tot ruste kom, vra ek of hy dalk weet watter vark dit is wat daar by Okkie Wiehahn uithang en oom Joe sê hy dink dis 'n Chinese model. Wat hom toe dadelik herinner aan 'n ander storie:

In die dae voordat hy die boerdery aan sy seun Johannes oorgegee en hulle dorp toe getrek het, is daar een aand 'n klop aan die voordeur van Rietpoort se opstal. Toe oom Joe oopmaak, staan daar drie Chinese – 'n sjarmante pa, mooie ma en die oulikste ou kindjie wat 'n mens jou kan indink met groot, donker oë, pragtige swart haartjies en 'n glimlag wat lyk soos sonsopkoms oor Rooikop se berg.

In gebroke Ingels (die Chinese s'n, natuurlik) verduidelik hulle van 'n pap wiel op die Fraserburg-pad en oom Joe gaan sit dadelik hand by om hulle weer aan die ry te kry. Met die groetslag is dit die ene Oosterse hoflikheid en dankbaarheid en hy ry terug huis toe, diep onder die indruk van die toeval wat mense uit alle oorde bymekaar bring.

Later het hy eers die res van die storie gehoor. Vroeg die volgende dag het die uitheemse gesinnetjie by een van Loxton se winkels ingeklok en gevra of die mense dan nie kan help met kleingeld vir 'n R200-noot nie. Die winkelier was dadelik bereid, maar omdat dié dorp nie noodwendig die besigste metropool in die land is nie, hou sy ter interessantheid 'n oog op die Chinese toe hulle straat af ry. En sy sien hoe die motor by die volgende kafee stilhou.

Met dié bekyk sy die R200-noot van nader en sien dis nie heeltemal soos ons geld behoort te lyk nie. Toe bel sy die kafee waar die Chinese pa reeds aan die uitstap was. “Wou hulle kleingeld vir tweehonderd rand hê?” vra sy die kafee-eienaar.

“Ja,” kom die antwoord.

Toe weet sy daar’s ’n slang in die gras en dis nie ’n tuinslang nie. Sy bel vir Frikkie by die poeliesstasie en sê sy dink hier’s fout en Frikkie en sy span gryp die vên. Toe die Chinese die lang arm se vuurwa gewaar, sit hulle voet in die hoek Carnarvon toe. Dit raak ’n wilde jaagtog oor die vlaktes, met Frikkie wat op die radio klim en sê hulle moet vorentoe keer, want hier’s vandag groot pêre.

Om ’n lang storie kort te maak: ’n Mens weet nie of dit die woema in die SAPS-vên of net die Gereg se intieme kennis van die plaaslike paaie was nie, maar hulle keer die verdagtes toe net duskant die Gansvleirivier aan. In die sedan se kattedak kry hulle genoeg vervalste geld om ’n groot Karooplaas mee te koop.

Wat van die Chinese geword het, weet nugter. Gerugte wil dit hê dat hulle vir ’n sindikaat gewerk het en dat die man in die tjoekie sit en die ma en die oulike ou kindjie teruggepos is Beijing toe.

Maar die punt van die hele storie is dat as dit nie vir Okkie Wiehahn se vark was nie, ons nooit dié juweel van ’n storie uit oom Joe se welsprekende mond sou gehoor het nie. En nie weer daaraan herinner sou word dat die Karoo se bekoring eintlik in sy mense en hul stories lê nie. En ook in die kos. En die landskap ...

 Roetegradering

3

 Beginpunt

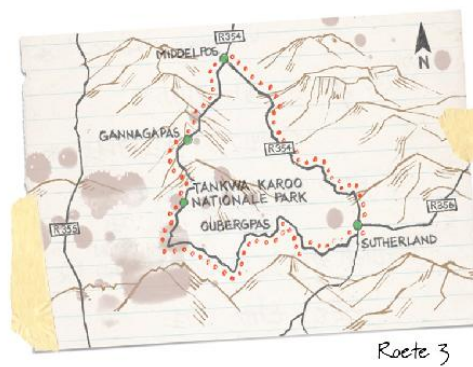
Loxton

Afstand

Om die serwitwutpad tussen Van der Waltspoort en Slangfontein te kry, moet jy kophou. Net 1 km buite Loxton op die Beaufort-Wes-pad draai jy links Bokpoort toe. Presies 53,5 km verder, by die T-aansluiting, draai jy regs. Nou ry jy 24 km ver voordat jy 'n groterige betondamwal op regterkant sien. Die afdraai na regs is net verby die damwal - die serwitwutpad begin hier. Jy kom gou op Leeufontein se werf en moet dan links draai na Abramskraal toe, anders gaan jy lelik verdwaal. Die totale afstand van die damwal totdat jy weer by die pad tussen Beaufort-Wes en Loxton uitkom, is so 'n rapsie oor die 55 km.

Tydsduur

As jy by Loxton begin en weer daar eindig, gaan dit omtrent vier uur duur om die sowat 145 km af te lê - dis nou as jy jou nie te lank aan Okkie Wiehahn se vark vergaap nie.



Die Tankwa-Karoo

Die Tankwa-Karoo is een van die onherbergzaamste plekke in die land. Dié plato, tussen die Ceder- en Klein-Roggeveldberge, is

onhoudbaar warm in die somer en yskoud in die winter. Die klippe op die paaie is skerp – pap wiele is dikwels ’n mens se voorland. (Ons het een somersdag 46 °C daar gemeet toe ons in die bloedige son die voormalige BMW-baas Lachlan Harris se agterwiel probeer herstel het.)

Nou waarom sal ’n mens daar wil inneuk?

Dalk omdat dit asemrowend fotogenies is. Vra maar vir die fotograaf Adriaan Oosthuizen. Die Tankwa is sy gunsteling-speelplek – met motorfiets én kamera. Van die skouspelagtigste foto’s wat hy nog geneem het, kom uit dié streek (een van dié foto’s hang in ons huis). Dit is die palet van Afrika-kleure wat die unieke kombinasie van gras, grond, rotse, heuwels, berge en wye hemel optower, dit is die uitgestrektheid, die afsondering, die wonderlike stilte.

Voeg daarby die Tankwa-Karoo Nasionale Park en die verstommend mooie Ouberg- en Gannagapas en jy wil dié grondpaaie weer en weer gaan ry.

Die ligging maak dit egter moeilik om die Tankwa se volle glorie byvoorbeeld uit die Kaap in net een dag te ervaar. Jy het gelukkig egter ’n legio moontlikhede:

- Bespreek plek in die Middelpas Hotel sodat dat jy dié dorpie – dalk die heel kleinste in die land – en sy gasvryheid kan ervaar. Ry uit Kaapstad oor die Bainskloofpas buite Wellington, deur Ceres en oor die Oubergpas na Middelpas en die volgende dag oor die Gannagapas na Calvinia (roete 1).
- Oornag in Ceres en ry die twee passe – met middagete op Middelpas – op pad na Calvinia.
- Begin op Sutherland (daar’s hope gastehuse en ’n paar uitstekende restaurante) en ry ’n sirkelroete wat albei passe

insluit, sodat jy die hart van die Tankwa kan gaan verken (roete 3).

Weens die vele roetes in dié gebied gaan ons jou net deurmekaar maak as ons elkeen hier probeer verduidelik. Kyk liever op GPS-programmatuur of Google Earth na ons voorstelle. Daar is ook 'n vierde moontlikheid waarvan min mense weet: Ry uit Middelpos met die R354 noord, maar draai net 1,2 km van die vulstasie links op 'n serwituutpad. Volg dié roete tot op Calvinia – dis pragtig.

Roetegradering

2 vir al vier roetes.

Afstand

Roete 1: 525 km van die Kaap tot in Calvinia (390 km van die Kaap tot op Middelpos).

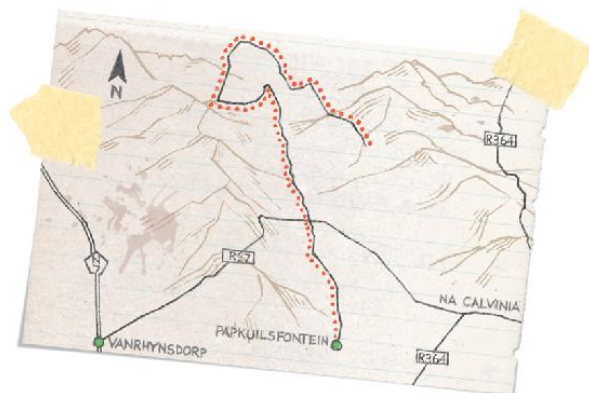
Roete 2: 401 km van Ceres na Calvinia.

Roete 3: 252 km sirkelroete vanaf Sutherland.

Roete 4: 78 km van Middelpos tot op Calvinia.

Tydskuur

Roete 1: 8 uur. Roete 2: 6 uur. Roete 3: 4 uur. Roete 4: 2 uur.



Papkuilsfontein

Die resep vir 'n perfekte motorfietsdag vereis drie basiese bestanddele: 'n uitdagende en skouspelagtige roete, aangename reisgenote en 'n oornagplek met goeie kos, 'n warm stort en 'n sagte bed.

Laasgenoemde is soms moeiliker om te kry as wat 'n mens dink. Ons het deur die jare heen al in letterlik honderde gastehuse en -plase, hotelletjies, selfsorg-eenhede en kampeerterreine oornag. Sommige was vrotsig. By ander is ons as motorfietsryers onder die

kam van willeboere geskeer en weggewys. Die meeste was ongelukkig erg middelmatig.

Maar 'n klein persentasie van dié blyplekke was perfek, dié soort waarheen 'n mens weer en weer terugkeer vir die gesellige atmosfeer, die uitmuntende geriewe, die hartlike gasvryheid (waar jou privaatheid ook gerespekteer word) en die smullekker etes. Papkuilsfontein, sowat 23 km suid van Nieuwoudtville, is een van dié plekke. Die gerestoureerde bywonershuse is smaakvol en gemaklik, die natuurskoon verstommend (veral in Namakwaland se blommetyd), die ontvangs en diens gulhartig. En dan is daar Alri se onvergeetlike etes ...

Om nie eens te praat van die uiteenlopende en wye verskeidenheid roetes in die omgewing nie. Daar is die Botterkloofpas, wat suid na Clanwilliam lei, die waterval net noord van Nieuwoudtville, die kokerboomwoud wat deel van 'n heerlike sirkelroete kan vorm op pad na Loeriesfontein en Calvinia, en die Vanrhynspas af na die Knersvlakte in die weste. (Vra gerus vir Jaco, die baas van die plaas Papkuilsfontein, daaroor uit. Hy is self 'n avontuurtoer-ryer.)

Maar ons gunsteling is die alternatiewe, ietwat moeilike tweespoorpaadjie teen die Bokkeveldberg af, waarmee jy later al langs die Doringrivier kan terugkom. Ry van Papkuilsfontein Nieuwoudtville toe en neem dan die R357 noord. Op 25,4 km (net 2 km nadat jy by die vulstasie in die dorp verby is) draai jy links op die grondpad. Op die 51,1 km-merk draai die pad skuins links teen die platorand af en van hier af is dit kophou – dit is 'n serwituut en word nie baie goed in stand gehou nie nie. Dit is steil en lekker rof en onbeskof, maar die gesukkel is alles die moeite werd.

Ná 64,2 km sluit jy aan by die plaaspad wat al langs die treinspoor noord loop en eindelik om die Bokkeveldberge die Doringrivier se loop vind.

Roetegradering

4

Beginpunt

Papkuilsfontein

Afstand

155 km vanaf Papkuilsfontein totdat jy weer terug op die plaas is.

Tydsduur

Dit is die plaashekke en die uitsigte wat jou so 'n bietjie langer gaan laat ry. Dit kan in drie uur gedoen word, maar laat liewer meer as vier toe sodat jy kan talm waar jy wil.





Baviaanskloof

In 'n opname onder avontuurtoer-motorfietsryers in 2003 is hulle gevra watter Suider-Afrikaanse roete hulle die graagste sal wil ry.

Die antwoord was redelik eenstemmig: Baviaanskloof.

Die rede is bes moontlik omdat dié legendariese stuk pad alles bied wat 'n mens op 'n dubbeldoelfiets wil ervaar: paaie wat jou tegniese vaardigheid beproef sonder om gevaarlik te raak, mense wat elkeen hul eie storie het en 'n geskiedenis wat duisende jare terugstrek tot by die San-mense wat hul wedervaringe in rotstekeninge nagelaat het. Bowenal ry jy deur die Baviaanskloof vir sy ongelooflike verskeidenheid en skouspelagtige landskap.

Tussen die N9 en Adamskraal lyk dit na maar net nog 'n pad deur die Klein-Karoo se rollenderenosterbos-oopte. Dan tref jy die Nuwekloofpas – 'n skielike, diep canyon met sy manjifieke rotsformasies wat bo jou uittroon. Jy ry deur die “Sleutelgat”, die nouste punt van die hele kloof, en die pad raak breed, die rotse roesrooi en volstruise draf saam wanneer jy van Studtis weer die versneller oopdraai.

Anderkant Zandvlakte verander alles weer: Hierdie is bergwêreld met 'n nou pad wat slinger, donker riviere en doringbome. Ná Doodsklip begin die Holgatpas en hier is die pad rof, met erosieslote wat jou hortend die steiltes laat uitry tot amper bo, waar jy terugkyk na die asembenemende vallei daar onder.

Hoër en hoër klim jy tot Bergplaas se grasplato die wêreld voor jou gelyk maak. Hier dink eerste besoekers aan die kloof die reis is amper verby, maar die eerste draai van Combrinck-se-pas bring 'n nuwe, verstommende vista ... Die pad is 'n lang, geel kronkelende slang wat lui in die laatmiddagson teen die berg se hange tot doer ver onder uitseil. Jy kyk uit oor drie bergreekse heen tot by Hanekam, die Oos-Kaap se hoogste spits.

Die groot vraag is natuurlik: As so baie ryers begeer om die

Baviaans te ry, waarom kom so min van hulle daarby uit? Onkunde is waarskynlik die grootste rede. Daarom bied ons jou graag Tien Eenvoudige Baviaansreëls, 'n gids wat jou lag-lag daardeur sal kry:

Reël 1: Lees P.H. Nortje se wonderlike *Korsies van growwebrood*.

Dit vertel van die skrywer se grootwordjare in die Baviaanskloof en gaan jou waardering vir die hele ervaring oneindig verdiep.

Reël 2: Bespreek plek by Mountain Pastures in Uniondale en Philip Fourie se Tuinskloof by Patensie. Dit is verreweg die beste blyplekke aan weerskante van die Baviaans. As jy dit in twee dae wil doen, gaan bly oor by Piet en Magriet Kruger op Zandvlakte, wat so min of meer halfpad is wat die afstand betref.

Reël 3: Ry die Baviaans van wes na oos. Dan maak jy soos oom Piet Cillié altyd gesê het – jy eet jou rape eerste. Die mooiste dele van die Baviaans is die laaste vyftig kilometer voordat jy aan Patensie se kant uitkom.

Reël 4: Sou jy net een dag tyd vir die roete hê, moet jy vroeg roer. Kom teen 08:00 uit Uniondale weg (met 'n vol tenk petrol, want dis die laaste kans vir brandstof totdat jy anderkant uit is). As jy laat slaap, gaan jy min tyd hê om plekke soos Geelhoutbos, Rooikloof en Apieskloof te bespied. Probeer om nie later nie as 14:00 by Rooihoek (nie Rooikloof nie!) weg te kom, want hef aan lê dan eers voor.

Reël 5: Twee dae is ideaal. Vir die meer avontuurlustiges: Neem 'n tent en gaan oornag by Rooihoek. Die verblyf is primitief (wat die massas natuurlik weghou) en jy moet 'n oog hou op jou besittings. Met ons laaste besoek het die bobbejane amper ons valhelms weggedra. (Dink net hoe sal 'n Duitse toeris skrik as

hy Kees met 'n helm sien verbystap.) Neem ook jou eie eet- en drinkgoed saam, want daar's nie winkels nie.

Reël 6: Van eet- en drinkgoed gepraat: Selfs al ry jy die roete in een dag, neem genoeg water of koeldrank saam. In die somer is dit snikwarm en jy gaan baie dors word. 'n Kospakkie vir middagete is ook 'n slim plan, maar moet dit nie in die motorfiets se dratas sit nie. Die pad skud te veel en teen die tyd dat jy honger is, lyk jou broodjie soos kapokaartappel. 'n Ligte rugsak is die antwoord.

Reël 7: Die Baviaans is deur die jaar heen rybaar en mooi, maar my gunstelingtyd is in die winter, bloot omdat ons toe die meeste wild gesien het. En die minste vier-by-viers. In die somer kan swaar donderbuie die riviere baie vol maak (en die driuwe 'n groot uitdaging om oor te steek) en die passe erodeer vinnig. Bel maar eers en hoor of hulle reën gehad het – en hou die weervoorspelling dop.

Reël 8: Kry knopbande en maak seker jy weet hoe om 'n pap wiel in die wildernis reg te maak. Die passe spog met skerp klippe en daar is nie selfoonontvangs of motorhawens nie.

Reël 9: Moenie met gemodifiseerde, raserige uitlaatstelsels dié paradys gaan bederf nie. Jy gaan in elk geval al die wild die skrik op die lyf jaag lank voordat jy iets te siene kry.

Reël 10: Ry stadig sodat jy kan rondkyk. Al hoe meer mense kry luiperds te siene (nee wat, jy's veilig op die motorfiets, tensy jy Kees met die valhelm op is), terwyl daar talle koedoes, bosbokke, rooiharteste, klipspringers, bobbejane, ape, slange en 'n klompie buffels is.

Roetegradering

3 Dit is die lang rivierkruisings en een of twee gladde, steil hellings wat die moeilikheidsgraad beïnvloed. As jy egter by Tuinskloof gaan oornag: Die stukkie van die R332 tot by die gastehuis is 'n soliede 4. Moet dit nie in die donker probeer aanpak nie.

Beginpunt

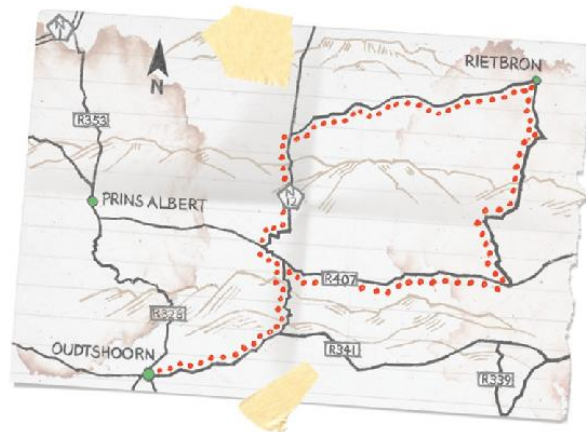
Mountain Pastures buite Uniondale.

Afstand

So tussen 220 en 240 km, afhangend van waar jy oornag.

Tydsduur

Agt uur of meer. Die beste is om dit in twee dae te doen sodat jy genoeg tyd het om op al die interessante plekke te vertoef.



Alle paaie lei na Rietbron

In die middel van die Beaufort-Wes-vlakte, in die middel van die Groot-Karoo, lê Rietbron. 'n Mens moet minstens een keer in jou lewe daar uitkom, want sê nou maar dít is die middelpunt van die heelal ...

Dit is 'n enigmatiese dorpie met ietwat verval, maar wonderskone argitektuur – van Kaaps-Hollandse gewelhuise tot die tipiese platdak-Karooboustyl. Die meeste huise is aanvanklik as nagmaalhuise deur boere van dié uitgestrekte distrik gebou. Deesdae word minder as 20 van hulle permanent bewoon, maar dié stil dorpie verander steeds 'n paar keer per jaar in 'n byenes, veral in die winter gedurende die groot (en ongewone) jaarlikse sportdag.

Die aanskoulikste en tegnies interessantste roete is van – en weer terug na – Oudtshoorn. Dit bied 'n mens die geleentheid om die uitstekende oppervlak en swiepende draaie van Meiringspoort twee keer te geniet. Jy kan egter ook in Rietbron oorslaap en van daar na Beaufort-Wes of selfs Graaf-Reinet reis.

Neem die N12 van Oudtshoorn in die rigting van Beaufort-Wes. Net anderkant die Meiringspoort (dis nou ná 75 km) moet jy wakker wees om die grondpad na Willowmore (regs) te vang. Op 114 km draai jy links in 'n noordelike rigting, op 134 km regs (oos) en op 139 km weer links en hou aan tot by Rietbron.

Met die teruggaanslag ry jy net 650 m ver soos jy gekom het voordat jy regs draai na die N12. (Oppas vir koedoes op dié trajek – hulle skuil in die doringruigtes ...)



Roetegradering

2 (Daar is heelwat sanderige driffies.)



Beginpunt

Oudtshoorn-middedorp



Afstand

339 km soontoe en terug.

Tydsduur

Laat ruim 4 uur toe - of selfs meer as jy op Rietbron lafenis wil gaan soek.

[OceanofPDF.com](https://oceanofpdf.com)



Slang in die gras: Volg die Tarka- en Baviaansrivier

As jy 'n avontuurtoer-motorfiets wil ry, is daar vier wette wat jy baie goed moet verstaan: Newton se Drie Wette oor Beweging – en Du Toit se Wet oor Slange. Jy't dalk nie van laasgenoemde op skool geleer nie, maar as jy lank genoeg die grondpaaie van die wêreld op

'n ysterperd aandurf, gaan jy die een of ander tyd daarvan kennis neem.

Dié reël lui: Wanneer twee of meer dubbeldoel-motorfietse (2D) die boendes invaar en een van die ryers is Jan du Toit (1J), sal die groot, giftige slang (S) elke keer sý ryding uitkies om na te pik (P). Dus: $2D \times 1J = SP$. Of duideliker gestel vir diegene wat nie noodwendig in fisika presteer het nie: Die slange soek Jan se bloed wanneer hy ry. Feit soos 'n koei. Groot wetenskaplike deurbraak.

Ja, lag maar. Skud jou kop. Maar onthou, hulle het Copernicus en Galileo ook gehoon. Eendag gaan Du Toit se Wet oor Slang nog in jou kleinkinders se wetenskapboeke aangeteken word.

Ek het die empiriese bewyse daarvoor eerstehands ingesamel – veldwerk, by wyse van spreke. Die eerste keer was op Klipbokkop tussen Worcester en Villiersdorp. Ek en Jan toets die dag motorfietse vir die destydse tydskrif *Veld Toe* (voorganger van die formidabele *Weg!*). Ek is op 'n Suzuki V-Strom, Jan is op 'n BMW 1150 Adventure en ons ry langs mekaar in die konkelpaadjie bergaf, staande vir beheer en nie stadig nie.

En net toe ons die laaste draai onder op die vlakte vang, klim Jan omtrent van die Adventure af, half bo-op die Suzuki. Met Jan weet 'n mens nooit watter aapstreke hy gaan uithaal nie, maar toe ek 'n breukdeel van 'n sekonde later die blinkvet Kaapse kobra sien wat rakelings by sy agterwiel verby pik, toe weet ek die man het geskrik.

Die tweede keer was in die sanderige veldpaadjies by Melkbosstrand (en hier het ek wat wetenskaplikes noem “kontrole-eksperimente”): Ek en die seuns ry al jare daar in die veld. Nog nooit 'n reptiel met 'n oog gesien nie. Toe kom ry Jan een Maart-agtermiddag saam en sommer om die eerste draai staan die kobra,

bakkop, hier reg voor ons. 'n Bielie, seker 3 m lank, goudkleurig in die laatmiddagson, reg om die Man van Mpumalanga te byt.

Pure toeval?

Ek glo van nie.

Bewys nommer 3: Korannaberg in die Vrystaat, 9 Februarie 2006. Ek en Jan ry bergop. Heel bo gekom, staan ons nog swetend ná die lelike hellings teen die berg uit toe die rinhals hier reg voor Jan te voorskyn kom. 'n Meneer van 'n dier wat hom duidelik vir Du Toit vererg het.

Maar die ernstige wetenskaplike sal steeds 'n sweem van skeptisisme behou – en met reg ook. 'n Mens konstateer nie sommer 'n hipotese slegs op grond van drie soortgelyke verskynsels nie. Of in Allemanstaal: Dit was als dalk net toeval. Eers hier by die vierde keer gaan die Nobelprys-paneel daarvan begin kennis neem.

Daarom gee ek graag die vierde en deurslaggewende bewys: Ons was van Cradock oor Tarkastad op pad om die Baviaansrivier te volg. Binne die eerste 20 km is daar 'n kobra wat vir Jan koggel en 60 km verder, 'n pofadder wat vir my ignoreer, maar voor Jan gaan verbyseil. Tot Jan se krediet moet ek sê hy skrik mooi. Geen wilde swenke voor sy ryvennoot in nie, geen nou-spring-ek-van-die-fiets-af-tierlantyntjies nie, nie eens 'n lelike woord in die slang se rigting nie. Al wat hy doen, is om 'n entjie verder stil te hou en met koeëlronde oë en 'n bleekheid om die kiewe te vra: “Het jy daai een gesien?”

Met soveel wetenskaplike bewyse gaan jy kwalik vir 'n beter gefundeerde hipotese vra. Nou wag ek nog net vir die selfoon om te lui en 'n vrouestem wat in 'n Sweedse aksent sê: “Hou asseblief aan vir die voorsitter van die Nobelprys-komitee.”

Cradock lê mooi in die middel van 'n regte avontuurfiets-mekka. Wanneer 'n mens op dié dorp gaan kuier, maak een van die pragtigste roetes in die land 'n perfekte dagrit van daar.

Neem eers die teerpad in die rigting van Tarkastad, maar draai ná 12,7 km regs op die grond om saam met die Tarkarivier tussen die heuwels deur te meander en selfs 'n kort pas te ry. Gaan drink koffie op Tarkastad en ry uit op die R344, wat gou in 'n breë, stamperige grondpad verander. Hier ry jy weer al langs die Tarkarivier, maar op 87,8 km (afstand gemeet vanaf die begin van die roete in Cradock) draai jy regs. Kort voor lank is jy in die Baviaansriviervallei en dit raak net al hoe skouspelagtiger. Kyk uit vir die troppe bobbejane en verkyk jou aan die pragtige plaashuise, die populierboomtonnels en valleie wat kort-kort-voor jou oopmaak.

Wanneer jy ná 189 km die teer van die N10 tref, het jy 'n keuse: Skiet reguit terug Cradock toe of neem die uitdagende Wittemutskloof-alternatief deur op 201 km links te draai en op 219 km regs. Wees egter gewaarsku: Hierna raak dit rof en baie tegnies. Dit is 'n serwituutpad waarvan sowat 15 km glad nie in stand gehou word nie. Daar is verspoelings, rowwe driffies, baie rotse en klippe en heelwat wild. Vir jou moeite word jy egter met verstommende natuurskoon beloon.

As jy dit saam met Jan du Toit gaan aandurf, hou maar $2D \times 1J = SP$ in gedagte. En sê hom tog niks van die Nobelprys nie. Hy sal meen hy's geregtig op minstens die helfte.

Roetegradering

2 as jy op die N10 terugry, maar 4 as jy die alternatiewe roete aandurf.

Beginpunt

Cradock-middedorp

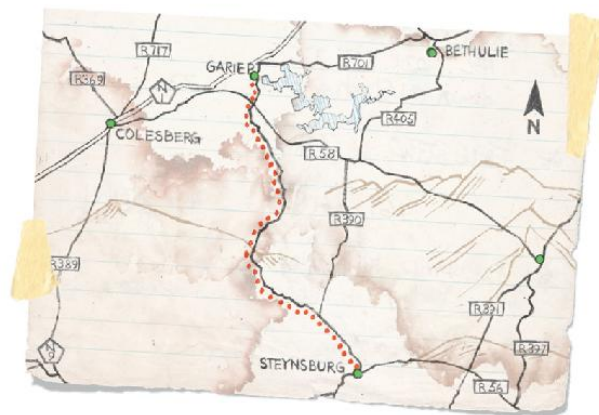
Afstand

251 km uit en tuis vir die makliker roete; 273 km sou jy die alternatiewe terugroete aandurf.

Tydskuur

Jy gaan dikwels stilhou en foto's neem. Reken vyf uur vir die korter, makliker roete en sewe uur vir die langer, tegniese een. Neem dus middagete saam.

OceanofPDF.com



Gariep na Steynsburg

Topografiese kaartprogrammatuur is die avontuurtoer-ryer se beste

vriend. Hoe meer reliëf-lyne, hoe meer kinkels in die pad en hoe sekerder kan 'n mens wees dat dit baie lekker gaan raak. Daar is egter uitsonderings op hierdie algemene reël, soos die grondpad tussen die Gariepdam en Steynsburg.

Ons het hierdie mooi stuk pad toevallig ontdek. Ons wou eintlik net die teer vermy op pad na Cradock en toe laat slaan die landskap ons asem weg. Jy ry eers teen die provinsiale grens tussen die Noord- en die Oos-Kaap af en dan suidoos na Steynsburg.

Nou goed, ons het dit in die groen van die laatsomer gery, maar ek vermoed dit sal selfs in die winter bekoring inhou.

Ry suid oor die Gariep se damwal en wanneer jy by die R58 kom, ry jy reguit oor en vat die grondpad. Op 23 km draai jy links en skaars 'n halwe kilometer verder regs. Op 40,7 km weer regs en op 58,7 km hou jy links en ry dan totdat jy op die R390 weer teer kry.

Roetegradering

1 (Donderstorms het die laaste deel van die grondpad glad en modderig gemaak toe ons die laaste keer daar gery het. In dié omstandighede is die gradering 3.)

Beginpunt

Vulstasie by Gariep

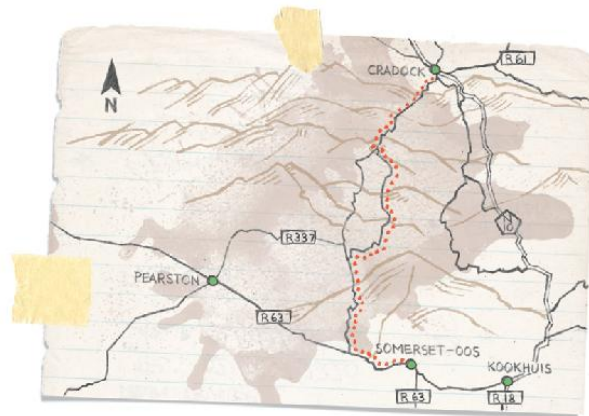
Afstand

109 km van Gariep se vulstasie tot by die eerste vulstasie op Steynsburg.

Tydsduur

Tydsduur: 90 minute. (Twee uur as dit nat is ...)

OceanofPDF.com



Langs die Bergkwaggapark (Cradock na Somerset-Oos)

Die dikwels vergete Bergkwaggapark spog sekerlik met van die mees dramatiese landskappe van al ons nasionale parke. Hierdie roete sal jou langs die hoofpark verby neem en dit bied ook heelwat bergpasse, indrukwekkende kranse en wonderlike uitsigte.

Neem die R390 suid uit Cradock en draai regs op die R337 ná net 2,9 km. Verlaat die R337 ná 25,9 km deur links te draai op die plaaspad. By 53,1 km draai jy regs op die breër grondpad en op 59,1 km sluit jy weer by die R337 aan. Ry tot by die R63 waar jy links draai Somerset-Oos toe. (Op Somerset-Oos het ons by Hobson's Choice Deli gaan eet en die personeel het vir ons heerlike broodjies vir die volgende skof van ons reis ingepak ...)

Die plaaspad (waarop jy ná 25,9 km kan afdraai) is die interessantste keuse vir dié roete, maar beginners het ook die keuse om op die R337 te bly.

Roetegradering

2, as jy die plaaspad gebruik en 1, as jy op die R337 bly.

Beginpunt

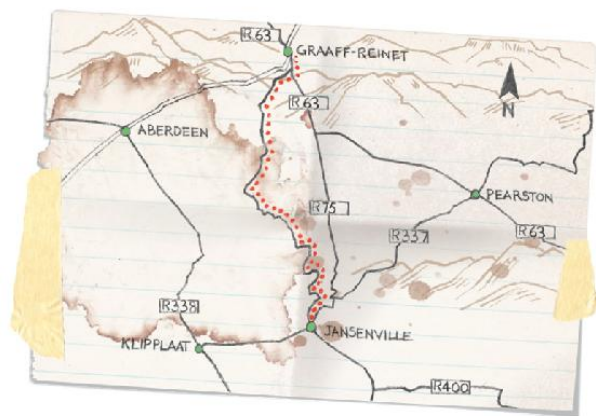
Cradock-middedorp

Afstand

100 km, plaaspad ingesluit.

Tydsduur

2 uur



Sondagsrivier: Jansenville na Graaff-Reinet

Die Sondagsrivier se oorsprong is halfpad tussen Graaff-Reinet en Middelburg, maar hy kom eintlik eers tot sy reg waar hy uit die Addo-olifantpark naby Kirkwood begin om die sitrusboorde te voed. Vir die avontuur-ryer is hy op sy beste net noord van Jansenville, want dan kruis 'n mens hom ses keer. En elke kruising is anders: Jy kry alles

van klipperige driffies tot seepgladde beton.

Van Jansenville se landdroskantore ry jy wes, verby die tennisklub. Net 5,5 km later draai jy links en kruis die Sondags vir die eerste keer. Op 23,4 km draai jy links om weer oor die rivier te ry en op 25,2 km weer regs.

Op 32,6 km hou jy reguit aan (ignoreer die uitdraai na regs), op 64,2 km draai jy regs om die spoorlyn te volg. Draai links ná 78,1 km en ry deur Graaff-Reinet toe.

Dié pragtige, historiese dorp is 'n gewilde toeristebestemming en die gastehuse is dikwels lank vooruit bespreek. Bel dus vroeg, want jy sal wil oorbly om meer oor die dorp se geskiedenis en argitektuur te leer.



Roetegradering

2 (Dit is die seepgladde driffies waarvoor jy moet ligloop.)



Beginpunt

Jansenville-middedorp



Afstand

112 km



Tydsduur

2 uur

Deel 2

Die teorie van die grondpad



OceanofPDF.com



Die kern van die saak: vrees, ego en traksie

Enigiemand kan die vaardighede vir avontuurtoer aanleer, ongeag hoe lank jy ry, hoeveel natuurlike aanleg jy het of hoe dapper jy is. Ek kan dit uit persoonlike ervaring bewys: Die enigste rede waarom ek in die laat negentigerjare die eerste keer grondpaaie op 'n ysterperd aangedurf het, was omdat ek te dom was om te weet ek moet versigtig wees.

Nie dat ek van meet af aan onmoontlike, hoogs tegniese roetes vreesloos bestorm het nie. Ná 26 jaar van teerpad het ek en my vrou, Anita, besadigd en versigtig 'n wye, goeie grondpad gaan ry

sonder om die moontlike risiko's daaraan verbonde en moontlike gevolge diep te oordink.

Dit was só lekker dat ons meer van hulle gaan soek het in die naïewe oortuiging dat grondpaaie bloot 'n effens stamperiger weergawe van teer was. En toe, in 2002, nooi BMW my as joernalis na die bekendstelling van die destydse R1150 GS Adventure – 'n ervaring wat alles verander het. BMW het vir dié geleentheid 'n ongelooflike roete deur KwaZulu-Natal en Mosambiek gekies wat die oorsteek van riviere, redelik intimiderende op- en afdraandes, 'n gekerjakkertussen kameelperde, wildsbokke en luislange ingesluit het – en, les bes, die dik, los, onmoontlike sand op pad na Ponta Mamoli in die suide van Mosambiek.

Ek het aanvanklik – uit algehele onkunde en adrenaliengedrewe stommiteit – redelik goed gevaar. Maar die wit sandpaadjies het my totale gebrek aan kennis, vaardigheid en ervaring vinnig blootgelê in die laaste twee dae. Ek het geval. Weer en weer. Hoe meer ek geval het, hoe moeër het ek geword en hoe meer het ek die sand gehaat. Ek het 'n vrees daarvoor ontwikkel en vir elke denkbare oppervlak wat daaraan herinner.

Ek was nog nooit 'n natuurlike sportman nie. Die geheimenisse van die gholf-swaai ontwyk my steeds, ondanks my beste pogings. Op teer is ek nie 'n uitsonderlike motorfietsryer nie – daar's baie naweekkrygers wat my die loef afsteek deur die kronkelende Franschoekpas op 'n Sondagoggend.

Dit het my egter nog nooit juis gepla nie. 'n Mens doen mos maar wat jy kan. Tot daardie disnis-dag in die Mosambiekse sand. Toe ek die sestiende of sewentiende keer neersloeg (die harsingskudding het my telbord so effe deurmekaar gemaak), het ek besef ek het een

van twee keuses:

Bly vir ewig weg van die grondpad ... of tem my vrese deur die nodige vaardighede aan te leer.

Met 'n lewensfilosofie van “enigiets is moontlik as jy lank en hard genoeg werk” (die gholf-swaai uitgesluit) het ek 'n stofpad-kursus by Jan du Toit gaan doen. Jan was die amptelike, gesertifiseerde en gediplomeerde grootbaas van die BMW Motorrad Veldry-akademie en bedryf deesdae op sy plaas naby Amersfoort ons land se voorste opleidingsentrum vir dié motorfietse: Country Trax.

Net sodat jy verstaan: Hy is op die plaas gebore en het daar grootgeword. Wat beteken hy móés grond as ryoppervlak baasraak as hy naweke wou huis toe gaan. Hy ry al motorfiets sedert sy tienerjare, toe hy 'n buurman se ou ysterperd gekoop en reggemaak het – dit was die begin van 'n lewenslange passie.

Jan het in sy jonger dae aan uithourenne (*enduro*) deelgeneem en dié ding van ander mense leer het so half per ongeluk gebeur: Nadat hy die boerdery by sy pa oorgeneem het, het vriende dikwels op die plaas kom kuier en hom begin uitvra oor die geheimenisse van twee wiele op die grond. Hy het al hoe meer sy kennis begin deel op ritte in die pragtige berge en dale van die omgewing. Uiteindelik het Jan besluit hy kan maar net sowel 'n paar rand uit dié touwysmakery verdien. Toe gaan woon hy BMW se Veldry-akademie in Hechlingen by (die span wat vir BMW se oorheersing van die Dakar-wendren in 2000 verantwoordelik was toe hulle die eerste vier plekke verower het), voltooi dié kursus met lof, pas dit aan vir Afrika-toestande en kry Country Trax op die been.

Nadat ek sy kursus gaan doen het, het ek lig aan die einde van die tunnel gesien. Toe doen ek die kursus nog 'n keer. En begin daarvan

hou. En weer, en toe raak ek heeltemal verlief op grondpadry en alles wat daarmee saamgaan. Omdat ek selfvertroue gekry het en eindelijk my vrese oorwin het.

Ek is niks meer as 'n gemiddelde ryer nie. Ek het geen uitsonderlike aanleg vir motorfietse of 'n noemenswaardige talent vir boendoebreek nie. Net passie en 'n onblusbare drang om my ryvermoë te verbeter.

Hier dan my boodskap: As ék kan leer om grondpad te ry en te geniet, kan enigiemand.

Jan het my later by die Wes-Kaapse tak van Country Trax betrek waar ek dikwels as sy assistent-instrukteur opgetree het. Daar het ek so dikwels dieselfde ding sien gebeur: Ryers wat vol vrese opdaag – vrees vir val, vrees vir besering, vrees vir hul duur fietse wat dalk beskadig kan word. Vrese wat hul gespanne maak, spanning wat hulle moeg maak en lei tot uitputting wat hulle laat foute maak.

Feit is, jy hoef nie die grondpad te vrees nie. As jy dit met pragmatisme, nederigheid en intelligensie benader, sál jy dit baasraak. Konfronteer jou vrese, analiseer en oorwin hulle en jy gaan 'n hele nuwe leefwyse ontsluit – een wat, in die woorde van die legendariese oud-BMW-baas Pieter de Waal, “altyd veel groter en beter as jou verwagtinge is”.

Ego

Naas vrees is ego 'n mens se grootste vyand. Dit bly vir my fassinerend dat vroue in die veldry-kursusse meestal veel beter vaar. Hulle leer vinniger en meer en vorder dus teen 'n sneller pas as die mans. Ek glo die rede daarvoor is omdat hulle nie deur manlike ego

gekniehatter word nie.

By enige opleidingssessie het ons die Groot Ego's raakgesien selfs nog voordat die kursus begin het. Hulle was die manne wat geweier het om die Inleidende Kursus te doen, "want ek het dit nie nodig nie". Hulle sê gou vir jou hulle is eintlik net daar om 'n minder vaardige vriend by te staan, hulle weet meer as die instrukteurs en is nie skaam om hul (dikwels verkeerde) mening met ander kursusgangers te deel nie. Hulle stel meer belang daarin om hul "wheelie"-tegniek te verbeter as om die fyn kuns van gewigsverspreiding in 'n draai te leer. Hulle laat tol hul agterwiele met groot bravade en dring daarop aan om reg agter Jan te ry.

Eienaardig genoeg is hulle ook die mense wat die meeste neerslaan in die opleiding. Laat 'n mens dink, nè?

Net soos die gholf-swaai, sal die grondpad jou nederig hou. Die een of ander tyd gaan dit jou swakhede blootlê en jou onverhoeds vang. As jy regtig wil leer om jou avontuurtoer-motorfiets te bemeester, sal jy jou ego in jou sak moet druk. Houding is alles. Benader die kursus met 'n bereidwilligheid om alles te vergeet wat jy dink jy weet en kom daar aan met 'n leergierigheid. En beskeidenheid.

Traksie

Die essensie, die hart en die kern van grondpadry is die vastrap tussen jou bande en die padoppervlak. Traksie is die goue draad wat deur hierdie deel van die boek loop. Dit is waarop alles uiteindelik neerkom. En omdat ons dikwels gaan afdwaal om fyner besonderhede en komplekse teorieë te bespreek, is dit belangrik om

dit somer hier aan die begin te beklemtoon.

Byna al die tegnieke wat ons gaan bespreek, is daarop gemik om maksimum traksie te verseker en dit optimaal te benut. Jy moet oor traksie dink, dit visualiseer en daarop fokus, want dit is eintlik waarom die tegniek van avontuurtoer gaan.

Traksie (of vastrap, greep – noem dit wat jy wil) verwys na die maksimum versnellende krag wat 'n wiel kan produseer voordat dit begin gly. Traksie is direk afhanklik van – en nou verwant aan – wrywing. Soos enige fisika-student jou gou sal vertel, is wrywing nie noodwendig 'n eenvoudige begrip nie.

Die basiese definisie van wrywing is “die krag wat relatiewe beweging van twee soliede oppervlaktes teenwerk”. Daar is boonop statiese wrywing en kinetiese wrywing, droë en nat wrywing, en smeringswrywing. Daarby bepaal wrywing se formule dat jou voor- en agterwiel ewe veel wrywing met die padoppervlak geniet, sou die gewig en kraglewering eweredig tussen die twee wiele versprei wees. Wat heeltemal te tegnies raak vir ons doeleindes.

As jy belang stel om meer te weet oor wrywing, traksie, hul verskille en ooreenkomste, gaan soek gerus nog inligting op die internet. Veral Steve Munden se stuk by www.stevemunden.com/friction.html is insiggewend.



Die drie gebooie van die grondpad

Dié drie gebooie van grondpadry is helder en duidelik, kort en kragtig. Wanneer 'n mens op 'n avontuurtoer-motorfiets op 'n grondpad onseker is, doen jy die volgende:

1. Staan op.
2. Kyk op.
3. Maak oop.

Dis só eenvoudig. Hierdie trio beginsels is al wat jy nodig het om die groot honne se rytegniek te bemeester. Memoriseer hulle sommer nou. En onthou ook – jy moet al drie terselfdertyd toepas om dit te laat werk.

As jy egter nie weet waarom jy hierdie drie reëls moet volg of hoe

om hulle uit te voer nie, is ons gebooie nie die kliptablet werd waarop hulle uitgekap is nie. Daarom gaan ons elkeen in die komende hoofstukke breedvoerig verduidelik. Die enigste dilemma is dat ons dit nie in die logiese volgorde gaan doen nie – bloot omdat die eerste twee gebooie makliker is om te snap as jy eers die derde een verstaan. Ons begin dus by die derde gebod ...

OceanofPDF.com



- Hellingshoek
- Naloop



Die derde gebod: MAAK OOP

Hier is die derde reël se volle vers en kapittel: Wanneer jy op die grondpad onseker is, moet jy die versneller oopdraai sodat al die komponente wat saamsweer om 'n motorfiets stabiel te hou tot hul reg kan kom.

Ek wil dié beginsel met 'n storie illustreer. 'n Klompie jare gelede het 'n vroulike kursusganger by die Klipbokkop-akademie buite Villiersdorp in 'n oefening 'n handvol voorrem gegryp. Toe dié wiel sluit, het sy geskrik, beheer verloor en besluit sy spring liewer af. Toe die stof van haar sprong gaan lê en sy opkyk, moes sy toekyk hoe die R 1100 GS ewe rustig op sy eie en boonop in 'n reguit lyn teen die effense bultjie af ry. Dit het uiteindelik, stadig en statig, weens 'n tekort aan momentum omgeval. (Tot haar én haar eggenoot se verligting was daar geen skade aan vrou of fiets nie...)

Waarom kon die motorfiets dit doen? Hoofsaaklik danksy hellingshoek (*rake*), naloop (*trail*), die buiteband se kontakstrook (*contact patch*), rustraagheid (*inertia*) en giroskopiese stabiliteit. Moenie dat dié terme jou intimideer nie. Ons gaan hulle een vir een verduidelik.

- Hellingshoek

Plaas jou motorfiets op sy hoofstander en gaan staan langs hom. Trek nou 'n denkbeeldige loodlyn deur die as van die voorwiel en daarna nog een al met die stuurkolom langs deur jou voorste vurk as gids te gebruik. Al twee lyne moet tot op die

ryoppervlak “getrek” word. Meet nou die geometriese hoek wat hulle met mekaar vorm – só bepaal jy die hellingshoek van jou motorfiets.

Doen dié oefening met ander fietse wat jy teëkom en jy sal gou sien dat die hellingshoek dramaties kan verskil. Kruisers en *choppers* (dink Harleys) het lang vurke en groot hellingshoeke wat dikwels meer as 30° van die vertikaal verskil. Dit maak hulle baie stabiel op 'n reguit pad. Daar's mense wat sê jy kan in die Karoo die Harley se kruiskontrolle maar aansit, jou arms vou en 'n uiltjie knip, want dit sal net pylreguit aanhou ry. Vat nou egter dieselfde Harley deur die Franschhoekpas en jy moet stoei en sweet om hom deur die kort, vinnige draaie te kry.

Superfietse (of “sportfietse”) se vurke duik weer teen 'n veel kleiner hoek af grond toe (meestal rondom 24°). Dit is waarom hulle so maklik is om deur die skerp draaie te kry – die kenners sal vir jou sê hulle “hanteer so goed”. Dis omdat dit soveel makliker is om teenstuur (*counter steering*) te doen (later meer daaroor). Sportfietse is weer minder stabiel in 'n reguit lyn.

Dit is alles as gevolg van hellingshoek. Avontuurtoerfietse en selfs teerpad-toerfietse se hellingshoek is gewoonlik in die omgewing van 25° - 26° om goeie hantering én goeie stabiliteit te verseker. Nou verwant aan die hellingshoek is die motorfiets se naloop.

- Naloop

'n Supermark-trollie se wiele is die gewildste manier om naloop te verduidelik. Hulle loop agter die pen aan wat dié wieletjies aan die trollie verbind. Dis waarom hulle altyd sal draai in die

rigting waarin die trollie beweeg – en sal aanhou om daardie koers in te slaan totdat iets of iemand die trollie laat draai.

As jy volgende keer in 'n supermark kom (en jou eggenoot nie kyk nie), kry 'n trollie met stabiele, nieskreeuende wiele. Kies 'n stil gang tussen die rakke en gee die trollie 'n stewige stoot. Siedaar, hy loop al met die gang langs totdat sy stoom opraak, want die pennetjies “trek” die wiele agterna.

Motorfietse werk op presies dieselfde beginsel: Trek weer 'n lyn deur die stuurkolom van die motorfiets (steeds met die voorste vurk as jou riglyn) tot op die ryoppervlak. Die punt waar die lyn die oppervlak raak, is 'n paar sentimeters voor die punt waar jou band met die pad kontak maak.

Die verskil, gemeet in sentimeters, tussen dié twee punte, word die naloop genoem. Die buiteband se kontakstrook loop agter die punt aan waar jou denkbeeldige stuurkolomlyn die pad aanraak. Wat eintlik gebeur, is dat die krag wat jou motorfiets vorentoe stoot, die voorwiel agterna trek in die rigting waarin die stuurkolom gerig is, net soos die supermarktrolle se wiel-en-pen.

Die resultaat is baie stabiele en voorspelbare hantering solank die oppervlak waarop jy ry, gelyk is en die stuurkolom reguit is. Op 'n stamperige, onegalige plaaspaadjie verander die naloop natuurlik voortdurend omdat jou kontakstrook se posisie wissel.

- Kontakstrook

Daardie deel van jou buiteband wat aan die ryoppervlak raak, word die “kontakstrook” genoem. Dié paar vierkante sentimeter

rubber is van lewensbelang – of jy nou op die grond óf teer is. Solank jou kontakstrook aan die pad kleef, is jy in volle beheer. Dis wanneer dit begin glip en gly (dikwels die grootste vrees vir nuwelinge op die grond) dat die meeste van ons paniekerig raak.

Wat die kontakstrook natuurlik so deurslaggewend belangrik maak, is dit feit dat dit die enigste plek is waar traksie plaasvind. Die kontakstrook bepaal boonop die naloop-afstand.

Maak oop vir stabiliteit

Hellingshoek, naloop en die posisie van die kontakstrook (in samewerking met giroskopiese effek en rustraagheid – meer hieroor later) het net 'n stabiliserende invloed as die motorfiets beweeg. Dit is waarom 'n ysterperd omval wanneer dit stilstaan.

Daarom moet jy die versneller oopdraai as jy op 'n grondpad in die moeilikheid beland. Laat die stabiliteit vir jou werk.

'n Dilemma: Die probleem met stabiliteit is dat dit die beste werk op 'n reguit, gelyk pad met 'n goeie oppervlak – want hellingshoek, naloop en die posisie van die kontakstrook is konstant en voorspelbaar. Maar ons land se grondpaaie is in die algemeen nie verdomp reguit, gelyk en egalig nie.

Gestel jy is byvoorbeeld op 'n tweespoor-serwituutpad en jou kontakstrook tref 'n bultjie. Op daardie oomblik skuif die kontakstrook van die sesuur-posisie na – min of meer – die vieruur-posisie.

Skielik is die naloop korter (net vir 'n breukdeel van 'n sekonde, afhangend van jou snelheid). Die wiel rol nou tot bo-op die hobbel en die naloop is weer normaal. Maar anderkant af skuif die kontakstrook

na die agtuur-posisie en die naloop is vir 'n oomblik heelwat langer.

Hierdie opeenvolging van vinnige veranderings word deur die stuurkolom en handvatsels na jou arms en uiteindelik jou brein getelegrafeer, maar nuwelinge se koppe kan nie altyd met dit alles tred hou nie.

Op- en afdraandes het net so 'n verwarrende invloed op die ryer. Die naloop raak langer met die op, en korter met die af, wat jou motorfiets se reguitlynvermoë kontant beïnvloed. Om nie eens te praat van al die kragte wat saamsweer wanneer jy op 'n ongelyke pad begin draai nie.

En dan is daar die ding wat alle groentjies kasty: sand. Wanneer jy stadig in dik, los sand ry, sak jou voorwiel in en word jou kontakstrook veel langer. Hellingshoek en naloop verander dramaties met 'n baie negatiewe invloed op reguitlyn-stabiliteit. Voeg hierby dat sand jou van snelheid beroof, wat weer momentum en giroskopiese effek verminder, en jy het 'n resep vir moed en beheer verloor.

Wat kan 'n meisie doen?



Momentum (Rustraagheid)

Fisici gaan óf lag óf huil wanneer hulle hierdie stuk lees. Dié slim mense sal gou (en heel tereg) uitwys dat onderstaande verduideliking in werklikheid veel komplekser is en dat indrukwekkender terminologie gewoonlik gebruik word as in my beskeie poging.

Hoe dit ook al sy, jy hoef nie 'n vuurpylwetenskaplike te wees om te verstaan dat Newton se basiese beginsels almal begin saamspeel wanneer jy jou been oor 'n groot hond swaai nie: 'n Statiese voorwerp wil in daardie staat bly en 'n bewegende voorwerp wil teen daardie snelheid – en in daardie rigting – aanhou beweeg, tensy 'n eksterne krag daarop inwerk.

Dit is die basiese teorie agter rustraagheid, waarna ons voortaan as “momentum” sal verwys. Die punt van dit alles is dat wanneer 'n motorfiets eers beweeg, is momentum een van die kragte wat dit

regop en stabiel sal laat aanhou beweeg. Hoe swaarder die fiets, hoe groter die momentum.

Met die bekendstelling van 'n nuwe, groot avontuurtoer-fiets enkele jare gelede moes een van Suid-Afrika se bekendste ysterperd-joernaliste 'n klipperige rivierbedding oorsteek en toe dadelik teen 'n steil opdraande uit. Hy het die rivier stadig en versigtig deurkruis (die regte aanslag), maar nie vinnig genoeg versnel om teen die helling uit te kom nie. Hy het halfpad te veel stoom verloor en stadig en skouspelagtig omgeslaan.

Waarom? Weens 'n tekort aan momentum. 'n Motorfiets het beweging én momentum nodig vir al die kragte en ontwerpelemente om dit stabiel en regop te hou. Logies, is dit nie?

- Giroskopiese stabiliteit

Jou motorfiets het 'n hele klomp giroskope aan die werk wanneer jy ry, waarvan die voor- en agterwiel die voor die hand liggendste is. Ander, soos vliegwiele in die enjin, het ook 'n (kleiner) invloed, maar ons gaan nie in hierdie gids só tegnies raak nie.

Giroskopiese stabiliteit verwys na die invloed wat al hierdie draaiende sferes op 'n motorfiets het. 'n Wonderlike voorbeeld is hoe tollende wiele jou ryding kan beïnvloed wanneer dit in die lug is. Vat nou maar 'n veldfiets wat vlieg ná 'n sprong: Trap die ryer die agterrem, duik die fiets se neus af. Gee hy vet (terwyl die fiets in rat is, natuurlik) dan lig die voorwiel hoër. Dit is juis hoe *motocross*-ryers hul spronge beheer.

Maar dis nie al nie. 'n Tollende wiel – ook bekend as 'n giroskoop – wil teen dieselfde hoek en snelheid aanhou tol

/draai. Dis nog 'n basiese wet van die fisika.

Dit bied uiteraard groter stabiliteit aan jou motorfiets, maar beteken ook dat die wiele nie gretig is om in 'n draai ingeleun te word nie. Wanneer jy dit vir die draai laat kantel het, neem dit 'n daadwerklike krag (of herverspreiding van liggaamsgewig of 'n stewige ruk aan die stuurkolom) om dit weer regop te kry.

Swaartepunt

Swaartekrag is dalk die aspek wat die minste aandag kry wanneer motorfietsbeheer bespreek word. Dit is immers die ding wat ons laat val.

Om 'n motorfiets te balanseer, is juis 'n poging om swaartekrag te fnuik. Met ander woorde, jy wil daardie punt kry waar swaartekrag dit nie kan laat omval nie. Al die kragte en eienskappe van motorfietsingenieurswese waaroor ons tot nou gesels het (hellingshoek, naloop, momentum en giroskopiese effek) werk saam om die fiets regop, stabiel en in 'n reguit lyn te laat loop – en swaartekrag teen te werk, of minstens die invloed daarvan drasties te verminder.

Jy sal dikwels hoor dat ryers sê “daardie motorfiets se swaartepunt (*centre of gravity*) is te hoog, dit hanteer nie goed nie”. Wat dikwels ver van die waarheid is. Sportfietse is byvoorbeeld heelwat hoër as kruisers, met 'n meegaande “hoër” swaartepunt. Hellingshoek en naloop het in elk geval 'n veel groter invloed op hantering.

Maar motorfietse het definitief 'n swaartepunt. Voeg nou 'n ryer by wat op die fiets sit en die swaartepunt verander na aanleiding van

die sitposisie, die lengte van die ryer, ensovoorts. Dit verander immers die hoogte en die massa van die motorfiets. Vra die ryer om op te staan en die swaartepunt verander weer.

Die invloed van die swaartepunt is veel groter wanneer ons grondpaaie aandurf. Nie vanweë die motorfiets se eie swaartepunt nie, maar van hoe dit, tesame met die ryer se eie swaartepunt, die voertuig se vermoë om te leun, beïnvloed. 'n Belangrike punt is hoe die ryer sy swaartepunt kan skuif om traksie tussen die kontakstrook en die ryoppervlak te verbeter.

Klink dit alles effe ingewikkeld?

Ontspan. In die volgende hoofstuk gaan ons die hele ding prakties verduidelik en teorie in tegniek omskep. Voordat ons daarby uitkom, memoriseer eers die derde gebod van die grondpad: Wanneer jy twyfel of in die moeilikheid is, moet jy versnel, want dit aktiveer al die stabiliserende elemente wat 'n motorfiets regop en hanteerbaar hou.



Die eerste gebod: STAAN OP

Ons het om spesifieke redes agterstevoor om te werk gegaan en by die derde gebod van die grondpad begin, maar nou kan ons die orde herstel deur op die eerste gebod te fokus.

Waarom is dit so noodsaaklik vir die avontuurtoer-ryer om op te staan op die voetpenne wanneer sy of hy die teer verlaat? Die antwoord lê hoofsaaklik (maar nie uitsluitlik nie) in die raaisel van hoe 'n motorfiets draai. En dié raaisel verdiep telkens wanneer jy met 'n span sportfietsryers gesels.

Gaan sit om 'n tafel met dié mense en vra hulle wat 'n motorfiets laat draai. Die standaard-antwoord is gewoonlik “teenstuur” (*counter-steering*). Sê nou vir hulle dis verkeerd, en jy kan groot verontwaardiging verwag. Die rede waarom so baie motorfietsryers in dié mite glo, is omdat hulle só geleer word by ryskole en in talle

handleidings. En, soos die geval met die meeste mites is, weifel dit op die randjie van die waarheid.

Hier is die evangelie: Motorfietse draai as gevolg van die beginsel van verkleinende radius.

Wat net 'n indrukwekkende manier is om te sê: Anders as 'n motor se bande wat 'n plat kontakstrook het, is die loopvlak van 'n ysterperd se bande rond. Laat ons dit so illustreer: Gaan haal een van die kartonrolletjies waarom toiletpapier gedraai word. (Vir rus en vrede in die huishouding, gebruik liefse een waarvan die toiletpapier reeds opgebruik is.) Laat rol die kartonnetjie nou oor die tapyt. Dit sal natuurlik in 'n reguit lyn bly rol totdat sy stoom opraak.

Dit is hoe motorbande werk. Hul ryoppervlak is plat en dis waarom 'n motor se buiteband in 'n reguit lyn sal beweeg wanneer jy dit by 'n gelyk afdraande laat afrol.

Neem nou 'n roomyshorinkie of een van daardie polistireen-koffiekoppies met 'n wye bek en 'n kleiner bodem en doen dieselfde ding. Tik dit met jou vinger en jy sal sien dat dit in 'n sirkel rol. Hoe groter die koppie se bek in verhouding tot die bodem is, hoe kleiner is die sirkel waarin dit loop. Dit rol ook altyd in die rigting van die kleinste omtrek.

Wanneer 'n motorfiets heeltemal regop is en op die wydste omtrek van die band loop (in die middel van die buiteband), ry dit teoreties in 'n reguit lyn. Maar laat kantel nou die motorfiets teen 'n redelike snelheid en die motorfiets sal begin draai, want die kontakstrook is nou op daardie deel van die band wat 'n kleiner omtrek het.

Motorfietse draai omdat hul bande rond is en weens die beginsel van verkleinende radius. Wat het teenstuur daarmee te doen?

Vir lesers wat nog nie van dié term gehoor het nie: Ernstige

sportfietsryers gebruik almal die beginsel van “stuur in die teenoorgestelde rigting” wanneer hulle deur ’n draai gaan. Met ander woorde: As jy ’n draai na regs binnegaan, stoot jy die stuurkolom na links – teen die rigting van die draai. Die voorwiel wys letterlik na links, sodat jy regs kan draai. Van daar die term “teenstuur” of *counter-steering*.

Maar onthou, dis nie teenstuur wat die motorfiets laat draai nie, maar die beginsel van verminderende radius. As jy ’n motorfiets op spoed wil laat draai, het jy nodig om dit van die middelloop van die band na die kant te verskuif sodat jy die kleiner radius kan benut. Hoe doen ’n mens dit? Maklik – jy laat kantel die fiets teen ’n hoek.

En teenstuur is ’n vinnige en doeltreffende manier om die fiets te laat kantel.

Ja, dis moontlik om die fiets te laat kantel sonder teenstuur. Om jou gewig te herversprei is een manier, maar teenstuur is makliker en doeltreffer. Probeer dit gerus wanneer jy volgende keer ’n lekker stukkie teer gaan ry. Glo my, dit werk. Om op te som:

- Teenstuur laat die motorfiets kantel (gewoonlik teen ’n 90°-hoek met die ryoppervlak na ’n kleiner een).
- Dié kanteling plaas die kleiner radius van die ronde buiteband teen die pad.
- Die kleiner omtrek laat die motorfiets draai.
- Teenstuur is ’n goeie ding, want dit help om die motorfiets maklik te laat kantel – ook op die grond. Maar dit veroorsaak nie die draai self nie.

Grondpad-draaie

Die meeste groentjies se grootste grondpad-vrees is dat die agterwiel in 'n draai sal begin gly. Waarom? Want hulle snap intuïtief dat hulle die motorfiets moet laat kantel om te draai en dat die traksie op 'n grondpad heelwat minder as op teer is. En as daardie agterwiel glip, kan jy val.

Hulle is natuurlik heeltemal reg, want die groot verskil tussen teer en grond is die gehalte van die traksie. Die rede waarom die wiel wil gly, het jy al in graad 7 geleer. Maar ons dink nie altyd aan fisika en basiese natuurwette wanneer ons toer nie.

Kom ons maak gou 'n fliek: Die kameras is op jou terwyl jy fluks deur die Baviaanskloof aansuiker. 'n Lekker skerp draai na regs doem skielik voor jou op. Nou het jy 'n keuse: Jy kan jou snelheid verminder tot 'n belaglike en vernederende 5 km per uur en die draai vat soos die dorpsidoot op 'n driewiel – met ander woorde, baie versigtig met die handvatsels wat in die rigting van die draai gemanipuleer word.

Of jy kan net effens spoed verminder en met waardigheid deur die draai ry deur die motorfiets na regs te laat kantel. Ter wille van ons fliek en jou selfrespek kies jy laasgenoemde. Jy teenstuur so 'n bietjie en gaan die draai binne. Jy voel hoe die agterwiel begin gly – na links.

Kom ons vries ons fliek eers net hier sodat ons na al die kragte kan kyk wat nou op jou en die motorfiets inwerk. Daar is:

- swaartekrag, wat die kantelende masjien wil om- en aftrek;
- die momentum van fiets en ryer wat dit vorentoe stoot;
- die giroskopiese effek van veral die agterwiel wat teen dié hoek gekantel wil bly; en
- die middelpuntvlietende krag van die draaiende motorfiets wat

jou na links druk. (Om dié krag te verstaan, probeer visualiseer hoe jy 'n sportfiets aan 'n tou vasmaak. Gaan staan in die middel van 'n oopte, hou die tou vas en begin die sportfiets om jou kop swaai, al in die rondte. Voel jy die krag wat jou arms uit hul potjies wil trek? Dit is middelpuntvlietende krag. Wanneer 'n massa in 'n sirkel beweeg, is middelpuntvliedende krag altyd teenwoordig. Soos wanneer jy die aansienlike gewig van 'n avontuurtoer-fiets deur 'n draai laat ry. Want 'n draai is altyd deel van 'n groot, denkbeeldige sirkel. O, as jy moeg daarvan word om die sportfiets so te swaai, laat net die tou los. Dis nie groot skade nie ...)

Ons beeld is steeds gevries: Kom ons loer na wat aan die gang is tussen die buiteband se kontakstrook en die pad se oppervlakte. Daardie klompie vierkante sentimeter probeer desperaat 'n greep kry, maar klippies, stof en sand maak dit moeilik. Die middelpuntvlietende krag is nou sterker as die traksie en daarom begin die fiets gly. Wat ons nodig het, is 'n eksterne krag wat die traksie sal verbeter en van die ander kragte sal negeer.

Maar hoe nou? Ons het tog niks tot ons beskikking nie.

Toe nie. Daar is nog een bron wat ons nie benut het nie: jou liggaamsmassa. As jy dit gebruik om swaarte- en middelpuntvlietende krag te oorheers en boonop traksie te verbeter, is die stryd gewonne. Om jou massa optimaal aan te wend, sal jy egter regop moet staan.

Dink 'n oomblik: As jy op 'n motorfiets sit, deel jy en die voertuig 'n swaartepunt. As jy sittende jou massa verskuif, wend jy maar sowat 30% daarvan aan as 'n teenwig (met behulp van swaartekrag).

Maar staan jy op, skep jy 'n bykomende swaartepunt én het jy

amper 90% van jou liggaamsgewig wat jy elders kan aanwend.

Liggaamsmassa as 'n teenwig

Ons fliet se raampie is steeds gevries waar jy op die grondpad deur die regsdraai gaan – kompleet met die agterwiel wat na links glip. Maar nou staan jy op en swaai jou linkerheup uit en na links met al jou gewig op die linker-voetpen. Swaartekrag trek jou liggaamsmassa af, wat weer 'n afwaartse krag op die agterwiel en die kontakstrook uitoefen.

Skielik het jy aansienlik meer traksie tussen band en pad en 'n teenwig vir die middelpuntvlietende krag wat jou fiets se agterkant na links laat gly. Kom ons druk weer die fliet se speel-knoppe. Jy sal jy die tamaaie verskil voel. Jou band gly nie meer nie en jy is weer in volle beheer van die motorfiets. Waarom? Want jy het die kragte wat jou band laat gly in groot mate teengewerk.

Hoe vinniger jy deur die draai gaan of hoe skerper die draai, hoe verder moet jy natuurlik jou lyf oorswaai na die teenoorgestelde kant van die draai om 'n groter teenkrag te veroorsaak. Dit is die hoofrede waarom avontuurtoer-ryers opstaan wanneer hulle die teer verlaat. Dit is die oorsprong van die eerste gebod: Staar op.



Raak opstandig: Die detail

Grondryers doen dit in die staande posisie. Op die voetpenne. Sonder skroom en sonder ophou.

Dié idee – en veral die uitvoering daarvan – is bes moontlik die grootste en moeilikste aanpassing wat nuwelinge moet maak wanneer hulle vir die eerste keer 'n grondry-kursus bywoon. Aanvanklik wil dit net nie sin maak, reg voel of lyk nie.

Kyk 'n mens af vanuit die staande posisie, lyk die grond myle weg en jy kan nie help om te dink dit is ver om te val nie.

Boonop is dit in stryd met jou instinkte om te staan. Van jou kleuter- tot jou tienerjare word ons geleer om driewiele, trapfietse, bromponies, motorfietse en kruisers te ry terwyl jy op jou boude sit. Dit is hoe dinge veronderstel is om te werk. Nou wil hierdie mense hê ek moet staan?

As jy wil gaan seker maak dat ons nie heeltemal gek is nie, gaan soek gerus op *YouTube* materiaal van die jaarlikse Dakar-tydren. Of die Dak van Afrika of enige motorfiets-veldren. Hulle is almal “opstandige” mense. Die uithou- (*enduro*) of *motocross*-ryers staan dalk nie die hele tyd nie (hul draaitegniek is byvoorbeeld effens anders, omdat hul fietse soveel ligter is), maar hulle doen dit veel meer as wat jy dink.

Die basiese beginsels

“Wanneer staan ek op?” Dit is gewoonlik die eerste vraag wat ’n groentjie vra wanneer groentjies besef hulle sal hul sitvlak van die saal moet lig. Of: “Moet ek die hele tyd staan?”

Die beste antwoord op al twee vrae is: Tensy jy ’n baie ervare en vaardige grondpadridder is, staan jy elke keer op wanneer jy die teer verlaat. En jy bly staan totdat jy terug op die teer is.

Dit is nie net draaibeheer wat hier ter sprake is nie – in die volgende hoofstukke sal jy ook van die ander voordele van opstaan leer. Dit gee jou ook beter balans, algemene beheer en uitsig en sorg dat jy aansienlik minder skud en skommel. Waarom dít alles prysgee deur te gaan sit? Laastens is daar die feit dat dit soveel langer gaan duur om dié tegniek te bemeester as jy nie aanvanklik permanent op jou voete is nie. As herhaling die moeder van vaardigheid is, moet jy die opstaan-ding soveel moontlik herhaal.

“Gaan ek nie moeg word nie?” vra baie ryers.

Natuurlik sal jy, veral aan die begin. Dit laat meer spiere werk en verbruik meer energie om op die voetpenne te staan as om op jou sitvlak te bly. Voeg hierby dat jy aanvanklik waarskynlik senuagtig en

gespanne gaan wees (wat nog 'n groter energie-dief is) en jou lyf gaan dit voel. Jy gaan net soos mense wat begin draf of fietsry, moeg, styf en seer wees.

As jy dit egter gereeld genoeg doen, sal jy spoedig aanpas en die hele dag lank moeiteloos kan staan. Jy gaan dit begin geniet ook. Dit kan ons jou belowe.

Die staande posisie: Dit is van kardinale belang om die regte staanposisie van meet af aan baas te raak, want as jy eers slegte gewoontes aangeleer het, is dit baie moeilik om dit af te skud.

Daarby dek avontuurryers die hele spektrum: van baie kort tot erg lank en uiteraard sal die staanposisie verskil van skrumskakel na slot. Aangesien dit aanvanklik vir hulle so eienaardig voel om op te staan, maak beginners dikwels staan-verstellings wat die voordele daarvan neutraliseer. Dit kan ten beste veeleisend wees en ten slegste erg gevaarlik.

Kom ons kyk dus na die basiese elemente: Die kern van die konsep is om jou lyf in 'n neutrale posisie op die motorfiets te kry. Die veldrenmanne verwys hierna as die “aanvalsposisie”, omdat dit veel makliker is om die baan vanuit dié posisie “aan te val”.

“Neutraal tot wat?” sal jy bes moontlik vra. Neutraal tot al die ander kragte wat aan die werk is. Jy hang nie aan die fiets soos 'n drenkeling in 'n storm nie. Jy is gemaklik, ontspanne en ten volle in beheer. Kom ons begin onder en werk van daar af op.

Voete op die voetpenne: Plaas jou stewels in só 'n posisie dat die voetpenne in die holte tussen die hak en die bal van jou voet is. Met ander woorde, jou hak hang net agter die voetpen.

Die voorste deel van die stewel moet die rathefboom links en die agterrem regs bereik. Dit is min of meer dieselfde posisie waarin jou

voete sou gewees het toe jy nog destyds 'n sitter was. Die verskil is dat al jou gewig nou op jou voete is en dat dit nou nie meer heeltemal so maklik is om ratte te verwissel of agterrem te trap nie. Om die waarheid te sê, dit gaan aanvanklik nogal vreemd en moeilik voel om dié take te verrig.

Maar moenie jou bekommer nie, want om ratte te verwissel wanneer jy staan, is 'n nuwe vaardigheid wat jy vinnig (en noodgedwonge!) gaan aanleer en dit sal gou tweede natuur word. Jy moet net oefen, oefen, oefen. Die meeste ryers gebruik die kant van die stewel om daardie hefboom te skuif en as jy eers die slag het, is dit maklik.

Om die agterrem te trap, is 'n soortgelyke aanpassing. Jy wil aanvanklik afkyk om seker te maak waar dit is. Moet dit asseblief nie doen nie. Dit is op dieselfde plek waar dit nog altyd was en wag net vir drukking van jou voet om te werk. Jy sal 'n aanvoeling daarvoor moet ontwikkel.

Knieë reguit: Studente wat die eerste keer op hul groot honne opstaan, buig dikwels die knie, maar om al die verkeerde redes.

Om 'n hele dag lank met geboë knieë te ry, gaan jou baie, baie moeg maak. En as jy uitgeput is, gaan jy nie goed konsentreer nie en dom dinge begin aanvang.

Maar (daar is altyd 'n “maar”, nè?), dit beteken nie jy sluit jou knieë permanent stokstyf nie. Knieë is uitstekende skokbrekers en om dié fisiologiese vering vir jou te laat werk, moet jy hulle buig. Boonop bied effens geboë knieë beter balans wanneer jy 'n tegniese stukkie pad tref. Kom ons pas dus ons reguitknie-reël so 'n bietjie aan: Hou jou bene reguit in die staande posisie, maar buig jou knieë vir kort periodes om die stampe van 'n ongelyke pad te absorbeer of om jou

balans en beheer te verfyn op tegnies uitdagende terrein.

Die vernaamste rede waarom nuwelinge op die grondpad hul knieë gebuig hou, is omdat dit so hoog en ver van die grond af voel as jy eers opstaan. Die natuurlike en algemene reaksie sal wel later verdwyn. Onthou net: Jou voete is nog net so ver van die grond af soos wat dit was toe jy gesit het. Jy gaan nie verder val nie. Trouens, as jy opstaan, gaan jy glad nie val nie.

Nog opstandige raad

Moenie 'n tenk-knyper wees nie: Groentjies maak die kardinale fout om die tenk met hul knieë vas te knyp wanneer hulle staan. As dit eers 'n gewoonte word, het jy moeilikheid. Dit is wel ook 'n natuurlike reaksie, omdat die opstanery 'n nuwe en ongewone sensasie is. Dit voel darem effens meer na sit as jy die tenk stewig met jou knieë kan vasklem.

Daarby is dit instink om toe te knyp wanneer dinge tegnies en onseker raak, asof ons dink ons kan die fiets beter beheer (of dalk nie so ver val nie) as ons die tenk of sitplek met ons bene kan voel. So 'n geknyp verongeluk egter die hele doel van die stanery, omdat jy nie jou liggaamsmassa volkome van die fiets skei nie. Jy skep dus nie 'n nuwe, afsonderlike swaartepunt nie en jy kan nie regtig jou gewig doeltreffend as 'n teenwig aanwend nie.

Instrukteurs op kursusse leer deesdae vir deelnemers dat “maak oop” ook beteken “maak oop jou elmboë” en veral “maak oop jou bene” sodat die fiets vrylik kan beweeg. Hierdie beginsel is goud werd – jou ryvermoë op moeilike terrein sal onmiddellik met 30% verbeter as jy doelbewus jou knieë oopmaak en die fiets die kans

gee om sy ding te doen.

Buig die rug as jou lengte dit genoodsaak: Hoe reguit moet jou rug wees? As ons almal 1,7 m lank was, sou die antwoord gewees het “hou jou rug reguit”. Maar ons kom in verskillende groottes en baie mense is heelwat langer, wat beteken hulle moet iewers buig om by die handvatsels uit te kom.

Vir langerate is die antwoord om by die heupe te buig. Druk net die boude agtertoe en vou jou heupe in sodat jy steeds al jou gewig op die voetpenne hou (en baie min op die handvatsels). Moet ook nie so erg buig dat al jou gewig heel agter op die fiets is en jy aan die handvatsels moet klou om by en bo te bly nie. Onthou, ons praat van die “neutrale posisie”.

Gaan jy moeg word as jy so geboë moet ry? Vir seker. Wat kan jy daaraan doen? Ry baie gereeld sodat jy daaraan gewoon kan raak. Die ongemak sal mettertyd verdwyn. Is dit onregverdig dat lang mense (ek is ook een) moet buig, terwyl die vertikaal gestremdes lekker gemaklik en regop kan staan?

Absoluut. Vat dit soos 'n man.

Arms geboë en ontspanne: Wanneer 'n mens begin leer om grondpad te ry, is jy geneig om gespanne te raak en veral in die bolyf.

Die probleem met gespanne arms is dat jy beheer oor die motorfiets verloor. Jou arms is daar om die stuurkolom te manipuleer en om stabiliteit en balans te verseker. Hulle is ook sensors wat voortdurend lewensbelangrike inligting moet herlei wat van die fiets se voorkant af kom. Ontspanne, los en buigsame arms verrig al dié take die heel beste.

Jou elmboë moet ook effens gebuig wees. Kyk gerus hoe die

veldrenmense dit doen. Hul elmboë is nie net teen 90° gebuig nie, maar ook aggressief na buite gerig. Want dit gee baie beter beheer oor die motorfiets. Reguit, stywe arms lei tot min sensitiwiteit, stadige reaksies en is powere skokbrekers.

Dit beteken weer eens nie dat jy die hele dag lank met geboë arms hoef te ry nie. Soos met jou knieë, moet jy hulle buig wanneer sake tegnies en moeilik begin raak. Maar doen dit aanvanklik gereelder sodat jou liggaam kan leer en jy daaraan gewoond kan raak. Jou gewrigte moet reguit wees. As jy na jou arms en hande afkyk, moet daar 'n reguit lyn tussen elmboë, gewrigte en kneukels wees. As dit onmoontlik is, moet jy sterk oorweeg om jou handvatsels opwaarts te verstel. (Lees gerus “Stel jou motorfiets vir die staan” hieronder.)

Sagte hande: As jou vingers styf, moeg en vol krampe is ná 'n lang dag op jou fiets, ly jy definitief aan klem-in-die-hand. Dit is nog 'n algemene verskynsel onder beginners en 'n verdere simptoom van groot spanning op die fiets.

Soos stywe, reguit arms, is klemmende hande nie goed vir hantering nie. Probeer dus om die volgende te visualiseer: Jou lieflingtroeteldier is Blackie, die swart mamba. Jy is so lief vir dié kraaloog-rakker dat jy sy oulike reptielkop net wil streel. Soos dit maar met mambas gaan, het Blackie egter ietwat van 'n giftige humeur. Die kuns is dus om Blackie aan die nek vas te hou – sag genoeg dat jy hom nie wurg nie, maar stewig genoeg dat hy jou nie kan pik nie.

Het dit sin? Gholfspelers sal dadelik verstaan wanneer ek sê jy moet jou handvatsels met dieselfde “sagte ferm” greep as 'n gholfstok vashou. Moenie daaraan vasgryp asof jou lewe daarvan

afhang nie of moet hulle nie wurg totdat jou polse lam word nie. Hou net stewig genoeg vas sodat jy ontspanne en in beheer is. Selfs wanneer dinge tegnies begin raak. Verál wanneer dinge tegnies begin raak.

Vingertaal: Hou die wysvinger van elke hand op onderskeidelik die koppelaar en voorrem. Sou dié vinger nie sterk genoeg wees nie, gebruik die middel- en wysvingers.

Die grootste voordeel hiervan is blitsige reaksie wanneer jy dit die nodigste het. Dit is dieselfde tegniek wat hulle ryers by superfietskole leer en dit is uitstekende raad. Motorfietsry verg dikwels skielike reaksie in onverwagte omstandighede of gevaar. Deur een of twee vingers op die koppelaar en voorrem te hou, wen jy daardie sekonde of twee wat jou lewe of minstens jou bas kan red.

Dié tegniek bied ook beter koppelaar- en rembeheer. Op die grond sal jy byna uitsluitlik agterrem gebruik en om jou voorrem te leer fladder, gaan 'n baie nuttige vaardigheid word. Sou jy 'n baie moeilike paadjie in eerste rat aandurf, sal jy die koppelaar ook dikwels inspan om wiertol te beheer, of (soms) wiertol te forseer. Vingers op die koppelaar gee jou meer tyd en meer beheer.

Laastens is daardie uitgestrekte vingers jou reddingboei wanneer jy in die sop beland met versnellerbeheer. Jy wil oor 'n boomstomp spring en gee dalk te veel vet of jy ry teen 'n steil opdraand uit en G-kragte en swaartekrag trek jou agtertoe sodat jy die versneller onwillekeurig ooptrek ...

Trek dan net die koppelaar met jou vingers in en die Kaap is weer Hollands.



Stel jou motorfiets vir die staan

Selfs al het jy die opstaan-tegniek heeltemal onder die (reguit) knie, kan 'n motorfiets wat nie reg gestel is nie, sake aansienlik bemoeilik. Die eerste vraag is of jy 'n motorfiets ry wat geskik vir jou is en vir die taak voor hande. Sou jy reeds 'n trotse eienaar wees, is dit te laat, maar hou dit dan minstens in gedagte as jy eendag jou fiets wil gaan inruil. Sekere ysterperde is net veel geskikter vir opstaan – en vir jou spesifieke lengte en massa – as ander.

Wanneer jy 'n fiets vir 'n toetsrit neem, maak dus seker dat jy heelwat staanwerk ook doen. Vir 'n uur of langer sodat jy kan seker wees dit pas perfek by jou. Hou ook in gedagte dat ouer avontuurtoerfietsse en baie van dié wat nader aan die teerpadpunt van die veeldoelspektrum is, dikwels ongemaklik staan.

Nogtans ontwerp motorfietsvervaardigers hul produkte om vir die

grootste verskeidenheid liggaamsvorms voorsiening te maak en daar is heelwat wat jy kan doen om dit vir jou grootte en voorkeure aan te pas.

Handvatsels: Wanneer jy jou nuwe motorfiets by die handelaar of vorige eienaar gaan haal, is die moontlikheid sterk dat die handvatsels in die “neutrale” posisie is – wat perfek vir sit is, maar vrot is vir staan. Die grootste probleem is dat dié hoek van die handvatsels gaan veroorsaak dat jy jou gewrigte kwaai moet buig wanneer jy opstaan. Gelukkig is dit maklik om op te los.

Al wat jy moet doen, is om die handvatselklamp (die een in die middel, wat die handvatsels aan die stuurkolom vasklem, ook bekend as die drievoudige klamp of *triple clamp*) los te maak en die handvatsels opwaarts te stel. Die eindresultaat waarna jy soek, is dit wat jou in die staande posisie die naaste aan ’n reguit lyn tussen jou voorarms, gewrigte en hande gaan bring. As jy jou polse moet knak om twee vingers op die rem of koppelaar te hou, is die handvatsels te laag. Die ideale posisie is gewoonlik wanneer die handvatsels so min of meer halfpad tussen die neutrale posisie en maksimum opwaartse verstelling is.

Lang ryers het dikwels ’n bykomende probleem: Om daardie reguit lyn tussen voorarms, gewrigte en hande te bewerkstellig, moet hulle die handvatsels op die hoogste moontlike stelling laat. Maar wanneer jy terug op die teer is, is die handvatsels só hoog dat dit erg ongemaklik in die sittende posisie raak. Die beste oplossing is ’n kompromisverstelling, wat dalk gaan veroorsaak dat jy steeds jou gewrigte effens moet buig wanneer jy staan. Wat dan van stuurkolom-verlengers (*handlebar raisers*), wat vrylik in die handel beskikbaar is? Ons beveel dit glad nie aan nie. Die oorgrote

meerderheid van die mense wat op kursusse en op die grondpad sukkel – en dikwels neerslaan – gebruik dié modifikasie. Die probleem is dat dit jou gewig te veel en te ver na agter skuif en jy voor hopeloos te min traksie het.

Nog iets om in gedagte te hou wanneer jy handvatselhoek verstel, is dat die handvatsel nooit aan jou windskerm mag raak of kap wanneer jy draai nie. Dit beteken die stuurkolom kan nie tot op maksimum draai nie, wat 'n baie gevaarlike situasie skep. Jy sal óf die windskerm opwaarts moet verstel óf die handvatselhoek verminder.

En onthou tog om die drievoudige klamp se bonte weer stewig vas te draai wanneer jy klaar is.

Voetpenne: Jy moet soms ure aaneen met feitlik al jou gewig op die twee voetpenne staan. Daarom is dit so noodsaaklik dat hulle hul taak optimaal moet kan verrig.

Die eerste taak is om die twee rubbers wat die motorfietsfabriek op die voetpenne aangebring het, met groot genoegdoening af te trek. En weg te gooi. Want jy gaan hulle nooit gebruik nie. Die rubbers se enigste funksie was om die vibrasie so effens te verminder in die dae toe ysterpêre nog soos 'n Harley geskud het. En die fiets ouliker te laat lyk in die toonlokaal.

Die ding is, hulle is seepglad wanneer dit nat raak en jy wil juis vasvoetig wees wanneer jy opstaan. 'n Sool wat van die pen af gly wanneer jy deur 'n riviértjie ry of in reënweer teen 'n steil helling moet af, is baie gevaarlik.

Selfs beter nog: As jou fiets se standaardvoetpenne die nou, dun weergawe is, bestel dadelik vir jou van die breë soort wat algemeen in die handel beskikbaar is. (Die goeies is twee keer so breed soos

dié waarmee sommige motorfietse toegerus word.) Dit is die een – en feitlik die enigste – avontuurtoer-modifikasie wat regtig 'n reuseverskil maak. 'n Breë voetpen se vastrap-doeltreffendheid is groter, terwyl dit ook baie gemakliker is om vir lang tydperke te staan.

Stewels: Ons sal in meer detail hieroor gesels wanneer ry-klere te sprake kom, maar dit is dalk goed om hier net vlugtig te noem dat goeie veldry- of dubbeldoelstewels 'n belangrike deel van die voet-en-voetpen-verhouding is. Dit is die veiliger én gemakliker opsie.

Teerpad- of sportstewels en self sommige dubbeldoelstewels se sole is eenvoudig nie sterk en stewig genoeg nie. Indien jy langer as twintig minute moet staan, raak jou voete vinnig moeg én seer. Goeie uithou- of dubbeldoelstewels bied nie net baie beter beskerming teen stampe nie, maar die sole is met metaal versterk om selfs op die langste dae gemak te bied.



Opstaan se gevolge

Newton was ongetwyfeld 'n avontuurtoer-man, want byna al sy wette is op dié vaardigheid van toepassing. Soos die een wat bepaal dat elke 'n aksie 'n reaksie het: As 'n mens op 'n groot dubbeldoelysterperd staan, is daar 'n hele paar gevolge wat jy in gedagte moet hou en waarmee nuwelinge dikwels sukkel.

Die grootste verskil tussen staan en sit is natuurlik dat jou boude

nie meer op die sitplek is nie. Dis voor die hand liggend, maar gaan dink 'n bietjie mooi oor die fisika daaragter.

Wanneer jy sit, is daar baie wrywing tussen sitvlak en saal. Dit is veral en hoofsaaklik daaraan te wyte dat die grootste deel van jou liggaamsmassa in jou bolyf en heupe is. Wanneer jy versnel of rem, werk hierdie wrywing soos die veiligheidsgordel van 'n motor – dit neutraliseer in 'n sekere mate die positiewe en negatiewe G-kragte wat jou vorentoe of agtertoe druk.

Staan jy op, sal hierdie teenwig nie meer bestaan nie.

Rem: Wat gebeur as jy op jou motorfiets staan en skielik skerp rem? Jou liggaam sal aanhou vorentoe beur teen dieselfde snelheid en momentum waarteen die motorfiets nog oomblikke tevore beweeg het, omdat daar geen wrywing meer tussen jou liggaam en die motorfiets is nie – terwyl die fiets nou veel stadiger ry of amper stil staan. (Dit is soortgelyk aan wat gebeur as jy in 'n motor ry sonder om jou veiligheidsgordel vas te maak. 'n Noodstop werp jou liggaam teen die voorruit.)

Op 'n motorfiets kan dit veroorsaak dat jy skouspelagtig oor die handvatsels vlieg en in die pad neerploeg.

Maar kom ons sê jy was darem redelik paraat en jy kon die G-kragte teenwerk deur drukking op die handvatsels te plaas met jou arms. Nou verskuif jy al jou gewig na die motorfiets se voorkant – wat nie goed vir beheer, balans of traksie is nie. Jy sal ook feitlik alle versneller-, koppelaar- en voorrem-beheer verloor, want al jou gewig is nou op jou gewigte en hande en dit duur kosbare sekondes om weer tot in die neutrale posisie te herstel.

Die goeie nuus is dat daar 'n eenvoudige en maklike oplossing hiervoor is: Wanneer jy wil rem of die versneller drasties wil toedraai,

moet jy jou gewig na agter verskuif. Hoe skerp die stop, hoe verder en vinniger moet jou gewig na agter gaan. Jou doel is om al die kragte wat op jou inwerk, te neutraliseer. Jy wil dus in die neutrale posisie bly, al gebeur wat ook al.

Die slegte nuus is dat dit baie oefening verg vir dié reaksie om tweede natuur te word. Daarby vind noodstoppe altyd ... wel, in noodsituasies plaas. Dis nie asof jy dan gewoonlik juis tyd het om vir jouself te sê “goed, dis dalk nou ’n goeie idee om my lyf na agter op die motorfiets te verplaas, omdat ek redelik vinnig gery en my liggaam nou sal wil aanhou vorentoe beweeg ...” nie.

Die antwoord is herhaling en oordrywing. Oordryf dié liggaamsbeweging na agter wanneer jy bewustelik en doelbewus rem en doen dit oor en oor totdat dit instink word.

Versnelling: Wanneer ons later in hierdie gids gesels oor hoe om oor hindernisse te kom, gaan daar ’n verwysing wees na die “pluk” van die versneller – wat ’n skielike, kortstondige en doelgerigte oopmaak van die versneller is om byvoorbeeld oor ’n gat in die pad of ’n boomstomp te spring.

Dié soort abrupte versnelling veroorsaak dikwels dat ryers weens G-kragte beheer verloor, maar dit kan ook gebeur met ’n minder geesdriftige oopmaak van die krane. Dubbeldoel-motorfietse is kragtige voertuie. Om al daardie perde te beheer, is nie ’n eenvoudige taak nie. Gee ernstig vet en dinge gebeur plotseling. Soos ’n vegvliegtuig-vlieënier wat in sy F16 opstyg en teen die sitplek vasgedruk word, het versnelling ’n direkte uitwerking op ’n staande ryer.

Die fiets spring vorentoe, maar ons liggame (onthou Newton) wil nog teen die traer pas voortbeweeg. Omdat ons nie sit nie – en daar

nie wrywing tussen boude en saal is nie – moet ons vasklou om nie agter te bly nie. Ons verloor ook só beheer oor versneller, koppelaar en voorrem.

Die oplossing is om jou lyf vorentoe te beweeg wanneer jy versnel sodat jy in die neutrale posisie, gebalanseerd en in beheer bly. Dit is weer eens nie 'n natuurlike of instinktiewe beweging nie en verg oordrywing en herhaling om tweede natuur te word.

Opdraandes: Ons gaan later breedvoerig oor opdraandes gesels. Kom ons kyk nou net kortliks na wat alles gebeur as jy teen 'n steil bult moet uit: Jy het eerstens momentum nodig om bo uit te kom en momentum vra versnelling.

Daarby eis ons ou vriend swaartekrag ook sy pond vleis, deur saam met die versnelling se G-kragte jou liggaamsmassa na agter te trek. Jy sal doelbewus jou gewig vorentoe moet verskuif sodat alles mooi balanseer.

Afdraandes: Teen 'n helling af moet jou liggaam weer agtertoe skuif om swaarte- en remkrag teen te werk. Sou jy dit nie doen nie, plaas jy baie gewig op jou gewrigte en hande wat jou beheer oor die koppelaar, versneller en voorrem belemmer. Dit is terwyl jy juis baie goeie beheer oor al dié dinge nodig het wanneer jy veilig teen 'n steil, gladde bult moet afsukkel.

Jy wil boonop nie die voorkant van die fiets teen 'n afdraande af belas nie. Hoe meer gewig agter is, hoe beter is die agterwiel se traksie en hoe doeltreffer is die agterrem. Dan kan jy sluiting van die agterwiel vermy en jou snelheid beter beheer.

Die voorwiel moet ook verkieslik so lig moontlik wees om maklik sy weg oor en om hindernisse te vind. Stoot dus jou gewig so ver moontlik na agter wanneer jy afdraandes trotseer.

Massa, traksie en wrywing: In 'n vorige hoofstuk het ons die subtiële verskille tussen traksie en wrywing beskryf en ook gesê dié twee terme kan erg ingewikkeld raak, maar volledigheidshalwe moet jy tog maar die volgende in gedagte hou:

- Wrywing tussen die bande se kontakstroke en die padoppervlak sorg dat jou fiets nie gly nie.
- Daardie wrywing is direk afhanklik van (en direk eweredig aan) die massa op elke wiel (en is glad nie afhanklik van die grootte van die kontakstrook nie).
- Wanneer jy versnel, veroorsaak G-kragte – in samewerking met jou vering – dat meer van jou en jou motorfiets se gewig op die agterband is. Gevolglik gaan jy beter wrywing agter hê (en swakker wrywing voor).
- Wanneer jy rem, skuif jou eie en die fiets se gewig na voor. Nou is daar weer meer wrywing tussen voorwiel en ryoppervlak en minder agter.
- Die ideaal is om in algemene ryomstandighede in die neutrale posisie te bly sodat al twee bande genoeg wrywing met die padoppervlak ervaar.
- Soms wil jy doelbewus beter (of meer) wrywing op 'n spesifieke wiel bewerkstellig. Dit kry jy reg deur jou liggaamsmassa na voor of agter te verplaas. Byvoorbeeld: Teen 'n gladde opdraande wil jy nie die agterwiel laat gly nie. Wees dus beheersd met die vorentoe beweeg van jou lyf sodat daar nog genoeg gewig op die agterwiel is. Daarteenoor wil jy in dik sand die gewig op die voorwiel verlig (sodat dit maklik bo-op die sand loop), maar nie soveel dat die wrywing daar te min raak en dit

begin gly in 'n draai nie.

Daar is, terloops, dikwels onder gevorderde ryers 'n debat oor watter die wiel die beste of meeste wrywing nodig het. Die kort antwoord is: Dit hang af van die omstandighede, maar genoeg wrywing op al twee wiele is deurgaans noodsaaklik.

OceanofPDF.com



Nog opstandige voordele

Die eerste gebod van avontuurtoer is om op te staan, veral sodat jy jou liggaamsmassa as 'n teenwig kan gebruik wanneer jy deur draaie ry. Maar daar is 'n hele kaboedel ander voordele ook.

Die eerste daarvan is dat dit jou **beter balans** gee. Mense het die unieke vermoë om regop op twee bene te kan loop. Ons skelet, spiere en ledemate is deels hiervoor verantwoordelik, maar dit sou onmoontlik gewees het sonder die evolusionêre wonderwerk van die vestibulêre stelsel – die sensoriese apparaat van die binneoor wat ons in staat stel om te balanseer.

Net om vinnig jou hoërskool-biologie te verfris: Dié stelsel bestaan uit twee halfronde kanaaltjies wat, om dit baie eenvoudig te stel, soos 'n skrynwerker se waterpas werk om ons regop en gebalanseerd te hou.

Vir die doeleindes van hierdie verduideliking is dit belangrik om te onthou dat dié orgaan direk verbind is met die serebellum en reaksiesentrums van die rugmurg en breinstam wat die beweging van die oë, nek en ledemate beheer. Dit stuur blitsige boodskappe om te verseker dat alles saamwerk sodat ons op ons voete kan bly.

Dié stelsel is verstommend sensitief en akkuraat. Dit is byvoorbeeld die rede waarom ons karsiek raak. Wanneer 'n mens stap of hardloop, neem jou oë én die binneoor se sensors die beweging op hul eie manier waar. Lees nou 'n tydskrif wanneer jy saam met iemand ry. Jou oë op die tydskrif sê dalk jy beweeg nie, maar die vestibulêre stelsel vertel 'n ander storie, want dit kan die

momentum duidelik aanvoel.

Dit is die konflik tussen dié twee boodskappe wat sommige mense karsiek maak. Die teorie is dat dit 'n oerbeskermingsmeganisme is wat dateer van die dae toe ons nog as jagter-versamelaars oor die savanna geswerf het. Wanneer 'n vreemde, giftige vrug geëet is, het dit vir die jagter-versamelaar gevoel asof die aarde draai, terwyl sy oë gesê het hy staan botstil. Die brein het geleer dat dié twee botsende boodskappe groot moeilikheid beteken en dat naarheid die enigste manier was om die gif uit te kry.

Ja, dit is dalk 'n bietjie nuttelose inligting, maar ons wil graag hê jy moet verstaan hoe deurslaggewend die binneoor en die oë is ten opsigte van jou vermoë om gebalanseerd te bly. Wanneer hierdie twee organe begin voorspel dat jy gaan neerslaan, stuur die brein blitsige boodskappe aan jou ledemate om dit te verhoed. Been- en voetspiere begin werk om jou regop te hou en jou arms beweeg om jou te balanseer, want alles is direk aan mekaar verbind.

Jou boude ontvang egter nie dié boodskappe nie, want dit is nie deel van hierdie bedrading nie. Dit veroorsaak dat jy swak balans het wanneer jy sit, maar uitstekende balans wanneer jy jou boude lig. As jy sit, ontnem jy die balans-terugvoerstelsel sy nodige sensitiwiteit en sy vermoë om blitsig aanpassings te doen. Jou liggaam kan dus nie ten beste op boodskappe reageer nie.

Die stanery werk juis so lekker omdat jou ledemate op vier van die motorfiets se vyf kardinale balanseerpunte is – die twee voetpenne en die twee handvatsels. En omdat jou balansstelsel dringende boodskappe na jou hande, arms, bene en voete stuur – wat weer direk in verbinding is met die belangrike punte op die motorfiets – is jy in die perfekte posisie om die motorfiets gebalanseerd te hou.

Die vyfde balanseerpunt op 'n motorfiets is die horison. Die hele vestibulêre stelsel is afhanklik van hierdie verwysingspunt, want daarsonder kan dit nie bepaal wat “waterpas” beteken nie. Dit is waarom dit so belangrik is dat jy nooit afkyk terwyl jy staan en ry nie. (Ons sal spoedig by al die ander redes kom.)

Beter beheer: In die sittende posisie is jou arms, boude, bene en voete almal supergeleiers van elke beweging wat die motorfiets uitvoer in reaksie op klippe, sand, gruis, op- en afdraandes en die helling van die padoppervlak. Dit het baie te doen met die konstante verandering van naloop en hellingshoek. Nuwelinge se reaksie hierop is dikwels paniek, want dit is 'n nimmereindigende en intense aanslag op jou sintuie en jou brein moet met dit alles probeer rekening hou.

Wanneer jy egter opstaan, laat jy die motorfiets toe om hier onder jou sy werk te doen. Nou kan hy ruk en rol, skud en skop, en selfs leun as dit moet. Jou liggaam is een stappie verwyder van al die skokke. Jy is gemaklik, gebalanseerd, neutraal en in beheer.

Beter uitsig: Anders as op die teerpad, is jy op die grond verlos van die tierende massa motoriste wat so gereeld stommiteite aanvang en gevaarlike situasies skep. Die ander kant van dié munt is natuurlik dat grondpaaie hul eie stel hindernisse bring: slaggate, slote, klippe, modderpoele, skielike sandkolle, oorhangende takke en dikwels ook wilde en plaasdiere, om net die algemeenste risiko's te noem.

Hoe vroeër jy van al dié onheile kan kennis neem, hoe beter. Die hoër staanposisie gee jou 'n beter uitsig. Jy kan verder sien en 'n goeie, driedimensionele perspektief op potensiële gevare kry sodat jy die beste roete vroeër kan kies om veilig deur dit alles te kom.

OceanofPDF.com



Die tweede gebod: KYK OP

“Hou jou oë op die pad vorentoe, kyk reg voor jou uit.” – Spreuke 4, vers 25.

Memoriseer dié Bybelvers en jy het nie net goeie lewensraad wys geword nie, maar ook die tweede gebod van avontuurtoer onder die knie gekry.

Kom ons loer net weer vinnig na die drie basiese beginsels wat 'n mens moet toepas wanneer dinge begin rof raak op die grondpad:

- Staan op.
- Kyk op.
- Maak oop.

Ons het die eerste gebod deeglik in die vorige hoofstukke bespreek en nou is dit tyd om op die tweede te fokus, as jy die woordspeling sal vergewe. Om op te kyk laat jou beter en verder sien. 'n Uitsig op die horison laat jou ook veel beter balanseer, soos ons reeds verduidelik het. Hoe moeilik kan dit dan wees om die pad vorentoe te bespied? Hierdie hoofstuk sou waarskynlik baie kort gewees het as dit nie was vir een eienaardige menslike eienskap nie ...

Teikenfiksasie

Die eerste luggevegte in die geskiedenis het in die Eerste Wêreldoorlog plaasgevind toe dapper manne in klein tweedekker-

vliegtuie mekaar in die Europese lugruim die stryd aangesê het. Daar word vertel dat al die betrokke partye aanvanklik heelwat vlieëniers verloor het weens die groot aantal botsings met die brokstukke van vliegtuie wat toe pas aan flenters geskiet is.

Dit het die owerhede 'n tydjie gekos om die probleem te identifiseer: Die botsings is veroorsaak deur vlieëniers wat so geboei was deur die vlamme, rook en stukke vlieënde metaal van die raakgeskiete vliegtuig dat hulle daarin vasgevlieg het. Hulle kon eenvoudig nie hul oë daarvan afhou nie. Dié fenomeen is “teikenfiksasie” gedoop en die kern van die saak is dat ons gaan waarheen ons kyk. In 'n vegvliegtuig, 'n motor of op 'n motorfiets.

Die verkeerspolisie sal jou ook dikwels vertel van motoriste wat verby die toneel van 'n ernstige ongeluk ry en dan self in een van die wrakke vasry, omdat hulle só gefassineer is daardeur. Vlieëniers van lugrederye word weer gewaarsku om nie te fikseer op die plekke waar hulle nie 'n noodlanding wil uitvoer nie, omdat hulle dikwels onwillekeurig juis daarheen sal vlieg. Hedendaagse vegvlieëniers leer steeds om die missielknoppie te druk en dan doelbewus weg te kyk van die teiken om te verseker hulle nie in die ontploffing vasvlieg nie.

Op 'n motorfiets stoei ons met presies dieselfde probleem. So in die ry sien ons 'n klip wat lelike skade kan aanrig en staar dan so daarna dat ons bo-oor dit ry. Want ons gaan na waar ons kyk.

Dit is waarom instrukteurs tydens veldryopleiding so dikwels sê “kies die beste lyn” wanneer hulle oor opkyk as 'n gebod praat. Dit is nie net goed genoeg om bloot voor jou uit te staar nie. Jy moet opkyk, die terrein vorentoe deeglik deurkyk, potensiële moeilikheid identifiseer – en dan 'n lyn visualiseer wat jou deur en om al die

onheile sal neem. Dan volg jy presies daardie lyn.

Verken vorentoe: Hoe ver vorentoe moet jy bespied? So ver soos wat jou snelheid toelaat. Jy wil betyds weet van hindernisse, maar ongelukkig is dit moeilik om op 'n groot afstand probleme duidelik te identifiseer. Daarom is die oplossing om die roete voor jou gedurig te skandeer. “Vee” met jou oë van die verste punt oor die terrein tot net hier voor jou fiets se neus en doen dit onophoudelik.

Op plaaspaaie is dit byvoorbeeld slim om so nou en dan ook na die horison te kyk, want 'n stofstrepie beteken daar is aankomende verkeer. Gewoonlik is dit egter voldoende om die kilometer wat direk voor jou lê te skandeer. Dit is nou as jy nie teen die spoed van wit lig ry nie.

Visualiseer jou lyn: As jy teikenfiksasie wil voorkom, moet jy van die hindernisse bewus word sonder om na hulle te staar. Vertrou jou brein. Dit is 'n verstommende orgaan wat inligting oor 'n risiko kan liasseer nadat jy net een keer daarna gekyk het. Dit is nie nodig om dit aan te gaap nie.

Dwing jou oë om 'n roete te sien wat jou veilig óm of déúr die moeilikheid gaan kry. Soos 'n superheld wat laserstrale kan projekteer, moet jy dié veilige lyn op die ryoppervlak met jou oë neerlê. Jou brein stuur dan al die regte boodskappe aan ledemate om dié presiese roete te volg. Raar maar waar.

Kýk waarheen jy wil gaan. Stuur weg van die gevare.

Die “beste” lyn: Daar is meestal meer as een keuse wanneer jy jou weg deur klippe, slaggate en slote moet vind of veilig teen 'n helling moet op of af.

Die geheim is om die beste lyn te kies. Dit is nie noodwendig die “regte” een nie, tensy jy die terrein reeds baie goed ken. Kies

gewoon die beste een op grond van die omstandighede en hou daarby. Dis natuurlik moontlik om jou lyn te verander, sou jy onderweg 'n beter opsie identifiseer. Solank dit sinvol is om dit aan te pas.

Die sleutel tot sukses is om te fokus op 'n lyn wat al die hindernisse gaan omseil, jou dan daartoe te verbind en die bul – met oorgawe – by die horings te pak.

Kýk waarheen jy wil ry.

OceanofPDF.com



Net weer oor vetgee

Ons het aanvanklik met die derde gebod afgeskop sodat jy basiese motorfiets-fisika beter kan verstaan. Net om jou geheue te verfris, dit lui só: As jy op 'n avontuurtoerfiets op die grond twyfel of in die moeilikheid beland, maak oop. Kom ons kyk nou na die fyner puntjies van die derde gebod.

Versnelling: “Maak oop” beteken uiteraard dat jy die versnellerkraan moet oopdraai. Doen dit sagkens. 'n Motorfiets se draaigrep is helaas nie 'n ligskakelaar wat net aan of af kan wees nie. As jy die oor sonder meer gaan oopdraai, is dit beter dat jy regstaan vir die gevolge. Op enkele uitsonderings na beteken die derde gebod nooit dat jy oordadig (of baldadig?) moet vetgee sodat die fiets onbeheersd vorentoe ruk nie.

Soms sal jy tog so 'n bietjie geesdriftiger wil versnel. 'n Pluk aan

die versneller kan byvoorbeeld die voorwiel oor 'n gevaarlike boomstomp lig, maar selfs dan wil jy dit behendig en met beheer doen. “Maak oop” is dus 'n gekwalifiseerde stelling, maar daar is verskeie goeie redes waarom dit jou uit die verknorsing kan red.

Laat motorfiets-ontwerp vir jou werk: Toe ons in 'n vroeëre hoofstuk oor hellingshoek, naloop, momentum, giroskopiese effek en swaartepunt gesels het, het ons gesê motorfietse is juis ontwerp om regop te bly en in 'n reguit lyn stabiliteit te handhaaf. Nie een van hierdie faktore het egter 'n uitwerking op 'n stilstaande motorfiets nie. Hulle is ook minder doeltreffend wanneer jy snelheid verminder.

Wanneer jy egter die versneller oopdraai en oophou, begin al die ontwerp-elemente saamwerk. Of jy nou deur 'n sandkol jaag, aan die middelmannetjie wil ontsnap of uit 'n draai kom, vetgee is die manier om die voertuig te stabiliseer en uit die moeilikheid te kom. Dit maak 'n onmiddellike verskil en dis eintlik nogal lekker wanneer dit gebeur.

Die probleem is dat dit aanvanklik nogal 'n geloofsprong verg om dit te doen. Ons intuïsie is om snelheid te verminder – of stil te hou – wanneer dinge ingewikkeld begin raak. As ons die krane dan toedraai en boonop nog rem ook, verloor ons al die stabiliserende faktore en die probleem vererger.

Nuwelinge is dan boonop geneig om te gaan sit ook en hul voete van die penne af te haal. Moet dit asseblief nie doen nie.

Spoedvermindering plaas ook die leeu-aandeel van jou gewig op die voorste vering en die voorwiel, terwyl dit verkieslik is om al twee wiele redelik eweredig te belaa.

Beheer van die versneller en koppelaar

Naas traksie is uitstekende koppelaar- en versnellerbeheer dalk die belangrikste wapen in jou arsenaal op die grondpad. Sou 'n mens al die foute bymekaar tel wat onervare ryers in kursusse maak en die oefeninge ontleed waarmee hulle die meeste sukkel, is swak of verkeerde gebruik van die versneller en koppelaar dikwels die grootste sondaar. Dít terwyl goeie beheer daaroor juis so belangrik vir die meeste moeilike oppervlakke, hellings en hindernisse is.

Die groot, goue reël is om jou liggaam in die neutrale posisie te hou sodat jou arms, gewrigte en hande onbelemmerd verstellings kan maak. Ontspanne, onbelaste arms kan soveel makliker die versneller egalig oopmaak of die koppelaar in “vaanstand” hou (Ja, dis vir my ook 'n nuwe Afrikaanse woord. Dit is die regte vertaling van *feathering a clutch*...).

Laasgenoemde is nuttig veral as jy jou agterwiel doelbewus wil laat tol. Toegegee, dit is iets wat jy meestal nie wil laat gebeur nie. Teen 'n klipperige opdraande, byvoorbeeld, sal 'n tollende agterwiel jou vastrap aansienlik verminder, jou van momentum beroof en tot eindelose probleme lei.

Maar, sê nou maar jy is op 'n bergpaadjie met 'n haarnaalddraai net voor 'n baie steil opdraande waarvan die oppervlak met los, ronde klippe besaai is. 'n Nagmerrie, ek weet, want die draai veroorsaak dat jou momentum hopeloos te min gaan wees om teen die hoogte uit te kom. As jou avontuurtoerfiets 'n lekker lae eerste rat het, kan jy dit dalk nog regkry deur eenvoudig vet te gee en op die stewige wringkrag staat te maak.

Die meeste avontuurtoerfietse se ratverhoudings is egter geskep vir die langpad en is nie noodwendig geskik vir hoogs tegniese doeleindes nie. As jy een van hulle besit, is jou voorland om steeds

die versneller ruim in te span, maar ook die koppelaar intelligent in vaanstand te kry. Dit is al manier hoe jy wiertol teen daardie helling op gaan beheer en terselfdertyd traksie behou, maar nie omval weens 'n gebrek aan momentum nie.

Dieselfde ding is van toepassing sou jy dalk op 'n enkelspoorpaadjie deur 'n woud of plantasie moet ry waar die draaie dikwels baie skerp is en die snelheid laag. As jy nie jou koppelaar en versneller slim en saam gaan gebruik nie, gaan jou fiets se enjin staak. En as dít gebeur, gaan jy omval.

Beheer van die vet en koppelaar is 'n vaardigheid wat met oefening en ervaring geslyp word. Die drang om dit te verbeter kom eers as ons die basiese vrees of versigtigheid vir 'n grondoppervlak verloor het en kans sien vir groter tegniese uitdagings. Hoe gouer jy dit bemeester, hoe makliker gaan jou avontuurtoer-lewe wees.

Net een waarskuwing, terwyl ons oor koppelaars praat: Dis nie 'n slim idee om dit te veel te gebruik as jou motorfiets 'n droë koppelaar het nie. As jy die harpui begin ruik, wil jy dalk eerder stilhou en dit laat afkoel. Sonder 'n koppelaar raak die lewe skielik aansienlik moeiliker daar in die boendoe.



Noodstop

Ongelukke gebeur nie so dikwels op die grondpad nie. Ek verwys nie na daardie rooigesig-oomblikke wanneer jy teen baie stadige spoed die fiets laat omval omdat jy dit laat staak het of jou voet moet neersit as jou fiets gegly het nie. Dit gebeur met ons almal en die enigste skade is aan ons ego – en dalk 'n duikie in die tenk.

Ernstige botsings of hoëspoed-neerslaan – van die soort wat groot skade en lelike beserings veroorsaak – is ongewoon en skaars. As jy hulle begin ontleed, het hulle almal een ding gemeen: Dit het gebeur in 'n situasie wat 'n noodstop geverg het en die ryer toe nie opgewasse vir die taak was nie.

Die groot probleem is dat die meeste ryers nooit noodstoppe op 'n

grondpad oefen nie, behalwe as hulle 'n kursus bywoon. Selfs diegene wat 'n kursus voltooi het, hou egter selde aan met skaaf aan dié vaardigheid. Tog is dit slegs deur herhaling – die moeder van alle vaardigheid – dat dit tweede natuur kan word. Gevolglik is die meeste mense nie in staat daartoe om vinnig en veilig stil te hou wanneer hulle dit die nodigste het nie. Dan slaan die onheil toe. Om 'n noodstop te kan doen, is 'n vaardigheid wat jou lewe kan red en daarom gaan ons heelwat daaroor gesels.

Die AGTERREM: Laat die volgende jou mantra word – jou grondpad-refrein: *Gebruik die agterrem.*

Voorrem is 'n teerpad-ding. In baanopleiding word superfietsryers geleer om op die voorrem te fokus. Dit is uitstekende raad totdat jy die teer verlaat. Baie ryers wat van teer na avontuurtoer op grondpaaie migreer, bring die gewoonte saam met hulle en veral as die nood druk, val hulle terug op die voorrem.

Deur die voorrem te gebruik, verplaas jy egter nie net jou gewig na voor nie, maar loop jy die risiko dat jou voorwiel kan sluit en begin gly. Dit is uiters moeilik om te beheer, self vir die gesoutste ryers. Dit is 'n gewoonte wat jy dalk moeilik gaan afleer – daarom moet jy die feitlik uitsluitlike gebruik van die agterrem op grondpaaie oor en oor herhaal.

Leun terug: Wanneer jy dan die agterrem trap, verskuif jou gewig na agter. Onthou dat momentum en G-kragte jou lyf vorentoe dwing wanneer jy spoed verloor en stadiger ry. Daarom moet jy doelbewus jou gewig na agter skuif om in die neutrale posisie te bly.

Noodrem is die mees ekstreme vorm van spoed verloor en vra dus vir 'n daadwerklike en volwaardige gewigsverskuiwing na agter om die kragte doeltreffend te neutraliseer.

Só doen jy 'n noodstop

Die vermoë om 'n noodstop op 'n dubbeldoel-groothond te doen, gaan die een of ander tyd jou lewe red, hetsy op teer of grond.

Dit werk wel 'n bietjie anders om op grond te rem. Die eerste stap is om jou agterrem te sluit. Dit klink dalk na eienaardige raad, maar dit is 'n bewese feit: Die kortste stilhou-afstand word verkry deur die agterrem te sluit.

As jou motorfiets nie met ABS (*anti-lock braking system* of *automatic braking system*) toegerus is nie, sal jy die een of ander tyd in elk geval moet leer hoe om 'n geslote, glyende agterrem te beheer op teer én op grond. Maar selfs al het jy ABS en verkies jy om dit deurentyd aangeskakel te hou, is dit veiliger om dié vaardigheid te oefen.

Die goeie nuus is dat dit eintlik pret is om die agterrem te sluit as jy eers gewoond raak aan die gevoel daarvan. Die slegte nuus is dat dit herhaalde oefening verg om dit te bemeester.

Só doen jy dit:

- Trap die agterrem stewig en doelgerig. Moenie die druk op die pedaal verlig voordat jy heeltemal tot stilstand gekom het nie. Elke keer as jy jou voet lig, verleng jy die stopafstand.
- Skuif jou gewig vinnig na agter.
- Die pedaal van die agterrem is aan die regterkant van die motorfiets. Wanneer jy dit trap, is die moontlikheid sterk dat die fiets effens na regs sal oorleun – die ysterperd laat draai – en jou gewig ook onwillekeurig na regs skuif. Wees dus bedag daarop, hou jou gewig neutraal en die fiets regop.
- Kyk na die (veilige) punt waar jy die fiets tot stilstand wil bring.

Want ons gaan na waarheen ons kyk. Hoewel die agterwiel nou sleep, is al die basiese beginsels steeds dieselfde.

- Jy kan die fiets stuur selfs wanneer die agterrem gesluit is (die bedrewe mense kan die fiets 180° laat draai in 'n noodstop).
Skuif net jou gewig na die kant waarheen jy wil draai. Dit sal die fiets laat kantel en jou laat draai.

Die rol van die voorrem: Wanneer jy die kuns van agterwiel sleep vervolmaak het deur een, lang, ononderbroke lyn daarmee op 'n grondpad te trek, tree gerus jou kortste stopafstand af. Voeg met jou volgende stilhou voorrem by en jy sal verstom wees oor watter korter afstand jy kan stilhou.

In 'n noodstop kan die gebruik van al twee remme van kardinale belang wees. Dít is hoe jy dit doen:

- Stap 1 is natuurlik om eers die agterrem te sluit.
- Stap 2 is om die voorrem te knyp – versigtig en al hoe harder, maar sonder om die voorwiel te laat sleep. As jy voel die voorwiel begin effens sleep, los die voorrem en begin die knypproses van voor af.

Die regte gebruik van al twee remme in 'n noodstop is uiters doeltreffend, maar dit verg oefening. Staan gerus baie tyd hieraan af. Eendag kan dit nog jou lewe red.

Die debat oor ABS

Teensluit-remstelsels is uitstekende tegnologie wat ontwerp is om 'n voertuig op elke denkbare oppervlak, ook op grondpaaie, vinnig en veilig tot stilstand te bring sonder dat die wiele sluit. Jy sou dus net

sowel 'n motorfiets met ABS kon koop en van al bogenoemde noodstop-teorie vergeet as jy die ABS deurgaans aangeskakel hou.

In die praktyk werk dit ongelukkig nie heeltemal so eenvoudig nie. Jou fiets kan dalk eendag diep in die wildernis skade opdoen sodat jy sonder ABS sit. Dit kan ook gebeur dat jy vir 'n wyle met 'n maat moet fietse omruil, of noodgedwonge iemand anders se motorfiets moet ry, wat nie met ABS toegerus is nie.

Dan is dit ook 'n harde werklikheid dat baie van die gevorderde rytegnieke gebaseer is op jou vermoë om die agterwiel te laat sleep. Met die ABS voortdurend aan sal jy nooit 'n goeie grondslag hiervoor kan lê nie.

Laastens is die groot dilemma van geïntegreerde ABS die belangrike rol wat die voorrem speel. Trap die agterrem met ABS aan en dit sal by die meeste modelle net die agterrem aktiveer. Daarby is die uitsluitlike gebruik van 'n ABS-agterrem uiters ondoeltreffend op die grond, juis vanweë die feit dat dit maklik sleep. Die rekenaar wat dit alles beheer, laat die rem herhaaldelik sluit en ontsluit, en jou stopafstand rek dramaties. Trek egter die voorrem en die stelsel verdeel die remkrag min of meer tot 60% voor en 40% agter – dit is baie doeltreffender en die enigste oplossing in 'n noodsituasie. Jy leer dus van meet af aan om hoofsaaklik voorrem op die grond te gebruik en gaan baie sukkel as jy eendag daarsonder moet of wil wees.

Die groot debat onder avontuurtoer-ryers is dus: Sit jy die ABS af of nie?

Daar is nie 'n regte antwoord op die vraag nie. ABS-tegnologie raak met elke nuwe model meer gesofistikeerd en betroubaarder. Die moontlikheid dat dit jou in die steek gaan laat, is skraal. As jy

dus baie seker is jy gaan nooit 'n lus ontwikkel vir enigiets moeiliker as 'n goeie grondpad nie, hou dit gerus aan – en leer om dit doeltreffend te gebruik, veral in 'n noodsituasie.

Maar as daar 'n goeie kans is dat jy later meer tegniese paaie wil gaan aandurf en eindelik gevorderde rytegnieke wil bemeester, skakel die ABS af as jy van die teer af gaan.

OceanofPDF.com



Ongelukke – en hoe om hulle te vermy

Grondpaaie bied verreweg die veiligste terrein vir motorfietsry. Die rede is eenvoudig: Daar is gewoon net soveel minder verkeer.

Motors, vragmotors en busse spel gevaar. Hoe meer 'n mens van hulle moet trotseer, hoe groter die risiko. Vierwielbestuurders sien skynbaar net nie motorfietse raak nie. Hulle doen ook dikwels onvoorspelbare of dom dinge, ry onder die invloed, raak aggressief of ignoreer die padreëls.

Gelukkig hou die oorgrote meerderheid van hulle nie daarvan om die teer te verlaat nie. Dit is juis wat grondpaaie so lekker maak – saam met die mooi kry jy boonop nog rus en vrede.

Dit beteken nie daar vind nooit ongelukke op grondpaaie plaas nie. En nou praat ons nie van die verstuite enkel nadat jy in die modder gegly het of die gebreekte sleutelbeen ná daardie neerslaan in die sand nie. Dit gebeur ook, maar gelukkig net af en toe en is meestal nie so ernstig nie. Dit word gewoonlik deur swak konsentrasie- of ryvermoë veroorsaak.

Die ongelukke waarom ons moet gesels, is die soort wat hospitalisasie verg of noodlottig is. Ek het, danksy 'n gesonde oorlewingsdrang, die afgelope paar jaar gereeld gaan navraag doen wanneer iemand ernstig beseer is op 'n grondpad. Die ongeluksdata het gou 'n patroon getoon. Die botsings het dikwels plaasgevind:

- nadat die ryer om 'n blinde draai of oor 'n blinde hoogte gery het; en
- teen 'n onvanpaste snelheid gegewe die omstandighede.

Feitlik 70% van die ryers was hoogs ervare en baie behendig – sommige tel onder van die bestes in die land. Desondanks het hulle nie daarin geslaag om hul snelheid betyds te verminder of 'n lyn om die bus, motor of dier te volg nie. Hulle het die kennis en vermoë gehad om dit te doen, maar hul snelheid was só hoog dat geen mate van vaardigheid hulle kon red nie.

Die enigste afleiding wat 'n mens kan maak, is dat grondpadryers maklik 'n valse gevoel van algehele afsondering ervaar, juis omdat daar soveel minder verkeer is. 'n Tyd gelede het ek een oggend van 09:00 tot 12:30 in die Tankwa-Karoo gery sonder om 'n enkele mens of voertuig te sien. In so 'n geval verg dit nie veel om te begin dink dat jy die enigste verkeer op die pad is nie en begin 'n mens gou roekeloos raak.

Die goue reël is om snelheid te verminder as jy nie om 'n draai of oor 'n hoogte kan sien nie. Hoeveel stadiger moet jy ry? Soveel dat jy betyds kan stilhou nadat jy potensiële gevaar raakgesien het. Buiten blinde draaie en hoogtes is daar 'n paar ander dinge waarvoor jy moet uitkyk:

Plaasverkeer: “Van een ding kan jy seker wees: Die trekker daar voor is nie op pad Johannesburg toe nie.” Hierdie ou sêding onder avontuurtoerryers beteken dat trekkers, soos die meeste landbou-verkeer, skielik en sonder enige waarskuwing of flikkerligte, voor jou kan indraai wanneer jy dit die minste verwag. Trekkers het dikwels nie truspieëls nie, hul enjins maak só 'n rumoer dat hulle jou nie hoor aankom nie en die bestuurders is meestal ook gewoon daaraan om die enigste verkeer op die pad te wees. Ry dus stadiger en wees gereed vir die onvoorsiene.

Boere en hul bakkies is net so 'n risiko. Op 'n rit in die Noord-Kaap was ek eenkeer teen 140 km/h lekker op dreef op 'n goeie, oop grondpad toe 'n Toyota-4x4 so vinnig van agter verbykom dat ek twee keer na my spoedlesing moes kyk. Ek het in die staanposisie gery en het die bakkie nooit sien kom nie. Daarna was ek helder wakker.

Die grondpaaie wat vir ons vreemd en nuut is, ken die plaaslike boere natuurlik soos die palm van hul hand. Hulle laat waai behoorlik en nie altyd eers aan die regte kant van die pad nie. Ry daarom met jou hooflig op helder en wees altyd op jou hoede.

Diere: Troeteldiere, plaasdiere en wilde diere is deur die bank gevaarlik. Hoe verder jy uit die beskawing wyk, hoe meer opgewonde raak die honde oor jou teenwoordigheid. Sommige raak mal van blydskap wanneer hulle jou sien (of hoor) en wil jou van

nader ontmoet, ander wil op jou jag maak en jou verorber. Enkeles sal uit vrees laat spaander. Hoe dit nou ook al sy, hulle is almal onvoorspelbaar en verteenwoordig 'n risiko ongeag hul grootte. Die enigste teenvoeter is om stadiger te ry.

Met plaasvee volg jy dieselfde strategie. Hoe kleiner die dier, hoe groter die gevaar: Beeste is gewoonlik traag en beweeg stadig. Donkies ook. Mik om agter hul sterte verby te gaan, dit werk oor die algemeen goed.

Perde is meer soos honde – jy weet nooit wat om te verwag nie. Ry dus nóg stadiger, want perde kan óf nadenkend staan en kyk hoe jy verbyry óf heeltemal die kluts kwyd raak. Deur die Baviaanskloof het 'n perd een keer 5 km ver in volle vaart – en heen en weer oor die pad – saam met ons vier fietse gehardloop.

Skape is stom-dom. Hulle sal meteens besluit die ander kant van die pad is veiliger en sonder rede, taal of tyding in 'n trop voor jou verbyhardloop.

Dan is daar boerbokke. Nou, kyk, bokke is bliksems. En hulle het 'n ding oor motorfietse. Ek sweer. Hulle sien jou aankom. Hulle skuil. Of staan oop en bloot met Bambi-onskuld in hul oë, terwyl hulle aan die onnoembare herkou. En dan, net wanneer jy opdaag, slaan hulle toe. Die plaaswerf se kamikaze-vlieëniërs. As jy 'n boerbok gewaar, ry somer baie stadiger. Hulle hou nie daarvan nie. Gee hulle 'n vuil kyk. En as jy veilig verby is, versnel in argwaan.

Wild is 'n perd van 'n ander kleur, as jy die gemengde beeldspraak sal vergewe. Hulle het 'n unieke reaksie wanneer hulle motorfietse teëkom. Koedoes en vlakvarke is die gevaarlikste. Koedoes sal langs die pad onsigbaar in die koelte van die ruigtes staan, perfek gekamoefleer.

Hulle sal wag totdat jy reg by hulle is en dan spring – bo-oor of reg vóór die motorfiets in. Buffels sal vir jou staan en staar. Moenie een-een deur 'n trop ry nie, dit is beter om dié gevaarlike diere in groter getalle en in jou eie motorfietstrop te trotseer.

Vlakvarke is laag, swaar en vinnig. Tref selfs 'n kleiner een en jy gaan jou hande vol hê. Hulle skuil ook tot die laaste oomblik voordat die hele gesin, sterte orent soos kortgolf-lugdrade, oor die pad skarrel. (Dassies doen dieselfde ding. En kyk maar: Die vetste, luiste een sal altyd eers so 'n paar sekondes nadat jy gedink het die hele lot is oor, aangedraf kom.)

Springbokke en ander, kleiner bokke sal gewoonlik hardloop in die rigting waarin jy ry en is in die algemeen nie so gevaarlik nie, hoewel hulle so in die hardloop voor jou kan inswenk, agter die groter trop aan. Kameelperde is die galante gebruikers van die pad en sal meestal stadig en statig weggaloop.

Olifante sal jou met minagting of aggressie behandel. Sou 'n olifant die pad versper, draai liever die motorfiets om, met die neus in die rigting van die oop pad en veiligheid, en wag dat hy wegbeweeg. Hou die ore dop – dít is waar hul irritasie eerste wys. En as die olifant storm, moenie wag om te kyk of dit die legendariese skrikmaak-draffie is nie. Maak jou net uit die voete.

Die beste reaksie op feitlik alle wild is 'n stadige een. Behalwe met slange. As jy genoeg avontuurtoere deur Afrika doen, gaan jy hulle almal raakloop: die Kaapse kobra, swart mamba, pofadder, rinkhals, skaapsteker en selfs die luislang. Moet asseblief nie oor hulle ry nie, want slange is 'n onontbeerlik deel van die ekologie. Ry net om hulle, so vinnig as wat jy kan.



Bemeester die terrein I

Opdraandes

Steil opdraandes is visueel geweldig intimiderend. Gedurende opleiding hoor 'n mens dikwels deelnemers sê: “Ek sal nooit daar kan uit nie.” Wanneer hulle die steiltes dan (redelik moeiteloos) oorwin, kan hulle nie hul aanvanklike huiwering verstaan nie. Opdraandes is eintlik maklik, selfs wanneer die oppervlak maar so-so is, en die klim hoog. Volg net hierdie eenvoudig stappe:

- Momentum is die sleutel. Nader die opdraande met genoeg spoed om bo uit te kom – teen dieselfde konstante versnelling. Wanneer jy te min momentum het, moet jy dalk halfpad op meer vetgee, wat die agterwiel kan laat tol en die traksie negatief sal

beïnvloed.

- Skuif jou gewig vorentoe om die swaartekrag en versnelling se G-kragte te neutraliseer. Dit is 'n kardinale deel van die tegniek. Doen jy dit nie, gaan jy beheer verloor oor die versneller en 'n skouspelagtige sprong maak by die bopunt, wat dikwels in 'n groot eina eindig.
- Kies die beste lyn vir die klim en hou daarby.
- Hou twee vingers op die koppelaar. Dit kan jou bas red, sou jy hoër revolusies of 'n vinnige ratverwisseling nodig hê.
- Wanneer jy eers begin klim, hou jou oë vasgenael op die plek waar jy wil eindig. As jy aanhou om vir dié punt te kyk, sal jy daar uitkom.
- Opdraandes is dikwels ongelyk en bevat los of glibberige grond. Dit kan veroorsaak dat jou agterwiel, in sy soeke na vastrapplek, van kant tot kant swaai. Dit is normaal en niks om oor bekommerd te raak nie. Hou net die kraglewering konstant en kyk stip na die punt waar jy uitkom.
- 'n Los klip kan soms jou agterwiel van koers af gooi. Moenie afkyk na wat die probleem veroorsaak het nie. Herfokus net op waar jy wil eindig.
- Wanneer jy die bopunt van 'n baie steil bult bereik, verminder versigtig snelheid, want die paadjie kan altyd skerp draai of 'n onsigbare hindernis kan op jou wag. Jy wil sover moontlik in beheer bly in onvoorsiene situasies.
- Beter nog, as dit baie ruwe terrein is en jy ry die eerste keer daar, stap gerus eers boontoe om te gaan kyk wat anderkant wag. Dit kan 'n afgrond wees, 'n skelm, skerp draai, 'n koei, 'n

trekker of ...

- Sou jy aan die bokant 'n onverwagte skerp draai moet maak, kyk dadelik in en deur dié draai. Kies 'n nuwe lyn en volg dit.



Afdraandes

Af werk omtrent presies die teenoorgestelde as op. Dit lyk dalk makliker, maar moenie dat jou oë jou flous nie. Tegnies gseproke is 'n steil, gladde afdraand aansienlik uitdagender.

Onthou eerstens dat jou rit by 'n skerp afdraand af gewoonlik 'n enkelkaartjie is. As jy eers aan die ry is, is daar gewoonlik nie afdraai- of uitkomkans nie. Stilhou is ook nie juis 'n keuse nie, tensy daar werklik geen ander uitweg is nie.

Die groot geheim is om so stadig moontlik te begin. Dan is dit soveel makliker om die spoed waarteen jy af ry, te beheer. Beheer jou spoed en jy beheer alles.

Daar is 'n kwaai steilte by Klipbokkop buite Worcester (waar Wes-

Kaapse kursusse dikwels aangebied word) wat as Heldeheuvel bekend staan. Om bo te kom, is dikwels 'n adrenalien-ervaring (en word nie vir die opleiding gebruik nie, net vir die “speel”), maar die af is 'n ander storie. Die eerste 20 m is baie steil, met los klippe en rotse vir 'n ryoppervlak. Begin jy die rit na benede te vinnig – jy kan maar voor- en agterrem sluit, dit help niks – en die somtotaal van die motorfiets en ryer se gewig laat die bande gly en jy beweeg al hoe vinniger. Met geen hoop op enige beheer nie.

Die enigste manier om veilig onder te kom, is om baie, baie stadig te begin sodat jy nooit onbeheerbare momentum opbou wat die remme nie kan hanteer nie. Kies weer eens die beste lyn, dan die presiese punt waar jy wil eindig en fokus deurgaans daarop.

Plaas jou gewig so ver terug op die fiets as moontlik. Met baie steil hellings moet jou sitvlak amper in kontak wees met die agterkant van die saal. Dit is die enigste manier om swaarte- en G-krag teen te werk.

Dis 'n kuns om remme teen 'n afdraande te gebruik. Die algemene reël is: Agterrem eerste en meeste. Rem so hard moontlik sonder om noodwendig die remme te sluit. Voeg dan 'n knypie voorrem by soos nodig (dit klink dalk na 'n koekresep, maar dit werk), maar maak seker dat dit nie sluit nie. Moenie paniekerig raak as die agterrem wel sluit nie. Soms is dit onafwendbaar. Hou by jou lyn, fokus op die punt waar jy wil eindig en voeg voorrem by.

Gebruik altyd eerste rat, maar hou jou vingers op die koppelaar. Dit is dikwels moontlik om net met die drukking van die enjin teen 'n afdraand af te kom, afhangende van jou ratverhoudings en die steilte, natuurlik. Gebruik die agterrem in só 'n geval net as verdere hulpmiddel met die voorrem in gereedheid, sou dinge handuit ruk.

Dit gebeur soms dat dinge in elk geval handuit ruk. Jy misgis jou met die gladheid van die ry-oppervlak of die helling is steiler as wat jy geskat het ... Ondanks enjindruk, 'n geslote agterrem en voorrem wat jy veilig kan gebruik, versnel jy steeds teen 'n onheilspellende tempo. Wat doen jy dan?

Ongelukkig nie veel nie. As die ryoppervlak nie té vrot is nie, laat die fiets sy loop neem, maar hou jou gewig ver agter en jou oë onwrikbaar op daardie (veilige) punt doer onder waar jy wil stilhou. En hou so ver moontlik by jou gekose lyn.

Onthou, jy gaan meestal vinniger by 'n afdraand af as wat jy dink. Die oppervlak van die paadjie speel uiteraard 'n groot rol: Tref jy 'n groot klip of 'n diep skeur, gooi dit jou gewig vorentoe en dan is jy in die sop. Dit is waarom dit so belangrik is om eers goed na die terrein te kyk voordat jy dit aandurf.

Begin stadig en hou by die basiese beginsels.

Baljaar in die water



Om 'n rivier, spruit of stroompie deur 'n waterplas-driffie oor te steek, is een van die groot vreugdes van avontuurtoer. Maar om dit 'n vreugde te hou, behoort jy eers 'n bietjie ondersoek in te stel. Kan jy die bodem sien? Hoe diep is dit? Is daar klippe, rotse, sand of sement? Wat is die beste lyn? By watter punt wil jy by die water uitry?

Die diepte van die water is ook van kardinale belang. As jy twyfel, gaan swem eers gou, want 'n enjin vol water beteken dikwels die einde van jou toer. Jou fiets se silinders kan nie die vloeistof kompakteer nie en dit kan ongelooflike skade aanrig, wat jy nie in die boendoe sal kan herstel nie.

Nuwelinge ry dikwels te vinnig deur water, maar die basiese reël is: hoe stadiger, hoe beter. Jy wil nie 'n boegbrander opbou nie, want

dit beteken meer weerstand en 'n groter kans dat water by jou luginlaat sal inloop.

Reël 1: Ry met jou vinger op die enjin se noodskakelaar, want as jy dalk per ongeluk neerslaan, wil jy alles onmiddellik afsit, voordat vloeistof ingesuijg kan word.

Reël 2: Ongeag wat op die bodem aangaan, wil jy met egalige, konstante versnelling deur die water kom. Moenie die agterwiel laat tol nie, veral nie by laagwaterbruggies met 'n betonoppervlak nie. Jare se alge en groeisels maak dit soms onmoontlik glad.

Reël 3: Hou jou deurkruis-trajek so reguit moontlik, veral as dit glad is, staan op die bal van jou voete vir perfekte balans en hou die versneller konstant.

Reël 4: Die meeste driffies is vol ronde rivierklippe. Vir dié soort rivier-kruising hou jy jou gewig na agter sodat die voorwiel maklik oor die hindernisse kan kom.

Reël 5: Sanderige rivierbodems is gewoonlik maklik, want die sand is lekker gekompakteer. Maar soms ook nie ... Hier is gewig na agter weer die regte aanslag met egalige versnelling om te voorkom dat jou wiel tol.



Water in die enjin

Soms gebeur die ondenkbare en jou enjin suig water in deur die luginlaat tot in die silinders. As jy selfs net liggies vermoed dat dit gebeur het, is die Groot Goue Reël: **Hou jou enjin afgeskakel!**

Met die groot verskeidenheid avontuurtoer-motorfietse deesdae op die pad sal 'n mens 'n aparte boek kan skryf oor die verskillende maniere om water uit jou silinders te kry, want elke fabrikaat en model het 'n ander metode. Ons beste raad is: Gaan gesels met die tegnikus by jou handelaar oor die beste manier om dit vir jou spesifieke fiets te doen – en maak dubbeld seker jy verstaan hom reg.

Stoot dan jou duikboot tot by die naaste wal en kry die water uit. Maar van een ding kan jy seker wees – dit is 'n tydsame proses wat reg gedoen moet word om weer aan die ry te kom.

OceanofPDF.com



Bemeester die terrein II

Die s-woord: Ry veilig deur die sand

“Sand” is ’n vierletter-woord, want almal het ’n heilige vrees en ’n diepe haat daarvoor. En met rede, want daar is net een ding wat groter amok maak en dit is modder (wat ons direk hierna sal bespreek).

Waarom is sand so moeilik om te bemeester? Omdat dit jou van al daardie elemente beroof wat ’n motorfiets stabiel en hanteerbaar maak in ’n reguit lyn. Dit breek jou momentum, hou jou terug en mors met jou balans. Met die voorwiel wat dikwels diep in die los

sand loop, negeer dit ook naloop en hellingshoek se (goeie) invloed.

Jou buiteband kry nie 'n greep in die sand nie en waggel heen en weer op soek na traksie. Dít alles veroorsaak dat ons af kyk – uit vrees vir val of om te probeer sien wat aangaan, wat nie 'n goeie plan is nie. Dan is daar nog die voorwiel se nare gewoonte om 'n muur van sand voor hom op te bou en daardeur skuins gedeflekter te word. Dit laat jou maklik neerslaan.

Laastens worstel baie ryers aan die begin met 'n vrees vir sand en omdat hulle glo hulle gaan val ... ploeg hulle dan neer. Maar hou goeie moed, broeders en susters, daar's hoop vir ons almal:

- As jy sand voor in die pad sien, ry dadelik stadiger, veral as jy 'n nuweling is. Hou liewer stil en kyk of daar dalk 'n ander roete is. Indien nie, toets die sand. Hoe diep en los is dit? Bevat dit enige klippe of rotse?
- Blaas jou bande af tot tussen 0.5 en 1.5 bar, afhangend van die sand se aard. As daar rotse tussenin is, wil jy nie jou wielvelling seermaak nie en is 1.00 tot 1.5 bar verkieslik. Geen rotse of klippe nie? Dan sal 0.5 tot 1.00 bar beter werk.
- Kies die beste lyn en kyk van daardie oomblik glad nie af nie – ongeag wat gebeur. Fokus sowat 10–12 m voor jou op die lyn wat jy gekies het.
- In sand moet jy altyd op die voetpenne staan. Kry jou gewig lekker ver agter op die fiets. Die meeste onheil sal vorentoe uitbreek waar die voorwiel deur die sand probeer sny. Jy wil die voorkant lig hê sodat die voorwiel oor die sand kan ski soos 'n sneeumobiël se lopers. Jy wil ook keer dat die voorwiel 'n sandmuur opbou wat dit kan deflekter.
- Begin stadig, maak die versneller met mening oop en hou dit

óóp. Dit is deurslaggewend. As jou versneller-moed jou versaak, gaan jy nie deurkom nie. Eerste rat is goed, maar tweede is beter. As jy enigsins kan vinniger ry, doen dit. Snelheid aktiveer al daardie stabiliserende elemente. Hoe vinnig is vinnig genoeg? Nie baie vinnig nie. 'n Té stadige begin is gewoonlik die probleem. As jy gou tot in tweede rat kan kom en daar kan bly, verloop sake klopdisseboom.

- As jy die snelheid bereik waarmee jy gemaklik is, hou daarby. **Moenie spoed verloor in die sand nie.** Om stadiger te ry verplaas jou gewig vorentoe en destabiliseer die motorfiets van voor af.
- As jy eenvoudig stadiger móét ry, is jou eerste prioriteit om langsaam spoed te verminder. Leun nog verder terug om die voorwiel steeds lig te probeer hou. (As jy dus vinnig spoed moet verminder, moet daardie gewigsverskuiwing na agter blitsig en met mening wees). Doen alles in jou vermoë om die gewig agter te hou.

Dis moeilik om weer aan die gang te kom sou jy in die sand moet stilhou, maar dit kan gedoen word. Staan op nog voordat jy wegtrek, gee doelgerig vet en hou die revolusies hoog.

- Onthou: Hoe meer bagasie jy op die motorfiets het, hoe moeiliker is dit om in sand te ry. 'n Laaste uitweg is om al die bagasie te verwyder en te dra na waar die sand eindig, sou dit moontlik wees. 'n Ligte motorfiets loop makliker bo-op die sand teen laer snelhede.
- Oefen in die sand. Jy gaan dit dalk nie oornag bemeester nie, maar wel uiteindelik baasraak as jy gereeld genoeg daarin

speel. Begin met ligte sand, raak gewoon aan die sensasie en die streke wat dit uithaal. Bedrewenheid is direk aan selfvertroue gekoppel. Hou aan om daaraan te bou.

Hou jou (naam) uit die modder



As George Orwell 'n avontuurtoer-man was, sou hy 'n meesterstuk geskryf het oor hoe nie alle modder gelyk geskape is nie. Aangesien hy geen melding daarvan maak in sy *Animal Farm* nie, sal ek maar self moet probeer verduidelik oor die aard van modder in Suider-Afrika en hoe dit so uiteenlopend soos die verskillende grondsoorte is. De laaste soort is natuurlik slegte nuus vir grondhond-ryers.

Vir die doeleindes van hierdie gids beskou ons alle ongeteerde padoppervlakke wat nat geword het as “modder”. Daar is harde en sagte modder, klewerige modder, sanderige modder, klipperige

modder en selfs papperige modder. Laasgenoemde het ons bo in die Swartberge aangetref ná swaar sneeu. Dit was soos dryfsand. Die meeste van ons het daardie dag 'n modderbad gehad ...

Maar dit maak nie saak watter soort modder jy aantref nie, een ding is seker: Jy gaan baie min traksie hê. Dit is waarom dit so moeilik is om daardeur te kom.

As jy modder kan vermy, doen dit. Kan jy dalk om die modderpoel voor in die pad ry sonder om die pad te verlaat? (Let wel, om veral plaas- en tweespoorpaaie te vergroot deur die veld te vertrap, is 'n groot ekologiese taboe.) As daar geen alternatief is nie, ry baie stadig daardeur, want jy weet nie wat onder die oppervlak skuil nie. Onthou, dik, pap modder kan jou baie vinnig spoed laat verloor – ek het manne al oor die handvatsels sien duik reg in 'n diep, deurdrenkte modderpoel in.

'n Klompie jare gelede is ek saam met die bekende en immer gewilde Dirk du Plooy op sy jaarlikse verkenningstog van die Oos-Kaap net suid van die Lesotho-grens. Dit is van die mooiste, bergagtigste landskappe in die land met uitdagende grondpaaie en asembenemende passe. Die meeste mense op dié toer was ervare en uiters vaardige ryers wat die soort toestande sonder skroom sou kon hanteer het – as dit droog was.

Maar dit was nat. 'n Week se reën het lang stroke van die roete só glad soos seep gelaat.

Ons móés egter deur. Ons het geglip en gegly en geval. Die hele lot van ons. Maar veral die kêrels wat nie stadiger wou ry nie. Hulle het skouspelagtig neergeslaan. Sommige het lelike beserings opgedoen en hul fiets erg beskadig. Hulle het die modder te vinnig aangedurf.

As jy modder teëkom wat jy nie kan vermy nie, rem voordat jy die glibberige oppervlak bereik. Hou stil en doen inspeksie, sou dit sinvol wees. Ry dan stadig deur, met meesterlike versnellerbeheer.

Onthou, grondpadry gaan alles oor traksie en modder bied nie veel daarvan nie. Voordat jy jou oë uitvee, tol die agterwiel. As dít gebeur, begin die agterwiel van kant tot kant swaai in sy soeke na traksie. Begin dit te swaai, glip dit sommer maklik onder jou uit en is daar geen manier hoe jy regop gaan bly nie.

'n Tollery in die modder is ook nie juis konsidererend teenoor die persoon wat agter jou ry nie. Hy of hulle is immers die mense wat jou netnou sal moet help om jou fiets op te tel.

Wanneer jy die modder aandurf, staan op die bal van jou voete vir beter balans. Bly ontspanne en loslittig, veral in jou bolyf, arms en hande. Maak jou bene oop sodat 'n glip van die agterwiel jou nie gaan versteur nie. Plaas jou gewig na agter sodat die rem-effek van die modder geneutraliseer kan word.

Kyk op. Kies die beste lyn – een wat so pylreguit en gelyk moontlik lyk. Hou jou blik sowat 50 m voor jou en moenie afkyk nie.

Ry stadig en hanteer die versneller sagkens. Probeer 'n eweredige snelheid handhaaf. As jy voel die agterwiel gly so 'n bietjie, maak die versneller versigtig en effens toe. As jy geen keuse het nie en die remme móét gebruik, los groot asseblief die voorrem geheel en al uit. Trap saggies en versigtig die agterrem, want jy wil nie dat dit nou sluit nie.

As daar 'n draai in die modderpaadjie kom, beweeg jou liggaamsmassa stadig en so ver moontlik na die teenoorgestelde kant van die draai. Met ander woorde, as die draai na regs is, plaas jy jou gewig op die linkervoetpen. Moenie skielike bewegings maak

nie.

As jy dit alles doen, gaan jy heelhuids en droog anderkant uitkom.

En was tog so gou moontlik met 'n tuinslang al die modder van die bande, wielvellings, kabels, sensors en remskoene af. Droë modder kan byvoorbeeld jou wielbalans negatief beïnvloed, terwyl sekere grondtipes se modder baie moeilik afwas as dit eers versteen het.



Stompe, rotse, slaggate en slote

Daar is hindernisse wat eenvoudig te groot, te hoog, te diep of te breed vir 'n avontuurtoer-fiets is, al is jy ook die wêreld se vaardigste ryer. Maar kom ons begin by hanteerbare uitsteeksels. Hul beste eienskap is dat hulle gewoonlik selfs op 'n afstand baie duidelik

sigbaar is. Jy het dus genoeg tyd om jou strategie te beplan.

Die beste raad is om eers te kyk of jy die hindernis kan vermy. Soms is dit onmoontlik of dalk is jy lus om jou vaardighede 'n bietjie te slyp. Dan is jou grootste enkele uitdaging om jou voorwiel daaroor te kry. Slaag jy daarin, is die res redelik maklik.

Met houtstompe is die hoek waarteen jy dit benader van kardinale belang. Jy moet verkieslik teen 'n 90° -hoek tussen voorwiel en stomp of so naby as moontlik daaraan oorspring. Enigiets onder 85° en bo 95° en jy kan maar moeilikheid verwag. Slaag jy nie daarin om die voorwiel hoog genoeg te lig nie (dit is dikwels 'n dobbelspel en hang af van jou vaardigheid, hoe swaar jy gelaai is en die tydsberekening) en jy tref die stomp teen 'n verkeerde hoek, laat skiet die impak jou voorwiel skuins en slaat jy neer.

Teen min of meer 90° sal dit nie gebeur nie. Nader dus die hindernis, kies die beste lyn vir 'n 90° -hoek en besluit op die presiese plek waar jy dit wil oorsteek. Kyk op na waar jy wil wees nadat jy (suksesvol) oor die stomp of rots is.

Naas impakhoek is jou tweede prioriteit om die voorwiel gelig te kry. Dit word gedoen deur tydsberekening, samepersing van die vering, toemaak én oopmaak van die versneller. Tydsberekening is deurslaggewend.

Wag vir die regte oomblik, draai die versneller toe, en spring af op die vering om dit saam te pers. Maak die versneller nou daadwerklik oop en "lig" die vering (deur "op te spring" op die voetpenne). Verskuif ook jou gewig effens na agter. Daardie saamgeperste vering wil nou verleng. Dit word in 'n groot mate aangehelp deur skielik te versnel en siedaar: Die voorwiel lig van die grond af op.

Al dié aktiwiteite moet natuurlik beheersd uitgevoer word. Jy wil

nie die voorwiel só hoog lig dat jy beheer verloor en die fiets agteroor slaan nie. Jy hoef in der waarheid nie die wiel vreeslik lugtyd te gee nie. Die hoogte van die stomp of klip sal bepaal hoe sterk jy die versneller oop- en toedraai.

Die regte aanwending van jou liggaamsmassa kan 'n groot verskil maak. Deur jou gewig eers na agter en dan na voor te verplaas – en wel op die regte oomblik – sal beslis help om die voorwiel te lig. Maar wees versigtig, want 'n trubeweging in kombinasie met 'n pluk aan die versneller kan probleme veroorsaak as jy nie wakker is nie.

Die slimste manier om hierdie tegniek aan te leer, is om dit aanvanklik sonder 'n hindernis op 'n oop, gelyke terrein te probeer doen. Hou in gedagte dat die hoeveelheid traksie 'n groot invloed gaan hê op hoe vinnig en maklik die voorwiel gaan klim. Op teer moet jy maar eerder regstaan met 'n sool op die agterrem. 'n Los grondoppervlak maak dit aansienlik moeiliker en 'n groter lyfbeweging en kragdadigheid met die versneller is nodig.

Een laaste stukkie raad: Hou die versneller oop totdat die agterwiel ook oor is, terwyl jy steeds op en vorentoe kyk. Moet *nie* afkyk na die hindernis nie.

Daar is vier maniere om versonke gevare soos erdvarkgate, slaggate en slote veilig oor te steek. Die faktore om in ag te neem is die grootte van die hindernis, jou snelheid en jou ryvermoë. En dat sommige slote eenvoudig te breed is om oor te spring.

Maar jy kan veel verder oor 'n versonke holte spring as wat jy dalk dink. 'n Sloot van een meter breed is byvoorbeeld verspot maklik as die terrein voor en agter die sloot min of meer op dieselfde vlak is en jy vinnig genoeg ry. Die punt is dat jy goeie oordeel aan die dag moet lê by gapings in die ryoppervlak en dis altyd beter om dit te

probeer vermy. Sou dit onmoontlik wees, volg hierdie vier tegnieke:

- Gee vet. Dit is dikwels al wat jy hoef te doen om oor kleiner gate en skeure te kom. Pluk net daai versneller op die regte tydstop – net voordat jy by die hindernis kom – en die motorfiets sal maklik oorvlieg. Dit verg net 'n bietjie oefening om die tydsberekening reg te kry. Jy gaan die vetgee-tegniek die meeste gebruik, omdat jy die versonke hindernisse eers gaan sien wanneer jy by hulle is en daar nie genoeg tyd is om die ander tegnieke toe te pas nie.
- Gebruik presies dieselfde tegniek as die een wat ons hier bo bespreek het vir stompe en rotse. Maak die versneller toe en “belaai” die vering sodat die vering saampers. Pluk dan die versneller doelgerig en as jy jou weer kom kry, is jy veilig anderkant. Weer eens gee tydsberekening die deurslag.
- Die haassprong (ook bekend as die “bunny hop”) is die doeltreffendste manier om oor versonke hindernisse te kom. Dis eenvoudig: Net voordat jy by die slaggat kom, “spring jy af” op die voetpenne om die vering voor en agter met jou liggaamsmassa eweredig te kompakteer. Dan “spring jy op” sodat die dekompressie van die vering jou oor die gat laat vlieg. Ja, dit klink na boereverneukery, maar dit werk regtig. Dink daaraan dat as jou lyf oor die gat spring, die fiets sal volg. Jou voete verlaat natuurlik nooit die voetpenne nie. Jy stamp af net voor die gat, asof jy vastrap vir die sprong en verlig die vering net voordat die voorwiel by die hindernis kom.
- Die laaste metode is om die haassprong en die lig van die voorwiel te kombineer: Gebruik sowel die op- en afspring op die vere, asook die toe- en oopmaak van die versneller met jou

gewig na agter. Hierdie tegniek is die moeilikste, omdat jy 'n hele klomp dinge gelyk moet doen en boonop op die regte oomblik. Oefening is jou voorland.

Wat van outomatiese traksiebeheer?

“Die essensie, die hart en die kern van grondpadry is die traksie tussen jou bande en die oppervlak.” Dié stelling is in 'n vroeëre hoofstuk gemaak. Outomatiese traksiebeheer (alombekend as ATC, of *automatic traction control*) is dus 'n wonderlike hulpmiddel, nie waar nie? Dit word soms ook outomatiese stabiliteitsbeheer (ACS, of *automatic stability control*) genoem en is inderdaad 'n nuttige toevoeging tot motorfiets-veiligheid, veral vir modelle met hoë wringkrag en in glibberige omstandighede.

Traksiebeheer moniteer die snelheid van al twee wiele, gewoonlik deur die fiets se ABS-sensors. Wanneer daar 'n beduidende verskil tussen die twee is, beteken dit die agterwiel tol of die voorwiel is in die lug. ATC sny dan krag na die enjin om enige van die twee toestande te neutraliseer. Dit kan gewoonlik gestel word vir volle traksiebeheer, 'n “sportopsie” wat geringe wiertol toelaat of kan heeltemal afgeskakel word.

Op die teer is ATC of ACS baie nuttig, tensy jy natuurlik die blonde bom op die restaurant se stoep wil beïndruk deur jou voorwiel op te lig. Daardie poel diesel in die bergpas se skerp draai wat lewensgevaarlik kan wees, is met traksiebeheer 'n baie makliker onheil om te hanteer.

Maar op grond is ATC nie baie nuttig nie. Oorweeg 'n oomblik die volgende: Jy ry teen 80 km/h op 'n tipiese, breë Karoo-pad met twee

bane van dubbele voertuigspore en 'n middelmannetjie van sand, klippies en stof. Jy kyk na die troppie springbokke wat na regs laat spaander en dwaal tot in die middelmannetjie. Die agterwiel begin swaai en jy wil die versneller oopmaak om weer in die harde spoor te kom. Dan sny die enjin skielik uit weens traksiekontrole. Dieselfde gebeur wanneer jy oor die erdvarkgat of erosiesloot wil spring met versneller-aangejaagde haassprong.

In die sand is outomatiese traksiebeheer heeltemal nutteloos. Die enigste oplossing is dus om dit af te skakel wanneer jy die teer verlaat.

Daar is egter een uitsondering: ATC help tog as jy lang stroke modder moet deur. Stel dit dan op die sportiewe opsie en hou maar 'n ligte hand op die versnelling. Maar eksperimenteer met al die verstellings sodat jy weet hoe jou motorfiets gaan reageer.



Verstellings: vering

Net omtrent alles oor grondpadry is logies en eenvoudig. Behalwe om jou vering reg in te stel.

Dit is 'n ingewikkelde storie, juis omdat dit so 'n persoonlike saak is. Wat vir jou mederyer werk, gaan nie noodwendig vir jou reg wees nie. Jou gewig, die afstand wat die vering kan beweeg, die soort skokbrekers, die tipe motorfiets, die hoeveelheid bagasie, jou ervaring en jou vermoëns speel alles 'n rol. Dan is daar nog die terminologie om mee rekening te hou: Voorbelasting (*preload*), demping (*damping*), terugspring (*rebound*), afsakking (*sag*), ryer-afsakking (*rider sag*), statiese afsakking (*static sag*), veerbeweging (*suspension travel*), neusduik (*nose dive*), deurslaan (*bottoming out*)

...

Maar moenie vrees nie. As jy net eers die basiese beginsels snap, raak alles makliker. Uiteindelik verg dit nie 'n doktorsgraad om alles reg te stel nie, mits jy bereid is om te eksperimenteer en 'n bietjie tyd daaraan af te staan.

Daar is twee beginsels om te onthou. Eerstens, in 'n perfekte teerpad-wêreld het jou motorfiets se vering twee doelwitte: Om jou ry-ervaring gemaklik te hou (deur die pad se stampe te absorbeer) en om soveel rubber moontlik op die ryvlak te kry vir maksimum traksie. Dit is eenvoudig om die vering vir sulke omstandighede te stel. Kry die sagste stelling wat geen neusduik toelaat nie en ook nie die vering sal laat deurslaan as jy 'n slaggetref nie.

Tweedens, in die onperfekte wêreld van grondpaaie het vering 'n ander doel. As grondpad-ridder gebruik jy die veerspanning om oor hindernisse te kom – soos in die vorige hoofstukke beskryf. Die ideale, sagte teerpadstelling maak hierdie truuks baie moeilik. Alles moet dus effens harder gestel word.

As jy dié twee basiese beginsels snap, is die saak halfpad gewonne.

Avontuurtoer-motorfietse se vering bestaan hoofsaaklik uit twee vere – een voor en een agter. Hierdie vere word voortdurend saamgepers wanneer jy oor ongelyktes in die pad ry. Omdat hulle vere is, wil hulle weer uitsit na hul normale lengte. (Oorweeg gou die moontlikheid van 'n motorfiets sonder vere. Jy sal binne minute harsingskudding hê.) Die meeste veerverstellings is daarop gemik om:

- die afstand wat die veer kan beweeg, te maksimaliseer (dit staan bekend as “voorbelasting”); en

- die tempo te stel waarteen die vere saamgepers word en na normaal terugkeer. Dit word “damping”, of “dempverstelling”, genoem.

Voorbelasting

Voorbelasting is maklik om te verstaan. 'n Motorfiets sonder ryer of bagasie wat op sy hoofstander in die motorhuis staan, het maksimum veerbeweging, want die vere is net effens saamgepers weens die gewig van die motorfiets self. Die fiets is dus nie regtig “belas” nie.

Hierdie minimale samepersing word “statiese afsakking” genoem, want die fiets is inderdaad staties. As jy opklim, voeg jy jou liggaamsmassa tot die fiets – jy belas met ander woorde die vering. Die vere (veral die agterste een) pers verder saam en die sitplek is nou effens nader aan die grond. Dit word “ryer-afsakking” genoem. Jou eerste doelwit is om die hoogte van die sitplek te herstel na waar dit was voordat jy opgeklim het. Dit is presies wat voorbelasting beteken.

Meet dus bloot die hoogte tussen die saal en die grond (elke keer vanaf dieselfde plek op die saal) wanneer die fiets onbelas is. Dit is hierdie afstand wat jy wil herstel wanneer jy op die fiets sit. Raadpleeg jou fiets se handboek om seker te maak waar jy die voorbelasting (*preload*) verstel. Klim dan op en draai die knop, een klik op 'n keer, totdat die afstand tussen die saal en die grond herstel is. Jou maksimum veerafstand is herstel.

Doen dieselfde nadat jy bagasie en/of 'n passasier se gewig op die fiets gelaai het. Dit is ook 'n goeie idee om aanvanklik die aantal

klikke van die knop aan te teken vir elke toevoeging sodat jy nie volgende keer weer hoef te meet nie. En nou die gogga in die drinkwater: Jy het geen waarborg dat die vering reg gestel was toe jy jou statiese afsakking gemeet het nie. Die fabriek, die handelaar, die vorige eienaar of jou onnutsige tienerseun wat nie sy hande van jou fiets kon afhou nie het dalk gaan draai waar hulle nie moes nie. Of jou vere het gewoon al 'n paar jaar se harde werk agter die rug.

Die oplossing is om die middelpunt van die voorbelasting-verstelling te vind voordat jy afstande en afsakking begin meet. So maak jy: Draai die voorbelasting se verstelknop heelpad in. En dan, terwyl jy dit weer heeltemal uitdraai, tel jy elke klik. Deel die eindtelling deur twee, en jy het, min of meer, jou middelstelling, waar jy wil begin meet.

(Ek loop nou die gevaar om dinge te tegnies te maak, maar ter wille van die volle waarheid: Hierdie middelstelling kan vir 'n betreklik nuwe fiets en veer effens laer as die middelpunt gestel word indien jy minder as 50 kg weeg en effens hoër indien jou massa meer as 50 kg is.)

Gaan ry nou op die grondpad en speel nog so 'n bietjie met die voorbelasting totdat jy die perfekte stelling kry.

Terugspring



Die terugspring-verstelling (*rebound*) is effens moeiliker. In die meeste motorfietse bestaan die agterste skokbreker uit twee oliekamers, met 'n klein kleppie tussen die twee. Dit is baie soos 'n uurglas, met die klein opening tussen die twee sandkamers.

Wanneer die skokbreker saamgepers word (die voorbelasting bepaal hierdie tempo), vloei olie deur die kleppie na die onderste kamer. Vir die veer om weer sy oorspronklike lengte te herwin, moet die olie terugvloei na die boonste kamer. Hoe kleiner die klep se opening, hoe stadiger gaan die olie terugvloei. Wanneer jy die terugspringskroefie draai, is jy besig om daardie einste kleppie se opening te verander. Maak jy dit groter, sal die veer baie vinnig weer sy oorspronklike lengte bereik. Maak dit toe en dit sal heelwat langer duur om ten volle terug te spring.

Dit sal dalk makliker wees om te verstaan as ons eers die impak van onderskeidelik die vinnige en stadige terugspring van die veer verduidelik. As die terugspringklep ten volle oopgedraai is, sal die agterkant van die motorfiets soos 'n wilde perd in die lug spring wanneer jy oor 'n hindernis ry – baie vinniger en hoër as wat jy wil

hê. Dit beteken daar is minder rubber op die grond en jy ervaar 'n verlies aan traksie en beheer.

As die terugspringklep amper heeltemal toegedraai is, sal die veer baie langer vat om weer sy volle beweegafstand te bereik. Sou jy in so 'n geval oor 'n sinkplaatpad ry, sal jou fiets se stert met elke samepersing al hoe verder en verder afsak. Dit voel amper asof jou ysterperd wil gaan sit, as jy verstaan wat ek bedoel.

Begin by die halfpadstelling van die terugspringklep deur die middelpunt tussen ten volle oop en ten volle toe te kry. Maak dit 'n halwe draai oop en gaan ry op 'n lekker stamperige pad. Kry 'n gevoel vir die vering se reaksie en verstel dit totdat jy tevrede is.

Elektroniese veerverstelling (ESA)

'n Hele aantal nuwe avontuurtoer-modelle bied nou die opsionele ekstra van elektroniese veerverstelling (*electronic suspension adjustment*, of ESA) waarmee jy voorbelasting en terugspring met die druk van 'n knoppie kan verstel. Hoewel sommige puriste oor dié nuwe tegnologie frons, beveel ek dit graag aan. Ek was verstom oor die doeltreffendheid daarvan en boonop spaar dit baie tyd.

Die ESA word gewoonlik in twee stappe verstel. In die eerste pas jy die veer se voorbelasting aan volgens die gewig op die motorfiets wanneer dit stilstaan (die opsies op my motorfiets is: solo; solo met bagasie óf passasier; met bagasie én passasier; op goeie grondpad en laastens op baie tegniese grondpad). In die tweede stel jy die damping volgens jou rystyl en kies jy gewoonlik tussen “Sport”, “Normaal” of “Gemaklik”. Damping kan verstel word terwyl die motorfiets beweeg.

Hou egter in gedagte dat ESA in die algemeen vir die “deursneeryer” geprogrammeer is. Die verstellings waarmee jy gemaklik is, werk nie noodwendig vir jou rygenote nie. Speel gerus met die verskillende keuses volgens die belasting en die terrein totdat jy die kombinasie kry waarvan jy die meeste hou.

OceanofPDF.com



Verstellings: bande

Kyk, bande is motorfiets-politiek – mense stry en kibbel voortdurend daaroor. En (net soos in die politiek) lei dit tot van die grootste motorfiets-mites en drogargumente denkbaar, gewoonlik weens 'n gebrek aan kennis.

Dit is immers te verstane. Bande speel 'n kernrol in jou grondry-ervaring. Dit is dan juis waar al die traksie gebeur. Daarom sal ons in hierdie hoofstuk probeer verduidelik hoe om die beste bandkeuse te maak en raad gee oor hoe om traksie en die lewensduur van jou rubber te verbeter.

Knop-knop. Wie's daar?

Daar is basies drie soort avontuurtoer-bande: standaardteerpad-, dubbeldoel- en knopbande (*knobbles*).

Maar kom ons stel eers 'n algemene wanopvatting reg: Ons hoor gedurig die aanspraak dat knopbande gevaarlik op teer is. Dit is twak. In droë omstandighede op 'n betreklik goeie teerpad (geen water-, olie- of dieselkolle nie), kan knopbande net so vinnig en veilig in 'n skerp teerpad draai wees omdat daar genoeg traksie is. Al drie soorte bande bied dus genoeg traksie **op die teer** – selfs wanneer jy baie haastig deur 'n bergpas jaag.

Hou egter twee dinge in gedagte. Eerstens, alles verander in nat toestande. Knopbande bied dan minder traksie, bloot weens die patroon op die band wat minder water (of olie) uitpers. Nie baie nie, maar genoeg dat jy versigtig moet wees. Tweedens, knopbande het 'n invloed op hoe jou fiets gaan hanteer. Omdat hulle nie so perfek rond is soos die ander twee variasies nie, sal jy vind dat jou fiets teen hoë snelhede effens waggel op die teerpad (gewoonlik noord van 160 km per uur), veral as die bande nog nuut is. Moenie jou te veel bekommer nie. As jy eers daaraan gewoond is, maak dit nie veel saak nie.

In die eerste weergawe van hierdie boek se manuskrip het ek heel diplomaties geskryf: “Teerpad- en dubbeldoelbande bied heelwat traksie op goeie grondpaaie, veral as jy hulle afblaas tot op die regte druk. Maar net op goeie grondpaaie. Wanneer die oppervlak begin versleg, neem traksie vinnig af.”

Toe gaan ry ek (weens 'n vreemde sameloop van omstandighede) egter vir 'n hele naweek met dubbeldoelbande op 'n grondpad en

besef hoe groot die verskil tussen dié rubber en goeie knopbande is.

Daarom wil ek dit onomwonde stel: As jy enigsins op die grond gaan ry, kry knopbande. Knopbande is spesifiek ontwerp vir tegnies uitdagende omstandighede soos sand, los gruis en klippe en natuurlik modder. Dit is wanneer hulle tot hul reg kom en 'n reuseverskil maak.

Die nadeel van knopbande is dat hulle nie so lank soos die ander variante hou nie. In die algemeen kry jy so 15 000 km uit 'n dubbeldoel-agterband en in die omgewing van 8 000 km uit 'n knopband (jy kan dié syfers verdubbel vir die voorband) – as jy hulle baie mooi oppas. Hoe vinniger jy ry, hoe korter is jou bande se lewe. As jy 'n jaagduiwel op die teer is, gaan jy skaars 4 000 km uit 'n agterste knopband kry.

Afblaas: Wanneer, waarom en hoeveel?

Een van my gunstelingmites is dat 'n mens 'n band afblaas om 'n breër kontakstrook te bewerkstelling. Dit is ámper waar.

Deur die banddruk te verlaag, sal jy die kontakstrook verleng, wat vir doeltreffender traksie-lewering sal sorg. Eenvoudig gestel: Dit plaas meer rubber op die ryoppervlak. (En nou gaan jy sekerlik vra: Maar waarom? Wrywing het niks met die grootte van die kontakstrook te doen nie. Dis waar, maar onthou, ons praat hier van 'n baie ongelyke oppervlak, 'n fiets wat bokspring en die subtile verskil tussen traksie en wrywing ...)

Die ryoppervlak wat jy wil aandurf, bepaal met hoeveel jy die banddruk gaan verminder. Die algemene reël is dat jy dit 50% minder maak wanneer jy die teer verlaat en die oorblywende druk

weer die helfte minder maak vir sand en modder. Jou teerpad-banddruk is argumentshalwe 2.8 bar. Jy blaas dus af na 1.4 bar vir die grondpad en halveer dit weer na 0.7 bar as jy los sand moet trotseer.

Die werklikheid kan natuurlik altyd 'n paar verrassings oplewer. Tensy jy die paadjie baie goed ken, weet jy nooit presies wat om te verwag nie. 'n Onverwagte slag gat kan teen 1.4 bar en 'n hoë snelheid dalk jou wielvelling beskadig. 'n Sandpaadjie wat versteekte rotse het, kan teen 0.7 bar dieselfde moeilikheid maak. As jy egter minder as die algemene reël afblaas, kry jy weer nie regtig die voordeel van die verlengde kontakstrook en beter vastrap nie.

Hoewel die gewig van ryer, bagasie en passasier (waar van toepassing) eindelijk die regte druk gaan bepaal, is ons beste raad om teen 1.2 tot 1.4 bar op 'n grondpad te ry en teen 0.8 bar in die sand. As jy hoër as dít gaan, verbeur jy die voordele. Hou egter 'n valkoog op die terrein. As jy vind dat die pad baie rof is en slag gate en slote laat jou band deurslaan, blaas so 'n desimale punt of wat op. Sou jy die tyd hê om stadiger te ry, kan jy weer 'n bietjie meer lug uitlaat om traksie te vermeerder. Jy sal gou snap watter lesings die beste vir jou, die fiets en die terrein is.

Band-handelsmerke

Tien jaar gelede het jy net Conti- en die Metzeler-mense gekry. Ek self was 'n lojale Conti-man ... Deesdae is daar 'n veel groter verskeidenheid van buiteband-handelsmerke om uit te kies.

Die goeie nuus is dat feitlik al die beskikbare bande vir die groot honne nou redelik goed is. Tussen my en my vriende het ons byna al

die handelsmerke al beproef en ek kan eerlik sê daar is nie groot verskille tussen hulle nie. Hulle trap almal goed vas en het basies dieselfde leeftyd.

Tog ontketen knopbande gewoonlik gesonde debat onder ryers. Groot knoppe (soos die Continental TKC 80 en Pirelli Scorpion Rally) teenoor kleiner knoppe (Metzeler Karoo en Heidenau K60's), hoe lank hulle hou, die geraas wat hulle op die teerpad maak, die hoëspoed-waggel, die prys ... Almal het hul gunsteling en hul voorkeure. Ek verkies die groot knoppe, want vir my bied hulle 'n beter greep op die grond, maar dit is regtig 'n geval van persoonlike voorkeur. Hulle is almal goed genoeg.

Kry die meeste kilo's uit jou bande

Daar is dubbeldoel-manne wat tot 12 000 km uit 'n agterste knopband kry. Laat ek dadelik byvoeg dat die kêrel wat dit vermag het, 'n liggewig-ryer is wat nooit die onwettige kant van 120 km per uur sien nie. Maar dit kan gedoen word. Hier is 'n paar wenke om die meeste myle uit jou rubber te kry:

- Laat loop jou bande in. As jy weet daar lê 'n lang toer voor, moenie die bande laat vervang net voordat jy vertrek nie. Ry eers so vyf of ses keer kort afstande. Ry 30 tot 45 minute lank en laat die bande heeltemal afkoel. Hulle hou daarvan en dit laat die chemiese samestelling van die rubber mooi bind. Dit sal hul leeftyd aansienlik verleng, veral knopbande s'n.
- Bande word ontwerp om maksimale traksie teen optimale temperatuur te lewer. Die temperatuur word breedweg bepaal deur (die regte) banddruk en snelheid. Hoe papper die band en

hoe vinniger jy ry, hoe gouer loop die band af. Harder druk en minder spoed is gelyk aan langer leeftyd.

- Dit beteken ook dat jy die moeite moet doen om jou bande op te blaas wanneer jy die grondpad verlaat en terug op die teer is. Veral vir knopbande. Hoe harder jy hulle pomp vir die teerpad, hoe koeler is 'n werktemperatuur en hoe langer sal hulle hou. Ek blaas dikwels op tot hier by 3.0 bar vir die teer, veral as ek weet ons gaan so 'n bietjie aanstoot. Dit veroorsaak wel 'n effens stamperiger rit, maar die wete dat ek tot duisend kilo's meer uit die agterband gaan kry, maak dit die moeite werd.

OceanofPDF.com



Van kop tot tone: die valhelm

Ek is dikwels verstom wanneer ek hoor dat mense meer as R150 000 aan 'n nuwe motorfiets bestee het, maar dan goedkoop ryklere gaan koop. Wat jy op 'n avontuurtoer dra, is veel belangriker as wat jy ry. lewers op 'n dag gaan jou kleding die verskil maak tussen lewe en dood, of ernstige besering en lewenslange littekens.

Jou grootste prioriteit is om die beste gehalte klere te koop wat jy kan bekostig om jou liggaam van kop tot tone te beskerm. Jy het 'n hele reeks noodsaaklikhede nodig, maar kom ons begin bo by die valhelm.

'n Goeie valhelm gaan jou lewe red. Punt.

Hoe werk 'n motorfiets-valhelm? Dit bestaan uit twee dele: die dop aan die buitekant en die energieabsorberende binnelaag. Die eksterne dop is van glasvesel, koolstofvesel of gevormde termoplastiek. Die binnelaag bestaan gewoonlik uit uitgedyde polistireen (EPS), dieselfde goed waarvan koelbokse gemaak is.

Die dop beskerm jou teen penetrasie van skerp voorwerpe, of skuur-verwering (sou jy byvoorbeeld val en oor die teerpad gly ...). Dit is egter die binnelaag wat jou in 'n ongeluk beskerm deur jou kop se beweging te vertraag en energie teen 'n voorspelbare tempo te

absorbeer.

Die probleem is dat valhelms nie goedkoop is nie en dat daar'n wye verskeidenheid beskikbaar is wat nuweling maklik kan verwar. Die basiese opsies is die volgesigvalhelm, die stelselvalhelm (waarvan die onderkant oopknip), die uithouren- of die veldrenvalhelm.

Waaroor jy moet nadink, is dat 'n valhelm jou nie net gaan beskerm wanneer jy neerslaan nie. Ons praat hier van avontuur-toer, wat lang dae in die saal en honderde kilometer per rit, soms teen 'n hoë spoed, beteken. Onder dié omstandighede beskerm jou valhelm jou ook teen vlieënde insekte, klippe wat deur ander voertuie opgeskiet word, reën, sonbrand, stof en koue. Die veldren (*motocross*)-valhelm met bril doen nie een van dié dinge baie doeltreffend nie. Dink dusdiep na voordat jy hierdie belangrike besluit neem, al lyk jy hóé indrukwekkend in 'n sekere soort helm.

Volgesig- en stelselvalhelms werk goed. Vir ryers wat bril dra (en rokers!) is die stelselhelm baie nuttig.

Maar 'n goeie uithouren-valhelm (die een wat soos 'n veldren-model lyk, kompleet met die sonskerm, maar met 'n afskuif-helmklep [*visor*]) is verreweg die beste keuse vir avontuurtoer-doeleindes. Dit is lig, wat 'n groot verskil maak as jy 'n hele dag in die saal is. Dit bied uitstekende perifere uitsig, goeie lugvloei en die sonskerm werk vroegoggend en laatmiddag om die son uit jou oë te hou.

Hier is 'n paar wenke vir wanneer jy 'n valhelm gaan koop:

- Hoe meer jy betaal, hoe beter is jou beskerming. (Dit is natuurlik 'n aanvegbare stelling, want goedkoper kopdeksels bied ook genoeg beskerming en wetenskaplike studies ondersteun nie deurgaans die beginsel van "duurder is beter" nie.) Al die baie

goeie, bekende handelsmerke bou hul valhelms individueel en met die hand, daarom dat jy 'n aansienlike prys gaan betaal. Maar voordat jy vir die koste terugdeins, vra jou af: Hoeveel is jou brein werd?

- Valhelms met ontwerpe op, soos vlamme of drake, kos tot 25% meer as die effekleuriges. Maar hulle bied nie 'n enkele persentasiepunt meer beskerming nie.
- 'n Nuwe valhelm is veronderstel om styf te sit. Moenie die een koop wat dadelik gemaklik voel nie. 'n Styfpassende nommer wat aanvanklik ietwat ongemaklik is, sal gou aanpas by jou gesig se vorm, en binne 'n week of wat lekker sit.
- Moet nooit, ooit 'n verdonkerde helmklep (*visor*) koop nie. Die een of ander tyd sal jy in die skemer of in die donker moet ry en dan is jy in tamatiestraat.

Elke keer as jy jou valhelm laat val of teen iets hards stamp, verloor dit doeltreffendheid, omdat die uitgedyde polistireen aan die binnekant met elke stamp 'n bietjie van sy beskermingsvermoë verloor. Pas dus jou valhelm goed op.

Kopdoppe hou nie vir altyd nie. Die saamgestelde materiaal waaruit hulle vervaardig word, verswak in die son of deur die stampe en stote wat hulle in normale gebruik opdoen. Maak seker jy het optimale beskerming deur elke 75 000 km of drie jaar (wat ook al eerste gebeur) 'n nuwe een aan te skaf.

Dra jou valhelm, selfs wanneer jy net gou straat af ry om melk by die kafee te koop. As jy jou kop teen die sypaadjie stamp teen 30 km/h gaan dit net so noodlottig wees soos 'n val teen 160 km/h.

Hier is 'n paar maniere om jou valhelm te versorg:

- Hou die beskermende sakkie wat jy daarmee saam gekry het altyd byderhand en bêre dit altyd daarin. Moenie jou helm lang tye in die direkte sonlig laat staan of lê nie.
- Oppas vir chemiese skoonmaakmiddels (ook dié in die kombuiskas). Dit kan jou helmklep – en selfs die dop – beskadig. Gebruik gewone seep en loutwarm water, of Mister Min.
- As die voering aan die binnekant baie nat word, haal dit uit die beskermersakkie totdat dit heeltemal uitgedroog het.
- Jy sweet dikwels baie in jou valhelm en die een of ander tyd gaan dinge onwelriekend word. Jy kan egter die meeste valhelms se binnekant uithaal en was. As dit nie moontlik is nie, spoel dit net met 'n lap, seep en warm water af. Sjampoe werk ook goed.



Rypakke, handskoene en stewels

Leerpakke is vir Harley-ryers, renjaers en superfiets-liefhebbers. Vir avontuurtoer is dit eenvoudig te warm, swaar en reënonvriendelik.

Waarna jy soek, is 'n liggewigbroek en -baadjie, verkieslik van dié soort met 'n aanrits- of oortrek-reënbaadjie wat ook die koue kan uithou. Daar is 'n wye verskeidenheid beskikbaar. Die uitdaging is om die een te kry wat by jou lyf, klimaat en rygewoontes pas. Aangesien ons altyd 'n beursie, selfoon, donkerbrilsakkie, skoonmaaklappie en ander snuisterye byderhand wil hou, is dit verkieslik om 'n baadjie met baie sakke aan te skaf.

Suid-Afrika het in die algemeen baie warm somers en koue winters, wat selfs kan beteken dat jy twee baadjies sal wil hê – een vir elke seisoensuiterste. Daar is deesdae wel veelsydige rypakke wat in hitte én koue doeltreffend is. Die jongste tegnologiese ontwikkelinge bied materiaal wat op temperature reageer, met vesels wat saamtrek om 'n winterwind uit te hou, maar uitsit om in die

somer meer lug deur te laat.

Tog is warm of koel bly nie die deurslaggewende faktor nie. Dit is uiteraard belangrik, maar wat regtig tel, is hoe die materiaal jou teen beserings kan beskerm as jy sou neerslaan. Broek en baadjie behoort dus uitstekende, opgestopte beskerming te bied waar dit regtig tel: op die skouers, rug, elmboë, heupe en knieë. Daarby behoort die materiaal jou baie goed te beskerm teen die vreesaanjaende gevolge van skuur oor die teeroppervlak – 'n proses wat jou vel in 'n oogwink kan afstroop, sou jy nie daarteen gepantser wees nie.

Goedkoop koop is beslis duur koop wanneer dit by motorfietsklere kom. Goeie ryklere kos 'n klomp geld, want die vervaardigers doen geweldig baie (en duur) navorsing, asook talle toetse. Ons gaan net twee keer in hierdie gids 'n handelsmerk aanbeveel: Die beste beskermende klerasie vir avontuurtoer-ryers word op die oomblik onder BMW se handelsmerk aangebied. Ja, jy betaal 'n premie daarvoor, maar dit gaan elke sent werd wees wanneer jy dit regtig nodig het.

Motorfietsklere is in die algemeen maklik wasbaar, en jy kan dit oor en oor deur die wasmasjien sit. Duursame klerasie behoort jou 'n leeftyd te hou, mits jy natuurlik jou gewig dophou.

Handskoene

Ek het op 'n motorfietsbyeenkoms 'n kêrel gesien wat die vingerpunte van sy ligte leerhandskoene afgesny het, net bokant die middelste lit. Dit het kwaai gelyk en koel vir die somertoestande. Maar ek kon nie help om te wonder hoeveel beskerming dit gaan

bied as hy die dag val nie.

Soos ander klerasie, het handskoene 'n wyer toepassing as net temperatuurbeheer, of om jou soos willeboer op 'n mouterbaaik te laat lyk. Hul primêre funksie is om jou te beskerm as jy val. Koop dusdie beste wat jy kan bekostig en moet dit asseblief nie self aanpas om die jongste modegier na te volg nie.

Uithouren-handskoene bied verreweg die beste beskerming, die soort met die harde dop vir jou kneukels. Dit is gewoonlik lekker lig sodat jy die versneller en koppelaar met sensitiwiteit kan voel, en dit is vervaardig van 'n baie sterk materiaal wat goed asemhaal wanneer jou hande begin sweet, veral as dinge rof begin raak. Die nadeel van hierdie handskoene is dat hulle nie goeie koue- en reënbeskerming bied nie. 'n Belegging in 'n paar winterhandskoene wat waterdig is en jou warm hou, is altyd 'n goeie idee.

Ook bykomende reën-vuishandskoene (*mittens*) – veral in die Kaapse winterweer – kan help om jou hande heeltemal droog te hou, hoewel dit dikwels moeilik is om 'n goeie produk in Suid-Afrika op te spoor.

Warm onderklere

Termiese onderklere is soos selfone: As jy dit eers het, weet jy nie hoe jy daarsonder klaargekom het nie. Dit maak 'n groot verskil in die winter, of jy hulle nou by jou gunstelingbuitelugwinkel of by 'n handelaar in motorfiets-bybehore koop.

Die beste metode om winterkoue uit te hou op 'n motorfiets, is om in lae aan te trek. Die binnestelaag hou jou liggaamshitte in (die termiese onderklere), en die buitenste laag hou die wind en weer uit

(jou rypak, gewoonlik broek en baadjie). Die derde laag is in die middel, vir isolasie tussen die ander twee lae, en sommer ook om jou onweerstaanbaar goed te laat lyk as jy by die Wimpy stop vir ontbyt, en die baadjie wil uittrek.

Kouse

Dis dalk die kledingstuk wat die meeste van ons afskeep, omdat dit nie direk bydra tot valbeskerming nie. Maar die regte kouse gaan jou rit baie gemakliker maak. Die lang soort wat jou bene toemaak tot waar die stewels se bopunt eindig, hitte kan beheer en vloeistof kan absorbeer, is goud werd.

Die beste soort is pasgemaak vir motorfietsry en beskikbaar by goeie bybehore- en fietshandelaars, maar goeie ski-kouse (ja, dit is plaaslik beskikbaar, al is sneeu maar aan die skaars kant hier) van 'n buiteligwinkel sal ook die ding doen. Selfs pakstapkouse werk goed.

En hier is die tweede handelsmerk-aanbeveling: Kry gerus 'n kannetjie Karoo-voetpoeier by jou plaaslike apteek. Dit spotgoedkoop en dit sal jou stewels soos 'n blomtuin laat ruik, mits jy dit gereeld gebruik.

Stewels

Jou voete staan in die voorste linie wanneer jy grondpaaie begin aandurf. Klippe, uitsteeksels, water, doringtakke, warm enjins en uitlaatstelsels, doringdraad ... Die lys dinge wat kan seer- of natmaak is lank, want jou voete is baie naby aan die aksie. Waarom

dan sien 'n mens so baie ryers wat vir opleiding opdaag met vellies, sandale, hardloopskoene, pakstap-stewels of sensuele teerpadstewels van sagte kalfsleer?

Vir avontuurtoer het jy voetegoed nodig wat uitstekende enkel-, voetbrug- en skeenbeskerming bied, met 'n lekker harde en stywe sool, want jy gaan ure lank op die voetpenne staan. Boonop bring jy die grootste deel van 'n toerdag in jou stewels deur. Gemak, ook wanneer jy daarmee stap, of die hoogtetjie uitklim vir 'n beter foto, maak 'n reuseverskil.

Niks klop natuurlik die goeie pantsering van veldrenstewels (vir uithourenne of *motocross*) nie. Hul metaalversterkte sole beteken ook jy kan moeitevry staan. Maar dit verg 'n goeie maand om hulle in te loop (en dit is 'n kort-humeur-maand) en sal nooit regtig as "gemaklik" geklassifiseer kan word nie. Maar as jy omtrent uitsluitlik hoogs tegniese en moeilike terrein gaan aandurf, is dit 'n slim koop.

My aanbeveling is egter goeie dubbeldoelstewels wat nie net genoeg beskerming bied nie, maar ook uiters gemaklik is.

Dit is die enigste twee keuses. Enigiets anders is moeilikheid soek.



Die nekstuk het die afgelope paar jaar baie gewild gevind.
As jy jou knieë wil pantser, is kniebeskermers 'n goeie
oplossing.



Koop die regte motorfiets

Motorfietsmense is dikwels fanaties oor hul rygoed se handelsmerk en is soms selfs bereid om handgemeen daaroor te raak. Dit is ideaal vir vuurwarm debatte en besprekings, maar is nie baie nuttig as jy jou eerste avontuurtoer-fiets wil aanskaf en eerlike, objektiewe raad nodig het nie.

Die eerste ding wat jy moet weet, is dat elkeen van die bekende motorfiets-handelsmerke wat vandag in die mark beskikbaar is, 'n goeie keuse sal wees. Aprilia, BMW, Ducati, Honda, Kawasaki, KTM, Suzuki, Triumph of Yamaha (in alfabetiese volgorde – hulle vervaardig almal dubbeldoelfietse) lewer produkte waarin miljoene rande se navorsing en ontwikkeling belê is en wat streng gehaltetoetse moes slaag voordat dit die fabriek kon verlaat. Geen respektabele maatskappy kan deesdae bekostig om 'n “swak” produk op die mark los te laat nie. Sou daar wel probleme met 'n spesifieke model wees, spring hulle gou om dit reg te stel.

Die sleutel tot die regte besluit is om aanvanklik nie aan 'n

spesifieke handelsmerk voorkeur te gee nie. Dit gaan nie net jou opsies verminder nie, maar erger nog, jou antwoord beïnvloed wanneer jy jouself moet vra: Wat wil ek met die fiets doen?

Om dié vraag te beantwoord, is die eerste stap in die koopproses.

Die avontuurtoer-spektrum

Die motorfietsmark het nog nooit so 'n wye verskeidenheid modelle gebied soos nou nie. Daar is iets vir elke smaak, begroting en gekose toepassing. En hulle dek die hele spektrum, van meestal-gemik-op-teer-uitnemendheid tot fietse vir dié mense wat onmoontlike bokspoor-paadjies in rowwe en onbeskofte terrein wil gaan verken.

Voordat ons spesifieke kategorieë begin skep, wil ek graag een ding duidelik stel: Jy kan min of meer enigiets op enige fiets doen. 'n Honda Fireblade het al deur Afrika heen gery van Londen tot in Kaapstad, grondpaaie ingesluit. 'n Harley-kruiser en BMW K 1000 LT – 'n luukse teerpadtoerfiets – is al deur die Baviaanskloof. Daar's ook 'n ou wat dikwels op sy Vespa-bromponie saam met 'n spul Kapenaars gaan grondpad ry. Met 'n vaardige (of voortvarende) ryer aan die stuur is niks onmoontlik nie.

Daarby gaan die streng kategorisering onderaan sekerlik 'n paar siele omkrap, veral dié wat al verstommende goed met hul geliefde fietse vermag het. Hou dus asseblief in gedagte dat dit ter wille van illustrasie is, en nie die wet van Mede en Perse nie.

Ons kan die groothond-produkte basies in drie breë kategorieë indeel, al is dit net sodat die nuweling 'n bietjie meer sin van dit alles kan maak:

Kategorie 1: Teerpadfietse met redelike grondvermoë. Dié motorfietse is perfek vir teerpadtoere, want hulle bied goeie hantering en rygemak en die petroltenk se reikafstand en ryerbeskerming is voldoende. Hulle kan voorts bagasie en 'n passasier dra. Grondpadvermoë word liefers beperk tot redelik goeie grondpaaie. Hul grondvryhoogte is gemiddeld, die windskerm is aan die klein kant en hulle het dikwels nie speekwiele nie. (Speke is verkieslik vir veldry. Dit kan stampe en skade veel beter hanteer.)

Dié kategorie sluit 'n hele paar uitstekende modelle in van die Suzuki V-Strom, Ducati Multistrada, Cagiva Gran Canyon, Aprilia Pegaso, Aprilia CapoNord, Honda Varadero, Kawasaki Versys en Honda TransAlp tot by die BMW F650 GS (die ouer en die meer onlangse model).

Dit is 'n goeie kategorie om in te koop as jy sowat 80% teer gaan ry, afgewissel met enkele goeie, breë Namibiese of Karoo-stofpaaie elke dan en wan en 'n tweespoorplaasroete dalk een keer per jaar. Met die uitsondering van die Multistrada, Versys en Varadero, is hierdie soort fietse meestal aan die ligte kant. Dit is dus 'n goeie keuse vir beginners, maar nie ideaal vir diegene met baie bagasie of 'n gewigtige passasier nie.

Kategorie 2: Ware dubbeldoel-motorfietse. Dié fietse is ewe gemaklik op teer én op grond en het goeie grondvryhoogte en speekwiele.

Die kleiner fietse in dié afdeling (Kawasaki KLR 650, Suzuki DR 650, Yamaha XT660, Cagiva Elefant en die BMW F650 Dakar en Sertao) se dravermoë is dalk, weens die kleiner enjin-kapasiteit, nie perfek vir swaar belading en groot passasiers nie, maar hulle vergoed daarvoor deur tegniese uitdagings verspot maklik baas te

raak. Hul windskerms is klein.

Die groot honne is die eintlike konings van die grondpad in hierdie kategorie: Die Yamaha Super Ténéré, Triumph Tiger, die legendariese Honda Africa Twin en nuwe Honda VFR1200X Crosstourer, BMW se 800 GS en al die BMW-boksers: die 1000 GS, 1150 GS, 1200 GS, 1150 GS Adventure en 1200 GS Adventure. Met uitmuntende ryer-beskerming en indrukwekkende drakrag, groot petroltenk-reikafstand en uitstekende bergpas-hantering is dit perfekte toerfietse wat boonop feitlik enige grondtoestande kan baasraak. Dit is die fietse wat dié kategorie (en die hele leefstyl) definieer.

Kategorie 3: Veldry-konings. Hier het ons te make met uithouren-fietse op steroïede. Met 'n buitengewoon hoë grondvryhoogte en betreklik lae gewig is hulle spesifiek ontwerp om die kwaaieste veldryomstandighede te kan hanteer.

Die prys wat jy daarvoor betaal, is 'n minder gemaklike ervaring op die teer-langpad (want die sitplek is smaller en die windskerm kleiner) en 'n petroltenk-reikafstand wat vra dat jy meer dikwels by die pomp stilhou.

KTM oorheers hierdie kategorie met die 690 en 950 Adventure, die 990 Adventure en die Adventure R, maar BMW se BMW R1200 HP2 pas ook hier in.

Jou vermoë

Die tweede ding wat jy moet hê wanneer jy 'n avontuurtoerfiets wil gaan koop, is 'n objektiewe oordeel oor jou ryvermoë. As jy min algemene motorfietservaring het, is die intelligente en sinvolle keuse

'n kleiner voertuig. Kry eers 'n paar duisend kilometer en hope ervaring agter die blad en dan kan jy opgradeer na iets groters en kragtigers. Die tweedehandsmark is altyd redelik lewendig en jy behoort relatief maklik jou gebruikte fiets te kan verkoop of in te ruil.

Die Kawasaki KLR 650 en BMW se 650 is goeie keuses vir korter mense en KTM se 690 of BMW se Sertao vir langerate (om net enkele voorbeelde te noem), want hulle is lig, hanteerbaar en redelik veelsydig. As jy egter later heelwat bagasie en/of 'n passasier ook wil vervoer, is die klein enjinkapasiteit 'n nadeel.

Sou jy al heelwat motorfiets op die teerpad gery het en nou die eerste keer die grond wil gaan trotseer, is die Triumph Tiger of BMW se F 800 GS perfek. Vir ervare mense is die keuses legio: Toetsbestuur die Yamaha Super Ténéré, Honda se VFR1200X Crosstourer, die BMW GS-boksers en die KTM 990, afhangend van wat jou rydoelwitte is.

Jou begroting

Met die groot verskeidenheid modelle in die mark vir gebruikte én nuwe voertuie is daar iets vir elke beursie en jy kry meestal goeie waarde vir geld.

Maar jy kry altyd waarvoor jy betaal. Die bekostigbaarder modelle beskik dikwels oor mindere tegnologie, veral wat remme, vering en enjin-ingenieurswese betref. Dit maak dié fietse nie minder doeltreffend of betroubaar nie, maar het tog 'n invloed op veiligheid (ABS en vastrapbeheer), rygemak (windskerms en verwarmde handvatsels) en gebruiksgemak (elektroniese vering).

Van een ding kan jy seker wees: Jy gaan minder motorfietsry as

wat jy dink. Daardie oomblik wanneer jy met jou blinknuwe fiets by die handelaar wegry, begin hy waarde verloor. Dié kopie is dus nie 'n belegging nie, behalwe as jy veteraan-motorfietse versamel.

Tensy jy jou fiets elke dag gaan gebruik om werk toe mee te pendel ('n blink plan, dit spaar geweldig baie tyd en petrolgeld), behoort jy dit as 'n speelding te beskou. Stel dus die vraag: Kan ek bekostig om dié klein fortuintjie vir 'n speelding te betaal?

Ry hom, boetie, ry hom

Daar's niks beter as eerstehandse ervaring nie. Gaan sit op die motorfiets wat jy wil koop. Neem dit vir 'n toetsrit sodat jy seker kan wees julle is pasmaats.

En as die handelaar (of verkoper) nie toetsritte toelaat nie, moet jy al klaar op jou hoede wees. Respektabele, solvente, goeie handelaars het altyd toetsmodelle byderhand.

As jy dit kan bekostig, koop 'n nuwe fiets. Min dinge kom daarby om 'n blinknuwe monster van die toonvloer af te ry met 'n goeie waarborg en noodbystandsplan in jou sak. (En, natuurlik, die status dat jy iets so uit die boks kon koop in hierdie Era van Ekonomiese Druk.)

Maar dink mooi na voordat jy die motorfiets op skuld koop. Jy gaan uiteindelik baie meer as die handelaarsprys betaal vir iets wat jy miskien net twee keer per maand gaan gebruik.

Tweedehands

Wanneer jy 'n tweedehandse motorfiets koop, is daar uiteraard geen waarborge nie, maar jy kan tog die risiko verminder deur 'n paar voor die hand liggende dinge in gedagte te hou. Die kosmetiese toestand van die fiets is dikwels 'n goeie aanduiding van hoe dit opgepas is. Eienaars wat hul rygoed skoon en netjies hou, het dit bes moontlik ook dikwels laat diens en verstel.

Hoë kilometer-lesings is gelyk aan 'n laer prys, maar hou ook groter risiko in. Tweesilinder V-enjins en die plat konfigurasie van bokkers kan egter honderdduisend kilometer of meer aflê en steeds betroubaar wees.

'n Lae kilometer-lesing is in die algemeen 'n goeie ding, maar wees versigtig vir 'n fiets wat net 'n paar duisend kilometer afgelê het, maar reeds vyf of ses jaar oud is. Die risiko is dat die rubber- en plastiek-komponente weens te min gebruik al erg verweer het.

'n Volledige diensgeskiedenis is 'n baie goeie teken. Gaan die diensboekie goed na, en as dit moontlik is, gesels met die handelaar wat die dienste uitgevoer het.

Kry die onderstel en/of enjinnummer en bel die vervaardiger se hoofkantoor om seker te maak dit is nie 'n grys invoerprodukt nie. Want dit sal beteken daar was nooit 'n waarborg nie, en onderdele kan moontlik 'n probleem wees.

Verbreed jou koopkeuses. Gaan loer op die menigte webwerwe en motorfietstydskrifte wat deesdae geklassifiseerde advertensies publiseer, en by al die handelaars wat tweedehandse motorfietse verkoop, sodat jy 'n goeie idee het van die waarde van die model waarin jy belang stel.

Haastige hond verbrand sy mond. Doen deeglik navorsing, en oorweeg al die keuses. Jou eerste aanbod behoort altyd aansienlik

laer as die koopprys te wees. Onderhandel.

Waar die hart van vol is ...

Wanneer mense kom raad vra oor watter motorfiets om te koop, kan 'n mens dikwels hoor hy of sy het by wyse van Engelse spreke eintlik reeds hul hart verloor. 'n Motor-aankope is dikwels 'n meer serebrale besluit, maar by motorfiets is daar heelwat emosie betrokke.

Daarom sê ek altyd: Om 'n motorfiets te koop, is 'n saak van die hart. Dis goed en reg so. Maar onthou net: Dis nie soos trou nie. Die meeste van ons gaan die fiets die een of ander tyd ontgroeï. Of ons raak verlief op 'n nuwe model. Of raak geïnteresseerd in 'n ander vorm van motorfietsry.

Die belangrikste is om ook na jou hart te luister en om elke oomblik wat jy op daardie fiets deurbring, intens te geniet.



Nawoord: Die gees van avontuur

Vier-by-vierders is almal sissies.

Ek hoor al die magtige dreuning van verontwaardiging oor die veld aankom: Hoe durf 'n mens so 'n gruwelike veralgemening maak – en dit nogal oor 'n saak waaroor jy nie in Afrika grappies maak nie – 'n man (of vrou) se ryding?

Maar voordat jy uit pure woede jou Land Rover Disco, Isuzu-, Colt- of Toyota-dubbelkajuit-turbodiesel-dubbelbonokas-GT-gestreepte boendoebrekertjie se ratte krap (hemele behoede ons), luister eers na my argument: Die meeste 4x4-eienaars kom nooit eens naby 'n grondpad nie.

Dié simbole van ongebreidelde machismo word ingespan as ma se têksie in 'n voorstedelike gespook om die spruite betyds by die Origami-lesse of die kindersielkundige te bring.

Nou die dag vertel 'n jappie met 'n tamaai veldvoertuig en al die

byvoegsels wat kan oop- of toemaak ewe dapper hoe hy dit gebruik om tussen die Groot Vyf te pendel – Tygervallei, Canal Walk, Cavendish, die Waterfront en N1-Stad (voeg enige vyf groot winkelsentrums in jou stad of kontrei hier in).

“Maar wat dan van die mense wat wel met hul rygoed die nie meer so ongerepte natuur aandurf?” hoor ’n mens al die teëstribbeling. Hierop vra ek jou: Hoe moeilik kan dit wees om die veld in te vaar, snoesig in die kajuit van jou hoëtegnologieriding van R500 000 en dikwels meer, die lugversorger fluisterend op hoog en die 12-voltyskassie wat agterop die bier koud hou?

Ek meen, ons voorvaders (of dit nou Piet Retief of Shaka was) sal kollektief in hul grafte omdraai as hulle weet waarmee ons die Donker Kontinent se vlaktes deesdae oorsteek – én dit as ’n semi-gevaarlike avontuur beskou. Traksiebeheer en ABS-remme, outomatiese veringstelsels, permanente vierwielaandrywing en ewenaarslotte, brandstofsuipende V8-enjins en *surround sound* CD-spelers, grondvryhoogtes soos wolkekrabbers en buitebande wat lyk of jy koring met hulle kan maal ... waarin lê die uitdaging?

Is die sand ’n bietjie los? Druk hierdie knoppie en woerts-warts is jy deur. ’n Bietjie in die modder weggesink? Moenie *worry* nie, jy konnek net dié kabeltjie aan daai boom, knip skakelaar nommer 4 en jy’s weer op pad.

Dis nie meer ’n bakkie nie, dis ’n CRV. En dan is daar nog ’n duisternis bybehore wat skynbaar onontbeerlik is as jy pioniersgees aan die dag wil lê in die 21ste eeu. Hiervan is die Sleepwa (met ’n hoofletter) prioriteit nommer 1: Maak dié deurtjie oop en draai dáárdie slingertjie en voor jou ontpop ’n kombuis waarin Jamie Oliver maar alte graag ’n potjie sou wou laat prut het.

Om nie eens te praat nie van die vyfstertent met flappies en toutjies, paneeltjies en muskietwerende venstertjies wat bo-op die dak soos 'n vlinder uit 'n kokon ontvou nie. Alles daarop ingestel om die beskawing, gemak en weelde van die huis net so na die bos te verplaas.

Die oplossing? Koop 'n avontuurfiets. Daar is baie goeie redes voor:

Eerstens: Jy kan by plekke uitkom waar vier-by-viers nie kan nie – voetpaadjies, skaappaadjies, wildpaadjies, bospaadjies ...

Tweedens: Jy is ratser en vinniger. Dit beteken ook jy kan langer vertoef by die mooi en lekker plekke.

Derdens: Jy beleef dinge met al jou sintuie. Jy proe die stof, ruik die fynbos én die reën. Jy voel die warm woestynwind, die nat van die drif se water. Ondanks jou doeltreffende, beskermende klere, kielie die koue hier en daar.

Vierdens: Jy erváár die pad – nie net die mooi vistas nie, maar die tekstuur van die oppervlak self. Dit verg vaardigheid en konsentrasie, fokus en dikwels 'n sterk skeut adrenalien om 'n klipperige helling, 'n lopende rivier, 'n sand-middelmannetjie, 'n modderpoel of 'n erdvarkgat oor te steek.

Laastens: Wanneer jy jou bestemming heelhuids bereik, is daar 'n diepe gevoel van genoegdoening, 'n waardering vir die luukses van die lewe – en, les bes, 'n sekere wete dat al die vier-by-viers wat jy op die pad verbygesteek het, propvol sissies sit.

Erkennings

Ek wil die volgende mense en maatskappye hartlik bedank vir hul bydrae tot my avonture. Franziska Brandl van KTM Suid-Afrika wat my geborg het met 'n KTM 990 Adventure. Ek het 'n besonder aangename toer saam met Deon en Jan deur die Oos-Kaap op dié motorfiets onderneem. Adrian Bac van Yamaha Suid-Afrika vir die leen van 'n splinternuwe 1200 Ténéré. Ek het die motorfiets gebruik vir 'n rit van Johannesburg na Jan du Toit se plaas by Amersfoort. Paul Medell van Leatt vir die hoë kwaliteit uitrusting waarmee hulle my borg. Nou het ek ook 'n “valhelm vir my nek”! Ek voel aansienlik veiliger. Harold Pienaar van Bikegear vir 'n Uvex valhelm. My kop is in 'n beter plek. Baie dankie.

– Adriaan Oosthuizen

OceanofPDF.com

Oor die boek

Nuwe horisonne wink om elke draai wanneer die gewilde misdaadskrywer Deon Meyer en die fotograaf Adriaan Oosthuizen die land se mooiste grondpaaie begin verken. Hulle vertel van die interessante karakters langs die pad en die uitdagings wat hulle moes trotseer in hul soeke na avontuur en asemrowende landskapstonele.

Hul gunstelingroetes strek oor feitlik die hele Suid-Afrika en is gerig op sowel ervare as aspirantgrondpadryers. Die roetebeskrywings lees soos reisverhale en elkeen bied iets nuuts om te ontdek: 'n dramatiese pas, kronkelende riviere, pragtige ou plaasgeboue of 'n afgeleë stuk Karoo-pad.

Die boek bevat ook 'n rygids wat die teorie agter avontuurtoer op grondpaaie verduidelik. Dit verskaf handige wenke, onder meer hoe om regop te bly op 'n sanderige pad, hoe om veilig deur slote en stroompies te kom, hoe om 'n noodstop te doen en hoe om ongelukke te vermy.

- Meer as 30 roetes word beskryf en gegradeer
- Aangrypende landskapsfotografie
- Kleurvolle kaarte illustreer elke roete
- Gids met praktiese wenke vir grondpadry

Oor die skrywers

Deon Meyer is die skrywer van topverkopers soos *7 Dae*, *13 Uur*, *Orion* en *Proteus*. Hy is al talle kere plaaslik en oorsee bekroon vir sy spannende misdaadfiksie. Deon is ook 'n kranige motorfietsryer wat voorheen bestuurder van spesiale projekte van BMW se motorfiets-afdeling was.

Adriaan Oosthuizen is 'n Kaapse fotograaf wat al talle kere vir sy werk in mode-, kos-, dekor-, kuns- en natuurfotografie bekroon is. Sy opdragte neem hom regoor die wêreld en sy foto's het al in o.m. die *New York Times* en *L'equipe* verskyn.

OceanofPDF.com

Tafelberg,
'n druknaam van NB-Uitgewers,
'n afdeling van Media24 Boeke (Edms) Bpk,
Heerengracht 40, Kaapstad, 8001
Posbus 6525, Roggebaai 8001, Suid-Afrika
www.tafelberg.com

Kopiereg © Adriaan Oosthuizen en Deon Meyer 2013

Kaarte © Roland Metcalfe

Foto's © Adriaan Oosthuizen en Deon Meyer

Alle regte voorbehou.

Geen gedeelte van hierdie elektroniese boek mag sonder die skriftelike verlof van die uitgewer gereproduseer of in enige vorm of deur enige elektroniese of meganiese middel weergegee word nie, hetsy deur fotokopiëring, skyf- of bandopname, of deur enige ander stelsel vir inligtingsbewaring of -ontsluiting.

Omslagontwerp: Karin Hopkinson (Blue Dot Ink)

E-boekontwerp: Cheymaxim

Ook beskikbaar in druk:

Eerste uitgawe in 2013

ISBN: 978-0-624-05683-6

Epub-uitgawe:

Eerste uitgawe in 2014
ISBN: 978-0-624-05684-3 (epub)

Mobi-uitgawe:
Eerste uitgawe in 2014
ISBN: 978-0-624-06366-7 (mobi)

OceanofPDF.com