



Foto: BIČ, arhiv Spraševal: Blaž Črnivec

DA VAS NE BI PEKLA

Če ste dolgoprogaš in vam nekaj sto kilometrov na dan ne predstavlja nepremagljive ovire, potem ste zagotovo že občutili bolečine v »ta zadnji«. Ali pa v križu, hrbtenici, kolenih. Eden izmed pomembnih dejavnikov, ki vplivajo na to, kako udobno bo potekala vaša vožnja, je sedež.

Po informacije na to temo sem šel v Kamnik, natančneje v Sotesko, to je streljaj naprej od Kamnika, k strokovnjaku za sedeže, k Marku Hančiču. Po osnovni profesiji je sicer avtomehaničnik, delal pa je v več branžah, tudi kot komercialist in v podjetju, kjer so kreirali in šivali napihljive skulpture, kot je na primer Redbullova štartna balonasta rampa in podobno. Mož je izkušen motorist, ki je v svoji dvokolesni karieri postopoma prešel s cestakov na potovalne endure, ki

ga spremljajo že kakšnih deset let. Imel je Suzukija SV, Kawasakija ZX-6R in Z1000, Yamaho R1, dva BMW-ja, Ducatijevega Monstra, ... V garaži pa danes stoji R1200GS. In prav ta preobrat od Grobnika k turističnim strojem za dolge proge je bil povod, da se je moj sogovornik preusmeril v specializacijo sedežev.

»Ko sem začel z daljšimi relacijami, sem ugotovil, da potrebuješ poleg vozniške kondicije tudi en konkreten sedež. Narediš 300, 400 km pa opaziš, da bi moral dosti več

prepeljati brez bolečin. Mene zanima dolga proga. Da narediš 800 km na dan, da nekaj prevoziš, doživiš. Posledično potrebuješ dober sedež. Ugotovil sem, da imam problem, ki ga je treba rešiti. Iz mojega motorističnega sveta torej. In če znam narediti zase, zakaj ne bi pomagal tudi drugim.«

Tako je nastala ideja o izdelavi ali najrečem izboljšavi motorističnega sedeža. Moj sogovornik to počne kakšnih pet let, izdelal je krepko več kot 1000 sedežev in mnogim je pomagal z malimi dodelavami.



Posebni sukanci



Elastični vzorci za prevleke



Najboljša opcija je izdolbsti sedež, nato pa izdelati in vstaviti komfortni vložek bodisi iz lateksa ali iz gela.

Moja zadnja plat je na poti v Maroko tako trpela, da sem moral kupiti blazino, ker se drugače sploh nisem mogel usesti na sedež. Se da to rešiti kako drugače?

Ta pekoča bolečina je ena najbolj pogostih težav pri daljši vožnji. Nastane zaradi slabe cirkulacije čez zadnjo plat. Da pa to cirkulacijo lažje spustimo čez, je potrebno marsikaj narediti na sedežu.

Najboljša opcija je izdelati in vstaviti komfortni vložek v sedež. Za to imate dve možnosti: ali je to klasičen gel ali pa novejša zadeva – Tempur Latex. Gel-vložek je silikonska forma, ki absorbira mikrovibracije in udarce iz podvozja motocikla.

Tempur Latex pa je na drugi zasnovi. Je kemična sestavina, ki je videti kot kakšna goba, pena. Niti ni napisano, kakšna sestavina to je. Je tajna formula, ne povedo in nikjer ne piše. Deluje pa na temperaturo in ima spominski efekt. To pomeni, da si zapomni obliko telesa, ko se usedemo nanj. S temperaturo telesa se zadeva pregreje in

tako na površju nastane tanek, še mehkejši sloj, ki vam spusti cirkulacijo čez zadnjo plat in odpravi tisto pekočo bolečino, ki ste jo imeli vi v Maroku. To zadevo so pogruntali na Danskem in zelo dobro funkcionira. Zadnje čase je to precej aktualno, tako da se vgrajuje večinoma to. Je boljše varianta kot je gel. Vstavlja se jo v debelini 25 mm, je pa dobro, da je spodaj še 25 mm originalne pene. Sedež se izdolbje, potem se Tempur Latex po robovih pobrusi, vstavi, zlepi in vse skupaj pride kot celota. Sedežu se sploh ne vidi, da je dodelan.

Kaj pa gel? Je enako dober za odpravljanje nevšečnih bolečin? Je cenejši? Na trgu obstajajo tudi gel-dodatki, ki se lahko položijo na sedež ...

Ja, tisti gel nadvložki so tudi lahko rešitev problema, vendar rešitev ni najboljša. Tam je gel oblečen v tekstil in ima dva trakca za pritrditev, kar pa ni vedno čisto fiksno. Problem tega vložka so lahko bolečine v križu

na dolgih progah. Ni fiksna na sedežu in ves čas ga malo loviš, tako da te lahko začne zaradi tega boleti v hrbtu. Če bi šel na dolgo turo, to ni primerno.

Jaz gel vgradim v sedež tako, da izdolbem luknjo in ga vgradim pod prevleko kot v nekakšno lužo. Daje se ga 15 mm in potem lepo pobira mikrovibracije ter hkrati skrbi za dobro cirkulacijo. To je precej boljše rešitev. Res pa je, da se lahko v tem okviru ta gel tudi malo pomika sem in tja. Pa problem je lahko sonce oziroma močno segrevanje. Če boste motocikel pustili na soncu, se ta gel pregreje in nato zelo počasi zgublja temperaturo. Pri Tempur Latexu te težave ni.

Sam sem dal sedež prevleči zgolj zato, ker se je strgala prevleka. Ima ta tudi kakšno posebno vlogo pri udobju ali zgolj drži obliko?

Včasih se problem cirkulacije reši že z menjavo prevleke. Lahko je namreč problem v trdi prevleki sedeža. Govorimo o umetnem



usnju, vendar mora biti material pravi.

Veliko naredimo že s tem, če damo na sedež bi-elastično prevleko. Gre za posebne materiale, ki so elastični oziroma raztegljivi v vseh smereh. Ko daš to na peno in pritisneš s prstom na sedež, se raztegne na točko. To so posebni materiali nemškega proizvajalca, posebej za motoristične sedeže.

Klasične prevleke pa so toge in mehko, pene ne pride toliko do izraza.

Originalne prevleke so navadno narejene tako, da imajo dolgo življenjsko dobo, da se ne ukvarjajo s kakšnimi reklamacijami. So iz bolj kompaktnega, čvrstega materiala, ki pa je neugoden za sedenje. Če je problem, je treba pač material zamenjati. Jaz najraje vidim, če se ga lahko reši s prevleko. To je najmanj posega v sedež. Z vsakim nadaljnjim posegom pa lahko hitro ustvariš še dva nova problema.

Torej vaš material prej razpade?

Ne, to sploh ne. Res pa je, da ne morem trditi, da bo prevleka na sedežu držala 20 let, tako kot je lahko originalna še na marsikaterem. Z leti postane material trd. Plastičen. Kakšna prevleka postane čisto trda. Velikokrat samo prevleko zamenjaš in je problem rešen. Je takoj velika razlika.

Ampak na modernih motociklih, recimo na BMW-ju XR, so sedeži lahko zelo tanki. Imam potem višji sedež, če želim gel? XR ima res trd sedež. Ali pa Yamaha MT-10. Poanta teh trdih sedežev je sicer tudi v

vodljivosti. Sodobni motocikli imajo boljše vzmetenje, okvirje in posledično imamo tudi trši sedež zato, da imamo boljši kontakt in povratno informacijo od motocikla na voznika. Podoben efekt, kot če si predstavljamo nizko ali visoko pnevmatiko. Nizka pnevmatika ima boljšo vodljivost ampak posledično manj udobja. Je pač treba izbrati pravi motocikel. Z mojim posegom pa ni nujno, da se spremeni višina sedeža. Sedež namreč odprem, izdolbem in vstavim gel.

S terena se slišijo zelo dobri odzivi na ovčjo kožo, ki jo položiš čez sedež. Kaj pravite na to?

V praksi lahko problem rešite tudi z ovčjo kožo. Motoristi to zelo pohvalijo in resnično ima zelo dober efekt. Samo to je z motorističnega vidika malo smešno. Si hitro »čoban«, kar pa navadno ne želiš biti. Pač ne zgleda ... Če gledaš na to, da imaš čim lepši motor, se to tepe.

Na RT-ju, ki slovi kot eden izmed najbolj udobnih za dolge ture, me je bolel križ.

Bolečine v križu ali hrbtu so drugi najbolj pogost pojav poleg pekoče bolečine v zadnji plati in nastanejo zaradi tega, ker nimaš prave lege na motociklu. Vsak zase je uniikat. Nekdo ima daljše roke, drugi noge noge ...

Najprej poskusiš z nastavitvijo krmila, če pa ne gre, je treba spremeniti naklon sedeža oziroma obliko sedeža glede na vaše sedenje. Nekateri motocikli omogočajo to

nastavitev, večina pa ne. Tam je treba potem pene porezati oziroma jih prilagoditi za voznika.

Hrbtenica mora biti za udobno dolgo vožnjo vertikalna. Najlažje se naučiš sedeti tako, da se vzravnaš, dvigneš roke nad glavo in jih nato položiš na krmilo in to mora funkcionirati. Če pa te v tem položaju še vedno sili na krmilo ali pa nazaj, morda v stran, je treba ukrepati pri sedežu. Tule na dvorišču potem dvigujemo roke in poskusimo ugotovljati, kaj je treba prilagoditi, kako spremeniti obliko. Lahko se ga zniža, zoža v predelu stegen, pri čemer je treba paziti tudi na razkorak. Pri originalnih sedežih dostikrat precej gledajo na dizajn. Lahko pridejo ostre linije prav v stegenem delu. In če te dele prilagodiš, težavo odpraviš. Pa tudi šivi morajo biti na pravem mestu.

V takem primeru je potrebno sedež verjetno skrojiti povsem na novo. Kako to naredite?

Po pogovoru je treba najprej dobiti pravo obliko in narediti 3D-kroje. To ti vzame največ časa. Da se vse prilega. Mora biti vse tako zmodelirano, da vse paše. Model naredim sam tako, da si pomagam s papirjem, s kartonom, to je vse ročno delo. Meter, trak, škarje. To je najtežji del. Skrojiti, da vse paše. Zašije lahko vsaka šivilja. Za trajnost morajo biti potem pravi sukanci, ki so povoskani, primerne debeline, močnejši, ne smejo biti elastični. Šivi se dajo v barvo motocikla. Seveda je pa pomembno, da je pravi



Če boste motocikel pustili na soncu, se gel pregreje in nato zelo počasi zgublja temperaturo. Pri Tempur Latexu te težave ni.



vrstni red, da kose materiala sploh dobiš skupaj. Potem pa morajo biti vsi spoji šivani in lepljeni. Najprej se šiva s šivalnim strojem, potem pa se lepi z notranje strani s posebnim lepilom za take materiale. Na koncu so tu še kakšni okraski, tisk, sitotisk, morda vezenje, ki pa ga dam naredit kooperantu.

S kakšnimi težavami se še oglasijo motoristi pri vas?

Sopotnikove težave. Dostikrat se dogaja, da sopotnik drsi po sedežu. No, tudi voznik. Pomeni, da gre za napačen material. Sedež je lep, toda ne funkcioniira. To rešimo s protizdrsno bi-elastično prevleko, če je potrebno pa se vgradi še protizdrsna grbica iz pene. Do tri centimetre se dvigne sprednji del tako, da gre lepo v razkorak, da je nemoteče za sedenje.

Lahko se pojavijo bolečine v kolenih. Po navadi je to zato, ker je sedež prenizek. Kot med sedežem in tačko za nogo je preozek. Ali pa mravljinčaste noge, če je sedež spredaj

preveč nagnjen oziroma dvignjen in pritiska na moda. To povzroča mravljince v nogah in se da rešiti s predelavo penastega vložka. Ampak vse to je večkratno delo. Potrebno je preskušati, peljati 100 km, priti nazaj in spet popraviti ... Tudi če se preveč pobrusi, se lahko spet nadgradi. Obstajajo modelirne pene, s katerimi spet popraviš formo.

Koliko stane taka predelava sedeža?

Menim, da si lahko to privošči vsakdo. Ne gre za strašne zneske. Komforten vložek je kakšnih 60 eur. Prevleke so okoli 100 eur, vgrajene. Če sta sedeža dva, to stane nekaj

deset evrov več. 300 eur ne presega nikoli. Pa se lahko igramo z napismi. Lahko se sešije poseben rob z notranje strani, namesto plastičnih kitajskih robov, ... In sedež se izdelava v dnevu ali dveh. Morda treh, če se dela kaj bolj kompleksna.

Bi se lotili tudi avtomobilskih sedežev?

Lahko. Včasih sem delal tudi volane. Toda v tem trenutku je veliko dela z motorističnimi sedeži. Pa tudi tako je, da so danes avtomobilski sedeži zelo kompleksni. Notri je toliko enih stvari, da cel dan delaš in samo razstavljaš. ■

Dodatna pomoč: KOLESARSKÉ HLAČE

Zelo učinkovita pomoč so lahko tudi kolesarske hlače. V njih je gel, ki se ne pregreva, vsekakor nikoli toliko, kot če motocikel stoji na soncu. Gel blaži tudi mikro-tresljaje. »Je pa to neugodno za dolgo pot, ko morate na WC. Ob cesti ne gre kar tako. Omenil pa sem jih zato, ker je vaša revija v pomoč motoristom in se mi zdi dobro, da motoristi to poznajo. Pri udobju veliko pomeni tudi dobro vzmetenje. Jaz sem namestil Öhlinse in je velika razlika pri udobju. Povsem drugače je,« pravi Marko Hančič.