

MOTOROZÁS MESTERFOKON

GYORSAN, BIZTONSÁGOSAN
ÉS TUDATOSAN



*Harmati Árpád
ajánlásával*

TARTALOM

<i>Egyszer volt egy motoros.</i>	6
<i>Alapokról alaposan.</i>	8
<i>Szem-pont.</i>	9
<i>Fékezés.</i>	14
<i>Kormányzás.</i>	21
<i>Gáz.</i>	27
<i>Mesteriskola.</i>	35
<i>Tapadási kör.</i>	37
<i>Fékezés.</i>	41
<i>Kanyarodás.</i>	47
<i>Sebességváltás.</i>	53
<i>Kanyarvadászat.</i>	55
<i>Kanyartípusok.</i>	57
<i>ívek.</i>	62
<i>Csoportterápia.</i>	70
<i>Motorozás utassal.</i>	72
<i>Csoportos motorozás.</i>	76
<i>Utcai harcosok.</i>	82
<i>Motorozás sötétben.</i>	90
<i>Motorozás esőben.</i>	92
<i>Ruházat.</i>	94
<i>A nagy Ő: a bukás.</i>	101
<i>Végszó.</i>	105

A SZERZŐ



E sorok íróját is, mint ahogyan sokan másokat, gyermekként, egy minimotor nyergében érintette meg először a nagybetűs szenvedély. Később motorversenyzőként folytatta és próbálta ki annak szinte minden válfaját. Felnőttként, mint újságíró is ebben a témában „utazott”, sőt filmkészítőként első munkájának főhősei is kétkerekűn vágta neki életük nagy kalandjának. Közben gyűltek a valós kilométerek is: számára Magyarországon, Németországban és Amerikában is a motorkerékpár maradt a munkába járás és a vasárnapi kikapcsolódás eszköze. Közben Hockenheimtől Daytonáig számtalan versenypályán megfordult, és sok-sok nagynevű versenyzővel volt szerencséje beszélgetni. És még mindig tanul! Tanul minden egyes úton, akkor is, ha csak egy ebédre ugrik el egy csendes nyári vasárnapon. A legtöbbet mégis a barátoktól kapja az ember: órákig tartó vita egy elhagyatott „biker-kocsmában” valahol Arizonában, vagy egy régi ismerős élménybeszámolója a Hungaroringen több ezer nyeregben töltött kilométer tapasztalatával ér fel.

ELŐSZÓ

Annak, aki komolyan gondolja a motorozást, ez kétségtelenül mélyen beágyazott szenvedély. A praktikus okok manapság igazából másodrendűek, és elsősorban azért ülünk a kétkerekűre, mert örömünket leljük benne. A motorozás valahol-valahogy megfogja az embert. Furcsa módon az esetek többségében ez az életre szóló vonzódás a legártatlanabb helyzetben születik meg: amikor például egyszer robogón visznek valakit, vagy eladás előtt kipróbálhatja barátja öreg gépét. Az első találkozás - akárcsak az igazi szerelemnél - itt is meghatározó. Akit ekkor elragad a motorozás, azt egy életre nem ereszti el, még akkor se, ha utána nagyon sokáig nem ül motorra. A szenvedély - akárcsak a szerelem - örökre megmarad az emberben.

Mindennek az az egyszerű oka, hogy motorozni nagyszerű! A szabadság, a természet közvetlen élményét nyújtja a nyeregben ülőnek, de a háromdimenziós mozgással párosult hihetetlen dinamizmus érzése is könnyen magával ragadja az embert.

Persze a két keréken közlekedésnek számtalan praktikus vonatkozása is van, amelyek összefüggnek korunk legégetőbb kérdéseivel: az utak zsúfoltságával, a parkolók hiányával, a magas üzemanyag-felhasználással.

A motorozásnak - mint minden másnak - természetesen vannak árnyoldalai is. Sokan mondják, hogy balesetveszélyes. Soha ne felejtjük el, hogy *nem* a fegyver öl, hanem az, aki meghúzza a ravaszt! Nem maga a motor veszélyes, hanem az, aki felelőtlenül, a gép és saját képességeit túlbecsülve kezeli azt.

A motorosnak természetesen vigyáznia kell, mert jobban ki van szolgáltatva környezetének, és kétségtelen tény, hogy egy száguldó motor komoly baleseti kockázatot jelent. Ezt azonban mi magunk vállaljuk: a nyeregben tejes mértékben, és a lehető legközvetlenebb módon vagyunk

felelősek saját cselekedeteinkért. Ugyanez egy autóról nem mondható el: a vezető ma már egy páncélszelekrény biztonságából élvezzi a száguldást, miközben hihetetlen veszélyt jelent a közlekedés többi résztvevőjére! Érdemes elgondolkodni azon, hogy ki is igazából a veszélyes...

A balesetek elkerülésére nem feltétlenül a motorozásról való lemondás a válasz. Ugyanezt érhetjük el azzal, ha megtanulunk jól motorozni. Ha felkészülten és megfontoltan ülünk nyeregbe, a motorozás nemcsak élvezetesebb lesz, hanem igenis biztonságos résztvevői leszünk a közlekedésnek. Ráadásul önbecsülésünknek is jót tesz, ha egy - egyébként a fizika törvényeinek meghazudtolására képes - jármű pontosan úgy viselkedik, ahogy mi parancsolunk neki.

Mindezt nem is olyan nehéz megtanulni. Az e könyvben leírt alaplépéseket viszonylag gyorsan el lehet sajátítani, és még a mesterfogásokhoz sem kellene évek. Akinek már a fejében van, hogy mit és hogyan kell csinálni, annak egyetlen nyár elegendő ahhoz, hogy abszolút kezdőből magabiztos, rutinos motorossá váljék. Amihez türelem kell, az a megszerzett tudás tökéletesítése, illetve „karbantartása”. Ez sok-sok év munkája. Akárcsak az élet más területein, a motorkerékpáron is mindennap tanul valamit az ember. Csak fel kell ismerni, hogy mikor jót és mikor rosszat!

Remélhetőleg ez a könyv jó tanácsadója lesz mindenkinek, aki élvezettel és sokáig szeretne motorozni. A kedves olvasó olyan ismereteket szerezhet meg belőle, amelyeket különben csak sok év tapasztalatával gyűjthetne össze. Mire az utolsó oldalra ér, nagy valószínűséggel már jobb és érettebb motoros lesz. És mindezt, reményeink szerint, élvezettel teszi majd, mert ha már valaki motorozik, akkor azt érdemes örömmel és jól megtanulni - ezzel tisztelhetjük meg leginkább szenvedélyünket.

KEDVES OLVASÓ!



Harmati Árpád

Évtizedes lemaradást igyekeznek pótolni ez a könyv. Belegondolni is rémes, hogy ez idő alatt hány motorkerékpár-baleset történt, és ezek közül mennyiben játszott szerepet a gyakorlatlanság, a vezetési rutin hiánya, netán a rossz beidegződések.

Hazánkban évről évre nő az eladott új - vagy használt, de mindenképpen korszerű - motorkerékpárok száma. Rendszerváltás zajlik a motorozásban is: kettőről négy ütemre, emzéről egyre, farmerdzsekiről bőrruhára váltunk; a mo-

torok teljesítménye a sokszorosára nő, miközben egyvalami marad a régi: a motoros ember. Hirtelen jött szabadságával - némelyeknek könnyen megvásárolható erejével - értetlenül bánó ember, aki veszélyes helyzetekben egyedül marad a döntéseiben.

Petró Lajos barátom ebben kíván segíteni könyvével: a teljességre törekedve hasznos és részletes tanácsokkal látja el olvasóját. Teheti ezt azért, mert - fiatal kora ellenére - öreg rókának számít: több műfajban is versenyzett, dolgozott szakújságíróként és tesztpilótaként, nem mellékesen kiváló versenyszerelőként nemcsak az én karrieremet, hanem nálam fiatalabb motorversenyzők pályafutását is segítette.

A kéziratot olvasva és a kiváló fotókat látva jöttem rá, hogy - a jó paphoz hasonlóan - a jó motoros is holtig tanul: az ösztönösségtől a tudatosságig eljutni nem lehet egyik napról a másikra. Hozzám hasonlóan bizonyára mindenki talál majd újat - netán meglepőt - ebben a könyvben. Meggyőződésem, hogy érdekes és nélkülözhetetlen mindazoknak, akiknek két keréssel több van. Kívánom tehát minden motorostársamnak, hogy forgassa figyelmesen ezt a könyvet, és ne azért jusson rá ideje, mert éppen fekvőgipszben nyomja az ágyat.

...bár - még ott sem késő!



EGYSZER VOLT EGY MOTOROS



Látott már autós-motoros összehasonlító tesztet? A forgatókönyv nagyon egyszerű: van egy autó, egy motorkerékpár és egy versenypálya, illetve két versenyző. Először mindkét pilóta a saját gépén mutatja meg, hogy mire képes, vagyis végigmennek a pályán, és megállapíthatjuk, hogy az autó valamivel fürgébb a kanyarokban, a motor pedig gyorsabb az egyenesekben. Ezután általában a pilóták szerepet cserélnek: a motoros az autóba szíjazza magát, az autós-versenyző pedig bőrruhába bújik. Aki nem tudja, annak eláruljuk, hogy az ilyen cserekör mindig

egyesélyes: a motoros nagyszerű autós, az autós-versenyzőnek viszont jócskán van mit csiszolnia kétkerekű-tudásán. Nyilvánvalóan sokan észreveték már ezt, de elgondolkodtak-e már azon, hogy miért? A válasz igen egyszerű: mert a modern motorkerékpárok vezetésénél a műszaki megoldások előtt messze a legfontosabb tényező a motoros tudása.

Legyünk őszinték, van abban valami férfias, hogy a modern sportmotorok dinamizmusukat tekintve még a legdrágább supersportkocsikat is pillanatok alatt gyakorlatilag „kivégzik”. A mai

csúcsmotorok közül még a tesztek végén kullogok is borzasztó erősek, agilisak, könnyűek és összeségében minden szempontból nagyon-nagyon jók. Egy 2004-es évjáratú egyliteres szupersportmotorral versenypályán közel olyan időket lehet motorozni, mint amiket csak telivér superbike versenymotorok tudtak teljesíteni néhány évvel ezelőtt. Alig két esztendeje még a 150 lóerő is csillagászatnak tűnt utcai motornál, míg ma már 180 lóerőkről beszélünk, és a súly-lóerő arány az 1:1-hez közelít. Mindehhez nem titkoltan versenytechnika társul az erőforráson kívül is: gerendányi vastagságú alumíniumvázak, kizárólag felfordított első villák, radiális féknyergek általánosak. Ezeknek a kétkerekűeknek a dinamizmusa, kanyarodási képessége elképeszti az embert minden egyes alkalommal, amikor felül a nyeregbe. Szinte hihetetlen, hogy kétévenként tudnak rajtuk egyáltalán valamit is javítani. Műszaki színvonaluk mára minden kétséget kizáróan messze meghaladta az átlagos motorosok képességeit. Mindez, ha átgondoljuk, azt jelenti, hogy saját vezetési ismereteink fejlesztése vitán felül a legjobb tuningtipp. Akárhogy is, ezeket a motorokat épelméjű emberek készítik épelméjű embereknek.



A mai szupersportmotorok - nem titkoltan - versenytechnikára építenek

A kedves olvasó meglátja majd, ahogy halad előre e könyv olvasásában, a műszaki különbségek mind kevésbé lesznek fontosak, miközben vezetési ismeretei bővülnek. Rá fog jönni, hogy a kezelőszervek működtetése, a testsúlyáthelyezés és az előretételek sokkal fontosabb, mint például hogy éppen milyen kipufogó van a motoron. Be fogja látni azt is, hogy a legfontosabb fejlesztési munkát saját magán kell elvégeznie: az, hogy a testsúlyát hova helyezi, vagy hogy jól választja-e meg a sebességfokozatot, minden egyéb műszaki paramétert elhomályosít. Ezen ismeretek csiszolása nélkül viszont esélyünk sincs arra, hogy kihasználjuk a motor igazi teljesítményét.

Ebben a könyvben elsősorban a motorkerékpározás vezetéstechnikai alapjait és profi fogásait tekintjük át, miközben a szigorúan vett vezetési tanácsok mellé olyan általános motorosismereteket is sorra veszünk, amelyek közvetve segítenek hozzá ahhoz, hogy jobban és nagyobb élvezettel motorozzunk. Célunk nem csupán az, hogy aki ezt a könyvet elolvassa, az gyorsabb motoros legyen, hanem hogy a nap végén épségben haza is érjen, mert az út végén bizony az a legfontosabb, hogy életben maradtunk. Aki ennek a könyvnek a végére ér, az egészen biztosan megduplázza ezzel kapcsolatos esélyeit.

És még valami. Nem csak az számít, hogy valaki mennyire magabiztosan uralja a gépét kétszázastempónál, ha mindezt a délutáni csúcsforgalomban műveli! Amellett, hogy hogyan csavarjuk rá a gázt, tisztában kell lennünk azzal, hogy hol és mikor tehetjük azt meg. A legfontosabb, amire a motorosnak szüksége van a motorozás nagy kalandjához, az a józan ítélőképesség. Ez az, amit használni kell! Mindig.

És természetesen a könyv végére kell érnie annak, aki rászánja magát az olvasásra, mert fejezetei csak egymás mellett értelmezve ültethetnek át a gyakorlatba.

ALAPOKRÓL ALAPOSAN



Ha valaki nem tanulja meg az alapüteseket, soha nem fog tudni rendesen teniszezni, akár mennyit szaladgál a pályán. Ha egy házat rosszul alapoznak, akkor a kőműves nem fogja tudni felhúzni rá a falakat, bármennyit fizessünk is neki. Ez pontosan így van a motorozással is. Nyilvánvaló, hogy aki ezt a könyvet a kezébe veszi, az az alapokkal már tisztában van, vagyis már rég túl van azon, hogy a kezelőszerveket keresse, vagy hogy megtanulja hogy is kell kétkerekűn egyensúlyozni. Mindezeket azonban nemcsak tudni, hanem jól kell tudni, ha tovább

akarunk lépni, és szakavatott motorosok akarunk lenni. Végeredményben a motorkerékpár irányításához nem kellene átlagon felüli képességek, ám ennek ellenére jó néhány dolgot meg kell tanulni és be kell gyakorolni annak érdekében, hogy teljes biztonságban érezzük magunkat a kétkerekűn.

Ezért a következő fejezetben a motorozás alapvető fogásait tekintjük át, hogy amikor majd tényleg el akarunk kezdeni jól motorozni, akkor már a szó tágabb és legszorosabb értelmében is ugyanazon az oldalon legyünk.

SZEM-PONT



A legeslegelső, amit tudni kell, még mielőtt felülünk egy motorkerékpárra, hogy a kétkerekű mindig arra megy, amerre a motoros néz!

Ha van már némi motoros tapasztalatunk - és eddig ez így nem is fogalmazódott meg bennünk -, akkor is rá fogunk jönni, hogy ennek az egyszerű ténynek az ismerete, illetve általában ennek nem ismerete sok érdekes szituációhoz vezetett már eddig is. Valószínűleg sokunkkal megtörtént, hogy motoron ülve meredten nézett valamilyen akadályt, amit mindenképpen el akart kerülni (kátyú, kődarab, felfestés, csatornafedél), és

végül - minden igyekezete ellenére - úgy hajtott rá, mintha egy nagy, láthatatlan kéz arra húzta volna.

A probléma kulcsa mindkét említett esetben az, hogy a motoros rossz helyre fókuszálja a tekintetét! Arra kell ugyanis nézni, amerre menni akarunk, és nem olyasmire mereszteni a tekintetünket, amit el- vagy ki akarunk kerülni. Sportos motorozásnál a szemünket úgy kell „használni”, hogy az objektíven lássa a világot és a fókuszban saját, kitervelt menetirányunk legyen. Azzal nincs semmi baj, ha egy célpontra meredünk, csak a



célpont legyen helyes! Fordulókban a helyes ívet kell vizuálisan előkészíteni, majd a kanyar során **ezt az** ívet pásztázni. Amikor a szembejövő autó hirtelen balra fordul előttünk, ne az autó lökhárítóján felejtjük a tekintetünket, hanem a szökési irányvonalat keressük meg! Ugyanez a helyzet amikor kavics, homokfelszóródás vagy mondjuk egy elveszített teherautó-féltengely van az úton: nézzünk el mellette, és találjunk egy rést magunknak, amerre ki fogjuk kerülni.

A zavaró körülmények, a veszélyforrások „fogják” a szemet, ezért a helyes pontra koncentráció sokszor kimondottan nagy önuralmat kíván, de csak így irányíthatjuk a motort pontosan oda, ahova szeretnénk. A menekülési útvonalat, a tiszta nyomvonalat, a megkerülési lehetőséget, a helyes ívet nézni kell, mert máshogy nem megy! Ez az egyik leglényegesebb doLog, ami megkülönbözteti az amatőrt a rutinos, gyors motorostól.

ELŐRE!

A statisztikák szerint a balesetek mintegy kétharmadánál a veszélyforrás a motorkerékpár előtti térben a haladási irányban, illetve 40-45 fokban oldalról érkezik. Figyelmünket tehát túlnyomórészt erre a kilencven fokban előttünk lévő területre kell irányítanunk.

90°



OLDALTÁMADÁS

Fontos, hogy a nagy koncentrációban ne fedezzünk meg teljesen a tőlünk oldalra, illetve a mögöttünk lévő területekről. Tény, hogy figyelmünk középpontjában mindig látómezőnk közepe van, és ami ezen kívül esik, az nagyobb valószínűséggel kerül majd el a figyelmünket. Minél közelebb kerül valami látómezőnk határához, annál kisebb az esély, hogy agyunk feldolgozza az arról kapott információt, vagyis hogy észrevesszük azt.

Alacsony sebességnél több veszélyforrásra számíthatunk oldalirányból, ezért motorkerékpáron kisebb sebességnél több információra van onnan szükségünk! Egy ugrani készülő kutya nagyobb veszély 20 km/órás sebességnél, mint 70 km/óránál, ugyanis lassan haladva nagyobb az esély, hogy elénk ugrik. Ha biztosra akarunk menni, akkor menet közben kisebb sebességtartományokban szándékosan oldalra kell néznünk, hogy észrevegyük a veszélyhelyzeteket!

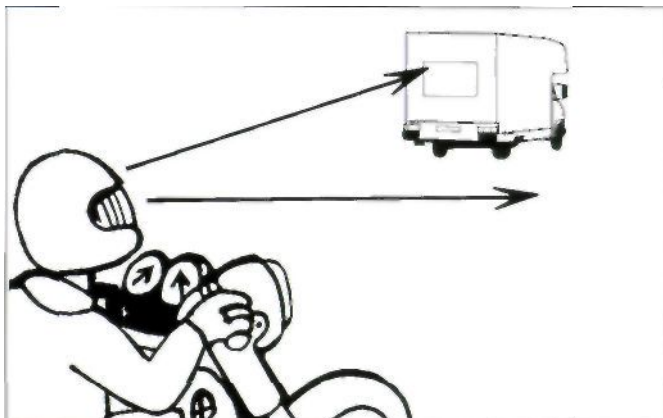
Nagyobb sebességnél távolabbról észrevesszük a problémát, ha vizuális aktivitásunk is a sebességnek megfelelő.

Ahogy növekszik a sebesség, úgy szűkül a látóterünk fókuszában levő terület. Nagyon nagy sebességnél csak ezt a fókuszbán lévő minimális területet fogjuk jól látni, minden más elhomályosodik látómezőnkben.



Kanyarban vizuálisan is elő kell készíteni a helyes ívet, és fordulás közben tekintetünket azon kell tartani

Kanyargós úton előre, távolabbra kell tekinteni. Sokan kanyarban szinte a saját kerekükre merednek, amivel csak a sebességérzetüket növelik, teljesen fölöslegesen, ugyanis ott lent nincs semmi néznivaló! Aki közvetlenül a kerék elé néz, annak hibás sebességérzete lesz, illetve elveszíti rálátását saját pozíciójára kanyarban és egyenesben is, ettől olyan darabos lesz, hogy még a külső szemlélőnek is feltűnik, hogy valami nem stimmel. Amint fölemeljük a tekintetünket, a helyzet rögtön normalizálódik és lelassul. Ilyenkor a sebesség természetesen ugyanaz, a fókuszból viszont távolabb kerül, tehát csökken a vizuális sebesség. Vagyis marad idő irányítani a motort, tárgyilagosan felmérni a helyzetet és helyesen dönteni. Így csinálják a versenyzők is,



Ne azt nézzük, amit ki akarunk kerülni, hanem azt, amerre kerülni akarunk

mert aki nem néz eléggé előre, az későn adja rá a gázt, ugyanis amikor rájön, hogy eljött az idő a gyorsításra, már rég kijött a kanyarból.

Az az igazság, hogy mindez leírva pofonegyszerű, amikor azonban az ember gyorsan kanyarodik, határozottságra és gyakorlatra van szükség, hogy jól csinálja - akár versenyző, akár utcai motoros.

ÁTLÁTÁS

Sűrű forgalomban nem elég a közvetlenül előttünk haladó autót figyelni, hanem az előtte lévő két-három járművet is szemmel kell tartani. Motoron sok esetben jobb a rálátásunk a forgalomra, így valamivel felkészültebben nézhetünk egy esetleges vészfékezés elébe. Ezt használjuk ki! Emellett érdemes legalább egyik ujjunkat mindig a fékkaron tartani.



Szóval jól előre kell nézni, de pontosan mennyire? Milyen messzire? Merthogy lehet egyszerűen a horizontra is bambulni, ami megint csak veszélyes, mert jó néhány dolog van az úton, amit bizony észre kell venni: gázolaj, kő, gödör, homok, miegymás.

Az utcai motorosnak csak a legkritikább esetben adatik meg, hogy tökéletes útviszonyoknál motorozzon, ezért figyelnie kell, hogy van-e akadály az úton, mégpedig folyamatosan a szem mozga-

tásával pásztázva a területet a közvetlenül a motor előtt lévő aszfaltrészről a következő kanyar bejáratáig. Attól kezdve, hogy a kanyarból kiegyenesedik az út, rögtön végig kell kémlelni az előttünk lévő egyenes szakaszt. Azonban soha nem szabad annyira előrenézni, hogy ne vegyük észre azt az esetleges veszélyforrást, ami közvetlenül a motor előtt van. Mindezek mellett az elsődleges célpont még mindig a következő kanyar bejárata, így a veszélyhelyzetet már idejekorán észrevesszük.

Aki tehát rossz pontra fókuszál motorozás közben, azt a következő kellemetlenségek érhetik:

1. *Mozdulatlan tárgyagnak ütközik.*
2. *Hibás lesz a sebességérzete.*
5. *Nem látja előre a veszélyhelyzetet.*
4. *Túl lassan közelíti meg a kanyart.*
5. *Túl későn gyorsít ki a kanyarból.*
6. *Túlságosan kisodródik a kanyarban.*

A szem az agy elsődleges információs forrása, ennek ellenére gyakran egy ponton pihentetjük, gyakorlatilag bambulunk ahelyett, hogy annyit használnánk, amennyit csak tudjuk. A szemet tehát mozgatni kell, és ki kell használnunk periferikus látásunkat is. Ez az az információ, amit a fókuszponton kívül eső területekről kap az agyunk a szemünktől. Enélkül nemcsak motorozni, de járni sem tudnánk. Leginkább arra jó az innen kapott információ, hogy ne pontos megfigyelést végezzünk, hanem hogy tudatában legyünk dolgok létezésének. Minél jobban tisztában vagyunk periferikus látásunkkal, annál nagyobb biztonságban vagyunk, mert lényegesen több dolgot észre tudunk venni, ami előtte elkerülte a figyelmünket. Kanyarban például a fókuszot az útra kell állítani, emellett azonban észre kell venni, ha egy szembejövő autó bukkan fel, vagy valaki az út szélén áll. Oda kell tehát figyelni arra, hogy tisztában legyünk azzal, mi van figyelmünk középpontján kívül, vagyis hogy milyen perifériális információt kapunk.

A VILÁG LEGNAGYOBB KANYARJA

Az amerikai Daytona versenypálya ovális kanyarjában motorozni az egyik legnagyobb élmény, amit motorversenyző átélhet. Ilyen döntött fordulókön sehol máshol nem lehet motorozni.

Ez az egész kívülről és belülről is egyszerűen döbbenetes. Amerikai mondás szerint ezek a kanyarok választják el a férfit a fiútól: a pilóták itt vízszintesre döntött motorral háromszáz fölötti tempóban száguldanak szinte végtelenül hosszú ideig.

Daytonában nem úgy kell versenyezni, mint másutt. Aki ezen a pályán gyorsan akar menni, annak egy sor vezetéstechnikai trükkel kell tisztában lennie. Mind közül azonban a legfontosabb az, hogy hova néz!

Bittér Sándor sokéves versenyzői tapasztalattal a háta mögött jutott el 2003-ban a Daytona 200-as viadalra. Az első alkalommal, amikor a Suzuki csapat tanácsadója, a korábbi világbajnok Kevin Schwantz, Bittér, illetve e sorok írója leültek áttekinteni ezeket a vezetéstechnikai részleteket, Schwantz tanácsa így hangzott: „Az egy dolog, hogy a döntött fordulóban a centrifugális erő úgy fog a tankhoz vágni, hogy kék-zöld lesz a mellkasod, a kezeid le akarnak csúszni a kormányról, a fejedre mintha ólomzsákok ejtettek volna, ennek ellenére fel kell emelned a fejed és felfelé kell nézned! Belülről egyáltalán nem érzed, hogy kanyarban vagy, inkább mintha egy emelkedőn mennél felfelé. Ha előrenézel, közvetlenül előtted iszonyatos sebességgel lefelé rohan az aszfalt. Semmi mást nem láatsz. Nem veszed észre, ha valakit ki kell kerülnöd, de még azt se, hogy hol van a kanyar vége. Márpedig ez minden átmenet nélkül ér véget, és ha nem jössz le a falról időben, akkor egy pillanat alatt eléd kerül a szegélyfal, és oldalról tiszta erőből belefúródsz. Az meg nem jó!” A megfelelő helyre irányított figyelem tehát Daytonában élet és halál kérdése.



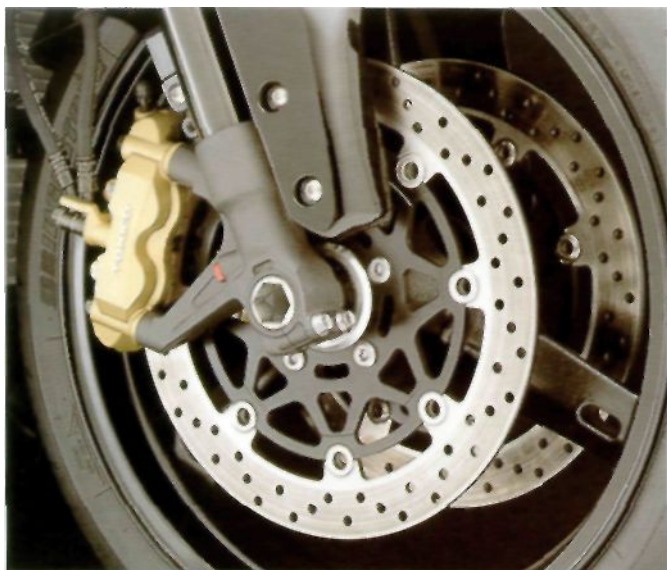
FÉKEZÉS



Egyszerűen hangzik, de a motorozási tudás elsődleges feltétele, hogy jól megtanuljunk fékezni. Ez a legalapvetőbb túlélési ismeret, amit kezdetben célirányosan, később pedig pusztán odafigyeléssel folyamatosan gyakorolni kell. Ha ezt tudjuk, akkor már elkerülhetjük az olyan baleseteket, amelyekbe általában kevésbé tapasztalt motorosok szoktak belekeveredni. Tulajdonképpen ez az a bizonyos kályha, amitől el kell indulni akár munkába járáshoz, akár versenypályán, akár hétvégi túrázáshoz használjuk gépünket.

A fék a motorkerékpár ellenőrző szerve, és tel-

jesítménye mindent egybevetve messze megelőzi a jármű bármely más részéét. Ha rosszul, ügyetlenül bánunk a fékkel, úgy érezzük, a motor fölött minket a hátára, és elvitt magával egy kicsit túrázni, és semmi közünk nincs ahhoz, ami valójában történik. Hatásos fékhasználattal vonjuk az irányításunk alá a motort, szabályozzuk a kanyarsebességet, tartjuk kézben a gép teljesítményét. Plusz, ha nagyon jól bánunk vele, akkor felül tudunk kerekedni azon a pánikhatáson, ami általában vészhelyzetben tör ránk, és okozhat komoly balesetet.



Erről szól a fékezés: elöl kettős tárcsafék, míg hátul mim'máltárcsa és „törpe” féknyereg. Hatásukban is pontosan ekkora a különbség: nem több, de nem is kevesebb!

Először is, ha jól megtanulunk fékezni, az határozottságot és maximálisan indokolt magabiztosságot ad. Kevés ilyen dolog van az életben, ezért ezt érdemes kihasználni! Aki bizonytalanul motorozik, annak fékezési tudását kell csiszolnia a megoldás érdekében.

Először is abban, hogy hogyan fékezünk, kulcsfontosságú szerepe van annak, hogy milyen sebességgel motorozunk. Mondjuk, 100 és 150 km/óra között poroszkálunk egy vidéki úton egy békés szombat reggelen. Ez motorral csak közepes

és viszonylag kényelmes tempó. Ennek ellenére, mielőtt túlságosan elengednénk magunkat, át kell gondolni, tudjuk-e, mennyi ideig tart erről a sebességről megállni. Vajon tisztában vagyunk-e azzal, hogy hány métert tesz meg a motor, míg erről a „laza” tempóról teljesen lefékez? Hihetetlen, de sokan nem tudják. Pedig kellene! Sőt, ez egyenesen elengedhetetlen feltétele annak, hogy magabiztosan csináljuk azt, amit éppen teszünk.

Fékeink kiismerése érdekében jó, ha gyakorol-

A **LEGFONTOSABB TÉNYEZŐ**, amire figyelniük kell fékezéskor, a tömegáthelyeződés. Tétélezzük fel, hogy van egy 200 kilogramm tömegű motorunk és egy 74 kilós pilótánk, úgy hogy a jármű-vezető együttes tömege fele-fele arányban oszlik el a két keréken. Ez azt jelenti, hogy az első és a hátsó kerékre egyaránt 137 kilogramm tömeg nehezedik.

Ha közepes fékerővel lassítjuk a motorkerékpárt, a két kerék között a tömeg 25:75 százalékos arányban oszlik el. Ez azt jelenti, hogy ilyen esetben a motor elejére háromszor akkora tömeg terhelődik, mint a hátsó kerékre. És ez az arány erős fékezésnél 10:90 százalék is lehet! Mindenféle járműnél nagyon fontos, hogy hol van annak a tömegközéppontja: nem csoda tehát, hogy a motorkerékpár viselkedése fékezéskor alapvetően megváltozik.



A malomkeréknyi féktárcsák és a sokdugattyús féknyergek mérges kígyóként tudnak harapni!
A motor tömege ilyenkor előre-lendül, és az első kerékre nehezedő plusztömeg az úthoz szorítja a gumit, így az nem csúszik meg. Ez a tömeg azonban nem máshonnan, mint a hátsó kerék felől kerül előre, vagyis annak fékezhetősége csökken. Mindezzel párhuzamosan megváltozik a futómű-geometria is!
A villaszög meredekebb lesz, a motor egyenesfutása romlik, ezért kell gyakorláskor ráérezni arra, hogy a fékezést hogyan hangoljuk össze a pontos kormányzással.



Amikor gyorsítunk, akkor a fentieknek éppen az ellenkezője történik. Ha felengedjük az első féket és gázt adunk, a motor eleje tehermentesül, és megváltozik a futómű-geometria: az első villa kienged, a villaszög laposabb lesz. A motor ezért egyenesen „akar” menni. Nagyobb lesz a terhelés a hátsó keréken is, így az gázadásra nehezebben fog megcsúszni. Gyakorlás közben ne csupán a fékerőre és a futómű-geometriára gondoljunk, hanem magunkra is: legalább úgy öltözzünk föl, mint a képen látható motoros!

Juk a pánikfékezést - méghozzá olyan sokszor, ahányszor csak lehet. A fékezés ugyanis gyakorlást kíván, méghozzá sokat! Ha általában 150-nel motorozunk, akkor gyakoroljuk a vészfékezést 150-ről! Mindez történhet elhagyatott útszakaszon, vagy egy nagy, üres parkolóban. Szépen, lépésenként érezzük rá, hogy mit tudnak a fékek! Szinte biztos, hogy meglepetést jelent majd egyrészt, hogy milyen lassulásra képes a jármű, ha nagyobb mértékben adagoljuk a fékerőt - másrészt aki egyszer saját maga tapasztalja, hogy a valóságban mennyi ideig tart megállni 150-ről, az száz százalék, hogy legközelebb kicsit óvatosabban bánik majd a gázmarkolattal.

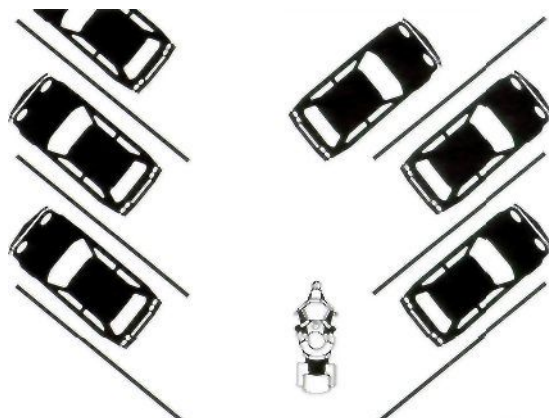
A fékezés gyakorlása során olyan viszony alakul ki az ember és a motor között, ami később számtalan kanyarszituációban kifizetődik. A motorosnak meg kell tanulnia, hogyan kell lassítani a kerék csúszáshatáráig, illetve hogy hogyan lehet irányítani a motort a fék határozott és rövid idejű adagolásával. Összességében: a fékekkel intim viszonyba kell kerülni!

FÉKEZNI MESTERFOKON kell, ha már arra adjuk a fejünket, hogy megtanulunk rendesen motorozni. Időt kell szánni a tanulásra és a gyakorlásra, méghozzá előre, nem pedig utólag! Amikor ugyanis tényleg szükségünk van arra, hogy rövidet fékezzünk, akkor már túl késő gyakorolni. Minél előbb megtanul valaki rendesen fékezni, annál felkészültebben reagál az első veszélyhelyzetre.

A fékezés gyakorlása során a cél nem más, mint megtalálni azt a határt, ahol a kerék a fékerő hatására blokkoláshatárra kerül. Erős fékezés-kor a motor súlypontja előretolódik, és az első kerék veszi át a munka nagy részét, vagyis a motor sebességének felemésztését. Ennek ellenére tény, hogy a legrövidebb idő alatt az első és a hátsó fék együttes használatával lehet megállni.

Gyakorláskor először néhány könnyebb fékezést hajtsunk végre, hogy legyen egy alapérzésünk. Ha ezzel megvagyunk, csak akkor kezdjük keményebben adagolni a féket. Elöl ma már a kétujjas fékezés a nyerő: a mutató- és a középső ujj a fékkaron, a hüvelyk-, a gyűrűs és a kisujj pedig a markolatba kapaszkodik. Puhuló, gyenge féket modern sportmotoron már nem találunk, így szükségtelen mind a négy ujjunkkal satuba fogni a fékkart, ami körülbelül olyan, mintha kalapáccsal nyitnánk ki egy Kindertojást: egyrészt túl sok lesz a fékerő, másrészt nem fogunk érezni semmilyen visszajelzést a nyomásponttól. Emellett - főleg rázósaabb úton való fékezésnél - nem árt, ha a markolaton hagyott két ujj még besegít a kormány tartásába, illetve például visszakapcsoláshoz gázfröccsöt tudunk velük adni.

PARKOLÓBAN általában parkolóhelyet szoktunk keresni, így a forgalmi szituációkra irányított figyelmünk bizony sokszor lankad. Pedig minden jármű, amiben emberek ülnek, veszélyes! Valószínűleg ezért is gyakori baleset forrása a parkolóhelyről kitolató autó. Érdemes figyelni, hogy melyik autóba szállnak be, vagy melyiknek világít már a lámpája, mert indulásra kész. Az ilyen autó bármikor elénk kanyarodhat. Ezért ha bármi jelét látjuk a tolatásnak, akkor érdemes azonnal lefékezni. Parkolóban, parkolóházban összességében lassabban menjünk, és két ujjunkat tartsuk az első fékkaron.





A modern fékek finom adagolásához általában elég két ujjunkat használni. Ezeket viszont nem árt folyamatosan a fékkaron tartani!

A másik nagyon fontos dolog, hogy a mutató- és a hüvelykujjal szorítani kell a fékkart, nem pedig húzni! Ezt nehéz elképzelni, de úgy próbáljuk megközelíteni a kérdést, hogy nem a mutató- és a középső ujjunkat húzzuk magunk felé, hanem ezeket, és a hüvelykujjunkt közelítjük egymáshoz, vagyis összeszorítjuk őket. Mint ahogy a pisztoly ravaszát sem húzzuk, csak a mutatóujjunkt közelítjük a markolathoz.

Mi történik akkor, ha húzzuk a fékkart? Megmozdítjuk a kormányt, ami olyan esetekben (ezeket később tárgyaljuk), amikor nagyon pontos kormánymozdulatokra és a visszajelzésekre van szükségünk, nagyon zavaró.

Ugyanakkor az sem mellékes, hogy a szorítás egyáltalán nem belemarkolást jelent! **Ez** utóbbi ugyanis összeütheti az első rugózást és kicsúsztatja az első kereket, vagy megemelheti a hátsó kereket. Finom adagolással viszont tudni fogjuk, hol van a fék nyomáspontja, és jól rá lehet érezni az első kerék csúszáshatárára. **Nem** olyan bonyolult, csak át kell gondolni, és már **meg** is van.

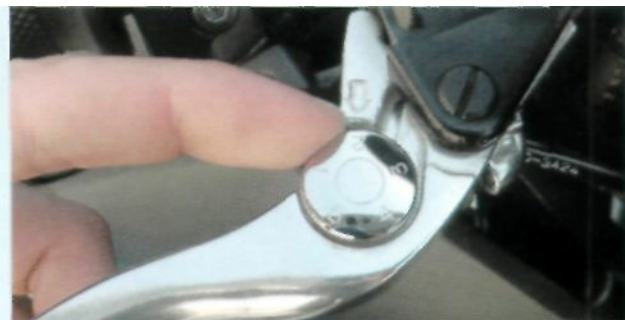
FÉKEK BEÁLLÍTÁSA

Nagy segítség, ha a fékkart és a fékpedált saját magunkra állítjuk. Modern sportmotorokon a fékkaron és a pedálon egyaránt van állítási lehetőség - miután a gyár mérnökei nem ismernek minket személyesen, így ezeket értelemszerűen nem tudták testünkre szabni.

Az első fék karjának olyan távolságban kell lennie a kormányvégtől, hogy két ujjunkkal még akkor is elérjük, ha ráhúzzuk a gázt, viszont semmiképpen ne legyen olyan közel, hogy ha erősen szorítjuk, akkor elérje a kormányvéget.

A hátsó fékpedál beállításánál az a cél, hogy a pedálvég olyan alacsonyan legyen, amennyire csak lehet, ugyanakkor még maradjon annyi, hogy lenyomásával maximumig tudjuk fékezni a kereket. így minden pozícióban a pedál fölé tudjuk tenni a talpunkat, és kisebb az esély arra, hogy pozícióváltásnál (testsúly-áthelyezés) túlnyomjuk a féket. Ugyanakkor fontos, hogy mindig teljesen ki tudjuk nyomni a pedált.

A másik probléma, hogy ha a pedál túl alacsonyra kerül, akkor az leérhet a kanyarban, úgyhogy ha ilyet tapasztalunk, ismét el kell kezdeni azt lépésenként visszaemelni.





Sportmotorok hátsó fékjeit manapság alapvetően „teli talpasra” tervezik. Vagyis normál helyzetben a kerék nehezen blokkolható - sőt néha úgy érezhetjük, hogy a fékhatás nevetségesen gyenge. Íz azonban nem véletlen! Amikor tényleg szükség van a hátsó fékre, már csekély fékerő is sokra képes: könnyen megcsúsztathatja a tehermentes hátsó kereket. A hátsó fék használatakor tehát még ezzel a „gyenge” fékkel is finom lábbal kell bánni: ha blokkoljuk a hátsó kereket, akkor annak stabilizáló hatása is elvész

Ahogy megtanulunk egyre keményebben fékezni, a gumi tapadófelülete felől érkező erős bűgő hangról fogjuk megismerni, hogy elérkeztünk az abroncs csúszáshatáráig. Ez az, ahol a kerék tapadása már nem elég a fékerő megtartására, és a kerék elkezd csúszni. Ilyenkor értelemszerűen nem növelhetjük tovább a fékerőt. Ha az első kerék mégiscsak blokkol, akkor kicsit fel kell engedni a fékkart, hogy a kerék ismét forogjon, különben, ahogy szó volt róla, kicsúszik, és a földre viszi az egész motort. Mindezt jó reflexek és a fékek, illetve a fékkar „érzése” nélkül nem fogjuk tudni megcsinálni.

A saját biztonságunk érdekében a legjobb, ha hozzászokunk, hogy amikor a gázkar nincsen koppanásig elfordítva, egy vagy két ujjunkat az első fékkaron pihentetjük. Magyarul, városban közlekedve vagy kanyar felé közeledve tartsuk két uj-

junkat az első fék karján, még akkor is, ha éppen nem fékezünk. Ezzel nagyon le lehet rövidíteni a reakcióidőt - amitől, ha az élet úgy hozza, akár a sorsunk függhet.

Vagány dolog, ha egy motoros azt mondja: „én csak első féket használok”. Sok sportmotoros vagy magát sportmotorosnak tartó ember soha rá nem teszi a lábát a hátsó fékre, mondván, hogy az ő stílusa mellett az úgy sem ér semmit. Ez azonban óriási tévedés! Tény, hogy ha a súlypont az első kerékre helyeződik, akkor a hátsó kerék rendkívül könnyen leblokkol. A modern sportmotoroknál ennek elkerülése érdekében a hátsó fék eleve meglehetősen gyengén fog. Mégis érdemes a gyakorlásakor ezt is használni, és megtanulni, hogy tudjuk eredményesen lassítani a hátsó kereket, mert ez bizony sokszor nagyon hatékony, ezért mindenképpen fontos a használata.

Fogadjuk el azt a tényt, hogy a hátsó fék hatékonysága nem is hasonlítható az elsőéhez, hogy az első fékkel állítjuk meg a motort - illetve irányíthatjuk is, ahogy azt majd a későbbiekben meg fogjuk látni. A hátsó fék hatása ehhez képest sokkal árnyaltabb és gyengébb, viszont használatával tudásunkat teljessé tesszük. A hátsó fék finom kezelésével tökéletesíthetjük fékezési és kanyarteknikánkat, különösen akkor, amikor nem minden úgy alakul, ahogyan előre elterveztük - vagyis főleg vész helyzetben vagy rosszabb útviszonyok közepette.

A hátsó fékkel kapcsolatban először is meg kell szokni, hogy nem szabad erőből rátaposni a fékpedálra, hanem finoman kell nyomni egészen addig, amíg nem halljuk azt a bizonyos bűgő hangot. Ellentétben az elsővel, ha a hátsó kerék leblokkol, az nem olyan nagy probléma - ha már van némi tapasztalatunk arra vonatkozólag, hogy hogyan csúszik a motor hátulja. Ilyenkor két dolgot tehetünk: vagy azonnal kicsit feljebb engedjük a fékpedált, hogy ismét forogjon a kerék, vagy pedig hagyjuk az egészet úgy, ahogy van, és kormányzással tartjuk egyenesben a motort. Ez utóbbinak a megtanulására nem azért van szükség, mert ilyen álló kerekű fékezésekkel kell beérkezni a kanyarokba! Erről szó sincs, viszont az az igazság, hogy komoly vész helyzetben nem biztos, hogy lesz annyi lélekjelenlétünk, illetve józan ítélőképességünk, hogy felengedjük a hátsó féket. Ez az a bizonyos pánikhelyzet! Ezért nem árt, ha ráérünk arra, mit kell csinálni, ha blokkol a hátsó kerék. A hátsó fék használatánál ugyancsak fontos tudni, hogy mindez gázélvétel nélkül történik! Ha ugyanis a fékezéshez elveszünk a gázt is, a motorfék hatása sokkal nagyobb annál, mint amennyivel lassítani szeretnénk, és egykettőre megcsúszik a kerék. Mi pedig mindössze egy árnyalatnyi lassulást szeretnénk, pontosan annyit, amennyit a kicsit gyengére méretezett hátsó fék pedáljának „simogatásából” ki tudunk hozni.

Arra az esetre, ha többféle motoron is van alkalmunk gyakorolni, érdemes tudni, hogy hosszabb építésű motoroknál fékezésnél több súly marad a hátsó keréken, így a hátsó fék is hatékonyabb, míg a rövidebb építésű sportgépeknél sokkal könnyebben elveszítjük a tapadást a hátsó keréken. Sokszor látjuk azt is, hogy versenyzők a kanyarok előtt, a féktávon felülnek a nyeregben, vagyis felsőtestüket kiemelik a plexi alól. Erre nem csupán a jobb kilátás érdekében van szükség, hanem számos más oka is van. Egyrészt ilyenkor egyfajta „légféket” alkalmaznak, tehát testükkel megnövelik a közegellenállást, ezzel segítve a motor lassulását. Emellett a motor terhelése is megváltozik, mert a pilóta tömege közelebb kerül a hátsó tengelyhez, vagyis a motor elsőkerekezési hajlama csökken. A versenyzők példája ez esetben az utcai motorozásnál is maximálisan követendő!

Röviden összefoglaljuk a fékezéssel kapcsolatos tudnivalókat:

- *Hatásos fékhasználattal vonjuk irányításunk alá a motort.*
- *A pontos fékezéshez jól kell felbecsülni, hogy milyen gyorsan megyünk.*
- *A fékezés hatására jelentkező tömegáthelyeződés megváltoztatja a futómű-geometriát*
- *Városban a mutató- és középső ujjunkat tartjuk a fékkaron.*
- *A fékkart nem húzni kell, hanem szorítani, mint a pisztoly ravaszát.*
- *Csak úgy tehet jól fékezni, ha a fékkart és a pedált a motoros magához állítja.*
- *Bizonyos helyzetekben az egyébként gyengének látszó hátsó fék is hatékony, úgyhogy meg kell tanulni a használatát.*
- *Fékezés gyakorlása során tetszik, nem tetszik, meg kell érezni a csúszáshatárt.*
- *Hogy ne zavarodjon bele az ember a sok tennivalóba, mindezt jól be kell gyakorolni, ha egyszer nekiállunk tanulni, és nem akarunk tavaszra mindent elfelejteni!*

KORMÁNYZÁS



Azt elmagyarázni, hogy hogyan kell egy kétkerekűt kormányozni, sokkal nehezebb, mint magát a feladatot végrehajtani, vagyis kormányozni. Amikor először kétkerekűre ül az ember, akkor általában elesik. Gondoljunk első biciklis bukásunkra: mindenki ugyanott, a kanyarodás helyszíne mellett, a porban kezdte a kormányzással kapcsolatos tapasztalatok gyűjtését. Ha pontosan el lehetne magyarázni, hogy miről is van szó, akkor ez nem így lett volna!

Amihez ez az első bukás kell, az az, hogy az ember megértse: egy kétkerekű nem azért kanya-

rodik, mert elfordítjuk a kormányt, hanem mert az valamelyik irányba bedől. Mindennek köszönhetően semmi nem úgy történik, mint azt a bizonyos első bukást megelőzően elképzeltük. A jármű ugyanis pontosan az ellenkező irányba kanyarodik, mint amerre kormányozunk! Erre általában azután az első „koppanás” után minden kisserác rájön, és ha tudatosan vagy ösztönösen, de ellenkormányoz.

Egy jól megépített motorkerékpár (vagyis minden ma kapható) alapvetően egyenesen akar menni: az első futómű, saját geometriája miatt

magától egyenesbe áll, míg az elő'reható és a giroszkopikus erők elvégzik a motor stabilizálását. A gép tehát megy egyenesen, ehhez ránk **ott a** nyeregben tulajdonképpen nincs is szükség. Ahhoz viszont, hogy a kétkerekűt befördítsuk, **már** igenis **ember** kell, hiszen ha **be** akarjuk dönteni, erővel meg kell törni **ezt a** stabilitást! Mindezt magunknak kell végrehajtanunk a kormány segítségével.

Miután bármilyen normális motorkerékpárt viszonylag könnyedén a kanyarba lehet kormányozni, sokan észre sem veszik, mi is történik valójában. Van, aki **azt** hiszi, hogy a motort egyszerűen csak mindentől függetlenül bedönti a kanyarba. Amíg azonban nem tudatosul az, hogy a motort a kormányvégekre gyakorolt erőhatás segítségével döntjük be, addig nem is igazán fogunk tudni jól kanyarodni.

A kormányzás lényege az ellenkormányzás! Az ellenkormányzás lényege pedig az, hogy a kormányt az ellentétes irányba kell fordítani, mint amerre a motorral fordulni szeretnénk. Ha jobbra akarunk kanyarodni, el kell fordítani a kormányt is, de az ellenkező irányba, tehát balra! Furcsán hangzik, de így van! Jobb kanyar - balra kormányzás, bal kanyar - jobbra kormányzás. Biztos van, aki ezt először hallja, de nyugodjon meg, mert ha biciklizett vagy motorozott már, akkor ezt máris



*Ezt figyelj! Ha elég laza **vagy**, mindent meg lehet csinálni*

így csinálja, csak éppen eddig nem volt tudatában ennek. Ha viszont egyszer tudatosul, hogy hogyan működik az ellenkormányzás, hirtelen minden sokkal egyszerűbbé válik. Ha tisztában vagyunk azzal, hogy mit csinálunk kormányzás közben, nem csupán a sportmotor pontos irányítása lesz könnyebb, hanem a balesetek elkerülése is.

KORMÁNYLENGÉS-CSILLAPÍTÓ

Ha sportmotorral gyengébb minőségű úton keményen gyorsítunk, bizony könnyen előfordulhat, hogy a kormány elkezd szitálni. Ennek oka, hogy az első keréken ilyenkor szinte egyáltalán nincsen leszorító erő, ezért az apró úthibák könnyen oldalirányba tudják mozdítani a kormányt - amit az „életéért kapaszkodó” pilóta nem képes hatásosan laza karokkal le-reagálni. Az eredmény: kormányszítálás vagy súlyosabb esetben kormánycsapkodás.

A kellemetlen jelenségtől kormánylengés-csillapítóval lehet megszabadulni. Amikor minden normál kormányzási tempóban történik, ez a szerkezet akadálytalanul engedi, hogy a kormány elforduljon. A gyors kormánymozgástól viszont bekeményedik. Valójában a csapkodást megszünteti, egyébként pedig nem vesszük észre a jelenlétét. Hacsak nem túl keményre állítjuk! Ez esetben nem tudjuk normális tempóban elfordítani a kormányt, ami nemcsak szűk kanyarokban zavaró és balesetveszélyes, de a motor egyenesfutását is lerontja.



A modern sportgépek fejlesztésénél alapvető kérdés a jó kormányzás, a pontos kormányvisszajelzés, illetve a stabilitás és a dönthetőség közti tökéletes arány megtalálása. Ennek megfelelően egy Yamaha R1-est vagy Suzuki GSX-R 750-est ma már olyan könnyen és pontosan lehet kormányozni, mint egy néhány éves 250 cm³-es GP versenymotort. Emellett szinte teljesen mindegy, hogy valójában milyen motorról is van szó, ha a kormányzással kapcsolatos képességeinket már fényesre csiszoltuk, messze kitolhatjuk a stabilitásban és a kanyarodásban rejlő lehetőségeket. Ha megtanuljuk, hogy a kormányzásra hogyan reagál a motorkerékpár, rá fogunk jönni, hogy a kétkező ilyen módon elképesztően pontosan irányítható.

Tudvalevő, hogy amilyen nyomást gyakorolunk a kormányra, az határozza meg, hogy mi fog történni, a szó szűkebb és tágabb értelmében egyaránt. A motorkerékpár kanyarodási hajlama közvetlen kapcsolatban van a kormányra gyakorolt erőhatással. Ha könnyedén fordítjuk a kormányt, a motor lassan kezd bedőlni, ha viszont hirtelen, szinte megütjük a kormányvégeket, a



Kizárólag helyes felsőtesttartással lehet precízen kormányozni és a helyes íven tartani a motort

gép valósággal döntött helyzetbe zuhan. Minél gyorsabban megyünk a motorral, a kerekek, a lánc, a féktárcsák és a főtengely tömegéből adódóan a giroszkopikus hatás annál nagyobb. Ez azt jelenti, hogy nagyobb sebességnél nagyobb kormányerőre van szükség ahhoz, hogy a gépet kibillentjük az egyensúlyából. Ha 150-nél akarjuk kormányozni a motort, az nagyobb erő kifejtését kíván, mintha 50 km/óránál tennénk.



Ha karjainkat tehermentesen tartjuk, pontos és gyors mozdulatokat tehetünk, és az első kereket érő erőhatásokról is pontos információt kapunk

A motorkerékpárt tehát kormányozni kell, és az annak megfelelően vált irányt, amilyen erővel húzzuk, illetve toljuk a kormányvégeket.

KANYARBAN be kell dőlni, ellenkormányozni stb. De nem akkor, ha lépésben fordulunk! Abban az esetben, ha a sebességünk nem lépi túl az 5-8 km/órás sebességet, az egész bedöntés, illetve ellen kormányozás dolgot egy pillanatra el lehet felejtetni. Ha egészen lassan fordulunk a motorral, akkor - az autókhoz hasonlóan - normál irányban kell kormányozni, és nem ellenkormányozni. Ezenkívül nem beülni, hanem kiülni kell! Ha viszonylag függően akarjuk visszafordítani a motort kis tempónál, akkor ez utóbbi a profi megoldás, nem pedig a lábnyújtogatás. A jó módszer, hogy a motoron a test-súlyunkat a kanyar külső íve felé eső lábtartóra helyezzük, így a motort még egy kicsit jobban meg lehet dönteni. Az is fontos, hogy mindeközben a kanyar belső íve felé, vagyis a haladási irányba nézzünk.



Ha pontosak és gyorsak akarunk lenni, a kormányt két kézzel kell forgatni! Mindez magától értetődőnek látszik, pedig egyáltalán **nem az**: annak ellenére, hogy mindkét kezünk a kormányon van, gyakran csak az egyikkel kormányozunk, vagyis csak az egyik kormányvéget (a kanyar belső íve

felé esőt) toljuk el magunktól. A motor így is befordul, viszont **ha** mindezt kiegészítjük azzal, hogy közben a külső kormányvéget magunk felé húzzuk, minden gyorsabban, de kontrollálhatóbban **is** történik, és a motor szinte erő kifejtés nélkül dől a kanyarba. Ez nagyon fontos, mert ahogy említettük, nagyobb sebességnél több erő kell a motor befordításához. Ha mind a két kormányvéget használjuk, pontosabb, gyorsabb, biztonságosabb **és** sokkal élvezetesebb lesz a motorozás.

Ugyanakkor érdemes kerülni a durva kormányzási műveleteket, és általában lágyan, érzéssel

KANYARGYAKORLATOK

Sokat kell gyakorolni, ha egyszerre ennyi mindent akarunk csinálni. Ha nekiveselkedtünk egy kis tanulásnak, akkor először csak a kormányoztatást gyakoroljuk. Próbáljunk ki minden verziót: fordítsuk gyengéden, aztán erőszakosan, közepesen, gyorsan, lassan, mindenhogy. Változtassuk a sebességet is. Menjünk lassan (azért 10 km/óránál gyorsabban, ugyanis ez alatt a szabályok nem teljesen érvényesek) és menjünk gyorsan. Ne csak érzésünk legyen arról, hogy ez az egész hogy működik, hanem tapasztalatunk és rutinunk is.

Ugyancsak próbáljuk ki, hogy mennyivel merevőbbek vagyunk, ha rosszul tartjuk magunkat, illetve találjuk meg a tökéletes üléspozíciót, ahol - felsőtestünkkel tartjuk magunkat, és karjaink lazán mozognak. Érezzük rá, mennyivel precízebben és könnyebben tudunk így kanyarodni.





A görcsösen szorított kormányvégekkel saját korlátainkat állítjuk fel, és úgy érezhetjük, hogy nagyon gyorsan megyünk, miközben közel sem használjuk ki gépünk képességeit. Ha a karok nem a felsőtestünket támasztják, minden hirteten sokkal tisztább, áttekinthetőbb, gyorsabb és biztonságosabb lenne



A tanultakat gyakorláskor össze kell hangolni! Ne legyünk annyira elfoglalva például a karjainkkal, hogy közben megfeledkezünk arról, hogy a helyes irányba nézzünk! A dolgokat lépésről lépésre és egymással összehangoltan kell csinálni

kell a kormányhoz nyúlni. A gyors motort kétségtelenül agresszívan kell a kanyarba borítani, viszont a túlzott agresszivitás futóműszitalásba fulladhat. Márpedig amíg a ki-be rugózó futómű le nem nyugszik, addig nincs teljes kontrollunk a jármű felett. Magyarul: megint csak tehetetlen

utas vagyunk a nyeregben, akit elvitt a motor egy veszélyes utazásra.

A lazán tartott karok és kezek kulcsfontosságúak a motor kormányzásánál. Mondhatni az egyik legfontosabb dolog! Szinte minden egyéb, amivel a következőkben megismerkedünk, arra irányul,

hogyan ez a laza kormányzás megvalósuljon. Ez ugyanis az egyetlen módja annak, hogy pontosan kormányozzunk, vagyis érezzük a kerékről visszaérkező reakciókat, illetve hogy ne fáradjunk el.

Meg kell tehát tanulni könnyű kézzel fordulni. Miután a kormány markolatain keresztül kormányozunk, minél kevesebb súly van a kormányvégeken, a kezünkön és karjainkon, annál pontosabban lehet kormányozni. Ehhez először is a motorosnak úgy kell tartania magát, hogy a karok helyett a terhelést a has, a hát és a mellrész vegye át. A vezető kormányra nehezedő tömege így nagyban csökken, és lehetővé válik a kormány finom kezelése. Ez ugyancsak a mi beépített kormánylengés-csillapítónk, mert jó tartással csökkenthetjük azt a merevséget, ami gyakran kormány-szításhoz vezet.

Mindehhez a motorosnak fittnek kell lennie: a gyenge hát- vagy mellizom nem tart semmit! A legjobb egyébként, ha kezdetben tudatosan figyelmeztetjük magunkat karjaink pihentetésére. Megéri a gyakorlás, mert ha mindezt már rutinosan, magabiztosan végezzük, nem csupán stabilabb lesz a motor, hanem több tapadási információt is kapunk a gumikról.

A kormányzással kapcsolatos tudnivalók összefoglalása:

- *A kormányt az ellentétes irányban kell elmozdítani, mint amerre kanyarodni akarunk, ez az ellenkormányzás.*
- *Egy jól megépített motorkerékpár alapvetően egyenesen akar menni. Ebből a stabilitásból bilentjük ki a kormány mozgatásával.*
- *Ha lassan fordítjuk el a kormányt, a motor lassan fordul, ha hirtelen, erősen mozdítjuk meg, villámgyorsan döntött állapotba kerül.*
- *Nagy tempónál a kormányzás nagyobb erő-kifejtést igényel, mint amikor lassan megyünk.*
- *Ha tudatosan, mindkét kezünkkel forgatjuk a kormányt, pontosabban és gyorsabban tudjuk a motort kormányozni.*
- *A túlságosan durva kormánymozdulatoktól a motor elveszítheti stabilitását.*
- *A karunkat lazán tartsuk a kormányon.*
- *A kormány viselkedéséből szűrjük le a tapadási információkat.*
- *Kormányozni - egyensúlyunk megtartásáért - egyenesben is kell, hiszen ne feledjük, hogy vég-eredményben a kormányzás az egyensúly manipulálásáról, pontosabban megőrzéséről szól.*

GÁZ



Sok mindennel megismerkedtünk már, de elkerülhetetlen, hogy sor kerüljön egy intimebb találkozásra magával a mindenható gázzal. Ha úgy vesszük, ez a könyv legfontosabb fejezete, hiszen mégiscsak ezért a bizonyos csuklómozdulatért ülünk fel a sportmotorra. Bizony ilyen egyszerű az egész! Nem a fékezés, nem a kuplungolás, nem a sebességváltás, de még csak nem is a kormányzás, vagy pusztán a bedöntés miatt áldozzuk szabadidőnk értékes óráit sportmotorozásra. Legyünk őszinték: elsősorban gázt akarunk adni. Mindegy hogy hol, és mindegy hogy mikor! Eleve

ezért vesszük meg a sportmotort - nem kis anyagi áldozat árán. Aztán ezért nézegetjük a sisakunkat a tükörben egész télen, és ezért küldözgetjük az sms-eket a cimboráknak egy motoros hétvége előtt, ezért veszünk össze a feleségünkkel. Ezért haragítjuk magunkra a baráti társaságot a vasárnapi ebéd lemondásával: minden, minden azért a kigyorsításért valahol egy hegyi út szűk kanyarjában, vagy azért a mindössze néhány másodperces kétszázötven feletti száguldásért a hajnali autópályán. Itt minden a gázzal szól - mégpedig azért, mert egy motorkerékpár ezt tudja a legjobb-

ban. Dinamikája semmi de semmi máshoz nem hasonlítható, **ami** civil ember számára elérhető és kipróbálható ezen a világon. Aki a nyeregben ül, az teljesen indokoltan úgy érezheti, hogy a fizika törvényei rá nem vonatkoznak. Sőt egyszerűen nem is ezen a világon van. Fantasztikus érzés! Mértéktelen élvezete viszont halálos!

Ebben a fejezetben nem a kilométeróra-kergetést tanulhatjuk meg, hanem azt, hogy hogyan adaptálhatjuk csuklónk mozgását és az így elérhető földön kívüli gyorsulást és sebességeket a való világ eseményeihez.



Micsoda érzés! A motorkerékpárok hihetetlen súly-lóerő aránya nem csak menetdinamikájukban nyilvánul meg

Aki olvasta a korábbiakat, annak van már némi fogalma a motorozásról. Ha gyakorolt egy kicsit, akkor a sebességhez való hozzáállása is más, és - legalábbis elméletben - tisztában van már motorjának képességeivel. Tudja, hogy egy szupersportmotorral egyetlen csuklómozdulat, és három másodperc múlva már 100 km/órás sebesség felett száguldunk, **illetve** hogy autópályán szinte bárkit akkora tempókülönbséggel meg tudunk előzni, ami már önmagában nagyobb szám, mint **a** megengedett maximális sebesség.

Tény, hogy ezeket mindenki meg tudja csinálni - már ha van ilyen motorja. A száguldás lehe-

tősége tehát mindenki előtt ott áll, kérdés, hogy mikor és hogyan élünk vele. Az érett motorost **a** felelőtlen kisgyerektől egyebek között a gáz kezelése választja el. Ezért van **az**, hogy vasárnap este az előbbi elégedett mosollyal parkolja le motorját a garázsban, míg az utóbbi már csupán egy statisztikai adat a nagy sebesség rovására írható halálos balesetek listáján.

MIÉRT MEHET GYORSABBAN a rutinosabb motoros? Tudvalévő, hogy a sebesség a legfontosabb tényező, amikor időről és távolságról beszélünk. Ahogy az alattunk dohogó motorkerékpár sebessége növekszik, a veszélyforrásokat is felgyorsult ütemben közelítjük meg. A veszélyforrást körülbelül ugyanolyan távolságban látjuk meg akár kis, akár nagy sebességgel haladunk, de ezzel még csak a legelső lépést tettük meg a baj elkerülésére. Ezután az agyunkban végig kell futtatnunk az elkerülés lehetséges módjait, majd eldönteni, hogy mit csinálunk. Ez a reakcióidő, és ahogy a nevében is benne van, időbe telik, ami a gyakorlatban távolságot jelent - kis tempónál kevesebbet, nagynál többet. Rutinos motorosok, miután már találkoztak hasonló szituációval, ezt a döntést képesek gyorsabban meghozni, ezért az ő reakcióidejük rövidebb.





Egy modern sportmotorral sok minden belefér az „egyszerű fizika” címszó alá

Legelőször érdemes tisztázni, hogy a jobb csuklónk nemcsak arra jó, hogy a lelket kigyorsítsuk a motorkerékpárunkból, hanem sok egyéb mellett a gép irányítására is használható. Mind a megfelelő gyorsításhoz, mind a gázzal való egyéb

trükkökhöz alapvetően finoman kell bánni a gázmarkolattal. Ez nem ki-be kapcsoló! Az átmenet legyen finom! Lehet gyorsan elvenni a gázt, vagy lendületesen rácsavarni, de azért mindig legyen bennünk egy kis érzés, és ne rángassuk a gázmarkolatot, mert a motor megbolondul a terhelésváltásoktól. Ha a kanyar bejáratánál gyorsan, de érzéssel csavarjuk vissza a gázt, a motor tömege lendületesen, ám kezelhetően előrehelyeződik. Ha ehelyett - amilyen gyorsan csak tudjuk - visszarántjuk a markolatot zárt állásba, olyan a hatás, mintha valaki egy egymászás súlyt ejtett volna a második emeletről az első kerékre. Ennek a végeredménye erős fékezés mellett hosszabb féktáv vagy bukás is lehet. Ha ugyanis az első villa koppanásig összeül és ráfékezünk, az első kerék megcsúszhat, a hátsó pedig fölemelkedhet. Sőt ha elég „ügyesek vagyunk”, a hátsó kerék nem kívánt megcsúszását már a gázmarkolat durva visszacsavarásával, önmagában is előidézhetjük:



nagy sportgépeken, ha magas fordulatszámnál hirtelen elveszük a gázt, a motorfék egyszerűen megállíthatja a hátsó kereket.

BÁRMILYEN MOTORON ÜLÜNK, amikor igazán rá kell lépni a gázt, az az előzés. Ha át kell menni a szembejövő sávba, akkor fontos, hogy mindezt nagyon gyorsan csináljuk, és a lehető legrövidebb ideig tartózkodjunk a saját sávonkon kívül. Itt meg lehet mutatni, ki milyen jól tud gyorsítani. Ha nekikezdünk az előzésnek és a motor nem gyorsít kellőképpen, akkor haladéktalanul vissza kell kapcsolni a váltót, és ismét ráadni a gázt - vagy abbahagyni az előzést. Ha lassan kezdjük meg az előzést, annak az lehet a következménye, hogy a végén már pánikszerűen kell húznunk a gázt, hogy élve megússzuk az esetet.

Ha már **van kis motoros** tapasztalatunk, akkor észrevehettük, hogy a gép könnyebben kanyarodik zárt gázmarkolatállásnál. Ha az erőforrás teljes motorfékelt fejt ki, a motor tömegének egy része előrehelyeződik, összenyomja az első villát, és megváltoztatja a futómű-geometriát. Ennek el-
lentéte az, amikor a gázmarkolatot ismét magunk

felé csavarjuk, és a motor gyorsításakor egyre nagyobb tömeg helyeződik a hátsó kerékre, **azaz** részlegesen vagy teljesen tehermentesül az első kerék. Ilyenkor **az** első villa kirugózik, vagyis a futómű-geometria úgy változik meg, hogy a motor fel akar egyenesedni.

Ha megpróbáljuk gyorsítás közben befördíteni a motort, látjuk, hogy nem könnyű ilyenkor pontosan kormányozni. Ennek oka a futómű-geometria. Ha ugyanis összeül az első villa, akkor a villaszög meredekebb lesz, míg ha gyorsításkor kirugózik, a villaszög laposabb lesz. Meredek villaszöggel a motor fordulékonyabb, ugyanakkor gyengébb az egyenesfutása, míg lapos villaszöggel csökken a kanyarodási hajlam, de javul az egyenesfutás. Gázadással (vagy gázélvétellel) ezt a futómű-geometriát változtatjuk.

Kanyarteknikánkat gázzal kanyarodással nagyban javíthatjuk. A kiindulási pont, **hogy** motorkerékpáron alapvetően a gázmarkolattal, vagyis a fojtószelep nyitásával szabályozzuk a sebességet, eközben azonban a gázmarkolat állása egy hosszú láncolaton keresztül hatással van a döntési szögre is. Hogyan? Ahogy szó volt róla, ha elveszük a gázt, akkor könnyű bedönteni a motort, illetve a gép fel fog állni, ha a gázt is-

mét ráadjuk. Emellett tény, hogy a motorkerékpár sokkal biztonságosabban tartja az ívet, illetve a döntési szöveget, ha nem motorfékkel megyünk, hanem egy folyamatos, egészen kis gázadással. Ezt hívják stabilizáló gáznak.

Először tisztázzuk **azt**, hogy a kigyorsításkor történő gázadás és a stabilizáló gáz között nagy különbség van. Gáz-



A gázadás arra is jó, hogy kanyarteknikánkat segítsük vele

adásra a motor gyorsít, míg stabilizáló gázra adott esetben lassít. Ez utóbbinál ugyanis csak kismértékben nyitjuk ki a fojtószelepet, éppen annyira, hogy megszüntessük a motor fékhatását. Amikor teljesen elveszük a gázt, akkor a motor-kerékpár tömege előrehelyeződik. Az első villa összeül, és megváltozik a kormánygeometria úgy, hogy a motor sokkal könnyebben befordul. Ha stabilizáló gázt adunk, a motor tömegközéppontja kissé hátramozdul, azaz a kisebb terhelés hatására az első villa kicsit kirugózik, ami elvesz valamit a motor fordulási hajlamából, ugyanakkor a gép tömegközéppontja nem az első keréken fog összpontosulni. Amikor kigyorsításnál rendszeren gázt adunk, a hátsó kerék terhelődik, és a kirugózásnál jelentkező laposabb villaszög segít a kanyar rádiuszának kibővítésében, illetve motor felállításában.

Nyilvánvaló, hogy egy kanyar megkezdésekor el kell venni a gázt. Ezután a motor a kormányzás hatására elkezd bedőlni a kanyarba, és elkezd befordulni. Amint elérjük a szükséges dőlésszöget, el lehet kezdeni kicsit visszafordítani a kormányt a további dőlés megakadályozására - vagy jöhet a stabilizáló gáz! A hatás ugyanaz, azzal a különbséggel, hogy ez utóbbi sokkal finomabban állítja be a dőlésszöget. Plusz ha stabilizáló gázon vagyunk, amikor a kanyar kijáratához érünk, akkor csak további gázt kell adnunk a kigyorsításhoz, ahelyett hogy a semmiből pörgetnénk fel a motort. Nagy különbség! Az átmenet a kanyarodás és a gyorsítás között így sokkal lágyabb lesz, mintha teljes motorfék állapotáról kezdenénk gyorsítani. Az eredmény: nagyobb kanyarsebeség, nagyobb biztonság.

Gyakorlaskor érdemes először a stabilizáló gáz állapotát, illetve az ehhez tartozó gázmarkolat-állást megtalálni. Az sem jó ugyanis, ha túl sok van a jóból: aki túl korán vagy túl erősen csavarja rá a stabilizáló gázt, az általában kisodródik a kanyarban. Magyarul ne adjuk rá a stabilizáló gázt, amíg a motor nincs teljesen bent a kanyarban. Amikor pedig ráadjuk, akkor nagyon fino-

man tegyük, nehogy lesodródjunk arról az ívről, amit tartani szeretnénk. Tehát csak akkor adjunk stabilizáló gázt, amikor a kanyarban megvan a megfelelő dőlésszög. Minél előbb adjuk a stabilizáló gázt, annál finomabbnak kell lennünk, plusz ne adjunk olyan nagy gázt, hogy a motor lesodródjon az ívről.

VÉGÁTTÉTEL

A stabilizáló gáz beállításánál észben kell tartani, hogy amikor bedöntjük a motort, akkor rövidítjük az áttételt! Döntött állapotban ugyanis a gumi oldalfelületét használjuk, aminek átmérője kisebb, mint a gumi középső részének. Ahogy kanyarban az abroncs útfelülettel érintkező része egyre közelebb kerül a gumi széléhez, az adott körhöz tartozó átmérő is csökken. Ez körülbelül olyan, mintha a döntéssel párhuzamosan egyre kisebb kerék lenne a motor alatt, vagyis az áttétel, ahogy döntünk, egyre rövidebb!



Összességében elmondhatjuk, hogy a túl agresszív közúti motorozás általában a visszajára sül el. A túlzott gázmarkolat-reakció, azaz a túl nagy gázadás további következménye, hogy a motor kontrollálhatatlanul viselkedik. Márpedig hogy valamit is csinálni lehessen vele, ahhoz kontroll kell! (Emlékezzünk rá, hogy enélkül csak utasok vagyunk.) A kontroll visszaszerzésének egyetlen módja, hogy megvárjuk, amíg megnyugszik a gép. Márpedig amíg várunk, addig gyakorlatilag semmit nem tudunk csinálni a motorral.

GYAKORLÁS

A motorfék hatását először elhagyatott úton kell kipróbálni, ott, ahol biztosan nincs forgalom - ezúttal ugyanis féklámpa sem figyelmezteti majd a körülöttünk lévőket, hogy mi gyakorolunk.

Kezdjük az ismerkedést a gázadási reakciókkal alacsonyabb fokozatban, és tényleg csak a jobb kezünkre figyeljünk. Adjunk gázt, aztán vegyük el. Lassan és gyorsan - vagyis hirtelen mozdulattal és finom, átmenetszerű elfordítással egyaránt. Tegyük ezt egyre magasabb és magasabb fordulatszámokig pörgetve a motort. Találjuk meg a gázmarkolaton azt az elfordítási sebességet, ami már elég gyors motorreakciót jelent, de még rángatás és bukdácsolás nélkül tudjuk irányítani a gépet.

Ezután próbáljuk ki, hogy kanyar előtt egészen lassan vesszük el a gázt. Ehhez távolabb kell elkezdeni a lassítást, de csak arra figyeljünk, hogy a lehető leglassabban és egyenletesen vegyük el a gázt. Észre fogjuk venni, hogy milyen finoman be tudjuk ezzel állítani a futómű geometriáját, vagyis hogy mennyire üljön össze az első villa. Nehezebb finomkodni és megtartani ezt a kontrollt, ha mindezt magasabb fordulatszámról csináljuk. Innen lassítva viszont az eredmény is nagyobb, hiszen a játéktér ilyenkor szélesebb, és akár majdnem koppanásig össze tudjuk ültetni az első villát.

Alacsony fokozatban írjunk le S kanyarokat úgy, hogy gázt adunk, és úgy is, hogy motorfékkel haladunk. Láthatjuk, hogy ha egy kis gázt adunk, a motor mennyivel stabilabb, illetve mennyivel könnyebben felállítható.

Ha ezzel megvagyunk, szélesítsük kicsit az íveket. Próbáljuk meg lassan és gyorsan is. Vegyük észre, hogy kis tempónál a motor magától visszaáll egyenesbe, míg ha minden gyorsan történik, akkor kormányerővel kell beavatkoznunk, hogy a gépet megint egyenesbe hozzuk.

Ez egyszerűbb esetben azt jelenti, hogy a várakozás miatt elvétjük a féktávot, kisodródunk a kanyarban, későn gyorsítunk ki - vagyis mindent elrontunk, amit eddigre már jól csináltunk. Bonyolultabb a dolog, ha az a 0,3-1,0 másodperc, amíg visszaszerezzük az irányítást, nagy sebességnél történik, vagyis hogy húsz méterrel később tudunk csak befordulni. Ennyire azért nem szélesek a hazai utak!

TANÁCSADÓ

A legfontosabb tanács a motorosoknak szóló tanácsokkal kapcsolatban az, hogy a legjobb tanácsadók mindig mi magunk vagyunk. Végül is mi ülünk a nyeregben, mi vezetjük a motorkefépárt, ezért nekünk van a legtöbb információ arról, hogy mi történik, amikor a motoron ülünk! Hogy motorozásunk kívülről hogyan néz ki, az nincs mindig szoros összefüggésben azzal, amit mi magunk gondolunk. Ezért magunknak kell objektíven megítélnünk, hogy mit hogyan csinálunk, illetve hogy mit és miként kell javítanunk. Egy másik motoros stílusa vagy vezetéstechnikája nem biztos, hogy nekünk is megfelel. Az információ értékes dolog, de ugyanennyire fontos, hogy kitől kapjuk. A leglényegesebb azonban, hogy a nap végén, amikor ott ülünk a nyeregben, képesek legyünk dönteni, átlépni önön korlátainkon, irányítani és fejleszteni saját képességeinket.





Amennyiben nagyon elől, közel ülünk a tankhoz, pozícionk is túlságosan felegyenesedett lesz, a kormány aláánk kerül, karunk nyújtott és merev lesz. Mindez kormányzáskor nem túl szerencsés, és nem segít abban sem, hogy „együtt éljünk” a motorral, mozgassuk felsőtestünket, miután gyakorlatilag beszorítottuk magunkat ebbe a pozícióba

Ha az ülésen túlságosan hátraülünk, nagyon távol kerülünk a kormánytól. A kormányvégek eléréséhez nagyon ki kell nyújtózkodni, ami merev tartással jár, így nem lehet pontosan mozgatni a kormányt, és nem érzünk semmiféle visszajelzést a motor első részéről. Emiatt egy idő után igencsak elfáradunk, különösen a sisakot tartó nyakunk



Helyes a tartásunk, ha körülbelül 2-4 centiméterrel a tank mögött ülünk. Karunkat enyhén meghajlítva tartjuk a kormányon, így képesek vagyunk a gázmarkolatot, a fékkarokat pontosan működtetni, nem beszélve magáról a kormányról. Felsőtestünk a karok támasztása nélkül is stabil, de könnyen elmozdítható. Térdeinkkel ebben a pozícióban oldalról jól meg tudjuk támasztani a tankot



Nagy sebességnél sportmotoron el kell bújni a szélvédő plexi mögött. Ehhez elsősorban a magasabb növésűeknek kicsit hátrább kell helyezkedniük az ülésen. Könyökünk a térdünk mellett kívül legyen!

Annak fényében, amit megtudtunk a motor kezeléséről, e fejezet végén, végül, de nem utolsósorban ejtsünk néhány szót arról, hogyan kell a kétkerekűn úgy elhelyezkedni, hogy a korábbiak maradéktalan végrehajtásának ne saját testünk legyen az akadálya, hanem mindig a leguniverzálisabb, „ugrásra kész”, de hosszú távon elviselhető pozícióban legyünk.

Először is a motort egyenes vonalban egyenletesen haladva is vezetnünk kell: apró kormány-mozdulatokkal, a fordulatszám kismértékű emelésével vagy csökkentésével igenis irányítjuk a motort. Ehhez pedig nemcsak kanyarban, hanem egyenesben is megfelelően kell elhelyezkedni a kétkerekűn.

Ha jól ülünk, akkor különösebb fáradtság nélkül minden kezelőszervet jól elérünk, nem „rontjuk el” a motor tömegközéppontját, nem terheljük feleslegesen a kormányt. Emellett a jó tartás egy motoron jó kiindulási pont a kanyarban való kiüléshez is. Az ideális pozíció sportmotoron akkor érhető el, ha körülbelül 2-4 centiméter távolságban ülünk a tank mögött. Így hátsó felünk már jó helyre kerül, ami aztán meghatározza egész pozícióinkat: nincs útban a tank, kényelmesen elérjük a kormányt, a fékpedál, illetve a váltókar pedig „lábra fognak esni”.

Akkor érdemes hátraülni az ülésen, ha nagy sebességgel haladunk, és jól el akarunk bújni a szélvédő plexi mögött. Előre, közvetlenül a tank mögé ülni pedig legfeljebb akkor kell, ha tudjuk, hogy motorunk kereke kigyorsításnál meg fog csúszni. Ettől eltekintve tartsuk meg ezt a 2-4 centiméteres távolságot, és tartsuk felsőtestünket, illetve karjainkat lazán. Vagy még egyszerűbben, ha nem jól helyezkedünk el a motoron, megfájdul a hátsó felünk, sajog az állunk, elzsibbadnak a karjaink. Hajóli ülünk, akkor ez nem következik be, és még gyorsabban is tudunk menni.

Végül néhány utolsó jó tanács haladóknak, mielőtt továbblépnénk a mesteriskolába:

- *Gyakorlásnál mindig vigyázzunk arra, hogy ne legyünk egyedül, legyen egy vagy több kísérőnk, akik segítenek, ha baj van.*

- *Idővel meg fogjuk tanulni, de az elején érdemes szándékosan emlékeztetni magunkat arra, hogy a hideg gumi sokkal kevésbé tapad, vagyis mi is bemelegítésnek fogjuk fel a gyakorlásnak azt a részét, amíg a gumik be nem melegszenek.*

- *Minél nagyobb a sebesség, úgy lesz egy kicsit minden más: a döntés több erőt és több időt vesz igénybe, hosszabb ideig tart a lelassulás vagy a gyorsulás.*

MESTERISKOLA



A különbség aközött, hogy autót vagy sportmotort vezetünk annyi, hogy ez utóbbira pattanva minden egyes alkalommal valamit jobban szeretnénk csinálni, mint korábban tettük. Nyilván vannak kivételek, de a nagy átlagot tekintve igaz, hogy míg motorozási tudásunkat állandóan fejleszteni szeretnénk, addig az autózást letudjuk annyival, hogy a szükséges műveleteket egyszer megtanuljuk.

Mindez két dologból következik. Az egyik, hogy míg autót elsősorban azért vesz az ember, mert kényelmesen akar eljutni egyik helyről a

másikra, addig sportmotorkerékpárra azért ülünk, mert ez valamilyen oknál fogva nagyon tetszik nekünk. Ha a dolgok mélyére nézünk, itt a praktikum áll szemben a szenvedéllyel, ami nem csupán a csomagtartó méretére és a szélvédelemre korlátozódik. Mindez azt is jelenti, hogy magának a vezetési tevékenységnek is sokkal több figyelmet szentelünk, ha szenvedélyünkről van szó: igyekszünk jól motorozni, hiszen leginkább ez érdekel bennünket.

Ha viszont autóban ülünk - eltekintve a nyilvánvalóan számos kivételtől -, általában nem túl

nagy figyelmet szentelünk járművünk vezetésének, mert nem maga a tevékenység, hanem például a munkahelyünk vagy a vidéki rokonok érdekelnek, vagyis ahova el szeretnénk jutni.

Az eltérő célok mellett a motorkerékpár sokkal közvetlenebb fizikai felelősségvállalást is jelent. Nem csupán arról a közhelyről van szó, hogy a motorkerékpáron nincs karosszéria, hanem arról is, hogy a kétkerekű vezetésében is sokkal kevesebb a lehetőség a hibázásra. Az autó, ha túl gyorsan kanyarodunk vele, megcsúszik, és mondjuk keresztbe fordul az úton. Ha nem jön szembe senki, vagy nem ütközünk valaminek, akkor csak visszatolatunk egy kicsit, megfordulunk, és már megyünk is tovább. Ennyi!

Motoron nem egészen ez a helyzet. Ha hasonlóan súlyos sebességtöbblettel megyünk be a kanyarba egy kétkerekűvel, akkor hatalmasat fogunk bukni. Törik az idom, a kormányvégek, talán a karunk is. Nem mindegy! Motorkerékpáron tehát -jellegéből fakadóan - nincs „vésztartalék”, ezért mindent sokkal óvatosabban és pontosabban kell csinálni.

A motorkerékpározás alapjainak ismeretében bárhova el tudunk motorozni, ugyanúgy, ahogy egy autót is el tudunk vezetni. Ha viszont a sportmotor a szenvedélyünk, vagy csak egyáltalán egy kicsit is érdekel minket, akkor ennél azért többet szeretnénk elérni. Ezért kell elolvasni a következő fejezetet! A Mesteriskolában ugyanis kiderül, hogy mi van az alapok mögött. Azt, hogy hogyan lehet továbblépni oda, ahol már azt mondhatjuk, hogy tapasztalt motorosok vagyunk - mesterei annak, amit csinálunk. Természetesen nem versenyzők, de olyanok, akik pontosan tudják, hogy mit, mikor és miért kell tenni!

Ebben a fejezetben kiderül, hogy milyen fizikai törvényszerűségekkel kell tisztában lennünk ahhoz, hogy megértsük, mit fogunk csinálni a későbbiekben. Emellett azonban kétségtelen tény, hogy alapvetően nem kell mást tennünk, mint

folytatni azt, amit elkezdtünk: a motorozás változatlanul a fékezésről, a gázadásról és a kanyarodásról szól!

Ha ezt a hármat a következőkben leírt módon mesterfokra fejlesztettük, nyilvánvalóan még nem fogunk versenyeket nyerni, de azért nem fogunk leégni sem, ha mondjuk kimegyünk a Hungaroringre vagy a Pannónia Ringre egy nyílt napra. Sőt, kimondottan büszkék leszünk arra, ahogy motorozunk, mert ha mondjuk valamilyen fatális véletlen folytán maga Valentino Rossi is vetne egy futó pillantást ránk motorozás közben, kimondottan meg lenne elégedve - ugyanis amit csinálunk, az jól néz ki!

Ez megjelenésünkön túl azért fontos, mert csak jó pozícióban érezzük rendesen a motorkerékpárt. A mozgásról érzékeinken keresztül szerezzük az információkat, aminek következtében pedig érzések alakulnak ki bennünk. Mellékesnek tűnik, pedig nem az, hogy ezeket az érzéseket nem szabad elnyomni magunkban, hanem sokkal inkább hallgatni kell rájuk. Az érzések általában jók vagy rosszak: egy kanyart szeretünk, ha befelé dől, de ugyanazt a kanyart már nem szeretjük, ha rossz az útfelület. Ugyanígy van a sebességgel, normál tempónál egyfajta jó érzés alakul ki bennünk, míg, ha a sebesség túlzott, akkor rossz érzésünk lesz. Ha kényelmetlenül érezzük magunkat, mert rosszak az érzéseink, akkor nem kell tovább erőltetni azt, amit csinálunk, és például adott esetben vegyük el a gázt, még akkor is, ha látjuk, hogy társaink ugyanazt biztonsággal és sokkal gyorsabban csinálják. Elsőrendű kérdés és a legfontosabb dolog, hogy jól érezzük magunkat a nyeregben.

Emellett utcán is könnyedebben, nagyobb örömmel fogunk motorozni, ráadásul éretten tudunk majd olyan vészhelyzeteket kezelni, amelyekben mások nagyot buknának. Tehát ha tudjuk a mesterfogásokat, nagyobb biztonságban is leszünk!

TAPADÁSI KÖR



Ahhoz, hogy teljes mélységében megértsük, mi is történik a kanyarban, féktávon, kigyorsításnál, egyenes haladásnál, túl kell esni egy kis száraz fizikán. Ezért ebben a fejezetben - a lehető legzűkségesebbekre szorítkozva - megpróbáltuk az alapokat összeszedni.

Lássuk tehát, mi történik elméletben. A versenysportban, és most már utcai motoroknál is, nagyon sokat emlegetik a gumikat. Ennek az az oka, hogy a járműnek ez az eleme nem csupán öntő fontosságú, hanem egyenesen a motor jelmeghatározó eleme, ha a menettulajdonsá-

gokról van szó. Ami a gumit illeti, az nem foglatható össze egyetlen mondatban, de reméljük, meg lehet érteni - végül is csak egy darabka gumiról van szó!

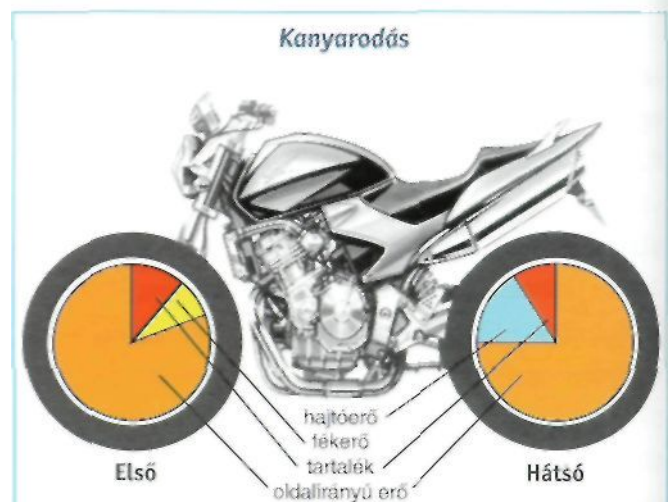
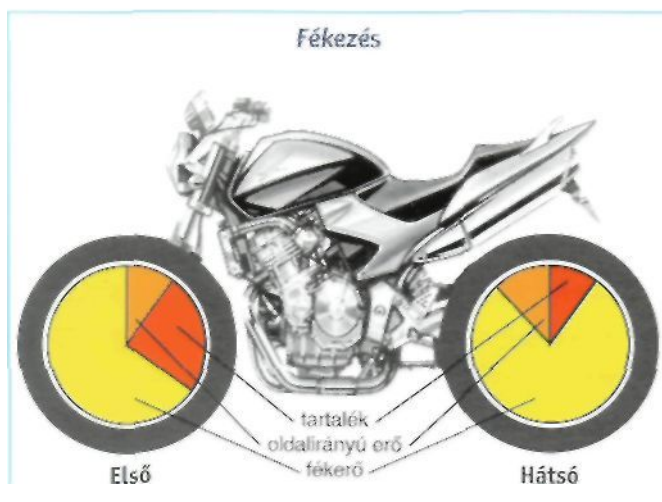
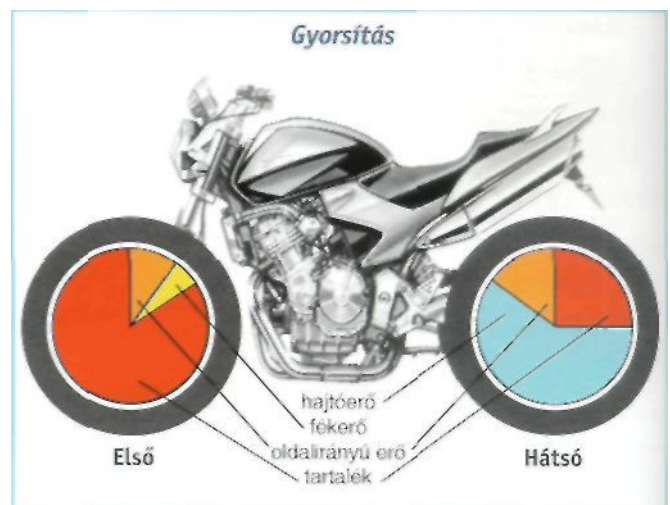
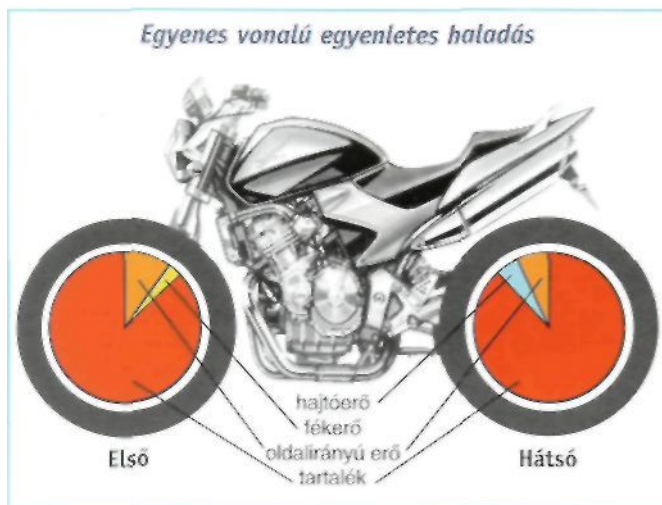
A kanyarodás és fékezés megértéséhez tulajdonképpen a tapadást kell megérteni. Nagyban leegyszerűsíthetjük a dolgokat, ha az egész tapadást úgy próbáljuk elképzelni, mint egy kört. Mindegy milyen gumiról vagy milyen minőségű útfelületről van szó, a rendelkezésre álló tapadás a teljes kör, vagyis 360 fok. Ezt nevezzük tapadási körnek. Ebből a tapadási körből több erő is szeletet hasít

ki magának. Ezek a *hajtóerő*, amely gyorsításkor ébred, amikor a motor elkezd forgatni a hátsó kereket. A *fékerő* akkor keletkezik, amikor meghúzzuk vagy lenyomjuk a fékkart, vagy ha egyszerűen visszavesszük a gázt, és motorféket használunk, így a gumi tapadása ellenében lassítjuk a motort. Végül az *oldalirányú erő* az, ami a motort kanyarban befordításnál egy köríven tartja, illetve kismértékben, amikor a gépet egyenesben tartjuk.

Ezek az erők minden egyes szituációban különböző szeletet hasítanak ki abból a bizonyos tapadási körből. Hatásuk minden pillanatban és pillanatról pillanatra változik: amint elengedjük a fékkart, a fékerő azonnal megszűnik, így ez a felszabaduló „tapadásszelet” áll rendelkezésre gyorsításra vagy kanyarodásra.

Összességében elmondható, hogy nem lehet több körszeletet kihalítani, mint amennyi eleve a körben van. Vagyis, ha az erők együttese által kitett körszeletek belső szögeinek összege meghaladja a 360 fokot, akkor a gumi megcsúszik. Ez álló kerekes fékezéskor, gyorsításkor kipörgő kerékben vagy kanyarban való megcsúszásban nyilvánul meg.

Hogyan osztódik fel a tapadási kör? Először nézzük azt az esetet, amikor lassan, egyenes vonalban haladunk egyenletes sebességgel, egyenletes útfelületen. Ilyenkor nem gyorsítunk, nem fékezünk, nem kanyarodunk, tehát amennyiben a felszerelt gumik azonos minőségűek az első és hátsó keréken és a motor tömege is egyenlően van elosztva a két kerék között, a különböző tapadási erők összességében egyforma szeletet hasítanak



ki az első és hátsó kerék tapadási köréből. Ha jól megnézzük ezeket a köröket, akkor látjuk, hogy ilyenkor a tehetetlenségből fakadóan az első keréken van némi fékerő, ami kis szelet oldalirányú erővel egészül ki, amivel a motort egyenesben tartjuk. A hátsó keréken ezt a fékerőt a hajtóerő győzi le, plusz ugyancsak van némi oldalirányú erő. Azt is láthatjuk, hogy ilyen esetben a kör nagy része szabadon marad, vagyis jókora tapadási tartalékunk van.

Más a helyzet, ha nem egyenletesen haladunk, hanem gyorsítunk. Ilyenkor a hátsó kerék tapadási köréből egy nagy szeletet a hajtóerő hasít ki. A gyorsítást addig tudjuk fokozni, míg az oldal-erő és a hajtóerő által lefoglalt körszelet az összessége el nem éri a 360 fokot. Ha például a motor egyenesben tartásához az oldal-erő a körnek egy 15 fokos szeletét veszi el, akkor a gyorsításra 345 fokos szelet marad. Ha ezt maradéktalanul kihasználjuk, akkor maximálisan gyorsítunk. Ha ennél nagyobb gázt adunk, kilépünk a körből, a gumi megcsúszik, a kerék kipörög, a tapadás megszűnik, és súrlódás lesz belőle. Tapadás híján megszűnik az oldaltartás is, tehát ha kipörög a kerék, a motor hátulja oldalirányban is ki akar törni, vagyis ide-oda csóvál.

Erős fékezéskor ugyanez a helyzet, csak az első keréken. A kisebb oldalirányú erő mellett nagy fékerő ébred. A fékerőt addig lehet növelni, míg a tapadási kör mind a 360 foka nincs kihasználva - ez a maximális fékezés. Ha ezt túllépjük, a kerék blokkol, a tapadás megszűnik, és az oldalirányú erő is elvész. Ilyen esetben, ha nem engedjük fel kicsit a féket, nagy a valószínűsége, hogy az első kerék oldalirányba kicsúszik.

Tovább bonyolítja a helyzetet a tapadási kör egy másik jellegzetes tulajdonsága: változik a mérete. Ezt talán még nehezebb elképzelni, de ha belegondolunk, a kör mindig maga a teljes tapadás. Kisebb tapadás esetén a kör kisebb, nagyobb tapadás esetén nagyobb. Mindennek akkor van jelentősége, amikor a motor tömege áthelyeződik az egyik kerékről a másikra.

A MOTORKERÉKPÁRNAK gyakorlatilag kétségbeesetten nagy szüksége van a tapadásra. A tapadás pillanatnyi hiánya egy kétkerekűnél majdnem biztosan azonnali bukáshoz vezet, ezért jellegéből adódóan sokkal nagyobb szüksége van rá, mint egy autónak. Tehát motoron fokozott figyelmet kell szentelni az útfelületnek! Ha például országúton a felezővonal már alig látható, fogjunk gyanút, hogy az út szét van „taposva”, vagy koszos, vagy olajos.

Az út színében, illetve felületének textúrájában látható változások figyelmeztető jelek. Ha például világosabb csíkokat látunk, akkor az könnyen lehet por- vagy kavicsfelhordás. Ilyenkor jobb abban a nyomban menni, amit a forgalom már letisztított. Amikor rosszabb útfelületen fékezünk, alapvetően érdemes kicsit korábban behúzni a kuplungkart, és mindkét féket használni. Ennek ellenére az útfelület felismerése és a tapadás helyes megítélése nyeregben töltött hosszú évek tapasztalatával lehetséges, és rengeteg improvizálást kíván.

Egyenletes haladáskor a körök ugyanakkorák, viszont például erős fékezéskor a súlypont áthelyeződik. Ezzel a teljes tapadás a hátsó keréken érhetően kisebb lesz, mert kevesebb a leszorító erő. Ahogy mondtuk: kisebb tapadás, kisebb kör. A kisebb körből (a kisebb tapadásból) változatlan mennyiségű oldalirányú erő nagyobb körszeletet hasít ki, vagyis a megmaradt szabad rész kevesebb: ennyi jut a fékezésre. Ezért van az, hogy ha erősen húzzuk az első féket, akkor bizony finoman kell adagolni a hátsót, mert az hamarabb megcsúszik.

Kanyarban általában az oldalirányú erő hasítja ki a nagy szeletet a körből. Ilyenkor a fékezési erő, illetve a hajtóerő csupán kismértékű. Ugyanúgy, mint az előbbi esetekben, ekkor is csak addig nyújtózkodhatunk, amíg a körön belül tudunk maradni. Abban az elméletileg lehetséges eset-

ben, ha a motor a gumik tapadásának maximumáig van döntve, nem alkalmazhatunk sem fékerőt, sem hajtóerőt, mert kilépünk a körből - a gumi pedig megcsúszik. Amikor befékezünk a kanyarba, a fékerőt lassan csökkentjük, és mind nagyobb és nagyobb körszeletet engedünk át az oldalirányú erőnek. Kigyorsításkor azért is kell felállítani a motort, hogy a körön belül „helyet csináljunk” a hajtóerőnek.

Ennyit a száraz elméletről. Ami a lényeg, hogy egységnyi tapadás áll rendelkezésünkre, ezzel kell gazdálkodni, és elosztani a különböző erők meg-

tartására. Ugyancsak tudomásul kell venni, hogy közötti motorozás közben - a profi versenyzők trükkjeivel ellentétben - nekünk a körön belül kell maradnunk, vagyis ez az elméleti 360 fok az, amin belül kell tartani az erőket. Amit csinálunk, az nem mehet, vagy legalábbis nem tanácsos hogy túlmenjen ezen az értéken, legyen szó akár fékezésről, akár gyorsításról, akár kanyardásról. A következőkben mindennek de mindennek köze lesz a tapadási körhöz, úgyhogy érdemes - legalább nagy vonalakban - megjegyezni a fentieket.



FÉKEZÉS



Azt már a fékezés korábbi tárgyalásánál, illetve az elvégzett gyakorlatok során láthattuk, hogy a fékezés sikeressége semmi másón nem múlik, mint a pilóta jobb kezének öt ujján. A motorosnak ebből az egy elemből kell megfelelő gyakorlattal összeraknia azt a lágy fékezést, ami ahhoz kell, hogy igazán pontosan, lendületesen és biztonságosan tudjon motorozni.

Ahogy a korábbi fejezetekben szó volt róla, a fékkart nem húzni kell, hanem szorítani. Ezzel egyrészt jobban érezzük, mekkora fékerőt adagolunk, másrészt nem mozdul meg feleslegesen a kormány.

Egyenesen haladva, amikor a motorkerékpár teljesen merőlegesen áll az útra, az első kerék nagyon nagy fékerőt tud az útra vinni. (Akár annyit, hogy egy rövidebb építésű motor átforduljon az első tengelye körül.) Azt is tudjuk, hogy az első fék sokkal hatásosabban lassítja a motort, mint a hátsó, mert a motor tömege az első kerékre helyeződik, vagyis a leszorító erő elöl nagyobb lesz, míg a hátsó keréken kisebb.

Az első fék alkalmazásával a motor tömege előrehelyeződik. Ennek hatására a fékerő nagyon nagy lehet, mivel a gumi tapadása megnő a tö-

megterhelés arányában. Nem különös? Na még egyszer: az első keréken a fék hatására nagyobb lesz a leszorító erő - nagy leszorító erő mellett pedig erősebben tudunk fékezni. A tömegáthelyeződés a fékezés hatására történik, fékezni viszont a tömegáthelyeződés hatására lehet. Megvan? Tyúk-tojás helyzet: hogy fékezhessünk, a motor tömegét az első kerékre kell terhelnünk, ezt viszont úgy érzük el, hogy fékezünk. Ahhoz tehát, hogy keményen fékezzünk, szükség van arra a leszorító erőre, amit a fékezés kezdeti szakaszában az első kerékre szabadítottunk.

A fékezéshez ezért tulajdonképpen ugyanúgy kell hozzákezdeni, ahogy a gyorsítást megindítjuk a stabilizáló gázzal. Amikor belekezdünk a fékezésbe, viszonylag kis erővel kezdjük el szorítani a fékkart. Ezáltal gyakorlatilag előrelendítjük a motort, vagyis a gép tömege elkezd az első kerékre terhelődni. Ezt **onnan** érezzük, hogy össze-süllyed az első villa. Amint ez megtörtént, már kőkeményen markolhatjuk a fékkart, ugyanis az eredeti tapadás többszöröse áll rendelkezésünkre az első keréken.

Nem jó, ha hirtelen rántjuk be a fékkart, mert a tömeg rántásszerűen helyeződik át. Ennek következtében az első villa hirtelen összeül, az első kerék pedig a rázúduló súlytól kicsúszhat. A fékkar szorítását tehát megint érzéssel kell elkezdeni.

Fontos, hogy ne csak a szigorúan vett gyakorláskor figyeljünk arra, hogy hogyan kezdjük meg a fékezést, hanem mindig emlékezzünk, vagy tudatosan emlékeztessük magunkat erre. A fékezés tanulása során el kell jutnunk odáig, hogy tudjuk olyan jól értelmezni a visszajelzéseket, hogy a következő történjen: a fékezés megkezdésekor meghúzzuk *Kanyarban fékezéskor a fékkart fokozatosan és nagyon finoman kell felengedni, különben az első kerék kicsúszhat!*

ge lágy átmenettel az első kerékre terhelődik, és azután a fékkart erősen húzzuk, miután a terhelt keréken nagy a tapadás.

KÖZTUDOTT, hogy a gyorsasági motorversenyzők bekoptatják a gumijukat. Erre általában közvetlenül a verseny előtt, a felvezető körben kerül sor, és azért van rá szükség, hogy a legfelső, sima és kicsit csúszósabb réteg lekopjon az abroncsról. Mi ugyan nem versenypályán motorozunk, de számítsunk rá, hogy az első métereken kicsit jobban csúszik egy vadonatúj gumi.



Kanyarban fékezéskor a fékkart fokozatosan és nagyon finoman kell felengedni, különben az első kerék kicsúszhat!

Aki jól tud fékezni, annak nem jelent túl nagy gondot az első kerék pillanatnyi megcsúszása sem. Ez az a szituáció, amikor egyenes vonalban haladva tapadási határon fékezünk. Ilyenkor a vezető a fékkaron úgy változtatja a nyomást, hogy amikor a gumi egy pillanatra megcsúszik, akkor felengedi a fékkart, de csak csekély mértékben, hogy a kerék éppen elkezdjen forogni - majd megint növeli a fékerőt. (Ezt az egészet egyébként blokkolásgátlónak nevezik, ha elektronika végzi.)

Az efféle csúszáshatáron való fékezés nagyon sok gyakorlást és komoly motorostapasztalatot igényel. Hozzá nagy figyelmet! Amikor ugyanis csúszáshatáron fékezünk, minden ugyanúgy történik, mint normál fékezéskor, csak sokkal intenzívebben: nagyobb figyelmet kell szentelnünk jobb kezünknek, fékkart szorító ujjainknak, lazán kell tartani a karunkat, és a fékerőt olyan finoman kell adagolnunk, amennyire csak tudjuk.

A visszajelzés itt megint csak a gumibroncsról érkezik. Ahogy meghalljuk, hogy a bugás hirtelen dörzsölő, tompa hangra vált, illetve hogy a motor eleje egyenes futás helyett valamelyik irányban elkezd lassan vándorolni, azonnal fel kell engedni a féket. De csak annyira, hogy megint a bűgő hangot halljuk!

Amikor a kerék megcsúszik, nem csupán fékezési képessége vesz el, hanem oldalirányú tartása is: ahogy szó volt róla, kanyarban a guminak nagy oldalirányú erőt kell legyőznie, vagyis ha egy pillanatra elveszítjük a tapadást, akkor élve-



zi képen látható helyzetben az amerikai Miguel Duhamel a legtöbb figyelmet jobb keze két ujjának szenteli, de a laza karok, a jó helyre irányított tekintet, ugyancsak elengedhetetlen kelléke a stílusnak

szítjuk az oldalirányú tartást, tehát kicsúszik a motor eleje. így - hacsak nem Valentino Rossinak vagy Nick Haydennek hívnak - elég nehéz akár egy pillanattig is csúszáshatáron túl fékezni!

Mindennek ellenére, ha lendületesen akarunk motorozni, be kell fékezni a kanyarba! A kanyarba fékezés drasztikusan lecsökkenti a féktávot, mert a kanyar bevezető szakasza egyszerre része a fékútnak, illetve a kanyarnak, szemben azzal, ha csak a kanyar előtt fékeznénk, majd a fék felengedése után befordítanánk a motort.

Hogy fékezés közben a motort a szükséges mértékben meg tudjuk dönteni, helyet, „szabad terület” kell adnunk az oldalirányú erőknél a tapadási

körben, vagyis csökkenteni kell a fékerőt. Ha valaki már próbált motort teljes fékerő kifejtése mellett befordítani, az tudja, hogy a kétkerekű komoly ellenállást fejt ki. Ha kanyarodni akarunk, kissé ki kell engedni a féket (szabaddá tenni a tapadási kör egy szeletét) annyira, hogy az első villa teljesen összekoppant állapotából felengedjen. Persze nem kell és nem is szabad teljesen elengedni a féket! Ha hajlandóak vagyunk befékezni a kanyarba, később kezdhetjük meg a lassítást, így ebben a kezdeti szakaszban még gyorsabban megyünk annál, hogy egyáltalán valahova is be tudnánk fordulni. Vagyis a kanyar bejáratánál még bőven lassítani kell, mivel itt valahol a féktáv felénél járunk. Emellett már majdnem lényegtelen, hogy ha véletlenül teljesen elengedjük a féket, az első villa kienged, a motor eleje visszaemelkedik, a motorke-rekpár fordulási hajlama pedig jelentősen csökken.

Ahogy elkezdjük a motort befordítani a kanyarba, a féket fokozatosan fel kell engedni. Először csupán kismértékben, majd szépen, fokozatosan, ahogy egyre mélyebben bedöntjük a gépet. Ilyenkor a „körterületet” engedjük át az oldalirányú erőknél. A folyamat végén a motor maximális döntési szögben lesz, a féket pedig teljesen felengedtük. Mindezt érző kézzel kell csinálni, mert a fékezési erőket oldalirányú erőkre cserélve finoman kell egyensúlyoznunk e kettő között úgy, hogy közben ne lépjük át a gumi teljes tapadási határát: ahogy szó volt róla, az oldalirányú erő és a fékerő összessége soha nem haladhatja meg a tapadási kör 360 fokát, mert ha ez bekövetkezik, a gumi kicsúszik.

Ugyancsak fontos, hogy hogyan jutunk el a gumi tapadási határáig, akár kanyarodásról, akár fékezésről van szó. Ha mindent lágyan, átmenettel és szépen, fokozatosan csinálunk, akkor tisztán meg fogjuk érezni a csúszáshatárt, és a motor mindvégig kontrollálható marad. Ha viszont minden átmenet nélkül, durván kapjuk el a féket vagy döntjük be a motort, akkor a tapadás nem tud ellenállni a hirtelen jött terhelésnek, **és a** végeredmény egy nagy bukfenc lesz.

AMIKOR ELKEZDJÜK GYAKOROLNI a kanyarba fékezést, rá fogunk jönni, hogy a gumi képes a fékerő és az oldalirányú erő együttes kezelésére. Fontos, hogy ennek biztos tudatában legyünk, még veszélyhelyzetben is. Ha mondjuk a tapadási körben 300 foknak megfelelő oldalirányú erő hat az első kerékre, akkor még van 60 foknak megfelelő tapadás, amit fékezésre használhatunk. Ezt a fékerőt azonban ledöntött motornál minden eddiginél finomabban kell adagolni!



Kanyarba fékezéskor azért tudni kell, hogy ha úgy hozza a sors, van menekülési lehetőségünk is. A motor ugyanis minél jobban lelassul, annál kisebb mértékben kell bedönteni az adott kanyarba. Ez azt jelenti, hogy ha tovább lassítunk és változatlan ívben tartjuk a motort, akkor azt kicsit felállíthatjuk. Vagyis ha tovább fékezünk, még több fékerő áll rendelkezésünkre. A sebesség csökkentésével csökken az oldalirányú erő a tapadási körben, és a körből nagyobb szeletet hasíthat ki magának a fékerő, tehát jobban tudunk fékezni. Ahogy fent említettük, mindennek az a titka, hogy az első, illetve a hátsó féket finoman, lágy átmenettel kezdjük el alkalmazni.

Azt már tisztáztuk, hogy a hátsó fék használatát nagyban korlátozza az a tény, hogy éppen fékezéskor a motor tömegének csupán kis száza-



léka nehezedik a hátsó kerékre. Emlékszünk még a kisebb és a nagyobb tapadási körökre? Ahogyan megszorítjuk az első fékkart, a gép tömege a hátsó kerékről - akár teljes egészében - az elsőre terhelődhet. Amint ilyenkor megszűnik a lefelé ható erő a hátsó keréken, a hátsó fék meglehetősen érzékenyvé válik.

Vannak azonban más tényezők is, amikkel számolnunk kell. Egyrészt a hosszabb építésű motornál még mindig marad elég terhelés a hátsó keréken ahhoz, hogy a féket kismértékben alkalmazzuk. Ugyanez a helyzet, ha például utast szállítunk. Ilyenkor a hátsó fék nem is olyan tehetetlen, és érdemes komolyan számítani rá.

Másrészt itt képbe kerül a hátsó kerék negatív rugóútja. A tömegáthelyezésnek, ha nagyon gyorsan is megy végbe, mégis van egy időtartama, amikor a motor előrelendül. Eközben, amíg a hátsó kerék teljesen ki nem rugózik (negatív rugóút), addig a keréken megmarad a leszorító erő. Érdemes ezt kihasználni! Abban a bizonyos fázisban, amikor elkezdjük behúzni az első féket, és a

motor tömege előrelendül, egy pillanatig még adagolhatjuk a hátsó fékerőt, amiből aztán egy kicsit a következő pillanatban vissza kell venni. Ezek a fél másodpercek is számítanak, úgyhogy nem árt kihasználni őket.

A baj akkor kezdődik, ha valaki túl agresszívan adagolja a hátsó fékerőt. A végzetes nyomás általában a kanyar bejáratánál szokott bekövetkezni, amikor a pilóta rájön, hogy elmerítette a sebességet, és túl gyorsan megy. Ha valaki ilyenkor keményen rátapos a fékre, az eredmény nem lehet más, mint egy vastag fekete vonal a betonon, illetve egy összetört motor a bozótban. Ami azért különösen szomorú, mert ha ugyanezt finoman tenné a vezető, akkor az tényleg hatékony eszköz a motor lassítására. Akármilyen hihetetlen, a hátsó fék kiválóan alkalmas arra, hogy kanyarban csökkentsük vele a motor sebességét - méghozzá viszonylag nagy biztonsággal. Kanyarban a hátsó fékkel úgy lehet lassítani, hogy a motor tömegközéppontja nem lendül előre úgy, mintha az első fékkart



szorítanánk meg. Pontosabban a tömegközéppont előremozdul a hátsó fék használatakor is, viszont közel sem annyira, hogy mondjuk összeültesse az első villát. Magyarul, finomabb és biztonságosabb.

A hátsó fékkel tehát kanyarban remekül lehet lassítani a motort, ha már bedöntés közben úgy érezzük, hogy kicsit gyorsabban haladunk,

AHOGY A KÖNYV ELEJÉN szó volt róla, ellenében az első fékkel, a hátsó fék nem olyan hatásos, ezzel szemben a javára írhatjuk, hogy nem olyan nagy gond, ha rövid időre blokkolja a hátsó kereket (meg hogy meg kell tanulnunk álló hátsó kerékkel fékezni, mert vész helyzetben jól jöhet). Ennek következtében a hátsó fék kiválóan alkalmas arra a feladatra, hogy alapinformációt szerezzünk általa az útfelületről. Sajnos sem Magyarországon, de a világ egyetlen más országában sem egyféle aszfaltot/betont használnak útburkolásra. Ezért gyakran kerülhetünk olyan helyzetbe, hogy fogalmunk sincs arról, hogy az adott, különös fényű, textúrájú útfelület mennyire tapad. Különösen esőben lehetnek gondjaink. Ezért ha nedves, vagy csak simán csúszósnak látszó útfelületen haladunk, akkor a hátsó kerék fékezésével kockázatmentesen megállapíthatjuk,

mint azt kezelni tudnánk. A lényeg, hogy finoman nyomjuk a pedált.

Hátsó fékre tehát szükség van, csak ne legyen belőle túl sok - és ezt a motorgyártók is így készítik elő nekünk. Mindenki tudja, hogy míg egy komoly sportmotoron elől nagy átmérőjű, dupla tárcsafék van, addig hátul kis tárcsaátmérőjű, szimpla egységet találunk. Olyan motor viszont nincs, amin ne lenne hátsó fék. Még a versenymotorokon is van!

Olyannyira, hogy több profi versenyző a bal hüvelykujjához is kapcsol egy hátsó féket működtető kart. Ez nem azért van, mert nem használják a hátsó féket, éppen ellenkezőleg: azért, hogy akkor is tudják használni, amikor a fékpedál irányában kanyarban lelőgnak a motorról, vagy ha éppen - ne adj' isten! - valaki sérült jobb lábbal ül a nyeregben, és vagy teljesen képtelen, vagy pontos érzések nélkül tudná működtetni a hátsó féket. A lényeg azonban minden esetben ugyanaz: hátsó fékre szükség van!

hogy hol van a gumi csúszáshatára, illetve hogy hogyan kezd el csúszni az adott útfelületen. Ha van némi gyakorlatunk, akkor pillanatok alatt megérezzük, hogy a jó aszfalthoz képest mennyivel korábban kerül a hátsó kerék csúszáshatára, vagy hogy milyen hirtelen és milyen hanggal kezd el megcsúszni. Ebből messzemenő és meglehetősen pontos következtetéseket lehet levonni az út tapadásáról - gyakorlatilag büntetlenül. Ebből kiindulva tudni fogjuk, hogy az első kerék mennyivel könnyebben fog megcsúszni, illetve hogy mekkora a játékterünk a kanyarokban.

Ha egyébként már csúszik a hátsó kerék, akkor nem érdemes tovább tornáznai, hanem leléphetünk a fékpedálról, mert a szükséges információt már megszereztük. Nagyon fontos, hogy a fentieket nem kanyarban, hanem egyenes vonalban, nyugodt tempóval haladva, teljesen felállított motorral kell végrehajtani.

KANYARODÁS



A kormányvégeket nem azért hívják így, mert a motorkerékpár kormányzása itt ér véget. A kanyarokban ugyanis több egyéb dolgot is tehetünk, ami elősegítheti gyors és biztonságos fordulásunkat.

A kanyarodást segítő trükkök közül minden kétséget kizáróan a legfontosabb és leglátványosabb a testsúlyáthelyezés, vagyis a kanyarokban való felsőtestbedöntés. Ezt ha jól csináljuk, valósággal szárnyakat ad kanyarsebességünknek - ráadásul közúti motorozáskor is nagyszerűen használható.

Nem nehéz azt belátni, hogy a testünk tömegének jobbra, illetve balra helyezésével már ön-

magában is be tudjuk fordítani a motort. Aki nem hiszi, próbálja ki a következőt: egy forgalommentes útszakaszon guruljon egyenesen a motorral, és menet közben a hátsó felét kicsit, mondjuk úgy fél milliméternyire emelje el az ülésről, majd próbálja meg finoman az egyik lábát elemelni a lábtartóról. A motor szemvillanás alatt elkezd kanyarodni a terhelt lábtartó irányába, méghozzá úgy, hogy nem gyakorolunk különösebb erőhatást a kormányra! Meglepő? Ne felejtsük el, hogy a guruló tömeg körülbelül negyede ott csücsül a motor tetején, és ha az elkezd dolgozni, naná

hogy van hatás! Csak azt kell tudni, hogyan és mikor fogjuk ezt a tömeget munkába.

Az említett gurulópróbán azt is észrevehettük, hogy a testsúlyáthelyezés önmagában nem éppen a legfinomabb módja a kanyarodásnak. Ha minden egyéb korrekció nélkül csak **ezt** csinálnánk, a motor egyszerűen beesne a kanyarba! Viszont ha a testsúlyáthelyezést jól összehangoljuk a kormányzás többi elemével, akkor nagyon hathatós segítség kanyarodásnál. A lényeg, hogy mindennek a megfelelő időben és mértékben kell történnie.



Fejünk és felsőtestünk elmozdítása sokat segít a kanyarodásban, a térdnyújtogatás itt azonban egy kicsit túlzás és teljesen felesleges!

Kezdjük azzal, hogy felsőtestünk, illetve fejünk nemcsak jelentős tömeget képvisel, hanem magasan a motor fölé is tornyosul, vagyis eleve jócskán megnöveli a tömegközéppont magassá-

gát. Ennek a magas és nagy tömegnek a mozgása nagy hatással van a motor egyensúlyára, illetve kezelhetőségére.

AMIKOR ROSSZ MINŐSÉGŰ, CSÚSZÓS úton haladunk, fontos, hogy próbáljuk testsúlyunkat a lábtartókra koncentrálni. Ezzel egyrészt merőlegesebb szögben is tudjuk tartani a motort, másrészt a pillanatnyi megcsúszásokat jobban le tudjuk reagálni: miután a motor függetlenül tőlünk tud mozogni a fenekünk alatt, a hirtelen csúszások nem mozdítanak ki az egyensúlyunkból. (Lásd krosszmotorozás.)

Általánosságban a legjobb olyan nyomvonalat választani, ami a legtisztábbnak tűnik, és a motort lazán vezetve ragaszkodni ehhez a nyomvonalhoz.



Képzeljük el, hogy karosszékekben ülve letámasztjuk az egyik karunkat a szék karfájára, majd felsőtestünket is ugyanarra az oldalra döntjük. Könyökünkön érezzük, mekkora tömeget képvisel a felsőtest és a fej. Ilyesmi történik a motoron is, csak a súly a könyökünk helyett a lábtartón van.

Ha jól akarunk kanyarodni, meg kell tanulni a fejünkkel, illetve a felsőtestünkkel bevezetni a motort a kanyarba! Testünk e részeinek középpontja egyenesben pontosan a motor középvonala

fölött helyezkedik el, kanyarba való bedöntéskor viszont a fejünket, illetve felsőtestünket elmozdítjuk a kanyar belső íve felé. Így a motornak azt az oldalát kezdjük terhelni, amerre kanyarodunk, vagyis testünkkel egyszerűen arra döntjük a motort.

Több dologra is nagyon kell figyelni ahhoz, hogy ez a testsúlyáthelyezés sikeres legyen, és ne csak elbizonytalanítson minket. Először is nem mindegy, hogy mikor és milyen mértékben hajtjuk végre ezt a helyezkedést. Ha túl korán mozdulunk be, a motor szép lassan elkezd dőlni akkor, amikor még csak a fékezési szakasz elején vagyunk, és egyáltalán nem akarjuk megkezdeni a kanyarodást. Ám az sem jó, ha akkor helyezzük át a tömegünket, amikor már mélyen bent vagyunk a kanyarban. Ebben az esetben ugyanis hirtelen még mélyebbre dől a motor, illetve fenn-

áll annak a veszélye, hogy önkéntelenül megmozdítjuk a karjainkat is - azaz mindent elrontunk, és még bukás is lehet belőle. Hogy sikeresen tudjuk-e testtel kormányozni a motort, az végeredményben az időzítésen múlik!

Amikor elkezdjük a fentieket gyakorolni, ugyancsak figyelniünk kell arra, hogy hogyan mozgathatjuk a testünket. Először csak a fejünket és a vállunkat eresszük be a kanyar belső íve felé. Amikor ezt már biztonsággal meg tudjuk csinálni, akkor elkezdhetjük a fenekünket is mozgathatni, vagyis kicsit beülni a motoron a kanyar belső íve felé. Nem kell sok, körülbelül 5 centiméter! Vigyázzunk, hogy a nagy helyezkedésben ne rántsuk meg a kormányt, illetve ne feledkezzünk meg az egyéb kezelőszervek helyes használatáról, de ha ügyesek vagyunk, a hatás garantált: a motor úgy fog fordulni,



Testsúlyáthelyezésnél ne a gép ellen dolgozzunk, hanem harmonikus mozdulattal fejünkkel és felsőtestünkkel szinte vezessük be a motort a kanyarba



Ezt így soha! Ha úgy döntjük a motort, hogy testünkkel „ellent tartunk”, könnyen elveszíthetjük uralmunkat a két-kerekű felett, az megcsúszhat, miközben kimondottan lassan hatadunk

mintha sinen húznák, biztonsági tartalékaink pedig kilométerekkel nőnek meg.

Amikor elmozdítjuk a hátsó felünket, akkor fontos, hogy a lábunkra, illetve a lábtartóra támaszkodjunk, és csak annyira emelkedjünk meg, hogy lekerüljön az ülésről a súly, és könnyedén oldalra tudjunk csúszni. Mindez még könnyebb, ha nem is a sarkunkkal, hanem talpunk harántjával támaszkodunk a lábtartón. Így egyébként több visszajelzést kapunk a motorkerékpár csúszásáról is.

Utcai motorozáskor a térdünket nem kell nagyon kidugni, tartsuk inkább biztonságban a tank mellett, mert nem versenypályán vagyunk. Látni fogjuk, hogy elég kicsit megmozdítani a fenekünket, és a motor kormányzásával csodák történnek.

Közúton való motorozáskor a térdnyújtogatás helyett sokkal többet segíthetünk a kanyar külső íve felé eső lábunkkal, ezért érdemes kihasználni a térdtámasztás technikáját is. Alapvetően abból kell kiindulni - ahogy azt már annyiszor elmond-

tuk -, hogy a kormányval való irányítás pontatlanná válik, ha erősen szorítjuk a markolatot, vagy ha testünk tömegének túl nagy hányada nehezedik a kormányvégekre. Ezen lábaink helyes tartásával segíthetünk, ha ugyanis a kanyar külső éle felé eső térdünket kanyarban szorosan a tankhoz nyomjuk, akkor az hathatósan segít a motor bedöntésében - igaz, nem egészen olyan közvetlenül, mint ahogy azt először gondolnánk. Kétségtelen tény, hogy kizárólag a térdünk nyomásától a motor egyáltalán nem fordul be: akárhogy nyomjuk is a tankot, a motor változatlanul egyenesen megy. Tessék csak kipróbálni! Ezzel szemben a térdünk segít a helyes testtartás felvételében és megtartásában. Térdkitámasztással szabadon mozoghat a felsőtest - ami olyan biztos tartást eredményez, hogy a karjainkat lazán tudjuk tartani. És ahogy már sokszor szó volt róla: minél kisebb tömeg terheli a karunkat, annál jobban kanyarodunk.

A NAGY FÖRGÉS

Professzionális pilóta, zárt pályán... Mint arról korábban már szó volt, a kerék megcsúszása annak eredménye, hogy abban a bizonyos tapadási körben ható erők több körcikket hasítanak ki, mint ami eleve a körben van. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a gumira nagyobb erők hatnak, mint amit annak tapadása elvisel: túl nagy a sebesség, a forgatónyomaték, túl erős a fékezés, egyenetlen az út.

Ha tehát túllépünk a tapadási körön, akkor elveszítjük a tapadást, az pedig nem jó! Akkor a versenyzők miért csúsztatják a motorjukat? A motorkerékpározás professzionális szintjén a motor nem (csak) véletlenül csúszik meg! Egy versenyző számára ugyanis kritikus, hogy képes legyen túllépni a motorozás hagyományos korlátain, és megtanulja, hogy a csúszás nem minden esetben egyenlő a bukással. Ugyanakkor a versenyzőnek is tudnia kell, hogy mikor és mire jó az erőcsúsztatás. Tulajdonképpen a profi számára nem is maga a csúsztatás a legnehezebb feladat, hanem hogy meglássa azokat a helyzeteket, amikor abból valóban előnye származik.

A motort alapvetően háromféleképpen csúsztatják. A leggyakoribb és leglátványosabb az erőcsúsztatás. Ennek során kigyorsításkor a hátsó kereket gázadással kipörgetik, aminek hatására az oldalirányba is csúszni kezd. A motor hátsó része ilyenkor a kanyar külső íve felé csúszik, vagyis „farol”, a farolás pedig fordulást jelent.

A jó kigyorsítás versenykörülmények között általában enyhén csúszó hátsó kerékkel történik. Ha erősen gyorsít a pilóta, növekszik a tapadási felület, mert a motor tömege a hátsó kerékre terhelődik, és a gumi kilapul. Ha túl keményen gyorsít, a gumi csúszik, hirtelen felmelegszik, emiatt csökken a tapadás. Akkor jó a versenyző, ha megtalálja az arany középutat: ha csak kismértékben forog ki a kerék, nem melegszik túl a gumibroncs, plusz még van annyi tapadás, hogy a gumi ne veszítse el teljesen oldalirányú tartását. Ilyenkor a pilóta ellenkormányzással úgy irányítja motort, hogy az kissé

a kanyar belső íve felé fordul, és keresztben csúszik, vagyis erőcsúsztatás történik. Ez azonban nem mindig jó. Egyrészt ahogy szó volt róla, az erőcsúsztatás „eszi” a gumit, másrészt ha valamiről el lehet mondani, hogy nem életbiztosítás, akkor ez az. A versenyzők, legalábbis a jobbak, ezért csak akkor használják, amikor tényleg szükség van rá.

Van, amikor az első kerék kezd csúszni kanyarba való bemenetkor. Ilyenkor a motor kicsit „tolja az elejét”, és alulkormányzottként viselkedik. Ennek célja a fölösleges sebesség felemésztése.

Vérprofilok ugyancsak alkalmazzák a teljes csúsztatást, amikor a kanyar közepén a motor „teljes testével”, vagyis első és hátsó kerekével is a kanyar külső íve felé sodródik.

Hathatós segítség a teljes csúsztatás, ha a versenyző túl gyorsan eresztette be a motorját a kanyarba. Ilyenkor a pilóta kicsit „túldönti” a gépét, a motor csúszni kezd, és ez a csúszás emészti fel a fölösleges kanyarsebességet. Ennek kivitelezéséhez nem szabad a féket használni, mert az csak kibillentí a motort kényes egyensúlyából, hanem csak „egyszerűen” mélyebbre dönteni, hogy a gép egyenesen, mindkét kerekével a kanyar külső íve felé kezdjen vándorolni. Az az igazság, hogy ezt a mutatványt sokkal könnyebb lassabb kanyarokban kivitelezni, ugyanis a sebesség növekedésével a csúszás kevésbé kiszámítható, sokkal erősebb és durvább.



SZABAD MOZGÁS

Ha már tisztában vagyunk az alapvető kanyarodási technikákkal, akkor azt először egészítsük ki azzal, hogy a felsőtestünk megfeszítésével nyomjuk a kanyar külső éle felé eső térdünket a tankhoz, és próbáljunk meg mindent úgy csinálni, hogy nem terheljük a karjainkat, hanem azok egészen lazán mozognak.

Ha mindezt már tudjuk, kanyarokban kezdjük a motor mellé engedni a felsőtestünket. Először csak egészen kicsit, aztán még egy kicsit jobban. Szokjuk meg a puszta tényt, hogy kanyarban igenis szabadon jobbra-balra mozog a felsőtestünk. Ha megtapasztaltuk ezt az érzést, akkor elkezdhetünk kissé beülni a kanyar belső íve felé.

Minden lépést külön-külön, addig kell gyakorolni, amíg a darabosság el nem múlik! Egy idő után rutinná válik, és sokkal jobban fogjuk érezni magunkat a motoron.



Kétségtelen tény, hogy ez így együttvéve elég soknak látszik annak az egyébként egyszerű műveletnek az elvégzéséhez, hogy beforduljunk

egy motorkerékpárral. Mindemellett ha jól akarunk kanyarodni, az előző oldalakon olvasottakkal bizony ajánlatos szépen, apránként megbarátkozni. Egyszerre, rögtön nem fog menni, de nem kell hozzá olyan nagyon hosszú idő, hogy bejöjjön az ember -, elvégre nem atomfizikáról van szó...

Sokat segít, ha konkrét tervvel érkezünk minden kanyarhoz. Végiggondoljuk, hogy mit is fogunk csinálni: hogy be akarunk-e fékezni a fordulóba, hogy először lassan, aztán pedig erősebben fogjuk húzni a féket, hogy igenis be fogjuk engedni a fejünket és a felsőtestünket a kanyar belső íve felé, de mondjuk nem foguk beülni stb. Ha ezt mindig előre elhatározzuk, az nem azt jelenti, hogy váratlan fordulatok esetén is görcsösen ragaszkodnunk kell majd eredeti elképzelésünkhöz, viszont biztonságot ad, ha tudjuk, hogy egyáltalán mit akarunk csinálni.

Ha nincs tervünk, vagy bizonyos részei hiányoznak, a kép sokkal nehezebben áll össze: valami mindig kimarad, és soha nem lesz tökéletes a forduló. Egy idő után azt is tapasztaljuk majd, hogy a tudatosság hiányának eredményeképpen hibás lesz a stílusunk -, amin aztán lehet javítani, de sokkal nehezebb, mintha egyből a jót szoknánk meg.

A kanyar tulajdonképpen olyan, mint egy jó film: minden egyes mozzanatnak fontos szerepe van, egyetlen egyet sem lehet kihagyni. Ezért ha elkészünk a moziból, az egész sztorit nem értjük. A kanyarnak is minden előre megismerhető elemével tisztában kell lennünk: mindent meg kell figyelni és számba kell vennünk a lehető legapróbb részletekig, majd kigondoljuk a tervet, ami aztán lehet, hogy másképp alakul. A lényeg, hogy részletekbe menően tudjuk, mit is akarunk csinálni.

SEBESSÉGVÁLTÁS



Váltás mint visszaváltás! Jelentéktelennek tűnő apróság, de fékezéskor nem szabad arról megfeledkezni, hogy a motort lassításkor is mindig a megfelelő sebességfokozatban kell tartanunk. Ha sportosan motorozunk, meg kell szokni, hogy kanyar előtt a fékezéssel párhuzamosan a sebességváltó fokozatait is visszakapcsoljuk. Ennek célja, hogy a motor a megfelelő fordulatszám-tartományban pörögjön a kigyorsításhoz. Visszakapcsolni tehát nem a fékezés, hanem már a kigyorsítás miatt kell.

Tény, hogy senki nem akar feláldozni egy jó rövid féktávot azért, mert közben néhányat vissza kell akasztani a váltón. Úgyhogy ha ezt az egész fékezés és fordulás ügyet tökéletesen akarjuk csinálni, akkor úgy kell a visszaváltást előadnunk, hogy az ne akadályozza az egyéb tevékenységeinket. Ehhez pedig megint csak a jobb kezünkénél kell keresni a megoldást.

Arról már volt szó, hogy fékezéskor a legfontosabb, hogy a fékkart finom kézzel, lágyan kezeljük. Ez érvényes a visszakapcsolásra is.



Alaphelyzetben jó, ha talpunk harántrészevel támaszkodunk a lábtartón, mert így könnyebben meg tudjuk emelni felsőtestünket, és a motorkerékpár hátsó részének viselkedését is jobban érezzük. Elég, ha csak felkapcsoláskor „nyúlunk” a váltókar alá



A fékezéssel együtt kezdjük meg a visszakapcsolást is, hogy a motor mindig a megfelelő fokozatban legyen



Ha fékezés közben gázfröccsöt adunk, akkor egyrészt maga a sebességváltás is könnyebb lesz, másrészt nem blokkol a kerék. Karunk olyan helyzetben legyen, hogy gázadás közben is tudjuk tartani a fékkart



Ha mindent jól csináltunk, amikor kiengedjük a kuplungkart, a kerék blokkolásmentesen, lágy átmenettel kezdi el ismét gyorsítani a motort

A rángatásmentes visszaváltáshoz fontos, hogy a fordulatszámot mindig a megfelelő szinten tartjuk. Ha két ujjal fékezünk, a hüvelykujjunk, illetve a gyűrűs és a kisujjunk még mindig a gázmarokolon van. Ezekkel nem hogy lehetetlen, de kimondottan lehetséges a gázadás, vagyis hogy visszaváltáshoz kicsit felpörgessük a motort. Ez az a bizonyos gázfröccs!

Fontos, hogy a féket ne rángassuk gázfröccs közben. Az első néhány próbálkozásnál biztos kicsit elmegy majd a kedvünk, mert akaratlanul is meghúzzuk, majd kiengedjük a fékkart, amitől be fog himbálni a motor. Ne adjuk fel! Ha teljesen zárt fojtószelepállásnál, vagyis teljes motorféknél kapcsolunk vissza, a hátsó kerék egy pillanatra megállhat, és ez nagyon nem jó, ha a motor éppen be van döntve. Amint meghalljuk, hogy a hátsó kerék csúszik miután felengedtük a kuplungot visszaváltás után, azt jelenti, hogy gázfröccs híján a fordulatszám túlságosan lecsökkent, és a hátsó kerék sikertelenül próbálja visszagyorsítani

az erőforrást, a motor belső ellenállása ellenében. Ha viszont kis gázt adunk, miközben a kuplung be van húzva, akkor a motor fordulatszámát az alacsonyabb fokozathoz, pontosabban a kerék fordulatához illeszthetjük.

A kanyarokban történő sebességváltásokról összességében elmondható, hogy mindent a lehető legfinomabban, lágy kuplungmozdulatokkal kell végrehajtani, ugyanis ilyenkor kis rántástól is könnyen megcsúszhat a kerék. Arra is figyelni kell, hogy amikor egy pillanatra kikuplungolunk, akkor elveszítjük a stabilizáló gáz hatását, és a motor egy pillanatra lassul, tehát ezt kormányval korrigálnunk kell. Ezért, ha tudjuk, magát a kar meghúzását, vagyis a váltást a lehető leggyorsabban hajtsuk végre.

FONTOS:

- Gázadásnál ne változzon a fékerő.
- Finoman engedjük ki a kuplungkart.

KANYARVAD ASZAT



Megérkeztünk. Mindent tudunk, előttünk az út, jöhetnek a kanyarok. Úgy néz ki, hogy már maradéktalanul útra készek vagyunk.

Mielőtt nekivágunk, a legfontosabb dolgok még egyszer: egyrészt, ne felejtjük el, hogy a motorkerékpár a giroszkopikus hatásoknak köszönhetően egyenesen akar menni, és ahhoz, hogy kanyarodjon, ki kell billentenünk egyensúlyából. Vagyis le kell küzdenünk ezeket a centrifugális erőket a gumi tapadása ellenében, illetve az egész gépre fizikai képességeinkkel rá kell erőltetnünk azt az irányt, amerre menni akarunk.

A motorkerékpár lefektetésénél a gravitációt és a centrifugális erőt az első kerék elfordításával győzzük le, és a tapadás segítségével irányítjuk a motort a kanyarba. A hátsó kerék tapadása ugyancsak a centrifugális erőnek áll ellent, illetve a kigyorsításért felelős. A lassítás és gyorsítás tömegáthelyezéssel jár. A fékezés előretérheli a motor tömegét egészen addig, hogy a hátsó kerék a levegőbe emelkedhet, míg gázadásra a motor tömege a hátsó kerékre helyeződik, akár annyira, hogy a gép egy kerékre áll. Terhelés nélkül ideális esetben a motorkerékpár tömege

ötven-ötven százalékos arányban oszlik el a két kerék között.

Szó volt arról is, hogy sokkal élvezetesebb a kanyarvadászat, ha tudjuk, hogy mit csinálunk a nyeregben, és a részletekkel való küszködés helyett szabadon élvezhetjük a motorozás háromdimenziós érzését. Jó dolog, ha az ember gyorsan tud kanyarodni, és azt csinál a gépével, amit akar. Az élvezet mögött azonban mindig komoly kockázat van! Közhely, hogy a közút nem versenypálya, de tény, hogy közúton a motorozás pusztán tempójából fakadó kockázat mellé be kell kalkulálnunk más járműveket, rossz útfelületet, állatokat stb. Hogy milyen ívben kanyarodunk, nagyban befolyásolja, hogy mekkora kockázatot vállalunk. Nem az a jó, ha mindig a versenypályák íveit akarjuk utánozni közúton. Senkit sem akarunk lebeszélni arról, hogy lendületesen, szépen forduljon, de a szigorúan „pályás” ívek legtöbb esetben itt egyszerűen nem jók. Versenyen csak az a lényeg, hogy a sebességet növeljük a tapadás ellenében - mert a pályát jól ismerjük. Közúton sajnos meg kell adni az elsőbbséget az ismeretlen tényezőknél. Hegyi úton gyakran fogalmunk sincs arról, hogy hogyan végződik az előtünk fekvő kanyar, sőt arról sem, hogy milyen külön meglepetés vár ránk a kanyar után, például egy parkoló teherautó formájában. Fogadjuk el ezt a helyzetet, és az ívek helyes megválasztásánál a következőkre figyeljünk, amikor nekivágunk a kis hegyi pályának:

- Az ütközés elkerülése érdekében azt az ívet ajánlatos választani, amely a megfelelő távolságot biztosítja a szembejövő forgalomtól.
- Azonos sebességnél a lehető legnagyobb fordulási ívhez kell a legkisebb mértékű tapadás.
- Legyen mindig „ívtartalékunk” arra az esetre, ha hirtelen gyengébb tapadású út kerül elénk.
- A beláthatatlan veszélyforrások elkerülésére olyan ívet válasszunk, ami a legtöbb belátást biztosítja a kanyar bejáratánál, és a motort még ezen a részen fordítsuk be.

Még néhány szó a közúton való kanyarodásról. Ellentétben az autóval, a motorkerékpár egy nyomon haladó, tehát alapvetően keskeny építésű jármű. Ebből következően a sáv szélességéből adódó lehetőségek sokkal nagyobbak: vagyis a sáv teljes szélességét kihasználva íveket írhatunk le a kanyarokban, ahhoz hasonlóan, ahogy a versenyzők csinálják a versenypályán. Ez azt jelenti, hogy a kanyarok ívét kicsit megdolgozhatjuk, kiszélesíthetjük, vagy csak több teret adhatunk magunknak fékezéshez, illetve kigyorsításhoz. Miután sorba vesszük az egyes kanyarok tulajdonságait, részletesen megnézzük, hogy hol, milyen íveken kell ezeket bevenni. Nagyon fontos azonban, hogy mi mindig egy sávról beszélünk, és amikor valaki vizualizálja az olvasottakat, vagy éppen a gyakorlatban próbálja ki, ugyancsak szigorúan egy forgalmi sávban gondolkodjon! Tekintse úgy, hogy a felezővonal kanyarban az ő lehetőségeinek abszolút határa, és ez gyakorlatilag egy képzeletbeli fal, amit semmiképpen nem léphet át, sőt nem is érinthet! Aki ezt áthágja, és a szembejövő sávot is saját versenypályájának tekinteni, annak azt javasoljuk, hogy további olvasás helyett először saját magával jöjjön tisztába, míg teheti, mert ha erről nem szokik le, még ennek a könyvnek az elolvasására sem lesz ideje...

A másik fontos dolog, hogy az utak minél elhagyatottabbak, minőségüket tekintve alapvetően annál rosszabbak is. Azzal, hogy az útfelület hibás, minden pillanatban számolnunk kell - különösen kanyarban, amikor ezeket nem látjuk előre, hanem szemvillanás alatt kerülnek elénk. Az úthibáknak, pontosabban a jó útnak abszolút elsőbbsége van! Amikor az ívekről beszélünk, a legjobb ív mindig a sima út. A következőkben ugyan nem szólunk az úthibákról - merthogy ezekkel kalkulálni nem lehet -, viszont azt előre leszögezhetjük, hogy ha az útegyenetlenségek úgy kívánják, a legideálisabb ívet is azonnal fel kell adni, és inkább a simább nyomra terelni a gépet.

KANYARTÍPUSOK



Lássuk hát, hogy milyenek is azok a kanyarok! Azért beszélünk a továbbiakban hegyi utakról, mert azok gyakorlatilag a motorozás minden szépségét egyesítik magukban. A hegyek, a mezők, az erdők, vagyis a friss Levegő akkor is magával ragadó kombináció, ha az ember alatt nincs motorkerékpár. Ha mindezt motoros szemszögből nézzük, akkor ez kis forgalommal és kanyargós utakkal párosítva maga a paradicsom. Aki ezt nem érti, az a lehető Legrövidebb időn belül üljön fel a motorjára, és menjen el mondjuk Pápáról Bakonybélbe!

Először is vegyük sorra, milyen kanyartípusokkal találkozunk, ha nekivágunk egy kis hegymászásnak. Alapvetően mindenfélével! Nincsen ugyanis két ugyanolyan kanyar - és pontosan ez benne a szép! Ennek ellenére vannak olyan alaptípusok, amiket a következő természetesen csak elméletben létező rendező elvek szerint különböztethetünk meg:

1. *Döntés szerint.* Van kifelé, illetve befelé döntött kanyar, és van olyan is, amelyik először mondjuk befelé dől, aztán pedig kifelé, vagy fordítva.

2. íve szerint. Egy kanyarnak lehet egyenlő rádiusza, de lehet váltott íve is, ha például a vége felé szűkül vagy kiszélesedik.

3. Szintkülönbség szerint. A kanyar lehet emelkedő vagy lejtő, vagy ezeknek a kombinációja, amelynek során az út egy ideig lejt, majd emelkedik, vagy gerincszerűen egy ideig emelkedik, majd lejt. Ez általában a dőlésre is hatással van.



Azt mindenki szereti, ha egy kanyar befelé dől, mert az ilyen kanyar bizonyos szempontból falként működik, amely a gumikat megtámasztja. Ez először is segít a motor lelassításában, amikor bemegyünk a kanyarba, mert ilyenkor kis emelkedőn megyünk. A gravitáció ez esetben nekünk dolgozik, mert le akar húzni minket erről a falról, vagyis az igazi ellenfél, a kifelé ható oldalirányú erők ellenében dolgozik.

Miután nem a Millenáris teknőjéről van szó, azt, hogy az út döntött, nem mindig könnyű észrevenni, amikor már bent vagyunk a kanyarban. Sokkal feltűnőbb ez a döntöttség, amikor megközelítjük a kanyart. Ezt a megközelítést egyébként érdemes úgy végrehajtani, hogy maximálisan ki tudjuk használni a kanyar dőlését. Ugyanakkor a kigyorsítási szakaszban mindig vegyünk vissza a motorfeketésből ott, ahol vége a dőlésének, és elkezdd síkra váltani az út, vagyis a motor nem tudja már kihasználni a „fal” adta előnyöket.



Befelé döntött kanyarokban az út szinte falként támasztja a kerekeket. Ilyenkor a kanyarsebesség és a döntési szög sokkal nagyobb

A befelé döntött fordulónak van egy olyan előnye, hogy minél keményebben fordulunk, a kerekeken annál nagyobb leszorító erő jelentkezik, azaz annál nagyobb tapadás áll a rendelkezésünkre. Ez persze nem azt jelenti, hogy a végtelenségig gyorsíthatunk, de tény, hogy még egy enyhén döntött kanyart is sokkal gyorsabban be lehet venni, mint annak „lapos” változatát. Ezért általában az ilyen kanyarokban az első, amire rájövünk, hogy sokkal gyorsabban is be lehetett volna őket venni. Nem baj, legalább több a biztonsági tartalékunk! Ugyancsak oda kell arra figyelni, hogy amikor a döntött fordulóból ismét a lapos, egyenes szakaszra érünk, a motornak már felállítva kell lennie, mert ilyenkor viszont könnyű egy akaratlan erőcsúsztatást előadni.

Ugyanez a helyzet, ha a kanyaron belül a kanyar második része már nem döntött, ezért a szokásosnál jobban elő kell készíteni a megérkezésünket a lapos felületre. A motor ugyanis egyrészt megcsúszhat, amikor a „fal” támasztása eltűnik a kerekek alól, másrészt viszont ahhoz, hogy továbbra is azonos ívben kanyarodjunk, még jobban be kellene dönteni a motort. Ha már eleve jól be van döntve a gép, akkor ez nem fog menni. Az ívet tehát úgy kell tervezni, hogy mire a Lapos részre érünk, gyakorlatilag a kanyarodás nagy részén túl legyünk, és részben vagy teljesen fel tudjuk állítani a motort.

Senki nem szereti a kifelé dőlő kanyarokat, mert itt gyakorlatilag minden az előbb leírtak el-
lentéte. Kisebb döntés, kisebb sebesség. Ilyenkor csökken az esélyünk egy esetleges hibás mozdu-
lat korrigálására is, ami nem kimondottan ad magabiztosságot motorozás közben.

Az olyan kanyar kívánja a legtöbb változtatást a döntési szögben, amely kezdetben befelé, majd kifelé kezd dőlni. A hatás olyan, mint amikor a döntött részről a simára megyünk, csak sokkal erősebb. A gravitáció a kanyar végére ellenünk dolgozik, a motort kifelé húzza, és még a lábtartó is hamarabb leér. Ha a kanyarnak csak egy része dől kifelé, akkor viszonylag jobb helyzetben vagyunk, mert be tudjuk osztani úgy a dolgokat, hogy a kanyarnak ezen a részén a lehető legegye-
nesebben, a lehetőségekhez képest felállított motorral haladjunk végig.



Merre menjünk? ív választásnál tartsuk szem előtt, hogy a legjobb út mindig a sima út

A változó ívű kanyarok közül a szűkülők a legrosszabb fajtából valók, és ha lehet, még trükkösebbek, mint azok, amelyek kifelé vagy befelé dőlnek. Amikor bemegyünk az ilyen kanyarba, nem tudjuk, hogy az a végén egészen másmilyen kanyar lesz majd. A csökkenő sugarú kanyarok egyre szűkebbek lesznek, ahogyan haladunk bennük, ezért könnyű besokallni, eljutni egy olyan pontra, amikor a kanyarsebességünk már túl nagy, valahol mélyen bent a kanyarban. Ilyenkor jön jól az az enyhe nyomás a hátsó féken. Ezek tipikusan azok a kanyarok, amelyekben át tudunk sodródni a szembejövő sávba.

Növekvő rádiuszú kanyarban a kanyar íve egyre szélesebb lesz, ahogy a végéhez közeledünk. Ez igen nagy biztonságot ad, miután a kanyar végén bőven van helyünk arra, hogy korrigáljuk, amit esetleg az elején elrontottunk - például ha túlságosan rövidet fékezünk és túl gyorsan megyünk be a kanyarba. Az ilyen forduló sokkal nagyobb ívű, mint azt az egyenesből előre látjuk: úgy néz ki, hogy egy szűk kanyarhoz fékezünk, aztán bent a kanyarban látjuk, hogy ez nem is annyira szűk. Így egy kicsit felállíthatjuk a motort, vagy korrigálhatunk az irányon, vagy korábban gyorsíthatunk, mint terveztük. A kanyar adottságaiból fakadó játéktér sok kellemes lehetőséget tartogat.



Ha úgy ahogy van, az egész kanyar kifelé dől, a „fal” elv teljes egészében ellenünk dolgozik. Ilyenkor két választásunk marad: vagy egyszerűen csak lassabban megyünk és a motort nem döntjük annyira, hogy a kerék kicsússzon, vagy hogy szögletesre vesszük a kanyart, vagyis ameddig lehet, addig egyenesen, felállított motorral megyünk bele, aztán amikor a közepére érünk, akkor nagyon lelassítva, szűken visszafordítjuk a gépet, majd megint gyorsítunk, egyenesen vagy közel egyenesen felállított motorral.



A GUMIABRONCSOK állapotát folyamatosan szemmel kell tartani. A gumi kopása következtében ugyanis nem csupán a tapadása csökken, de romlanak a kormányzási tulajdonságok is. Motorozási stílusunkat ennek megfelelően kell változtatni. Miután vadonatúj gumin nem sokat motorozunk (hamar kopnak), ezért hozzá kell szoknunk ahhoz, hogy rendszeresen szemrevételezzük a gumijainkat, és ahogy kopnak, egyre óvatosabban bánunk velük.

Amikor az úton még menetirány szerinti szintkülönbség is van, akkor újabb izgalmak elébe nézünk. Alapjában véve a felfelé és lefelé vezető részek nem kell hogy különösebb nehézséget okozzanak, hacsak nincsenek kapcsolatban a rádiusszal vagy az útdőléssel. Probléma akkor adódhat, ha az út a kanyarban hirtelen lejtteni kezd. Ilyenkor a motor elkönyül, és csökken a tapadás. Lejtőn lefelé fékezni sem egyszerű, mert a lefelé ható nyomással egy irányban dolgozik a lejtő, és a kerék sokkal könnyebben megcsúszik.

Azok a kanyarok, amelyeknek gerinc van a közepén, ugyancsak trükkösek, mert a motor a kanyar közepén fel akar állni, és a külső ív irányába menni. Itt megint csak veszítünk a tapadásból. A legjobb, ha a gerincen annyira felállítjuk a motort, amennyire csak lehet. Felfelé menet megvan az az előnyünk, hogy sokkal rövidebbet lehet fékezni, miután az emelkedő „falként” dolgozik az első kerék előtt. Ilyenkor úgy érezzük, hogy a fékhatás sokkal nagyobb.



A NORMÁL FORGALMI sáv tulajdonképpen egy egynyomvonalú járműnek meglehetősen széles, ezért felmerül a kérdés, hogy alapvetően hol motorozunk benne. Három választásunk van: a jobb oldali keréknyom, a sáv közepe, illetve a bal oldali keréknyom. Ezek közül csak az egyik a jó választás!

Az útfelület a sáv közepén sok esetben olaj-

oltos, kavicsos, és nyári melegben az aszfalt is ide gyűrődik fel. A jobb oldali keréknyom jobb, viszont innen egyrészt nem látunk ki, ha előzésre kerül a sor, másrészt a jobbról érkező autókat is nehezebb kikerülni - tehát ez sem tökéletes. Marad a bal oldali keréknyom, mint a lehető legjobb megoldás. Ennek az a legnagyobb előnye, hogy nincs hátránya!

ÍVEK



Az előzőekben már érintettük, de nézzük át még egyszer alaposabban, hogy mi is az a bizonyos helyes ív. Sőt, kezdjük ennek ellentétével, a rossz ívvel! Az elhibázott kanyarodási ívet abból lehet felismerni, hogy csakis valami rossz sülnhet ki belőle - például a felezővonal átlépése, bukás, útról való lecsúszás stb. Hogy rossz ívet választótünk, az pillanatok alatt nyilvánvalóvá válik, ahogy beérünk a kanyarba. Ennek ellenére bizony gyakran megismétlődhet, ha nem szüntetjük meg annak nyilvánvaló okait, mert a rossz ívre menni sokkal könnyebb, mint a jóra!

Az ideális ív elhibázása általában már a kanyar megközelítésekor megtörténik. Alapállásból a motoros siettetné kanyart, azaz túl későn és erősen fékez, ezért egy pillanatra úgy tűnik, hogy nem tud befordulni. Ez tulajdonképpen még a tapasztaltabb motorosnak is felállítja a szőrt a hátán, és korán elkezd a motorját a kanyar belső íve felé irányítani, ugyanis az a hibás érzete támad, hogy a külső íven leszalad az útról, míg belül még bőven lenne tere a lassításra. Ha valaki így megy féktávon belülre, az egyszerűen szűkre veszi a fordulót, ami csak tovább

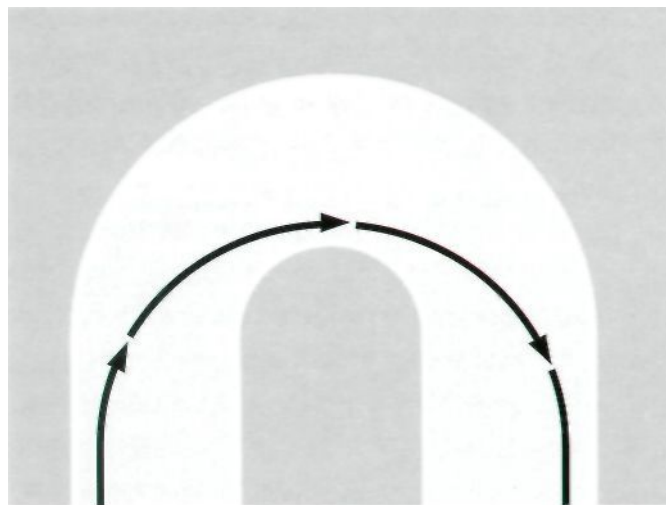


Ha nagy ívben kezdjük meg a fordulást, akkor már a kanyar bejáratánál jól belátjuk a fordulót

növeli a problémát, ugyanis kisebb rádiuszú kanyarhoz jobban le kell lassítani, vagy még jobban lefektetni a motort, és ez nem mindig kivitelezhető.

Először is a jó ív az mindig más. Egyrészt még ugyanabban a kanyarban is függ motor-kerékpárunk tulajdonságaitól, a gumitól, a sebességtől, motorozási képességeinktől, de még a súlyunktól is.

A kanyar elméletileg ideális ívét az alábbi ábrán szemléltetjük. Ez a leggyorsabb ív egy kanyarban, mert elméletileg ezzel kihasználjuk az útfelület szélességéből adódó maximális rádiuszt. Itt egyformán gyorsak vagyunk mind a befékezé-



Ez az elméletileg ideális ív sávon belül

si, mind pedig a kigyorsítási szakaszban. Ennek ellenére közúton, különösképpen ismeretlen útszakaszon haladva ennél bizony jobb ívek is vannak.

AZ ÚT SZÉLE

Az egyértelmű, hogy ha lelassítunk vagy megállunk, akkor le kell húzódnai az út szélére. Az viszont nem mindegy, hogy milyen az a padka, amire ráhajtunk. Mielőtt lemegyünk az útról, jól meg kell nézni, hogy mi van a szélén. Ha a padka például sáros vagy teherautó vájta mély keréknyom van rajta, akkor hamar belebukhatunk a félreállításba. Ugyancsak figyelni kell arra, hogy az aszfaltcsík és a padka közötti szintkülönbség sokszor akkora, mint egy járdaszegély magassága. Erről nem csak lehajtani veszélyes, hanem fel is. Ne felejtsük el, hogy legalább negyvenöt fokos szögbe kell fordítani a motort, amikor vissza akarunk jönni az útra, különben az út széle kivezeti alólunk a motor elejét.



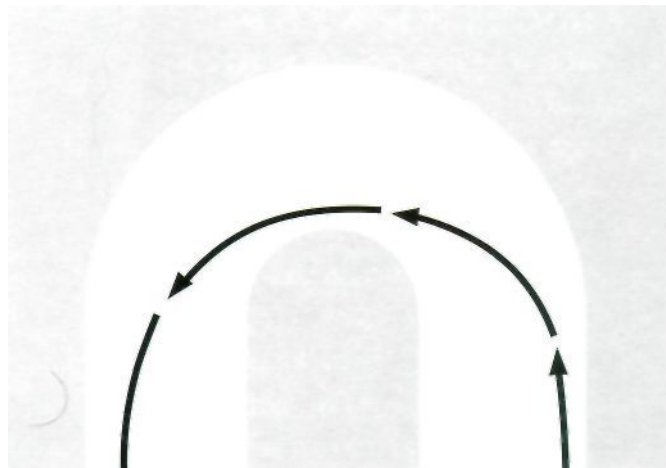
A helyes ívből adódó előnyöket csak akkor lehet kihasználni, ha már a kanyar megkezdésénél nem kezdünk el befelé araszolni, hanem kint tartjuk a gépet, jól „belemotorozunk” a kanyarba, és úgy kezdjük meg a fordulást. Minden előzetes gyakorlás, amit a hatásos és pontos fékezés érdekében tettünk, ekkor fizetődik ki, egy nyugodtan

és stabilan a kanyarhoz érkező motor formájában. A szélesebb befordulási ívvel hatásosan bővíthetjük a kanyar sugarát, ennek következtében csökken a motor döntési szöge, kevesebb tapadásra van szükség, vagy emelhetjük a sebességet. Türelem kell ahhoz, hogy ne kapkodjunk el a kanyarodást, viszont az egész bőven kifizetődik, ha a kanyarban vagyunk.



Ha mélyen be akarunk motorozni a kanyarba, mindent gyorsan és határozottan kell végrehajtunk. Ha korán kezdenénk fordulni, akkor nem is tudnánk hirtelen befordítani a motort, mert egyszer csak - a kanyar belső íve felé - lemotoroznánk az útról. Ezzel szemben ha későn kezdjük meg a fordulást, azt függően kell végrehajtunk, különben egyszerűen a külső ív felé sodródunk.

Aki kívülről akarja kezdeni a kanyart, annak azokat a kanyartechnikai módszereket kell alkalmaznia, amelyekkel e könyv elején ismerkedett meg. A kanyarba annak függvényében tudunk



Nagy ívben kezdett forduló

majd bemotorozni, hogy milyen gyorsan tudjuk befordítani a motort. A szélesen kezdett kanyarhoz ezért kifinomult motorozási technika kell.

ÜTMINŐSÉG

Kétségtelen, hogy - főleg Magyarországon - az utak minősége eltér a versenypályák aszfaltjától. A legtöbb hegyi úton, amit annyira szeretünk, egy kanyarban az ív kiválasztásakor a legfontosabb szempont az, hogy hol nincsen kátyú, elkenődött aszfalt, gödör, leszakadt út, szurokfelöntés. Az ideális íveket úgy kell megválasztani, hogy ezeket az akadályokat lehetőleg elkerüljük, és tiszta úton menjünk. Ezeket bizony szakadatlanul figyelni kell! Nem árt az sem, ha eleve úgy kalkuláljuk a kanyarodási ívünket, hogy ne teljesen közelítsük meg az út szélét, miután ott sokkal nagyobb esélye van annak, hogy az út megrongálódott.



A széles ív jobb belátást is enged a vezetőnek a kanyarba. Miután a motor hosszabb ideig van felállított helyzetben, minden felmerülő változásra keményebb és hosszabb fékezéssel tudunk reagálni. Ez pedig nagyon fontos, mert - ahogy már szó volt róla - ellentétben a versenypályával, mondjuk a bakonyi utak kanyarjaiban vannak olyan tényezők, mint szembe jövő forgalom vagy úton parkoló jármű, vadveszély stb. Így ha kicsit szélesebb ívben, kintről kezdjük meg a kanyarodást, akkor jobban belátunk a kanyarba, mielőtt lefektetnénk a motort. Ezzel sokkal több esélyt adunk magunknak arra, hogy észrevegyük a veszélyforrásokat.

ZÚZALÉK

Ahhoz, hogy nagy ívben tudjuk megkezdeni a kanyarodást, stabil motorral kell a kanyarhoz érkezni. Amellett azonban, hogy pontosan fékezünk, kapcsolunk vissza, a kellő időben vesszük el a gázt, még mindig vannak olyan külső tényezők, amelyek kibillenthetnek ebből az egyensúlyból, főleg ha nem számítunk rájuk. A kanyar bejáratánál ugyanis lehetnek úthibák, egyenetlen útfelület, zúzalék vagy szembe jövő forgalom. Ha ilyesmi adódik, akkor azért nem kell a végletekig ragaszkodni a széles ívhez. A kavicsok helyett biztos, ami biztos, válasszuk a tiszta nyomvonalat, a kátyút kerüljük ki, és kicsit húzódjunk jobbra, ha autó jön szembe.

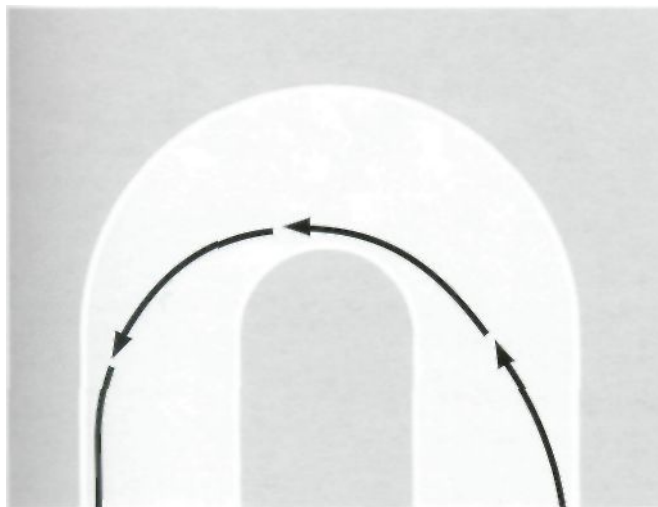


Ha a belső ívet a kanyar közepe után érintjük, akkor a kigyorsítást belülről kezdetjük. Ez azt jelenti, hogy kigyorsításkor szélesebb út áll rendelkezésünkre

Kanyarodási stílusunk egyik jellegzetessége, hogy mikor érintjük a forduló belső ívét, vagy legalábbis kerülünk a legközelebb hozzá. Nagyon fontos, hogy amikor elérjük a belső ívet, akkor látóterünkbe kerüljön a kanyar kigyorsítási része. Pontosabban: **ott érintsük a belső ívet**, ahonnan látjuk, hogy hova fogunk kigyorsítani! Ezért, ha jó helyen érintjük a belső ívet, az gyors és biztonságos. Egy jó nagy ívben megkezdett és egyenesen végrehajtott kanyarban éppen a kanyar közepe után, maximális döntési szögben érintjük a belső ívet. Ha a motor nincs rendesen befordítva vagy eléggé lefékezve, könnyen előfordulhat, hogy nem sikerül közel menni a belső ívhez. Ez azért nagyobb probléma, mint látszik, **mert** ilyenkor gyakorlatilag „szűkebb úton” megyünk, vagyis lassabban kell haladnunk, és a motort mélyebbre kell fektetni: emiatt pedig az előre eltervezett tempó már túl nagy lesz.

Ha kívülről, nagy ívben kezdjük a kanyart, akkor általában a kanyar mértani közepe után érintjük annak belső ívét. Ha biztonságosan kanyarodunk, ez éppen így jó.

Amennyiben túl korán érintjük a kanyar belső ívét, akkor túl korán kezdünk el fordulni. Ez azt jelenti, hogy az érintés után még tovább kell döntenünk a motort akkor, amikor valójában már kigyorsítani kellene. Ezzel abba a kellemetlen helyzetbe kerülünk, hogy kénytelenek vagyunk a kanyar előre be nem látható részén mélyre fektetni a gépünket, vagyis belekanyarodunk az ismeretlenbe - ez pedig veszélyes. Ezenfelül ahol elméletileg a gyorsítási szakasz, vagyis a kanyar vége van, mi még mindig földközélen vagyunk. Ha ilyenkor kicsit nagyobb a tempó a kelleténél, nincs hely korrekcióra, emiatt átsodródhatunk a szembejövő sávba, vagy lecsúszhatunk az útról! Nem beszélve arról, hogy olyan helyen használjuk ki a gumi teljes oldalirányú tapadását, ahol nem tudjuk előre, hogy mi a helyzet, és hirtelen akár csúszóssá is válhat az út. Ha ilyenkor erőszakkal az úton tartjuk a motort, és mindennek tetejébe még gyorsítani is akarunk, szinte biztos, hogy kicsúszik alólunk a hátsó kerék. Tehát az, aki sietteti a kanyart, és korán elkezd befelé húzódni, nem lesz képes rendesen kigyorsítani.



Ilyen a kanyar íve, ha idő előtt kezdünk fordulni: a kigyorsítási szakaszon túl korán az út széléhez sodródunk

KIFÉKEZÉS

A fentiekre jó példa, amikor motorversenyen A versenyző belülről kifékezi B versenyzőt. Ilyenkor A versenyző szűken kezdi a kanyart, és rögtön a belső ív felé irányítja gépét fékezéskor. A versenyző így rövidebb úton egyenesen a kanyar közepéhez motorozik, megelőzi B versenyzőt, aki nagy ívről kezdi a kanyart, plusz még be is kell motoroznia a kanyar közepéig. B versenyző tehát egy pillanattal később is ér ide, csak hogy neki megvan az az előnye, hogy motorja már be van fordítva. A versenyző ezalatt szinte semmit nem fordított a gépen, csak lefékezett. A versenyzőnek emellett jobban le is kell fékeznie, ugyanis ahhoz, hogy a kanyar közepén tudjon fordulni, nagyon kis köríven kell megfordítani a gépet, ezt pedig nagy tempónál nem tudná megtenni. B versenyző eközben - miután nagy ívről kezdte a fordulást - nagy tempóval halad. Ez általában igen izgalmas pillanat: sikerül-e A versenyzőnek egyrészt gyorsan befordulni, másrészt a szó legszorosabb értelmében elállnia az utat B versenyző előtt úgy, hogy annak le kelljen fékeznie. Tény, hogy még akkor is, ha B versenyző lefékez, a kigyorsításon jobb esélyei vannak, mint A versenyzőnek. A versenyző ugyanis még nem áll teljesen a kigyorsítás irányában, így ezen a szakaszon is erősen döntenie kell a motorját, nehogy lesodródjon az útról. Eközben B versenyző már teljesen a gyorsítás irányába állította a motorját, tehát teljes erőből gyorsíthat.





Nagyon fontos, hogy ha az útfelület minősége engedi, akkor érintsük a belső ívet, mert itt bizony minden centiméter számít

Sajnos a nagy ívben fordulást sem lehet a végtelenségig fokozni. Az sem jó, ha túlságosan nagy ívben kezdjük a kanyart. Ilyenkor ugyanis az történik, hogy a belső ívet olyan későn fogjuk érinteni, hogy kigyorsításnál az útnak azon az oldalán maradunk, amelyik a kanyar belső íve felé esik. Vagyis lassabbak vagyunk, mert sokkal kisebb ívűre vettük a kanyart, mint amilyen az valójában, és nem használjuk ki teljesen az útpálya szélességét.

Korán kezdeni a kanyart - ha valaki elég kemény kötésű - jó ötlet lehet versenypályán, közúton viszont lassú és veszélyes. Pontosabban csak speciális esetekben érdemes ezt csinálni. Lehet a kanyart belülről kezdeni, ha kanyarkombinációban vagyunk, vagy a forduló íve bővül, ahogyan arról korábban is szó esett.

Fontos, hogy az érintési pontnál menjünk olyan közel a belső ívhez, amennyire csak lehetséges: nagyobb rádiusz több biztonsági tartalék vagy

nagyobb kanyarsebesség. Ne menjünk azonban annál közelebb, mint amennyire lehet! A magyar utak általában a padka közelében gödrösek, vagy akár le is szakadtak, úgyhogy nem árt úgy intézni, hogy rosszabb minőségű úton kicsit távolabb maradjunk az út legszélétől. Bal kanyarokban sem árt az elővigyázatosság. Ha a kanyar közepén motorunk kerekei éppen érintik a felezővonalat, az azt jelenti, hogy miután ebben az irányban vagyunk bedőlve, járművünk,

illetve felsőtestünk teljes mértékben átlóg a szembejövő sávba. Ha valaki ugyancsak jó tempóban jön szembe ilyenkor, akkor az el fog minket kaszálni.

Az íválasztásnál figyelembe kell venni, hogy hegyi utakon nagyon ritka eset, hogy egy kanyar csak úgy magában, egyes-egyedül van. A kanyarokból általában több van, és össze vannak fűzve: hajtőkanyarok, gyors balosok, kifelé dőlő kilenc-



Kanyarkombinációkban is szigorúan tartani kell magunkat az alapszabályokhoz, ha nem akarunk kisodródni



venfokosok, és mindenféle egyéb kombinációval találkozhatunk. A helyes ív kiválasztásakor nagyon fontos, hogy az adott forduló után milyen kanyar következik. Meg kell azt is tanulni, hogy hogyan tartsuk magunkat az alapszabályokhoz, akkor is, ha az íveket több kanyaron keresztül kell összefűzni.

Ha ugyanis kanyarból kanyarba fordulunk, akkor hajlamosak vagyunk arra, hogy valahol már belső ívre kerüljünk ott, ahol a kanyar bejárata van. Tudatosan figyelni kell arra, hogy széles íven motorozzunk, még akkor is, ha ez bizonyos szakaszokban gázelvétellel jár. A legkönnyebb úgy nyomon követni, hogy mi történik, ha figyeljük azokat a pontokat, ahol a kanyar belső ívét érintjük: nem tesszük-e azt túl korán vagy esetleg túl későn. Ha a jó ponton érintjük a belső ívet, akkor gyakorlatilag nem tudjuk elrontani

a kanyarokat. Itt megint csak sokat számít, hogy a kanyarban felnézzünk, és előre lássuk a következő kanyart, illetve annak ívét.

GYLKOS KANYAR

Minden hegyi úton van legalább egy gyilkos kanyar! Lehet ez egy szűkülő kanyar vagy egy olyan, amelyik hirtelen elkezd kifelé dőlni, vagy csak egy olyan, amit a gerinc mögött nem látunk előre. De egy kanyar biztos jön, amit ki kell védenünk.

Ismeretlen úton ajánlatos olyan tempóban és stílusban motorozni, hogy sebességünket mindig annak megfelelően tudjuk változtatni, hogy mi kerül a látóterünkbe és nem aszerint, hogy mire számítunk. Ha egy nem belátható kanyart közelítünk meg, le kell csökkenteni a sebességet, amíg nem látjuk, hogy tényleg milyen kanyarral van dolgunk.

Gyakran előfordul, hogy két különálló, egy irányban lévő fordulót kell közvetlenül összekombinálni, vagyis a motort felállítás nélkül egy döntéssel kell befordítani, miközben akár kétszer is érintjük a **belső** ívet. Ezt sokan egyetlen kanyarnak nézik, de nem az, még akkor sem, ha csak egyszer döntjük be a motort. Ha tempósan akarunk haladni, akkor ezeket nagyon komolyan kell venni. Ugyanis ha az első kanyart belülről kezdjük, akkor a másodikban biztosan le fogunk sodródni az útról, vagy átkerülünk a szembejövő sávba. A második kanyart ugyanis nem tudjuk rendes íven megkezdeni, ha az első kanyar belső ívét érintve nem áll megfelelő irányban a motor. Ilyen kanyarkombinációban a legfontosabb, hogy hogyan áll a motorunk, amikor az első kanyar közepén vagyunk. Már itt elő kell készülni a következő fordulóra úgy, hogy kifelé engedjük a gépet és figyeljük, hol fogjuk érinteni a második kanyar belső ívét, illetve hogy hol van annak a kanyarnak a kijárata. Nem tudunk ugyanis gyorsítani addig, amíg nem látjuk a második kanyar kijára-

tát. Úgyhogy a kettős kanyarban gyorsítás helyett stabilizáló gázon közlekedjünk, majd miután másodszer is megérintettük a belső ívet, tényleg elkezdhetjük ráadni a gázt.

Összefoglalva tehát, a versenypályával ellentétben a hegyi utakat nem igazán lehet megtanulni. A hegyi szerpentinén is vannak alapelvek - amikről eddig szó volt -, de valójában az a kérdés, hogy ráérezünk-e a doLogra vagy nem. Nincs pályarajz, amit előre be lehet bifelezni, és aztán lépésről lépésre az adott kanyarokhoz illeszteni motorozásunkat. Itt összességében kell jól motoroznunk, ha lendületesen akarunk haladni - valahogy minden hangszeren játszani kell egy kicsit. És ha már úgy gondoljuk, hogy úgy ismerjük az adott utat, mint a tenyerünket, akkor is szinte biztos, hogy ér egy-két meglepetés. A feladat az, hogy ezek egyike se legyen kellemetlen meglepetés - legalábbis annyira ne, hogy megüssük magunkat. Ami nagyon fontos: mindehhez jó adag józan ész kell. Ha valahol, akkor itt tisztában kell lenni önmagunkkal, gépünk képességeivel és a környezet adta lehetőségekkel. Lehet ugyanis túlzott kockázatvállalás nélkül is jól, jót és gyorsan motorozni. Az egészben van egy kis kiszámíthatatlanság, amit vagy elfogadunk, vagy nem, és akkor abbahagyjuk az egészséget. Viszont ha ráérez az ember az ízére, akkor tényleg nagyon jókat lehet motorozni. Mindez nemcsak a kanyarteknikára vonatkozik, hanem az ilyen túrák egészére: fent, ahol szinte senki se jár, a friss levegőn, a zöldben, különösen cimborákkal nagyon jó lenni. Ilyenkor egy tökéletesen kivitelezett fordulásban is az a legjobb, hogy utána el lehet mesélni - különösen, ha a mögöttünk jövők is látták a „gyakorlatot”. És egy pillanatra sem szabad elfelejteni, hogy a legfontosabb: mindenki - kivétel nélkül - épségben ott legyen a nap végén, amikor történeteinket meséljük.



LEGJOBB BELÁTÁS

Valószínűleg minden motoros tapasztalta már, milyen is az, amikor viszonylag nagy tempóval behajt egy olyan kanyarba, amelynek íve szinte vég nélkül szűkül. Ezek azok a bizonyos szűkülő rádiuszú kanyarok! A probléma, hogy itt sokkal lassabban lehet fordulni, mint ahogy az a kanyar bejáratánál látszik.

Nem egyszerű, de legalább a pánikhelyzetet elkerülhetjük, ha, mint minden kanyart, ezt is széles ívben kezdjük, majd kívül is maradunk! Ha a sebesség mégiscsak túl nagy, akkor nincs más megoldás, minthogy fékezni kell a kanyarban, vagyis itt használni kell a hátsó féket, ahogy korábban szó volt róla. Ha ez sem elég, akkor bizony bele kell állítani egy kicsit, és megfogni a motort az első fékkel. Nem szép mutatvány, de jobb, mint leesni az útról.

Amikor a motorral kanyarodás közben a belső ívet érintjük, föl kell néznünk, hogy lássuk a kanyar kijáratát. Ettől kezdve a gázmarkolattal kontrolláljuk az eseményeket. Ha például autó jön a szembejövő sávban, akkor kisebb gázt adunk, és nem sodródunk annyira közel a felezővonalhoz. Vagy ugyanazt tesszük bal kanyarban, ha mondjuk kavicsos az út jobb széle. Ha jól mentünk be a kanyarba, a motor mindvégig azt csinálja, amit mi akarunk!

CSOPORTTERÁPIA



Még valamikor a kilencvenes évek elején e sorok írója Németország felől hazafelé tartva az osztrák Alpokban megálLlt egy rövid pihenőre a Wörther Seenél. Csak hogy kinyújtóztassa a lábát meg báméskodjon egy kicsit. Kora tavasz volt, és szinte kihalt az egyébként ilyenkor is festői szépségű tó környéke. Hűvös, friss levegő, ragyogó napsütés és kellemes csend. Csak egy állig felöltözött, jovialis, hatvanas éveinek elején járó férfi üldögélt a móló padján. Dús, jól fésült ősz haj, hibátlan ízléssel összeállított, nem hivalkodó, de kiváló minőségű motoros túrunder: láthatóan

és érezhetően talpig úriember. Mellette 125 köbcentiméteres, olasz rendszámú Vespája!

Nem lévén más sürgős dolgom, jól körbejártam az olasz retró műremeket. Hihetetlen volt, hogy az öreg ezzel a szerkezettel elporoszkált ilyen messzire. A gép szinte vadonatúj volt, de a hágókön és az autópályákon eljutni egészen odáig - hát, kellett hozzá türelem!

A férfi észrevette, hogy érdekel a motor, és azt is, hogy nem vagyok olasz, ezért hibátlan angol-sággal szólított meg. Röviden elmesélte, hogy nemrég vette a gépet, de ez már a második hosz-

szabb túrája, és hogy nagyon szeret motorozni, mert ilyenkor végre pihen, nem zavarja senki, és azt csinálhat, amit akar. Mosolygós volt, barátságos, szórakoztató és közlékeny. Hamar szót értettünk, a hosszú utazást megszakító beszélgetés mindkettőnknek jólesett. Mielőtt elbúcsúztunk volna egymástól, még megállapítottuk, hogy egyszerű dolog szabadon utazni, de azért mégiscsak jó, ha valaki olykor szól néhány szót az emberhez. És bizony néha az sem baj, ha nem vagyunk teljesen egyedül!

A motorkerékpározás alapvetően egyszemélyes műfaj. Egyedül vezetjük a gépet, nem ül mellettünk senki, nem is tudunk beszélgetni senkivel, sőt még rádiótelefonunkat sem tudjuk használni. Bizonyos mértékig éppen ez benne a jó! Ugyanakkor, mint minden más egyebet, a motorozás élmé-

nyét is egyszerű dolog megosztani valakivel. Ez a magyarázata annak, hogy hétfőnként nem tengerparti magányos, hanem sok, csoportba verődött motorost látunk. Ugyancsak ezért van az, hogy ha valaki motorossal barátkozik, abból előbb vagy utóbb utas lesz.

Csoportban vagy utassal motorozni jó, viszont kötöttségekkel jár, illetve néhány alapvető ismeretet is megkövetel tőlünk. Természetesen nem kell újratanulni a motorozást, hiszen csak a körülmények változnak meg. Utassal a motor tömegeloszlása drasztikusan megváltozik, csoportban pedig csak folyamatosan figyelni kell a csapat többi tagjára, akár túl közel, akár túlságosan távol kerülnek tőlünk. Mindemellett mások testi épségéért és lelki békéjéért is felelősek vagyunk. Hogy pontosan hogyan, az a következő fejezetből kiderül.



MOTOROZÁS UTASSAL



Sokan a világ minden pénzéért sem mennének sehova utassal a hátsó ülésen, ugyanakkor van abban valami, hogy az ember megosztja valakivel a motorozás élményét, különösen, ha az egyébként nem tudna elvezetni egy kétkerekűt. Van azonban néhány dolog, amivel elkerülhetjük, hogy a társas motorozás álmatlan éjszakákat okozzon a hátul ülő „áldozatnak”.

Az újdonsült utast először is még a legelső út előtt feltétlenül szóban is fel kell készíteni arra, hogy mi fog történni, illetve hogy mit kell és mit nem kell csinálnia motorozás közben. Jó előre el

kell magyarázni, hogy milyen ruhában szokás motorozni: az utasnak sem kell alább adnia, mint nekünk. A hátul ülőnek is olyan ruhát kell felvennie, ami meleg és szélálló. Motoroskabát, bőrcsizma, kesztyű és sisak nélkül egy métert se, mert neki is éppannyira szüksége van ezekre, mint nekünk - különösen hogy az utas általában nem gyakorlott motoros, és egy esetleges bukáskor valószínűleg jobban megütheti magát.

Ezenkívül ne nézzük az utast áldozatnak! Adjunk neki egy kis időt is, mielőtt megmutatjuk, mire képes a motorunk. Először menjünk lassan,

finoman kapcsoljuk a fokozatokat, hogy kényelmesen érezze magát az illető a nyeregben. Ha már kicsit belejött az utas, akkor gyorsíthatunk - feltéve, ha ő is szeretné! Ha nem, maradunk a kényelmes túratempónál. Mindenki jobban jár!

Az UTAS nem azt akarja, hogy büntessék. Vagyis egyáltalán nem kíváncsi rá, hogy hogyan tudunk egykerekezni - akár első akár hátsó keréken. Ha rögtön vadulunk, a hatás nem lenyűgöző lesz, hanem azt érzük el, hogy az utas egyszer s mindenkorra megutálja a motort is - de lehet, hogy minket is.



Az utasnak tudnia kell, hogy mi a teendője motorozás közben. Mondjuk el, hogy várja meg, míg mi felszállunk a motorra, és azt menetközben hozzuk - vagyis levesszük az oldalstenderről és beindítjuk. Magyarázzuk el, hogy először a bal oldali lábtartóra kell fellépnie, majd átemelni a lábat a nyereg felett, hogy menet közben még akkor se tegye le a lábát, ha megállunk a lámpánál. Említsük meg azt is, hogy a kanyarban teljesen normális, hogy az utas a vezetővel együtt dől. Az utasokban alapvetően megvan a szándék, hogy mindent jól csináljanak, ezért figyelni fognak ránk, és hajlandóak lesznek az együttműködésre!

Ugyanakkor mi se felejtkezzünk el arról, hogy az utas komoly hatással van a motor stabilitására,

gyorsítási, kanyarodási és fékezési tulajdonságaira, nem csupán pusztán tömege, hanem annak áthelyeződése miatt is.

Mi történik például fékezéskor? Ha utas ül a hátunk mögött, akkor nagyobb az a teljes tömeg, amit le kell lassítani vagy meg kell állítani, mintha magunk lennénk - vagyis a féktávolság megnő. Ugyanakkor nő a terhelés a hátsó keréken, így itt nagyobb fékerőt használhatunk, ami gyengébb útviszonyok mellett rövidebb féktávot jelent. Hogy tovább bonyolítsuk a dolgot, a nagyobb tömeg nagyobb tapadással jár, magyarul jobban lehet és kell is húzni a féket - tehát a fékek teljesítménye is előtérbe kerül. Mint látjuk, elég sok a befolyásoló tényező, ezért el kell gondolkodni azon, hogy ha nem ismerjük annyira motorunkat, érdemes a fékezést egy kicsit utassal is gyakorolni.

Ugyancsak vegyük figyelembe, hogy az utas nem lát olyan jól előre, mint mi magunk, ezért adott esetben egy normál fékezés is váratlanul érheti. Ne rontsuk el az utazását, és legyünk kicsit óvatosabbak és udvariasabbak.

Annak ellenére, hogy a motornak jelentősen megnő az egykerekezési hajlama, utassal gyorsítani tulajdonképpen valamivel egyszerűbb, mint fékezni. Itt ugyanis (miután nem versenyben vagyunk) a gázzal olyan finoman tudunk bánni, hogy az utas kényelmesen a nyeregben tudjon maradni. Figyeljünk rá, hogy nem mindig olyan egyszerű megkapaszkodnia! Ha nincs a motoron kényelmes kapaszkodó (márpedig az a legritkább esetben van), akkor a legjobb, ha a derekunknál minket fog át az utas, és a tankra támaszkodhat. Ez azért is jó, mert abból, hogy az utas hogyan kapaszkodik, visszajelzést kapunk. Ha kényelmesen tartja a derekunkat, akkor minden rendben. Ha túl lazára veszi a fogást, akkor valószínűleg valahol máshol jár a figyelme, ezért vigyázni kell a gázadással, nehogy leessen. Ugyanakkor ha az utas görcsösen szorít minket, akkor a legjobb, ha néhány szót váltunk vele, plusz finomabban kezdünk motorozni, amíg kicsit meg nem nyugszik és meg nem barátkozik a helyzettel. Alapvetően igaz



Az oldalsó kapaszkodó mellett az utas a derekunkat is átkarolhatja, és akár a vezető előtt a tankon támaszkodhat

azonban: ha azt akarjuk, hogy az utas jól érezze magát, akkor konzervatívabb stílusban kell vezetni, mintha egyedül lennénk.

Amikor tapasztalatlan emberrel a hátunk mögött először kanyarodunk, ne lepődjünk meg azon, ha az utas önkéntelenül is ellenünk dolgozik. Ha nem

elég óvatosan adjuk elő, az első néhány kanyar pánikhelyzet lehet mindkettőnk számára: az utas, megrettenve attól, hogy a motor elkezd dőlni és közeledni a föld felé, megpróbálja felsőtestét egyenesben tartani, míg mi elkeseredetten próbáljuk követni a kanyar ívét, és beállítani egy fix dőlési szöveget. Magyarul, míg mi a kanyar belső íve felé döntjük a gépet, addig az utas próbálja azt visszahúzni. Ez test-test elleni küzdelem, ezért az előrelátó motoros még indulás előtt elmagyarázza, hogy kanyarban mi a teendő. Emellett az első egy-két órában lassabban kell kanyarodni, hogy az utasnak legyen ideje hozzászokni a döntésekhez.

Kanyarodáskor ugyancsak érdemes észben tartani, hogy ha a motor maximális döntési szöge is csökken a plusztömegtől: a hátsó rugózás összeül, amitől a kipufogó vagy a lábtartók korábban leérnek a kanyarban.

Nem sík úton ugyancsak érhetnek minket meglepetések. Gondoljuk csak meg, hogy az utas tömege hol terheli a motort. Általában a hátsó ember a



Utassal emelkedő kanyarban rövidebbet kell fékezni, és előbb gázt adni, hogy a nagyobb tömeg ne lassuljon le túlságosan

hátsó kerék tengelye fölött foglal helyet. Ez azt jelenti, hogy egyenes úton az utas nem terheli az első kereket, viszont amikor lejtőn lefelé megyünk, igenis többletterhelés lesz a motor elején. Nyilvánvaló, hogy lassításkor a fékeknek fel kell emészteni a motor és mindkét utas mozgási energiáját. Lejtőn

CSÁBÍTÁS

Az utasok utálják, ha a frászt hozzák rájuk. Az soha nem jön be, ha az utasnak úgy mutatjuk meg, hogy mennyire tudunk motorozni, hogy rögtön koppanásig csavarjuk a gázt, kormányvégig döntjük a motort, és első keréken fékezünk. Ez ugyanis a lehető legjobb módja annak, hogy megutáltassuk vele az egészet, és ezután már attól hányingerük legyen, ha motorhangot hallanak.

Az utassal, pontosabban a motorral finoman kell bánni! Ha lassan gyorsítunk, óvatosan kanyarodunk, finoman kapcsoljuk a sebességeket és engedjük fel a kuplungkart, ha érzéssel fékezünk, sokkal könnyebben el tudjuk kápráztatni a mögöttünk ülőt. Lényegesen kisebb fáradtság árán, azt fogják hinni, hogy mi vagyunk a világ legjobb motorosai!

Emellett ha feltétlenül csillogtatni akarjuk sportmotorunk tudását, akkor néhány kör után rákérdezhetünk, hogy kíváncsi-e arra a mögöttünk ülő, hogy hogyan gyorsul a gép. Ha igen, akkor mondjuk, hogy kapaszkodjon meg, majd csavarjuk rá a gázt - de legfeljebb félig! Egy nagy sportmotor ugyanis félgázon is úgy megy, hogy az ehhez nem szokott emberből kiszorítja a lélegzetet, és az jólesően remegő lábakkal száll le - miközben mi így azért még nagy biztossággal uraljuk a paripát.

a mozgási energia mellett azonban a gravitációval is meg kell küzdeniük a fékeknek, mert ezek ugyan csak előrehúzzák a motort. Ezért amikor lejtőn kanyarhoz érünk, különösen utassal nem jó, ha az utolsó pillanatban akarjuk elkapni a fékeket.

Egészen más a helyzet hegynek felfelé haladva. Miután az **utas** még mindig a hátsó kerék fölött **ül**, emelkedőre érve annak tömege gyakorlatilag a hátsó kerék tengelye mögött lesz. Ezért még kisebb gázadástól is egy kerékre állhat a motor, ha nehezebb utassal fölfelé indulunk el. Az egyetlen megoldás, hogy finomabban bánunk a gázzal, illetve hogy amikor a kuplung kiengedésekor érezzük, hogy az első kerék elkönnyül, és kormányozni **már** szinte erő kifejtés nélkül tudnánk, akkor próbáljuk saját tömegünket előrehelyezni.

A következőket érdemes szem előtt tartani, mielőtt utassal útnak indulunk:

- *Az utasnak csak ülnie kell, és az egyetlen dolga, hogy erősen kapaszkodjon.*
- *Nagyobb tömeget viszünk, ezért több ujjal kell fékezni, ha nagyobb erő kifejtés szükséges.*
- *Finomabban kell gyorsítani a plusztömeggel.*
- *A „rakományt” nem megijeszteni, hanem szállítani és szórakoztatni akarjuk.*

Ki MÖGÉ SZABAD FELÜLNI, és ki mögé nem?

Nagyon egyszerű: aki meg akarja mutatni nekünk, hogy hogyan kell motorozni, a mögé soha! Inkább jöjjön a kezdő, a rutintalan, a volt versenyző, bárki - amíg nem arról van szó, hogy a vezető szándékosan durvul, addig nyugodtan be lehet vállalni a hátsó ülést. Tény, hogy ép eszű emberek megfontoltabban, lassabban vezetnek utassal!

CSOPORTOS MOTOROZÁS



Kevés annál látványosabb dolog van, mint amikor több motoros együtt halad az utakon: akár kívülről nézzük a motorostársaságot, akár magunk is köztük vagyunk. Kétségtelen, hogy valami megmagyarázhatatlanul jó érzés az, ha egy csoporthoz tartozunk, amelyben mindenki osztja a szenvedélyünket, és jó értelemben vett bandaszellem alakul ki. Emellett tény, hogy biztonságosabb is együtt gurulni, mint az embernek egymagában nekivágni a hegyeknek.

Amikor csoportban motorozunk, nagyjából ugyanazokra a motoros alapismeretekre van

szükségünk, mint amelyekről e könyvben korábban már szó volt. Ennek ellenére van még néhány szempont, amit feltétlenül érdemes tudni, mielőtt barátaival együtt indul motorozni az ember, mert általában amilyen kellemes az ilyen együtt motorozás, sajnos az egésznek lehet kellemetlen vége is.

Csoportos motorozásnál általában különböző tudású emberek motoroznak együtt - amit el kell fogadni, és ennek megfelelően irányítani a túrát. A csoport tempója összességében ezért nem lehet nagyobb, mint amit ez egyes emberek tudása és

felkészültsége lehetővé tesz. Ha ugyanis a „menők” túl nagy iramot diktálnak, akkor a kevésbé rutinosak bőven a fölött fognak motorozni, mint amennyit egyébként képességeik biztonságosan lehetővé tennének. Ugyanakkor ha a csoport túl lassan halad, akkor ez egy idő után joggal zavarja azokat, akiknek kényszerűen lassan kell menniük, hogy a csoportban maradjanak. Ezért igen fontos, hogy legyen valaki, aki erre alkalmas, és vezeti a túrát.

Csoportosan motorozni nagyszerű dolog. Egyrészt ha jó fejekkel vagyunk körülveve, már a bandázás önmagában megér egy hétvégét, másrészt egymáshoz viszonyíthatjuk motorozásunkat, harmadrészt meg jó látni a másik motort akcióban kanyarodni.

Néhány dologra azonban vigyázni kell. Ha új felállású csapattal megyünk, számítani kell rá, hogy mindig van egy-két versenyző fazon, akik általában, egy hülye százat csinál alapon, az egész együtt motorozást vérré menő versennyé torzítják. Ha az ilyesmi elfajul, jobb kiszállni a buliból.

Azzal is tisztában kell lennünk, hogy a csapat végén motorozóknak időnként tényleg a lovak közé kell csapniuk, ha utol akarják érni az élbolyt, még akkor is, ha azok nem mennek olyan gyorsan. Ezért könnyebb megőrizni kapcsolatunkat a csapattal, ha nem sokkal a vezető motoros mögött haladunk.



A csoportos motorozásban az élen haladó motoros dolga a csapat összetartása. Ezért neki nemcsak a saját, hanem mások motorozására is fokozottan kell figyelnie. Ha például autópályán akar sávot váltani, nem csupán a saját manőverének kivitelezésére kell gondolnia, hanem arra is, hogy elég időt adjon a többieknek is. Vagy kereszteződéshez érve előbb meg kell kezdeni a lassítást, hogy mindenki kényelmesen le tudjon lassítani, és ne szaladjanak egymásba a csoport hátrébb lévő tagjai. Ugyancsak figyelnie kell, hogy a hátul lévők tudják-e tartani a tempót, illetve hogy aki gyorsabban menne, az se unatkozzon.



A helyes ívet akkor is nézni kell, ha közvetlenül előttünk motoroznak

El kell fogadni, hogy - főleg hegyi utakra érve - a csoport egy része általában a tempós kanyarokat, míg mások inkább a tájat szeretnék élvezni, vagy csupán szép komótosan a motorjukkal ismerkedni. Vagyis van, aki gyors, és van, aki lassú. A csoportos motorozás viszont nem arról szól, hogy egymásra erőltetjük magunkat. Ezért ilyenkor a csoport szétszakadhat, így mindenki csinálhatja azt, ami neki tetszik. A csapat összetartásának a kulcsa az, hogy a vezető biztosítsa, hogy a nagyobb kereszteződésben a csapat tagjai megvárják egymást. Így még a leglassúbb motoros is visszakerülhet a csoport elejére, és senkinek sincsen olyan kényszerképzete, hogy gyorsabban,

vagy lassabban kellene mennie mint ahogy az neki jólesik.

Ez egyébként alapvető szabály is: mindig a leghátsó motoros diktálja a tempót. Néha lassítani kell, nehogy valaki leszakadjon a csoporttól, vagy nem a tudásához, vagy gépéhez illő kockázatot vállaljon. He együtt van a csapat, a kevésbé tapasztalt motorosnak közvetlenül a csoport élén haladót kell követnie. Így egyrészt nehezebben marad le, másrészt a rutinosabbak figyelhetik, és akár még tanácsokat is adhatnak.

HA CSOPORTBAN MOTOROZVA túlságosan az előttünk haladóra koncentrálunk, akkor előbbutóbb elfelejtjük a saját motorunkat vezetni! Butaság azt gondolni, hogy ha pontosan olyan sebességgel, és azonos pályán haladunk, mint az előttünk lévő motoros, akkor semmi más nem kell tenni, mint leutánozni azt, amit az csinál. Annak ellenére, hogy a csapat ugyanazon az úton jár, mindenkinek a saját motorozásával kell foglalkoznia, illetve megtalálni saját fékezési pontjait, saját kanyarodási íveit, kormánymozdulatait, és magának észrevenni a veszélyforrásokat.



A helyzet az, hogy rosszul összeállított vagy rosszul irányított csoportban pokol motorozni. Általános jelenség, hogy egy-egy öncélú motoros hirtelen versenyezni kezd a többiekkel, és minden józan megfontolást félretéve széthúzza és

szétzilálja a csoportot. Ez nagyon veszélyes, nemcsak arra nézve, aki beszáll a versenybe, hanem arra is, aki csak az események körül tartózkodik. Ha ilyesmibe keveredünk, a legjobb kicsit lemaradni a csoporttól, és nyugodtan, a saját tempónkban haladni. A nagy kavalkádban úgysem fogunk hiányozni senkinek, plusz van időnk azon gondolkodni, hogy legközelebb is együtt akarunk-e motorozni ezzel a társasággal.

Miután itt egyetlen ember vissza tudja fogni az egész csapatot, a csoportos kirándulás némi többletfelkészültséget igényel attól, aki erre vállalkozik. Mindenki maga felelős azért, hogy megtankolva, olajozott láncsal, pontos időben érkezzen a reggeli találkozóra. Nem árt tudni azt sem, hogy merre megy a túra és mi a végcél, illetve ha valamilyen jelzési rendszert használ a csoport, akkor azt is meg kell tudakolni, hogy ne csak bután nézzünk a sisakunk alól, amikor valaki valamit mutogat nekünk. Mindig tudjuk, hogy hol járunk, arra az esetre, ha lemaradnánk a csoporttól.

Az ideális csoport egyébként - tapasztalatok szerint - hat motorosból áll. Az ennél nagyobb csapatot már tömegnek érezhetjük, különösen, ha a motorok között nagy a különbség. Ha túl sokan vagyunk, nehézségeink lehetnek sűrű forgalomban is, illetve az irány és a tempó megválasztásában.



Az elöl haladó motorosnak figyelnie kell, hogy nem szakad-e túlságosan szét a csoport

Csoportban motorozva nagyon hasznos, ha valamilyen formációt veszünk fel. Ennek egyébként csak félig-meddig kell tudatosnak lennie, ugyanis ez sokszor magától adódik. Ha városon kívüli főúton halad a csoport, akkor a legjobb ha átfedéssel motorozunk, vagyis az egymást követő motorosok mindig a sáv ellentétes oldalán mennek, mint az előttük haladók: a vezető motoros a sáv bal oldali keréknyomán halad, míg a második motoros a jobb oldali keréknyomon, aztán a harmadik megint a bal oldalon, a negyedik a jobb oldalon és így tovább. Ezzel a csapat szorosan együtt motorozik, viszont biztonságos távolság van az egymás mögött haladók között. Az egyetlen dolog, amire figyelni kell, hogy olyan távolságot tartsunk, hogy ha az egyelő előttünk haladó nyomvonalat akar váltani, akkor beférjen közéink és az előtte haladó motoros közé. Emellett úgy kell a tükrünket állítani, hogy a mellettünk-mögöt-

tünk haladót lássuk benne, és ha mi váltunk nyomvonalat, meg kell győződnünk arról, hogy nem lökünk fel senkit, aki véletlenül kicsit közel, mellénk ért.

Kanyargós úton vagy nagy sebességnél érdemes egymás után, egy vonalban haladni. Itt egyrészt a csoport jobban elnyúlhat, másrészt így mindenki használhatja a sáv teljes szélességét. Ugyancsak az élesebb kanyarokban vagy akár autópálya-feljárókon is ajánlatos ezt a formációt felvenni, ha nem akarjuk, hogy egy motoros megcsúszásába többen is belebukjanak.

Akár formációban haladunk, akár nem, oda kell figyelni, hogy hogyan előzzük egymást, hiszen aligha lehetne csúnyábban tönkretenni egy szép, napsütéses motoros hétvégét, mint hogy ketten a csoportból egymásba akadnak. Először is, ha nyílt úton haladunk, úgy kell egymást megelőzni, hogy a két motoros között a lehető legnagyobb távolság legyen, vagyis mintha személyautót



Csoportban érdemes valamilyen formációt felvenni. A legjobb, ha a sávnak az előttünk haladóval ellentétes oldalán motorozunk - így jól előrelátunk, illetve ki tudjuk kerülni, ha az például hirtelen lassít

BAJKERÜLÉS

A csoportos motorozás egyik legizgalmasabb része, amikor többedmagunkkal jó tempóban vágózunk kanyargós hegyi utakon. Előfordul, hogy ilyenkor késztetést érzünk egy kis előzgetésre is. Ám tudni kell, hogy ez nem teljesen veszélytelen, főleg kevésbé tapasztalt motorosokkal. Ugyanakkor ha a józan ész határain belül maradunk, gyakorlatilag nem feltétlenül vállalunk több kockázatot, mint ha mondjuk csúcsforgalomban végigmotoroznánk a körúton. Ehhez persze meg kell tartani azt a bizonyos húszszázalékos biztonsági sávot! Emellett különösen fontos, hogy emlékezzünk azokra a szabályokra, amelyeket a Szem-pont című fejezetben figyelmünkkel kapcsolatban megismertünk. Ha csoportosan jó tempóban haladunk, a figyelmünk középpontjának az úton kell lennie. Csoportban egyszerűen kicsit erőltetnünk kell magunkat, hogy a másik hátsó lámpája helyett határozottan nézzünk el az előttünk haladó motoros mellett!

Erős tempónál figyelembe kell venni azt az alapszabályt is, hogy a motorkerékpár bukásnál a kanyar külső íve felé csúszik. Ezért ha azonos nyomvonalon, közvetlenül egy társunk mögött haladunk, és az - ne adj' isten! - elesik, akkor szinte lehetetlen, hogy a csúszó motor alólunk is kiüsse a gépet. Amikor ugyanis pillanatokkal később mi leszünk az útnak ugyanazon a pontján, ahol az előttünk haladó alól kicsúszott a gép, addigra az nem ott lesz, hanem valahol már a kanyar külső íve felé tart. Rádásul, miután az időm, a kormány és a lábtartóvégek nem igazán jól tapadnak, a csúszó motor nagy tempóval hagyja el az utat.

Ugyanígy nem tudunk belerohanni bajba került társunkba

akkor sem, ha a kanyarba egy szűkebb belső íven megyünk be. Viszont ha nem is előzünk, csupán a külső íven azonos sebességgel haladunk, akkor eséskor nagy valószínűséggel átbukfencezünk az előttünk haladó motoroson: a csúszó motor éppen elénk fog kerülni, és ha az eltalál, akkor az minket is földre visz.

A hátul haladó motoros bukását gyakran az okozza, hogy követi az előtte „röppályára” került motort, vagyis az útról lesodródó/lecsúszó motort követi saját íve helyett. Ez tipikus példája annak, hogy rossz helyre állítjuk a fókuszot, és aztán arra megyünk, amerre nézünk. Sajnálatos dolog, ha barátunk éppen az orrunk előtt töri darabokra motorját, de még kellemetlenebb, ha mi magunk is belekeveredünk ebbe, mert az események hatása alatt elfelejtünk befordulni. A legjobb, ha nem nézünk oda, amikor valaki elcsúszik, hanem folytatjuk utunkat arra, amerre eredetileg elterveztük.

Egyébként komoly nehézségeink lehetnek az előzéssel is, ha az előttünk haladó motoros van figyelmünk középpontjában. Ha állandóan a másik motor fenekét nézzük, nem látjuk, hogy merre megyünk, míg ha a saját nyomvonalunkat figyeljük, gyorsabban tudunk haladni, és képesek leszünk előzni.



előznénk, menjünk át a másik sávba, még akkor is, ha társunk mellett bőven elférnénk a sávon belül. Ezenkívül a tempókülönbség ne legyen túl nagy, mert nincs annál ijesztőbb, idegesítőbb és veszélyesebb, mint amikor milliméterekkel mellettünk valaki váratlanul százás tempókülönbséggel húz el.

Kanyargós hegyi úton akkor előzzünk, amikor az előttünk haladó éppen nem a mi nyomvonalunk felé közeledik, hanem attól távolodik. Amikor az előttünk motorozó a két kanyart összekötő kis egyenesben mondjuk éppen jobbra húzódik, hogy hozzákészüljön a következő fordulóhoz, akkor mi a bal oldalon maradunk. Ezzel nyomvonalaink egymástól távolodnak, és ha egészen az

előzés végrehajtásáig az útnak azon az oldalán maradunk, akkor gyakorlatilag képtelen lesz az előzőtt motoros nekünk ütközni.

Ha mi előzünk, akkor ne előzzünk egyszerre többet: egyszerre csak egy társunkat kerüljük ki, így biztosan be tudjuk fejezni az előzést, senkit nem sodrunk veszélybe egy merész befékezéssel, illetve időt adunk a következő motorosnak, hogy észrevegyen a tükörben. Ha minket előznek, akkor egyrészt legyünk előzékenyek, és engedjük el a gyorsabb motorost, másrészt aki előz, az nem biztos, hogy egyedül van, tehát nézzünk bele a tükörbe, hogy van-e még valaki, aki szeretne elmenni mellettünk, és ha igen, akkor csináljunk annak is egy kis helyet.



UTCAI HARCOSOK



Sokan úgy gondolják, hogy a sportmotorral az ember a saját halálos ítéletét vásárolja meg. Ez szerencsére nemcsak túlzás, hanem statisztikák bizonyítják, hogy egyáltalán nem is igaz. A motorbalesetek zöme ugyanis az egész világon olyan helyzetekhez köthető, amelyeknek semmi köze nincs a hagyományos értelemben vett sportmotorozáshoz. Tízből kilenc baleset városi forgalomban történik! A tipikusan sportmotoros - tehát autópályán vagy hegyi utakon elszenvedett - balesetek száma így mindössze az összes balesetnek körülbelül tíz százalékát teszi ki! Ez azt je-

lenti, hogy ha kint vagyunk már az autópályán vagy fönt a hegyekben, akkor gyakorlatilag biztonságos területre értünk. Oda eljutni már sokkal nehezebb!

Miután forgalomban sokkal veszélyesebb vezetni, mint „nem forgalomban”, levonhatjuk a következtetést, hogy ahhoz, hogy a veszélyhelyzeteket felismerjük, a forgalom más résztvevőire kell koncentrálni. Hogy testi épségünket megőrizve motorozzunk, az a feltétele, hogy felismerjük mások hibáit. A jó motoros nemcsak saját magára figyel, hanem arra is, hogy ki, mikor, mit csinál.

Sőt az, hogy ki, mikor és mit *fog* csinálni! Ehhez úgynevezett hetedik érzékre van szükség, ami a többéves motorozás során alakul ki, és a világon a legfontosabb „biztonsági berendezés”. Ha észre tudjuk venni, hogy a forgalom többi résztvevője mire készül, vagy hogy esetleg mi járhat az egyes vezetők fejében, még mielőtt bármit is tennének, akkor az összes manapság egekig magasztalt biztonsági berendezésen jót kacaghattunk. A blokkolásgátló vagy a légzsák vitathatatlanul nagyszerű dolgok, képességeink azonban százszorosát érik azoknak!

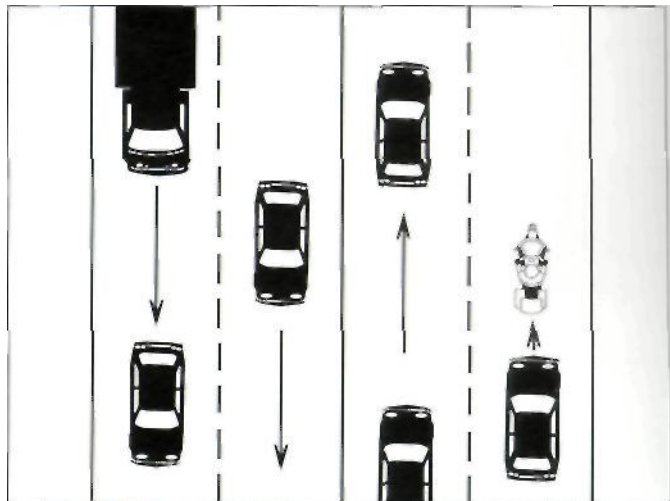
A városi motorozást hosszú távon baleset nélkül úgy vésszelhetjük át, hogy helyesen értelmezzük a forgalom mozgásából kapott jeleket. Ez nemcsak abban segít, hogy reagálni tudjunk arra, amit a forgalom résztvevői éppen csinálnak, hanem abban is, hogy felkészüljünk arra, amit csinálni fognak. Egy idő után a forgalom „olvasása” szinte játékszenvedéllyé válhat: gyanút kell fogni, hogy mit csinálnak az autók (teherautók, más motorosok, villamosok, autóbuszok, kerékpárosok meg még ki tudja ki mindenki), még mielőtt az valóban megtörténik. Ehhez rendelünk stratégiát, fékezési pontokat, szökési útvonalat, arra az esetre, ha bekövetkezik a legrosszabb.

Sajnos, hosszú éveket kell a forgalomban tölteni ahhoz, hogy a fent említett képességeink kialakuljanak, viszont néhány tipikus helyzet felismerésével már óriási lépést tettünk a biztonságos városi motorozás felé. Az alábbiakban azt a hat - szerintünk leggyakrabban előforduló - szituációt vesszük sorra, amelyeket ha észreveszünk, megduplázzuk esélyeinket, hogy a városi motorozást ép bőrrel megússzuk. A helyzettanulmányokban egyébként abból indultunk ki, hogy az egyes szituációkban a forgalom többi résztvevője nem „támadólag” lép fel, hanem tapasztalatlanság vagy oda nem figyelés miatt teremt veszélyhelyzetet. Ha ugyanis agresszivitás keveredik a dologba, akkor egészen másféle képességeinket kell mozgósítani.

KÖVETÉS

Helyzet: Többcsévos városi sugárúton haladunk, és észreveszük, hogy egy autó egészen közeljén mögöttünk. A jármű a „fenekünkben” van jó néhány kereszteződés után is, úgyhogy elhatározzuk, hogy elengedjük az illetőt, és lehúzódnunk. Ahogy azonban sávot váltunk, a mögöttünk lévő autós is ugyanezt teszi!

Megoldás: Amikor észreveszük, hogy valaki túlságosan közel követ minket, akkor, amilyen gyorsan csak lehet, menjünk el az útból. Mindezt úgy tegyük, hogy lehetőleg a jobb oldalra húzódnunk le, és mindent jó előre jelezzünk, hogy ne okozzunk meglepetést az illetőnek.

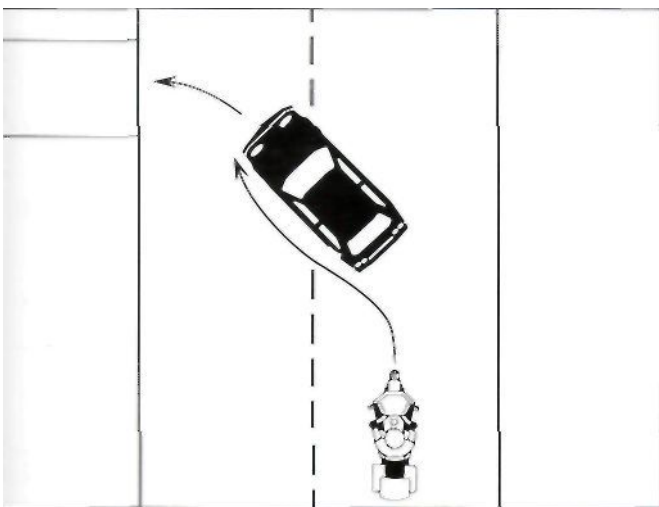


BODYCHECK

Helyzet: Normál kétirányú utcában haladva utolérünk egy, a sávéunkban haladó autót, amely nem egyenletesen halad, hanem hol lelassul, hol pedig váratlanul fölgyorsul, majd megint lelassul és így tovább. Szeretnénk előzni, de ez így nem megy, ezért szorososan a kocsi mögött motorozunk, várva, hogy majdcsak észreveszi magát a vezető. Néhány utcasarokkal később végképp elegünk lesz a furcsa vezetési stílusból, és elkezdünk előzni. Amint azonban nekiindulunk és át-

megyünk a szembejövő sávba, az említett autó abban a pillanatban befordul balra, úgyhogy sem megállni, sem kikerülni nem tudjuk.

Megoldás: Az autó vezetőjének stílusa figyelmeztető jel, hogy a vezető valamit keres: valószínűleg egy házszámot vagy egy parkolót. Eközben megfigyelte a mögötte haladókról. Nekünk, ha motorozunk, észre kell vennünk ezt a határozatlanságot, és számítani kell rá, hogy az ilyen autó hirtelen megáll vagy befordul. Ezért nem szabad előzni, hanem kicsit le kell maradnunk.

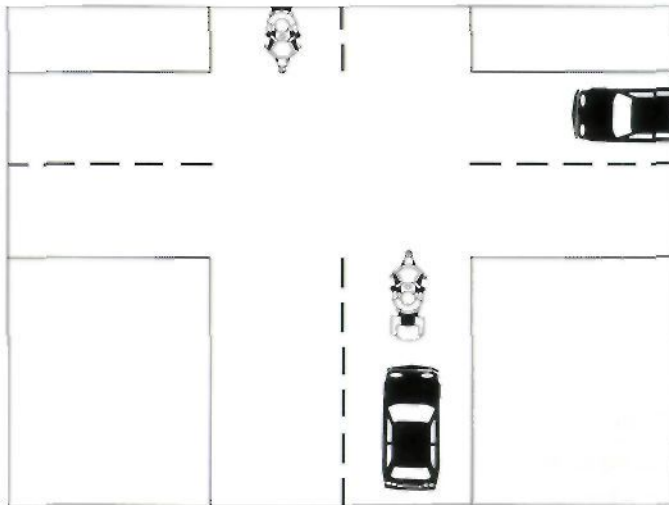


HÁTBAVÁGÁS

Helyzet: Kellemes motorozással töltött szombat, szürkületben gurulunk hazafelé, amikor egy kereszteződésben piros lámpát kapunk, ahol természetesen lelassítunk és megállunk. Hirtelen a hátunk mögül vad kerécsikorgást hallunk, és még mielőtt hátra nézhetnénk, egy váratlan, erős lökést követően berepülünk a kereszteződésbe. Az autó vezetője, akinek meg kellett volna állnia a mögöttünk, gyakorlatilag nem vett észre időben, és egyszerűen elütött!

Megoldás: A motorkerékpárokat nehéz észrevenni, különösen éjjel. Minden megállásnál gondolnunk kell arra, hogy a mögöttünk jövő autós nem lát minket. Ezért lassításkor bele kell nézni

a tükörbe, hogy lássuk, mindenki észrevette-e mögöttünk, amit mi csinálunk. Így meglátjuk, ha valaki túl gyorsan közeledik, és gyorsan kihúzódnunk az út szélére. Forgalomban az úttesten közepén ácsorogni egyébként sem túl szerencsés. Főleg motoron. Különösen éjjel!

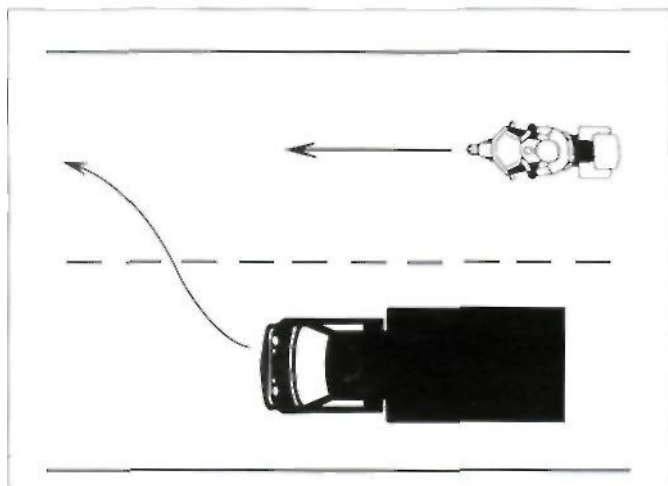


LESZORÍTÁS

Helyzet: A dupla sávú út mondjuk jobb oldali sávjában motorozunk, a velünk párhuzamosan a bal oldali sávban haladó autónál gyorsabban. Éppen a másik autó mellé érünk, amikor az úgy határoz, hogy kihúzódnik a jobb oldali sávba, és egyszerűen leszorít.

Megoldás: Minden autót szemmel kell tartanunk, amikor elmegyünk mellette, és gyanút kell fogni, mielőtt a vezető sávot akar váltani. Valószínűsíthető a sávváltás, ha az a bizonyos autó egy még nála is lassabban haladó járművet akar kikerülni, vagy éppen ellenkezőleg, őt érte utol egy még gyorsabb jármű a sávjában, amely elől ki akar térni. Egy pillanatra elvehetjük a gázt vagy fékezhathatunk, amikor az autó a sávjunkba tart. Tény, hogy ha számítunk rá, akkor az ilyen leszorításokból nem olyan nehéz kijönni. Ugyancsak azonnal vissza szoktak húzódní az autósok, ha egy pillanatra megnyomjuk a dudát. Mindemellett

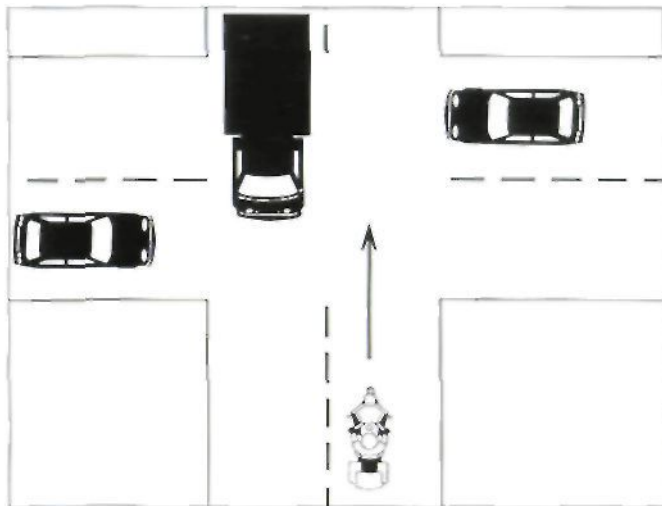
szabály, hogy a lehető legrövidebb ideig tartózkodjunk az autók tükrének holttérében, így a vezető azért magától észrevesz, ha „véletlenül” belenéz a tükörbe.



KERESZTEZŐDÉS

Helyzet: Amint megközelítünk egy kereszteződést, a legrosszabbra kelL felkészülnünk: hogy a keresztben jövők nem állnak meg, a gyalogosok pedig átszaladnak, plusz a szembejövő autók is be akarnak elénk fordulni. Vagyis a helyzet kaotikusnak látszik.

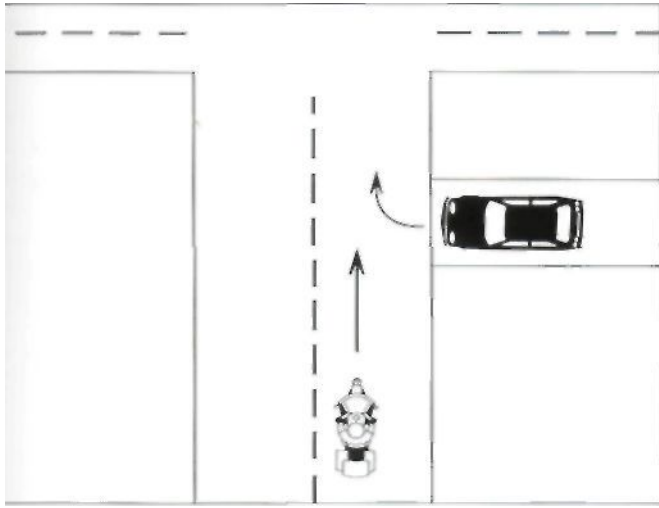
Megoldás: Úgy kell tekintenünk, hogy minden pontosan akkor fog történni, amikor odaérünk a kereszteződéshez: mindenki akkor lép le a járdáról, akkor fordul balra stb. Csökkentsük a sebességet és lassítsunk le, majd várjuk meg, amíg azért feltámad az emberekben a büntudat, és mégiscsak elsőbbséget adnak. Ezután az autókat szemmel, a menekülési útvonalat pedig fejben tartva haladjunk át a kereszteződésen. Mindez persze nem olyan lassan történik majd, mint ahogy itt leírtuk, hanem sokkal gyorsabban, másodpercek alatt.



NEM KERESZTEZŐDÉS

Helyzet: Városi főúton haladunk egyenesen, és már figyeljük a **következő** nagy kereszteződést, amikor hirtelen egy autó orra bukkan fel **az** egyik mellékutcából. Elsőbbségünk van, **az** autó mégis csikorgó kerekkel közvetlenül jobbra, a sávkba fordul. Kikerülni vagy megállni esélyünk sincs. Pedig nem is **kereszteződésben** vagyunk!

Megoldás: **Tudjuk**, hogy keresztezésekben lényegesen nagyobb **a** balesetveszély, mint nyílt úton. Nem szabad elfelejtkezni arról sem, **hog**y lakott területen, nyílegyenes főúton haladva is egyik pillanatról a másikra kereszteződésszerű viszonyok alakulhatnak ki. Mindig van ugyanis olyan, aki körültekintés nélkül a legváratlanabb pillanatban képes kikanyarodni egy mellékutcából. Más nem tehetünk, mint hogy először is megpróbálunk **közelebb** az út közepéhez - ha van ilyen, akkor -, a belső sávban haladni, remélve, hogy legalább szűken fordulnak elénk. **Aztán**, lehetőség szerint szemmel tartjuk a mellékutcákat is: figyeljük, hogy esetleg megjelenik egy autó **orra**. **Ha** igen, akkor lassítsunk, és legyünk felkészülve a megállásra vagy a kikerülésre, ha elénk fordulnak.



TÜKRÖZÉS

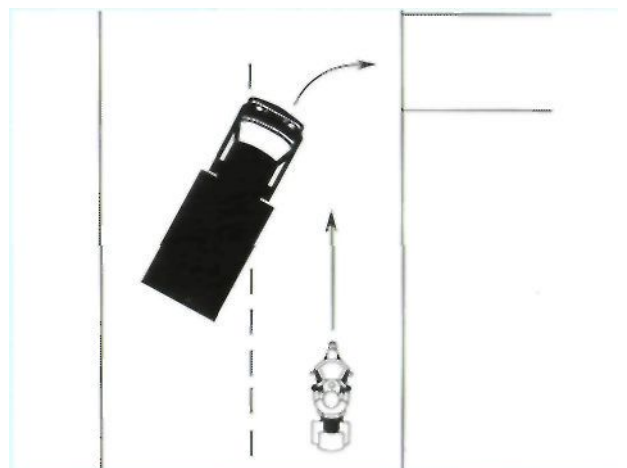
Városban, sűrű forgalomban haladva rendkívül hasznos és nagyban javítja rálátásunkat a dolgokra, ha öt másodpercenként a tükörbe nézünk. Emellett minden második tükörbe nézéskor érdemes ellenőrizni, hogy az irányjelzőt visszakapcsoltuk-e.



A balesetek elkerülésében döntő szerepe van annak, hogy észrevesszük-e a lehetséges veszélyforrásokat, illetve az ezekhez vezető szituációkat. Ezért ha valahol, akkor városban bizony jó megfigyelőknek kell lennünk! A megfigyelést máshogy sajnos nem végezhetjük, minthogy a tekintetünket szünet nélkül az úton tartjuk, és folyamato-

san figyelünk a lehetséges veszélyhelyzetekre. Öreg motorosok azt mondják, hogy a vezetőnek városban hozzá kell szoknia, hogy tíz másodpercet előre néz. Ez azt jelenti, hogy nemcsak közvetlenül a motor előtti részt figyeljük, hanem egyidejűleg a szem mozgatásával távolabbra is, hogy jó előre észrevegyük, ha valahonnan veszély leselkedik ránk.

A KIS UTCÁBA vagy parkolóhelyre behajtó teherautó nagyon veszélyes! Alapvetően egy nagy testű jármű nem tud ilyen helyekre az út jobb oldalára húzódva befordulni. Hovatóvább sok vezető úgy gondolja, hogy ilyenkor használhatja a tőle balra levő sávot is. Legyen az dupla sávos úton a belső sáv vagy akár a szembejövő sáv, bele fog hajtani! Mindennek a morális oldalán túl, csak annyit szűrjünk le, hogy ha egy teherautó nagyon lelassít a belső sávban, akkor figyeljünk arra, hogy nem akar-e előttünk befordulni. Ha igen, és mi gyorsan jövünk, akkor nagy a baj, mert a teherautó holtterében sokszor nem látszik a motor, teherautót oldalról telibe találni pedig nem egy életbiztosítás. Ha a teherautó sofőrje láthatóan tétovázva, lassan vezet, akkor készüljünk fel arra, hogy rövidesen meg kell állnunk.



CÁPA

Ha egy autó vezetője azért jön közvetlenül mögöttünk, mert szándékosan kötekedik, két dolgot tehetünk. Az egyik, hogy motorunk dinamikáját kihasználva egyszerűen faképnél hagyjuk az ilyen „cápát”. Ha erre nincs biztonságos lehetőség, és továbbra sem száll le rólunk az illető, akkor húzódjunk félre és lassítsunk le, vagy akár álljunk meg. Egy nagyobb autóval fenyegetni egy kisebb járművet sokkal könnyebb, mint fizikailag szembenézni valakivel. Az ilyen „cápa” típusú ember ezért valószínűleg ez utóbbira már nem veszi a bátorságot, és tovább fog menni. A legfontosabb, hogy üldözőversenybe ne keveredjünk, mert annak morálisan és fizikailag is csak mi lehetünk a vesztesei.



BUSZMEGÁLLÓ

Motorosnak a városi közlekedésben az egyik legnagyobb csapda a buszmegálló - méghozzá akkor, amikor a busz nincs is ott! Amennyiben ugyanis a megálló nem kövezve vagy betonozva, hanem aszfaltozva van (a legtöbb még ilyen), az aszfaltréteg a nagy nyári melegben szépen lassan felgyűrődik, és az út közepén kicsúcsosodik, mint egy alpesi háztető. Motorcsapda! Az ilyen hosszirányú akadályokon nagyon nehéz átmotorozni, mert egy szemvillanás alatt kibillentí a motort egyensúlyából. Ráadásul a buszokból némi olaj is ki szokott folyni, úgyhogy ha nem vesszük észre az akadályt, a bukás szinte elkerülhetetlen. A buszmegállók előtti útszakaszon tehát ne menjünk az út közepén, maradjunk valamelyik kerékvágányban, és nézzük magunk előtt az utat!



HOLTÉR I.

Amikor a közlekedési lámpánál megállunk a forgalmi sávunkban, legalább egy motorhossznyi távolságot érdemes hagyni gépünk első kereke és az előttünk lévő autó között. Miután kicsit távolabb vagyunk a közlekedés más résztvevőitől, innen jobb rálátásunk van az előttünk zajló eseményekre. Emellett az is nagyon fontos, hogy mi magunk is jobban láthatóak vagyunk.



HOLTÉR II.

Ne kövessünk túl közlelől teherautókat! Ennek több oka is van. Az egyik, hogy az úton lévő veszélyforrásokat nem látjuk előre: ha kátyú vagy mondjuk egy fadarab van az úton, a teherautó simán átmegy rajta, nekünk viszont csupán annyi időnk marad, hogy észrevegyük, míg kibukkan a teherautó alól: vagyis a másodperc tört része alatt a kerekünk előtt van. Másrészt ha a szembejövők közül valaki balra akar fordulni közvetlenül a busz vagy a teherautó után, és mi túl közel vagyunk a nagy testű járműhöz, akkor megvan rá az esély, hogy nem lát meg minket, és a nagy kapkodásban még el is üthet. A teherautót tehát kissé távolabbról, úgy négy másodpercnyire kövessük, és közben azért figyeljük, nem bukkan-e fel valami hirtelen alóla.

AUTÓPÁLYA

Többszörösen bizonyított tény, hogy az autópályán menni kevésbé veszélyes, mint a városi forgalomban. Viszont igaz az is, hogy ha úgy alakul, és az autópályán szembesülünk egy veszélyhelyzettel, akkor azt nagyon nehéz elkerülni. Ezért akár lassan, akár gyorsan megyünk, annyira előre kell tekintenünk, amennyire csak tudunk, egészen a horizont aljáig. Ezzel a veszélyhelyzetet jó előre látjuk. Ugyancsak szenteljünk külön figyelmet a veszélyesebb járműveknek: a pótkocsis teherautónak, a cammogó Kispolszkinak, a cikázó Golf GTI-nek.

A teherautó-pótkocsi kombináció általában lassú, lassan előz, úgyhogy sok veszély forrása. Emellett előfordul, hogy a pótkocsi becsóvál. Ilyenkor a legjobb, amit tehetünk, hogy amilyen gyorsan csak lehet, lehúzódnak és lelassítunk, mert gyakorlatilag saját végzetünk cikázik az orrunk előtt.

A Kispolszki önmagában nem veszélyes - ha csak nem felejtjük el észrevenni, és teljes erő-

HOLTÉR III.

A motorkerékpárt nehéz észrevenni, mert egyrészt sokszor gyorsabb, másrészt nyilvánvalóan kisebb, mint a négykerekűek. Tapasztalatok szerint főleg teherautó-sofőrök látnak meg nehezen minket. Sokszor tényleg nem azért szorítanak le, mert arrogánsak, hanem azért, mert nem vesznek észre! Alapjában igaz, hogy ha a sofőr fejét nem látjuk a teherautó tükrében, akkor ő sem lát minket, vagyis a jármű holtterében vagyunk. A feladatunk az, hogy megpróbáljuk elkerülni azokat területeket, ahol a tükrében nem látszunk, és ezért nem vesznek észre. Ezt elkerülhetjük, ha átmenetileg felgyorsítunk és egy kicsit előrébb megyünk a teherautó mellett, vagy ha kicsit lemaradunk, ahelyett hogy a holtterében utaznánk.

vel hátulról belebombázunk! Veszélyes lehet viszont az, aki előzi a Kispolszkit! Egyrészt azért, mert míg mi gyorsan érkezünk, a lassan haladó jármű mögül kibújó autó lassan kezdi meg az előzést, tehát a sebességkülönbség nagy. Másrészt a helyzet már alapjában is zavaros: az előzni készülő autó sofőrje lát minket, ezért először nem akarja megkezdeni az előzést - viszont közvetlenül a jármű mögé ér, és rájön arra, hogy az milyen lassan megy, és váratlanul mégiscsak ki akar jönni előzni. Ha mi éppen akkor érkezünk oda, az kínos lehet!

A harmadik veszélytípus a GTI vezetője, aki egyrészt gyors, másrészt cikázik, harmadrészt versenyezni akar! Az ilyen járművet messze magunk előtt vagy a tükrében is könnyű kiszúrni. Két dolgot tehetünk. Vagy hagyjuk, hadd menjen, kis időre lelelassítunk, és megvárjuk míg kimegy a képből, vagy határozottan megelőzzük, és olyan fölényesen lépünk le tőle, hogy eszébe se jusson versenyezni. Ha nem ezt tesszük, akkor egész úton a tükröt nézegethetjük.

LEGGYORSABB A VIDÉKEN

Ha autópályán előzünk, mielőtt megcsináljuk a mozdulatot, még utoljára nézzünk egyszer hátra! Sportmotoron könnyen hozzászokik az ember, hogy ő a „leggyorsabb a vidéken”, ezért előzésnél nemcsak hogy nem fordul hátra, hanem bele se néz a tükörbe, mielőtt balra húzódik.

Amikor elkezdünk előzni, igenis bele kell nézni a tükörbe, sőt még egyszer oldalra is kell nézni, miután a sportmotorokra szerelt tükrök nem arról híresek, hogy nagyon jó hátralátást biztosítanak, tehát van holtter bőven, amit fejfordítással kell ellenőriznünk. Nem vagyunk már egyedül, manapság mások is gyorsak! Sok gyors autó van, nem beszélve más sportmotorokról. Feltételezzük, hogy legalább mi „gyorsak” észrevesszük egymást.

IDEGRONCSOK

Kár tagadni, hogy sok gyengébb idegzetű autós is van az utakon. Sőt van közöttük néhány kimondottan klinikai eset is! Aki még nem találkozott ilyennel, az majd fog!

A végtelenül agresszív, szabálytalan, de határozatlan vezetési stílus együttese komoly figyelmeztető jel arra, hogy az illetőnek a volán mögött valami problémája van. Ha ehhez tipikusan arrogáns, elborult arc társul, akkor biztos, hogy az illető a fenti kategóriába tartozik.

A legjobb, ha úgy állunk az ilyen emberhez, hogy a problémát oldja meg a pszichiáter, ne mi! Vagyis minél messzebbre elkerüljük az ilyen embert, annál jobb: nehogy a problémáiból ránk is ragasszon valamit - mondjuk egy lábtörést! Meg kell érteni, hogy az ilyen idiótát sokszor nagyon felbosszantja a pusztán tény is, ha megelőzzük. Ezért ne nézzünk rá, észre se vegyük. Ha el akarunk távolodni tőle, akkor vagy maradjunk le, vagy nagy ívben, szép nyugodt mozdulatokkal kerüljük ki. És ha már megelőztük, akkor adjunk egy kicsit nagyobb gázt, hogy messze elmaradjon mögöttünk.

MOTOROZÁS SÖTÉTBEN



Sötétben még a modern, dupla lámpás motor-kerékpárral sem különösebben nagy élmény motorozni. A korlátozott látási viszonyok ugyanis éppen abban akadályoznak meg, amire motoron sokkal nagyobb szükségünk van, mint például egy autóban: hogy mindent észrevegyünk. A helyzet nagyon egyszerű. Ha nem látjuk, merre kell menni, akkor nem tudunk az úton maradni, vagy ha nem vesszük észre, akkor nem tudjuk elkerülni a veszélyforrást.

Az éjszakai motorozás azonban a játék része, különösen ha őszbe fordul, és a nappalok rövi-

debbek lesznek. Íme néhány alapvető szempont, amit érdemes betartani, ha éjszaka motorozunk:

1. A sisakunk plexijét mindig tartsuk tisztán és karcmentesen.

2. Ha egy világos helyről, például benzinkútról hajtunk ki, adjunk egy kis időt a szemünknek, hogy hozzászokjon a sötéthez, mielőtt igazán belevágunk az éjszakába.

3. Ne meredjünk rá a fényforrásokra: a szembejövő jármű fényszórói helyett figyeljük az út jobb szélét.

Elengedhetetlen kelléke az éjszakai motorozás-

nak a meleg ruha. Akinek vacog a foga, annak a reflexei romlanak, az útra irányított figyelme csökken. Ugyancsak probléma lehet egy hosszú nap után, hogy mire besötétedik, jól elfáradunk, ezért ha még éjszaka akarunk hazaérni, álljunk meg gyakrabban.

ÉJSZAKA

Amikor éjszaka úton van az ember, és elvakítja a szembejövő autó fénye, másodpercekig bizony szinte semmit nem lát. Régi motorosok azt mondják, hogy a szembejövő autó lámpája helyett az utat szegélyező fehér csíkot kell nézni. Ennek következtében a központi látásunkat a reflektorok nem vakítják el, és miután az autó elment, visszaállíthatjuk a fókuszt az útra. Az öregeknek igazuk van!

Hogy éjjel legyen időnk észrevenni a veszélyhelyzeteket, ki kell szélesítenünk a látómezőnket azzal, hogy nagyobb távolságot tartunk az előttünk haladó mögött. Ha éjjel forgalomban hala-

dunk, körülbelül négy másodperces távolságot tartunk az előttünk haladótól, illetve sűrűbben nézzünk a tükörbe, hogy lássuk, a mögöttünk lévőket nem jönnek-e túl közel hozzánk.

Megtehetjük azt is, hogy egy másik járművet, követünk. Ez főleg hegyi utakon jöhet jól, mert nagyban csökkentjük annak a veszélyét, hogy állat ugrik elénk: ilyenkor az előttünk haladó autót gyakorlatilag mozgó „pajzsnak” használjuk.

Az éjszakai motorozás egyetlen előnye, hogy hegyi úton még jóval azelőtt látjuk, ha szembejönnek, mielőtt közvetlenül megpillantanánk a közeledő járművet: a fénycsóvából már a kanyar bejárat szakaszában észre fogjuk venni, ha valaki az ellenkező irányból közeledik.

Még valami! Ha tudjuk, hogy a motorostúra éjszakába nyúlik, akkor vagy vigyünk magunkkal színezés nélküli plexit a hátizsákunkban, vagy ne is induljunk el a színezett plexivel, mert ha ránk sötétedik, akkor azzal szinte semmit nem fogunk látni, és egyetlen perc alatt százszor megbánjuk, hogy nem inkább csak egy napszemüveget tettünk fel.



MOTOROZÁS ESŐBEN



Ha van valami, ami még a sötétségnél is kellemetlenebb, az az esős idő. Esőben motorozni nemcsak azért nagy kihívás, mert csuromvizesek leszünk, hanem mert a sok víz akadályoz a látásban, és csökkenti a tapadást. Ennek ellenére, ha valaki szakszerűen kezeli a járgányát, esőben motorozni nem is olyan rossz, sőt...!

Először is fontos, hogy rendesen felöltözzünk, és a normál motorosruha fölé egy vízálló kezestábot húzzunk - ami egyébként nem árt, ha mindig nálunk van, mert nem sok helyet foglal a nyereg alatt, viszont bármikor szükségünk lehet rá. Természetesen még ha rendesen szigeteltük is magunkat az esőtől, akkor is lassabban kell menni.

ÓVAKODJ A NYILAKTÓL! A sáv elfogyását jelző, aszfaltra festett nyilak esőben nagyon sikosak - különösen ha már jó sok gumi kenődött fel rájuk. Ezért érdemes jó előre észrevenni a felfestéseket, és inkább találni egy kerülő nyomot. Különösen fontos, ha a terelő nyíl autópálya-feljáró fordulójában van, és megdöntött motorral érkezünk rá. Ilyenkor inkább fékezzünk, és kerüljük ki. Ha ez nem sikerül, a motor pillanatnyi felállítása vagy a fék rövid ideig tartó kiengedése menthet meg minket attól, hogy egészen közelről kelljen megismerkednünk a felfestő anyaggal.

Esőben a motor fékezésnél hamarabb blokkolja a kereket, gyorsításnál pedig könnyebben kipörgeti. Plusz a gyengébb tapadás csak csökkentett dőlésszöveget visel el. (Emlékezzünk a tapadási körre: a körön belül a szabályok változatlanok, csak a kör jóval kisebb.) Emellett nemcsak mindent kisebb mértékben, hanem finomabban is kell adagolnunk, mert a gyenge tapadás a durva, dinamikus reakciókat már nem viseli el: lassabban kell ellenkormányozni, a motort finomabban dönteni, érzéssel nyúlni **minden** működtető karhoz, lassabban adni a gázt.

Vasúti sínek, villamossínek, HÉV-átjáró - esőben az isten mentse meg tőlük! Nagyon sok motoros csúszik el például az útra nem teljesen merőleges síneken áthaladva. Az útba ültetett fényes vas könnyen megvezeti az első kereket, és földre viszi a motorost. Néhol a sín még bele is süllyedve az útba, úgyhogy még az is elő-

fordulhat, hogy kifordítja kezünkből a kormányt. Fontos, hogy amikor síneken hajtunk át, legalább negyvenöt fokban próbáljuk azokat keresztezni, különösen ha vizes az út. Emellett legyen a motor teljesen felállítva, és szigorúan egyenes vonalban menjünk át a síneken, közben tartsuk erősen a kormányvégeket.

SZÉL

Igazán kellemetlen, amikor az esőhöz még szél is társul. Ilyenkor nemcsak ellendőlni kell a szélnek, hanem ellenkormányozni, hogy a gépet egyenesben tartsuk. Ha azt a kormányvéget, amely az ellentétes oldalon van, mint amerről a szél fúj, kicsit eltoljuk magunktól, akkor a motor a szél ellen dől, és egyenesen fogunk a haladni.



Az esőben való motorozástól addig nem kell rettegni, amíg gumink képes kiszorítani maga alól a vizet, és így megmarad a közvetlen kapcsolat az út és a motor között. Az is jó, ha már egy ideje esik, és kicsit lemosta az utat a víz

RUHÁZAT

Sokan úgy vélhetik, hogy a ruházkodás önmagában nem kimondottan tartozik a motorozási technikák közé. A motoros öltözete azonban meghatározó magára a motorozásra nézve is! Ha a ruhadarabokat megfelelően választjuk ki, akkor nem csupán nagyobb biztonságban leszünk és karcolás nélkül úszhatunk meg egy balesetet, hanem az időjárás követelményeinek is jobban megfelelünk, vagyis a csontig hatoló hideg vagy a kibíráhatatlan meleg nem vonja el a figyelmünket a vezetéstől!

Mindenkivel megtörtént már, hogy motoron néhány méter után rájött, hogy teljesen rosszul öltözött, és gyakorlatilag felkészületlenül vág neki a napnak. Nem valami kellemes érzés, amikor már az első sarkon megfulladunk a melegtől, vagy a hideg a csontunkig hatol, vagy már az alsónadrágunkban folyik az esővíz. Ilyenkor szinte képtelenség arra figyelni, hogy jól és biztonságosan vezessük motorkerékpárunkat.

Természetesen fölmerül a kérdés, hogy milyen is az a praktikus motorosruha? Mert ha mindentől, minden időjárási helyzetben a legjobbat akarjuk, akkor a sokféle ruhadarabról levágott ár-cédulák összege lesz izzasztó. Józan megoldásokkal azonban takarékosan is ki lehet cselezni az időjárást, illetve megfelelő bukásvédelmet biztosíthatunk magunknak.

Alapfelszerelésünk beszerzése előtt jó, ha tudjuk, hogy a motorkerékpáros-balesetek túlnyomó többsége láb-, arc- és kézsérülésekkel jár. Emellett ugyancsak gyakoriak a súlyos horzsolá-



sok, amelyek következtében rengeteg vizet veszít a szervezetünk, és gyakorlatilag olyan tünetek léphetnek fel, mintha megégtünk volna. Miután ezek közül még a legjelentéktelenebb is rettentően fáj, nem nehéz arra a következtetésre jutni, hogy sisak, kesztyű, kabát és csizma nélkül egy lépést sem szabad tenni!

Az az igazság, hogy a legfontosabb dolgokon nemigazán lehet okosan takarékoskodni. Aki először vásárol sisakot, az általában el van hűlve, hogy mennyibe kerül egy jó sisak. Vannak ugyan olcsóbb, elfogadható minőségű sisakok, azonban ebben az esetben is igaz, hogy annyit kap az ember, amennyit fizet. Egy 30 ezer forintos sisak sem feltétlenül rossz, és még a rendőröknek is megfelel, de a csúcsmínőségű sisakok nem csupán a bukásnál ellenállóbbak és biztonságosabbak, hanem a mindennapi használatnál kényel-

mesebbek és praktikusabbak is. Vásárláskor a vételár mellett figyeljünk arra, hogy a sisak jól illeszkedjen, ne lötyögjön, ne szorítson, legyen némi szellőzése, és plexije pontosan zárjon.

A nadrág és a kabát vételezésénél alapvetően bőr és szintetikus anyagok között választhatunk. Köztudott, hogy a bőr kopásállóságával semmi nem versenyezhet, ez pedig bukásnál életet menthet. Nem véletlenül öltöznék be a versenyzők azokba a hatalmas bőrruhákba: nekik a testi épségük egyben a megélhetésük is. Aki biztosra akar menni, az csakis bőrruhában motorozzon, még akkor is, ha ez nem a legkényelmesebb, amikor például a túra során beül a legelegánsabb helyre ebédelni. Ebből a szempontból jobbak a szintetikus anyagokból készült kabátok és nadrágok, amelyekből sok modern ruházat készül, mert könnyebbek és praktikusabbak. Ezek népszerűsége elsősorban abban rejlik, hogy - a bőrrel ellentétben - moshatóak, könnyen kezelhetőek, egyszerű le- és felvenni őket, valamint jó hőszigetelők. Ráadásul biztonságosak is, mert protektorok mostanában már a szintetikus ruhákban is vannak.

Arra azonban ügyeljünk, hogy a megfelelő méretet vegyük - akár szintetikus, akár bőr mellett döntünk. Ha például a ruha karrésze túl hosszú, akkor a protektor rossz helyre kerül, és a könyökünk megvédése helyett az alkarunkat fogja eltörni. Emellett amilyen kényelmes egy bőrruha, ha pontosan ránk illik, annyira kényelmetlen tud lenni, ha nem a mi méretünk, és a térdünktől a könyökünkig mindenütt nyom.

Sokan a bőrdzseki és csizma mellé farmert viselnek hétköznapi motorozáshoz. Tény, hogy ha leszállunk a motorról, ez kényelmes viselet, és ha váratlanul földre kerülünk, akkor jobban állja az aszfaltot, mint mondjuk egy élre vasalt öltöny-nadrág. Ennek ellenére, ha komolyan vesszük a motorozást, a farmer nem az igazi, mert ha elesünk, néhány méter csúszás után ez is kikopik - plusz protektorok sincsenek benne, úgyhogy jól meg is ütjük magunkat. Célszerű tehát a dzsekihez egy olyan nadrágot is vásárolni, amely vagy



Ma már szinte csak szellőző sisakot lehet kapni: a homloknyílás a fejet, az állon lévő pedig a plexit és az arcrészt szellőzteti



Modern, rendkívül erős anyagból készült szintetikus ruhákban hasonló protektorok vannak, mint amit a versenyzők használnak

bőrből, vagy erősebb szintetikus anyagból készült, illetve párnázott a csípőnél és a térdknél.

Kesztyűt még akkor is viseljük, ha csak két-utcányit motorozunk! Legyen az akár egy munkáskesztyű, az is többet ér a semminél! A legfontosabb, hogy legyen valami a kezünkön, mert bukáskor ez kerül elsőnek az aszfaltra, és ezt tartjuk pajzsként magunk előtt. Persze a megfelelő védelemhez motoroskesztyűt kell felvenni. Az, hogy pontosan melyet választunk, az motorozási szokásainktól függ. Ha rövid, sportos túrákat teszünk, vagy csak városon belül motorozunk, akkor passzentes sportkesztyűt kell felvenni, ha viszont országokon keresztül túrázunk, akkor legyen kis plusz hely a kesztyűben, hogy kényelmes legyen a kezünknek - de azért ne annyira, hogy egy esetleges balesetnél lecsússzon a kezünkről. A jobb kesztyűknek hosszabb a csuklórésze, illetve biztosító pánt van a csuklórésznél. Ez utóbbiak nemcsak biztonságosak, de kényelmesebbé teszik a le-fel vételt is, ami ugyancsak fontos.

Amit igen gyakran elhanyagolnak a motorosok, az a lábbeli. Sokan úgy gondolják, hogy egy munkás- vagy magas szárú hegymászóbakancs elég. Sajnos ez csak részben igaz. A tornacipőnél jobb, a speciális motoroscsizmák azonban nagyságrendekkel komolyabb védelmet nyújtanak mind az időjárás ellen, mind pedig bukásnál.



A versenykesztyűk ma műanyag protektorral készülnek. A fekete túrakesztyű ujjrészén a szarvasbőr a plexi törlésére szolgál

Ez utóbbiak erős bőrből készülnek, és a kényesebb helyeken műanyag protektorokat helyeznek el bennük. Amikor tehát csizmát választunk, nézzük meg, hogy van-e bennük ilyen betét, hogy elég kényelmesek-e, esetleg vízállóak, illetve hogy a talpuk elég jól tapad-e.

HIDEG

Ha hűvösebb időben motorozunk, akkor már eleve elég sok mindenre oda kell figyelnünk. A gumik nem melegednek fel eléggé, jégfolt lehet az úton stb. Ha mindemellé vacogunk is, akkor bizony az egész motorozás eL van rontva. Viszont ha megfelelően öltözünk, hideg időben is örömmel lelhetjük a motorozásban, mert a külső hőmérséklettől függetlenül a feladatra tudunk koncentrálni.

Hidegben először is ne felejtsük el bezárni a szellőzőket a sisakunkon - sőt a legjobb, ha egyenesen leragasztjuk őket! Ugyancsak ragaszuk le a szellőzőket - ha vannak ilyenek - a ruhánkon és a csizmánkon. A sisak alatt használjunk maszkot, amely elfedi az állunkat és a nyakunkat is. Minderre azért van szükség, mert ha „léket kap” a felszerelésünk, az áramló levegő komoly hőveszteséget okoz, ami a testünk egészére hatással van: egy idő után nemcsak a kezünk fá-



Sokat segít, ha a szellőzőket a sisakon, a ruhán és a csizmán is leragasztjuk, ha nagy a zimankó. A sisakon az állrészt szellőzőjét hagyjuk szabadon, hogy a plexit páramentesen tudjuk tartani

zik a vékony kesztyűben, hanem egész testünk. Szervezetünk ugyanis ilyenkor már nem képes a hő pótlására. És ez nemcsak mínuszoknál van így, hanem akár 10 °C-os hőmérsékleten is megtörténhet, hogy testünk több meleget veszít, mint amennyit pótolni tud. Ennek következtében szervezetünk olyan tüneteket produkál, mint vacogás, fáradtság és hosszabb reakcióidő. A legfontosabb a téli ruházatkodásnál, hogy elkerüljük, hogy az áramló levegő bárhol közvetlenül a bőrünkkel érintkezzen. Belső hőmérsékletünket alapvetően meg kell tartani, vagyis nem szabad, hogy a fejünk és felsőtestünk lehűljön. Ezért fedjük el minden lehetséges szabad bőrfelületet, és nyugodtan vegyük fel az esőruhát még akkor is, ha éppen süt a nap.

Mit viselhetünk még a fejezet elején említett alapfelszerelés mellett - illetve alatt és felett? Először is meleg alsóruhákat. Jó a jégernadrág is, de a sportboltokban vehetünk profi hőszigetelő alsóruhákat, nadrágokat és mellényeket, amelyek viszonylag vékonyak, de jó melegen tartják testünket. Ugyancsak itt lehet beszerezni szintetikus termopulóvert és nadrágot, amely nagyon értékes pluszréteg a külső motorosruha és az alsóruha között.

Télen már elkerülhetetlen, hogy teljes motorosruházatunk legyen. A farmer ilyenkor csak térdfájdalmakat okozhat, még akkor is, ha nem esünk el. A bőrruha nem rossz, de megint csak elmondható, hogy a szintetikus anyagok praktikusabbak és melegebbek. Tetejébe ezek általában kicsit bővebbek, így jó néhány réteg alájuk fér. A nyári bőrkesztyűt is cseréljük ilyenkor sokrétegű speciális téli motoroskesztyűre.

MELEG

Nagy melegben, különösen rövidebb utaknál bizony hajlamosak vagyunk elhanyagolni ruházatunkat, mondván jó a nyitott sisak, nem kell a kabát, a kesztyű, a csizma. Tény, hogy ezeket sokszor körülbelül annyi ideig tart felvenni, mint maga az



A legtöbb motoroskabátban kivehető termobétés van, így ezek viselete hidegben és melegben is kényelmes

utazás. Ennek ellenére akár csupán a szomszédba szaladunk át, akár többnapos túrára megyünk, a megfelelő nyári ruházat összeállításával és viselésével nemcsak nagyobb biztonságban, hanem kényelmesebben is motorozunk. Hihetetlen, de nagyon nagy melegben jobb, ha a szabad testrészek el vannak takarva, mintha azok közvetlenül a forró levegővel érintkeznének. A szellőzés jó, de ha negyven fok körüljár a hőmérő higanyszála, akkor már nem szabad túlzásba vinni, mert a bőrünkön keresztül túl sok nedvességet veszítünk, és a bőr kiszárad. A vízháztartásunkra pedig vigyázni kell! Testünknek további segítséget adunk a ned-

vesség megtartásában, ha megállásoknál bevizezzük a fejünket és a pólónkat, illetve nedves kendőt tekerünk a nyakunk köré. Emellett igyunk annyit, amennyi csak belénk fér! Ugyancsak kellemes felfrissülés, ha a pihenők során kicsit levesszük az izzasztó bőrruhát. Ehhez azonban könnyű rövidnadrágot és pólót kell viselni a bőr vagy szintetikus ruha alatt, hogy szalonképesek maradjunk.

Alapfelszerelésünknek nyáron könnyűnek és szellőzőnek kell lennie. Ilyenkor érezzük, hogy jó vásárt csináltunk, amikor kifizettük a drága, de jól szellőző sisakot, amely lehetőleg világos színű és van hozzá színezett plexi. A legtöbb gyártó többféle szellőző bőr-, illetve szintetikus kabátot is kínál. Van teljesen szitaszerű szintetikus, úgynevezett „mesh” kabát, amely könnyű és nagyon jól szellőzik, viszont annak ellenére hogy protektorok vannak benne, bukásnál nem nyújtja a legjobb védelmet. Mindenképpen előnyösebb azonban egy hosszú ujjú pólónál! Ha az anyagiak számítanak, akkor vegyünk egy, kicsit hűvösebb időben is jól használható normál motoroskabátot, amelyen cipzárakkal nyithatunk szellőzést a meleg napokon. Aki viszont megengedhet magának egy kimondott nyári dzsekit, az jó ha tudja, hogy egy világos színű, perforált bőrdzsekinél nincs jobb.



Nyári melegben, rövidebb túrákhoz nagyon kényelmesek a hálószerű, lyukacsos anyagból készült kabátok. Ha azonban biztonságban akarunk motorozni, a perforált bőrruhának nincs párja!

A helyzet az, hogy alul inkább viseljük farmeret, mint rövidnadrágot. Szó sincs arról, hogy a farmer akár megközelítőleg is teljes védelmet nyújtana, de nagyon sokan viselik, és az „utcáról áthozott” ruhadarabok közül még ez a legjobb. Ennél azonban sokkal praktikusabb, kényelmesebb és biztonságosabb a bélésétől megszabadított szintetikus nadrág protektorokkal.

A kapható vékony, szintetikus, illetve rövid bőrkesztyűk komfortelőnyéért megítélésünk szerint túl sokat áldozunk fel a biztonságból. Már többször említettük, ha baj van, kezünk az első, amely földet ér. Viseljük csak a normál bőr motoroskesztyűt a hosszú csuklórésszel, menet közben nem fogjuk észrevenni a különbséget!

ESO

Esőben az elsődleges feladat: száraznak maradni. Ha ez nem sikerül, teljesen mindegy, hogy



Jó, ha az esőruha mindig ott van a nyereg alatt, ugyanis kis helyen elfér, és ha ezt felhúzzuk, akkor nagyjából mindegy, hogy esik vagy nem. Persze nem árt a vízálló csizma és kesztyű sem. A sisakkal kapcsolatban a minimum, amit tehetünk, hogy bezárjuk a szellőzőket. Csak az állrész szellőzőjét nyissuk ki, ha párosodni kezd a plexi. Ha az esőruha ujját a kesztyűre húzzuk, a víz nem csurog be (túloldal)

mennyire öltözünk fel, fázni fogunk. Szárazon megúszni egy nyári záport a ma kapható praktikus és nem is túl drága felszerelésekkel csupán kis előkészítés és gondoskodás kérdése.

Nagy esőben is megtehetjük azt, amit téli motorozáskor, vagyis hogy leragasztjuk a sisak szellőzőit, kivéve az állon lévőket, mert azzal elzárnánk a plexit belülről páratlanító levegő útját. A párasodás elkerülésére egyébként használhatunk páramentesítő sprayt vagy beragasztható páramentesítő betétet.

Az alsóruha kiválasztásához tudnunk kell, hogy a pamut esőben nem jó - főleg ha még hideg is van. Ez az egyébként praktikus anyag ugyanis teljesen elveszíti a hőszigetelését, ha nedves lesz. Megint csak térjünk be egy sportüzletbe, és válasszunk olyan darabot, amely jobban ellenáll a nedvességnek.



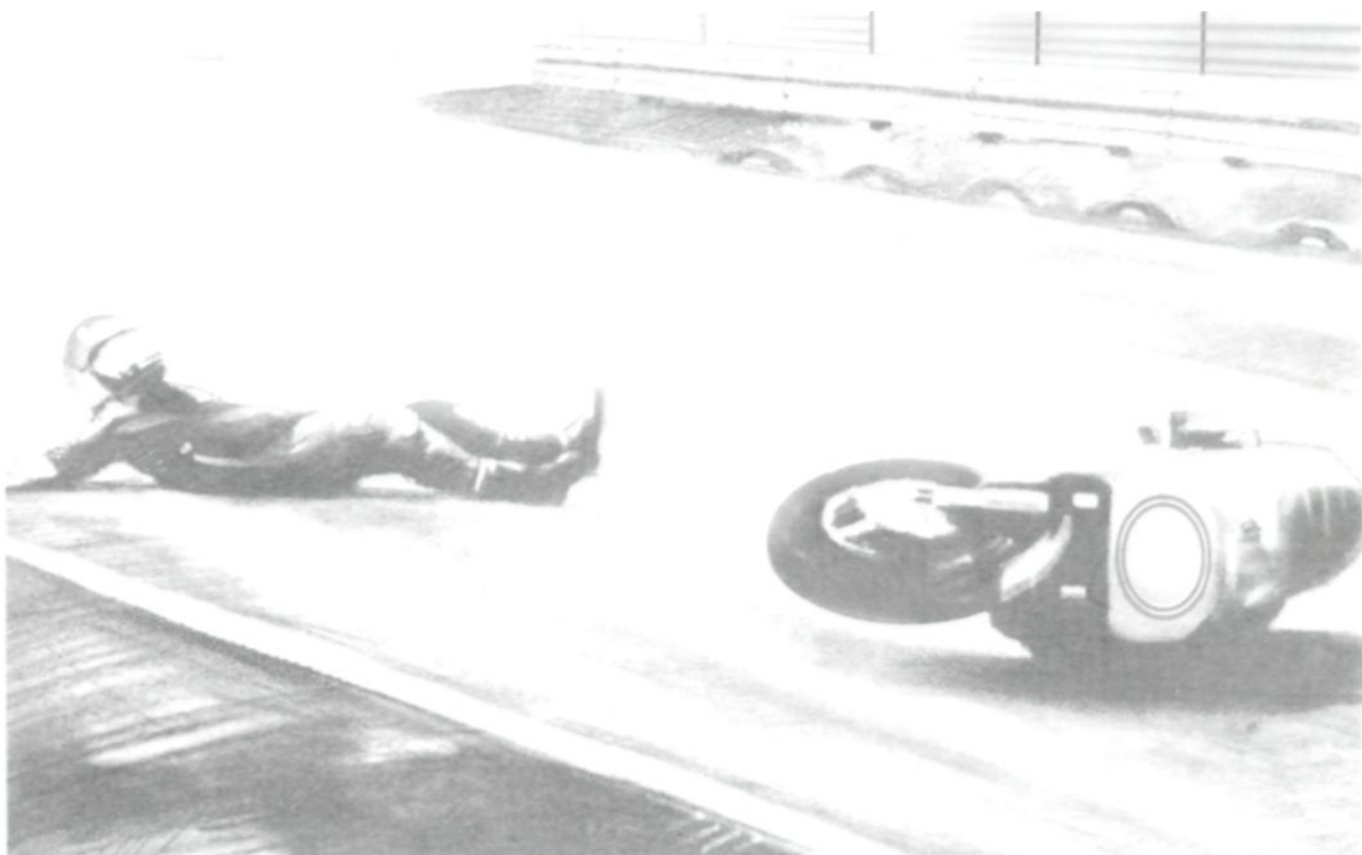
DISZKÓRUHA

Általában nem úgy motorozunk az esőben, hogy előtte reggel kinézünk az ablakon, látjuk hogy esik, mi pedig szép nyugodtan felöltözünk. Legtöbbször útközben, váratlanul kap el az égi áldás. Ilyenkor a legjobb, ha van az ülés alatt egy esőruha, a csizmánk vízzáró, felhúzzunk egy gumikesztyűt, becsukjuk a sisakunk szellőzőit, és már mehetünk is. A baj ott kezdődik, ha ezek nincsenek velünk! Ilyenkor nincs más választásunk, mint hogy kitartunk a legközelebbi vegyesboltig, és ott tartunk egy kis bevásárlást. Először is egy nagy műanyag szemeteszsák esőkabátnak megteszi, csak ki kell lyukasztani a karoknak és a fejünknek. Nem éppen divatos, de az esővizet egy ideig kívül tartja! Ha biztosra akarunk menni, rögtön két zsákot is vegyünk fel. Kisebb műanyag zacskókból meg lehet oldani a csizma védelmét is. A duplázás itt is segít!

A szokásos nadrág és kabát fölé speciális esőruhát kell húzni. Ezek viszonylag olcsók, teljesen vízállóak, és nagyon sok színben lehet kapni az egy- vagy kétrészes kiviteleteket. Az igazság az, hogy szinte mindegyik jó - ennek ellenére praktikusabbak a kétrészesek, mert egyszerűbb és gyorsabb ki- vagy bebújni, illetve adott esetben csak a kabátot is használhatjuk. Az esőruha további előnye, hogy nagyon kicsire össze lehet hajtogatni, vagyis még egy sportmotoron is elfér az ülés alatt, és kéznél van, ha hirtelen esősre fordul az időjárás.

Ami a csizmát illeti, nem sok választásunk van azon túl, hogy beszerzünk egy pár Gore-Tex lábbelit. Ez nem olcsó mulatság, de a lábbeliprobléma ebben az esetben évekre megoldott. Ha viszont még nem vettünk ilyet, olcsó, erre a célra gumiból készült felső csizmát húzhatunk a bőr lábbelire. Ugyancsak csökkenthetjük az átázást, ha csizmánkat tisztán, krémezve tartjuk, illetve szilikonspray-jel befújjuk esőben motorozás előtt.

A NAGY Ó



Ha motorkerékpárra ülünk, tetszik, nem tetszik, el kell fogadnunk a kockázati tényezőket. Ezek között, sajnos, a bukás is szerepel! Már szó volt róla, hogy dönteni mindig magunknak kell, és így van ez a bukással kapcsolatban is. Egyszerűen be kell látnunk, hogy bárhol, bármikor előfordulhat velünk, hogy elesünk. Ha igazán szembesülni akarunk a tényekkel, akkor kimondhatjuk, hogy ennek során bizony eltörhet a csontunk, vagy még ennél komolyabban is megsérülhetünk. Ez megtörténhet egy motorossal, és olykor meg is történik. A leg-egyszerűbb, ha megbarátkozunk ezzel a gondolat-

tal, és eldöntjük, hogy vállaljuk-e mindezek dacára a kockázatot.

Amennyiben vállaljuk és elfogadjuk a motorozás kockázati tényezőit, akkor egy bizonyos határ átlépése után hajlandónak kell lennünk elesni is. Nem arról van szó, hogy akarni kell földre kerülni, hanem pusztán hajlandónak lenni! A különbség az eséshez való hozzáállásunkban van. Aki motorkerékpárt vezet, annak az esés olyan művelet, amelyet előbb vagy utóbb nagy valószínűséggel gyakorolni fog. Aki még a végleteken túl is ellenáll a bukásnak, az annál nagyobb fog buk-

MINDENNAPI BUKÁSAINK

Tény, hogy a nagy bukások egy motoros életében ritkák. Gyakoribb, hogy a motor kis sebességnél vagy éppen álló helyzetben kerül földre.

Ha a dolgok alapértelmezéséig megyünk, akkor a motoros attól motoros, hogy két keréken tudja tartani a motorját. Ennek ellenére a legjobbakkal is előfordul, hogy fölborul a kétkerekű. Ha nem is olyan mértékben, de pusztán a számokat tekintve gyakrabban törnek a motorok olyankor, amikor nagyon kicsi vagy egyáltalán nincs sebesség. Viszonylag nagy a törésveszély olyan helyzetekben, amikor például motorunkat a szűk garázsba próbáljuk bejátszani, vagy forró nyári napokon, mondjuk jégkrémvásárláskor motorunk oldaltámasza belenyomódik az aszfaltba és a gép felbillen.

Eleve csökkenthetjük annak esélyét, hogy kiesik alólunk a motor, ha néhány egyszerű lépést gyakorolunk. Először is, amikor leszállunk, mindig fogjuk az első féket, hogy a motor ne guruljon előre vagy hátra miközben átlépünk fölötte. A másik, hogy amikor meg akarunk

állni, akkor álljunk is meg! Nem jó, ha valaki sokáig lassan gurul, és közben „pedálozik a lábával”. Húzzuk meg azt a fékkart, álljunk meg, és határozottan tegyük le a lábunkat abban a pillanatban, amikor a gép kerekei nem forognak!

Ha nem sík úton állítjuk le a gépet, annak eleje mindig hegynek felfelé nézzen. Ennek érdekében még azt az áldozatot is vállalni kell, hogy visszafelé kell gurulnunk, amikor beállunk a parkolóhelyre. Jó, ha lejtőn a hátsó kereket a járdaszegélyhez tudjuk támasztani, de ha ezt nem lehet, akkor legalább tegyük sebességbe a motort.

Amikor kihajtjuk az oldaltámaszt és a motort ráengedjük, bizonyosodjunk meg arról, hogy a gép határozottan a támasz irányában dől, és nem tudja átbillenteni az ellenkező irányba egy könnyebb nyári szellő. Ha az aszfalt fölpuhul a melegtől vagy egyszerűen laza talajon kell parkolni, tegyünk valamit (követ, fadarabot, kilapított sörösdobozt stb.) az oldaltámasz alá, így megakadályozzuk, hogy benyomódjon a talajba.

ni! Mindez nagyon hasonlít ahhoz a törvényszerűséghez, hogy oda megyünk, ahova nézünk. Mint szó volt róla, akkor annyira figyelünk valamit, hogy nagy az esélye, hogy nekimegyünk annak, még akkor is, **ha** pontosan azért nézzük, mert **el** akarjuk kerülni. Ugyanez a helyzet a bukásokkal: minél többet aggodalmaskodunk, annál kevésbé tudunk figyelni magára a motorozásra. Ha minden energiánkat arra fordítjuk, hogy el ne essünk, akkor biztos, hogy elesünk, mert egyáltalán nem tudunk arra figyelni, hogy hogyan kell magát a motorkerékpárt vezetni.

Az természetes, hogy senki nem akar elesni. Amint azonban átesünk a tűzkeresztségen és túl vagyunk az első bukáson, mindjárt másképp néz majd ki a világ, és nem fogunk annyira rettegni ettől az egésztől.

A legjobb persze, ha soha nem esünk el. Ha igen, akkor azonban van néhány dolog, amit követnünk kell.

Ha - ne adj' isten! - kicsúszik alólunk a motor, akkor először is nem szabad pánikba esni! Ne kapkodjunk, sőt ne csináljunk semmit! Ha elkezdünk kapálózni, és kimerevítjük a kezünket vagy a lábunkat, akkor azokon át fogunk repülni, és elkezdünk pattogni meg buk fencezni a földön. Ez nem nyerő! Különben is, amikor a testünk meg van merevítve, akkor könnyebben törnek a csontjaink. Ha ellazítunk, nemcsak annak esélyét csökkentjük, hogy csontjaink elroppanjanak, hanem általában nagyobb az érintkezési felületünk is a talajjal. Így az adott felületre kisebb nyomás nehezedik, vagyis a ruhánkon egyenletesebben eloszlik a terhelés, magyarul kisebb az esély,

hogyan kilyukad. Ha például minden súlyunk a két tenyerünkön van, akkor a felület kicsi, és a kesztyű pillanatok alatt átkopik. Ha a fenekünk is a földön van, a felület az előbbinek többszöröse, vagyis lehorzsolódik a ruhánk, de nem lyukad át.

Egy motorkerékpár körülbelül kétszer akkora és kétszer olyan nehéz, mint mi magunk. Úgyhogy ha földre visz minket, akkor a lehető leggyorsabban szabaduljunk meg tőle!

Általában esés után a motor sokkal messzebbre csúszik, mint mi. Amennyiben nem engedjük el a kormányt, hanem görcsösen kapaszkodunk értékes tulajdonunkba, akkor mi magunk is követjük erre a hosszabb útra. Ez nem jó, mert alapvetően azt akarjuk, hogy minél kevesebbet csússzunk, mert akkor kisebb az esélyünk, hogy valamibe beleütközünk - plusz a bőrruhánkon sem lesz akkora lyuk.

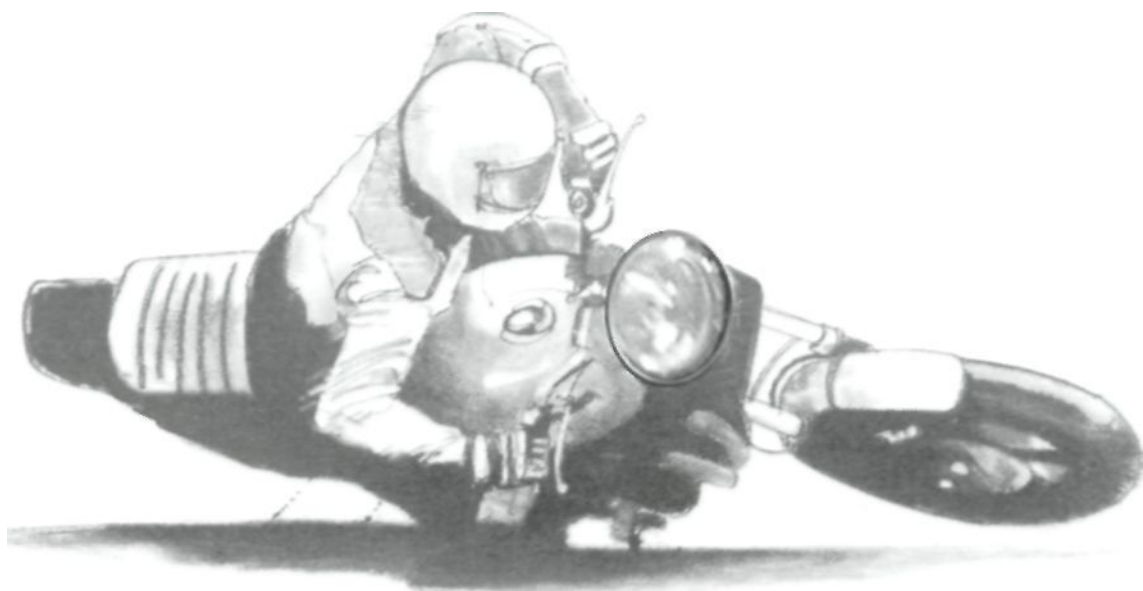
A motor emellett általában a kormányán és a lábtartóján csúszik, ami egyrészt nem nagyon tapad, másrészt könnyen beleakad valamibe, amitől az egész gép elkezd szép nagy szaltókat produkálni. Ha mi magunk még mindig a motorba kapaszkodunk, akkor mi is ballisztikus pályára kerülünk. Ha elengedjük a kormányt, akkor viszont nagy eséllyel máshol fogunk landolni, mint a motor.

Nagyon fontos az is, hogy ne kezdjünk el felállni, amíg teljesen meg nem álltunk. Amatőr motorversenyeken láthatunk olyat, hogy valaki megpróbál lábra állni, miközben még mondjuk 30 kilométer/órás sebességgel csúszik. Az egészből burleszkbe illő, jó húszméteres lépés lesz, amelynek a végén az illető nagyot bukfacezlik. Ami kevésbé mulatságos, hogy ilyenkor a csontok is keményen roppannak.

A helyzet az, hogy az események sodrásában nem mindig tudjuk megállapítani, hogy megálltunk-e már. Amikor ugyanis az ember elesik, akkor összevissza lötyög a fülében az a folyadék, amely az egyensúly és sebesség információt adja. Vagyis könnyen előfordulhat, hogy egy pillanatra azt hisszük, hogy megálltunk, miközben még mondjuk jó 50 kilométer/órás sebességgel csúszunk.

Nincs annál kínosabb, mint amikor bukás után, a motor felállítása közben sérül meg valaki. A földre került kétkerekű talpra állításánál fontos, hogy akármilyen gyorsan szeretnénk is elhagyni a helyszínt, ne kapkodjunk, és ne emeljük meg magunkat.

Ha motort emelünk, saját erőnk mellett, jó lábunkkal könnyíthetjük meg a dolgunkat. Először is a lábunkkal emeljük meg a motort, ne pedig a



gerincünkkel: a mozdulatot guggolásból, egyenes gerinccel indítsuk, és lábunk kiegyenesítésével emelkedjünk meg.

A motornak általában az első kereke, a lábtartója és a kormányra ér le. Felállításkor ragadjuk meg azt a kormányvéget, amelyik közelebb van a talajhoz, fordítsuk az első kereket magunk felé, és kapaszkodjunk szabad karunkkal valami szilárd alkatrészbe a vázon: kapaszkodó, váz, tank alsó része stb., majd kis emeléssel emeljük meg a motort annyira, hogy a térdünket alá tudjuk tenni. Ahogy már szó volt róla, ügyeljünk arra, hogy guggoló helyzetből, egyenes felsőtesttel induljunk. Amikor a térdünkön van, már könnyen talpra áll a motor: csak egyenesítsük ki a lábunkat, és a kormányra tartunk az egyensúlyt.

Ne felejtsük el, hogy a bukás során vagy utána, amíg a motor az oldalán fekszik, benzint folyhat ki a tankból és a karburátorból. Ez nemcsak tűzveszélyes, hanem csúszóssá is teheti a talajt. Szerencsés, ha bukás után egyrészt közvetlenül a motor mellett nem gyújtunk rá a nagy ijedségre, illetve megnézzük, hogy hova lépünk, mielőtt a motort megemeljük.

Végezetül tekintsük át, mik a bukás alapszabályai, ha egyáltalán vannak ilyenek? A legfontosabb talán, hogy ha már bukunk, lássuk be, hogy ezt a szituációt valószínűleg már nem lehet „nullára” megúszni. Vagyis amellet, hogy arra törekszünk, hogy egy karcolás nélkül álljunk fel, adott esetben maximálisan védjük azt, ami ezen belül is a legfontosabb! Testünk Legérzékenyebb pontja a fejünk, úgyhogy mindenképpen el kell kerülni, hogy ütés érje. A második a gerincünk, mert ha ez sérül, annak is igen komoly következményei vannak. A harmadik helyen belső szerveink vannak. Mindez nem azt jelenti, hogy kezünk és Lábunk nem fontos, de „ebcsont beforr”, úgyhogy ha arra kerül a sor, akkor inkább ezekkel hárítsuk az ütést, mint mondjuk a mellkasunkkal.

Ugyanez vonatkozik a motorunkra is: ha már a földön vagyunk, ne a motor megmentésével foglalkozzunk, hanem kizárólag magunkkal. Mert annak ellenére, hogy mindig a kétkerekűekről beszélünk, ez a történet mégis rólunk szól, és a nap végén az a legfontosabb, hogy mi magunk épségben és egész(ség)ben érjünk haza.

VÉGSZÓ

A háborús fotósok az egyik legveszélyesebb szakma művelői. Ők azok, akik egy egyszerű fényképezőgépet szorongatva állnak közvetlenül a tűzvonalban, legyen a háború a világ bármely pontján. Azt mondják, hogy aki ezt a hivatást választja, azt vagy az első évben, vagy a pályája vége felé éri el egy eltévedt lövedék. Az előbbieket azért, mert még nem tudják igazán felmérni a veszélyt, az utóbbiakat pedig azért, mert annyi év után már sebezhetetlennek érzik magukat.

Akármeekkora rutinra tettünk is szert az idők során, figyelmünk nem lankadhat egy pillanatra sem, ha a nyeregben ülünk. Minden egyes alkalommal azzal az odafigyeléssel tiszteljük meg a motorozást, amit az megérdemel! Ez az egyetlen módja annak, hogy sokáig élvezhessük ezt a nagyszerű életformát.



Köszönet:

BAJOK GÁBOR
BARTHA ISTVÁN
BITTÉR SÁNDOR
GÁL SZABOLCS
GALVÁCS OTTÓ
HARMATI ÁRPÁD
JUHÁSZ GÁBOR
KANYÓ PÉTER
KANYÓ SÁNDOR
KÖKÉNY ROLAND
LAURIE McLAUGHLIN
MADARÁSZ ILDIKÓ
MAKRANCZY ZSOLT
PÁLFI ATTILA
PAUL WINTERS
PERJÉSI MARGIT
PETRÓ LAJOS
PILLÉR ATTILA
POCSAI LÁSZLÓ
REISZ JÁNOS
SÓVÁRI KATALIN
SZÉPLAKI ZOLTÁN
TÓTH KÁLMÁN



GYORSAN ÉS BIZTONSÁGOSAN AKAR MOTOROZNI?

Ehhez azért valamivel többre van szüksége, mint néhány nyeregben eltöltött óra vagy nap. A **MOTOROZÁS MESTERFOKON** című könyvben mindent megtalál, ami ahhoz kell, hogy vezetési ismereteit tökéletesre fejlessze. Az alapoktól a legkülönbözőbb – eddig kizárólag a versenyzők által ismert – trükkökig megtalálja mindazt, aminek segítségével tudását tökéletesítheti, bármilyen szintre is jutott már kétkerekűjének vezetésében. Emellett számos túlélési tippel is talál az olvasó ebben az áttekinthető, fotókkal és ábrákkal gazdagon illusztrált könyvben.

A MOTOROZÁS MESTERFOKON CÍMSZAVAKBAN

Mi miért történik egy motorkerékpáron?

A kétkerekű kezelése.

Kanyarodás gyorsan és biztonságosan.

A pontos és rövid fékezés.

Gyorsítás lendületesen.

A jármű tulajdonságai és a motorozási stílus.

Motorozás utassal.

A kanyargós utak élvezete.

Az ideális íven maradni.

Túlélni a városi közlekedést.

Öltözködés célszerűen és okosan.

A bukásra is fel lehet készülni.