



Varga Szabolcs

MOTORGIA

**Túlélési kézikönyv
a szabadság szerelmeseinek,
robogóstól csopperesig**

Sporthírek

Bemutatók

Tesztek

Utazás

Magazin

Piac

ITTI

motorinfo.hu

Varga Szabolcs

MOTORGIA

**Túlélési kézikönyv
a szabadság szerelmeseinek,
robogóstól csopperesig**

A scann-t készítette: vaniliashake

szöveg

Varga Szabolcs

korrektúra

Farkas Péter Gábor

fotó

Varga Szabolcs, Varga Barnabás, Farkas Péter Gábor, Jagicza Edit,
Koltai Péter, Marco JR, San Gan, Sarah Lewis, Ky Lane,
Hagit Berkovich, Neil Gould, Patrick St-Arnaud és mások

borító

Varga Szabolcs

szerkesztés, nyomdai előkészítés

Varga Szabolcs, Nagy Gergely

minőségellenőrzés

Mester Attila, Perger Csaba

marketing

Perger Csaba, Varga Barnabás

kiadó

COMPOAT, Budapest

www.compoat.hu, kiado@compoat.hu

felelős kiadó

Varga Szabolcs

nyomtatás

VIDER-PLUSZ, Debrecen

felelős vezető

Lunczer Sándor

ISBN 963 229 496 3

© COMPOAT

Minden jog fenntartva.

A tulajdonos írásbeli engedélye nélkül ezen oldalak és a hozzá tartozó anyagok egészének vagy bármely részének, részletének bármilyen formában történő felhasználása, másolása, számítógépes állományokban való tárolása szigorúan tilos, valamint tilos jelen oldalakat vagy akár részeit reprodukálni, adatrögzítő rendszerben tárolni, bármilyen formában vagy eszközzel – elektronikus, mechanikus, fényképeszeti úton vagy más módon – felhasználni a jogtulajdonos előzetes írásbeli engedélye nélkül.

Hálás vagyok a sok kedves rokonnak és barátoknak,
akik segítettek a könyv elkészítésében, és feleségemnek,
aki elviselte a rokonokat és barátokat...

1. Előszó, avagy miért motoroz(z)unk?	8
Szabadság	10
Életveszély	11
2. Mi kell hozzá?	14
Moci	16
Benzin	16
Jogsi	18
3. Milyen mocit vegyünk?.....	22
Mindent akarunk!	24
Robogó	25
Triál	26
Salak	27
Krossz	27
Szupermotó	28
Enduró	29
Csopper	29
Cirkáló (Cruiser)	30
Naked	30
Sport	31
Sporttúra	32
Túra	33
Oldalkocsis motor	33
Trike	34
Quad	35
Motoros szán, jet ski és társaik	35
4. Nem lopják el? (Dehogynem...).....	36
Jobb félni, mint megijedni	38
Meg lehet védeni?	39
Csak mindig szem előtt!	40
Mechanikus védelem	42
Elektronikus védelem	46
Tárolás	48
Pitbull, vagy kommandós?	49
5. Strandpapucs & póló vagy inkább bőrszerkó?	50
Bukó	52
■ Első a biztonság	52
■ Típusok	54
■ Felépítés	56
■ A méret a lényeg!	61
■ Használat	62
Dzseki	64
■ Vászón (textil)	64
■ Bőr	65
Kesztyű	66
Csizma	67
Nadrág	69

Egyrészes bőrcucc	70
Protektorok	70
Melegítő	72
Benzintyúk (és kakasok) ruházata	73

6. Pakolni, cipelni lehet? (Nem nagyon...)	74
Stílusosan	76
Praktikusan	79

7. Hogyan is kell vezetni?	82
Elindulás	84
Testtartás	86
Kuplungolás, sebességváltás	86
Fékezés	87
Kanyarodás	89
U-kanyar	93
Előzés	93
Megállás, leszállás	94
Az utas segítése	95

8. Moci mindenhol és mindenkor?	98
Városi dzsungel	100
Túra	101
Tortúra	103
Téli álom	105

9. Ápolás, bütykölés? (Ha épp nincs pénzed).....	108
Futómű, váz	110
■ Fék	110
■ Kormány	111
■ Villák, teleszkópok, rugók	112
■ Váz	112
■ Gumik	113
Motor, hajtáslánc	114
■ Motorolaj	114
■ Hűtővíz	116
■ A lánc gondozása	116
■ Légszűrő	118
■ Gyertyák	119
Elektromosság	119
■ Akksi	120
■ Izzók, biztosítékok	120
■ Feszültség szabályzó	121

10. Szerviz? (Ha épp van pénzed)	122
Újraélesztés	124
Kötelező szerviz	125

11. Műszaki vizsga? (Ha nincs pénzed, akkor is).....	126
Mit néznek?	128
Közeljövő.....	129
Kényelem	131
12. Tuning? (Ha épp nagyon sok a pénzed).....	132
Kényelem	134
Megjelenés	135
Teljesítmény	136
Futómű	136
Praktikum.....	137
13. Motorossulik?	138
14. Pálya?.....	142
Ami kell hozzá és ami nem	144
Tévhiték és szabályok	146
Verseny	148
15. Wheelie, stoppie és egyéb vagányságok?	150
Az én mocimmal is lehet?.....	152
Egykerekezők iskolája	154
Egykerék pad	154
Wheelie alapok.....	155
Burn out	157
Stoppie	158
Mi van, ha nem megy?	159
16. Mindenki a saját kárán tanul?	160
Vásárlás, eredetiség-vizsgálat	162
■ Ha eladó vagy	162
■ Ha vevő vagy.....	162
Baleset	165
Lopás.....	166
17. Jó tanácsok?	168
Ne ülj motorra, ha picit is tartasz tőle!.....	171
Tiszteld a motorodat!.....	172
Öltözz fel!	173
Rikíts, hogy észre vegyenek!	173
Tavasszal csak óvatosan!.....	174
Mindig gyanakodj!	174
Ne dobd el a mocit!	175
Autóban is maradj motoros!.....	176
Ne szívózz a kocsikkal!.....	177
Tanulj a futároktól, és ne becsüld le a rendőröket!	178
Kávéval csak óvatosan!	178
Vedd vissza a tempót!	179
18. Zárszó, avagy ki neveli fel a gyerekeket?	180



fotó: Sarah Lewis

A könyvben foglaltakat mindenki csak a saját felelőségére próbálja ki! Sem a könyv szerzője, sem a kiadója semmiféle felelőséget nem vállal a könyvben foglaltakért, vagy az esetlegesen ebből eredő károkért, sérülésekért.



**Előszó,
avagy miért
motoroz(z)unk?**



Mert jó! Valójában tényleg össze lehet foglalni a lényegét ilyen könnyen és egyszerűen. Valahogy úgy van ez, mint az élet más területein is: az igazán klassz dolgok egyszerűek.

Szabadság

Az élet szép, ha nem is mindig érzünk így: elfogy a pénzünk a hó végén, a főnök cseszeget a határidőkkel, bármikor súlyos betegek lehetünk, de az is lehet, hogy elpatkolunk egy árvízben vagy egy pekingi kacsa után, ami

madárinfluenzával volt fertőzött... ja, hogy ez egy motoros könyv? Egy motoros ugyanolyan ember, mint a többi, csak talán kicsit nagyobb a szabadságvágya!

A dolgok eszenciája mindig egyszerű, de addig, míg felülünk a mocira, bemelegyünk a munkahelyünkre és leparkolunk a mélygarázsba, addig bizony sok mindent kell kipróbálnunk és megtanulnunk. Hm, a félreértések elkerülése végett be lehet menni strandpapucsban és rövidgatyában az első motoros boltba,



s távozni lehet a legújabb sportmotorok egyikével egy fillér befizetése nélkül, de az így cselekvő „motoros” nem biztos, hogy hosszú életű lesz. Illetve lehet, hogy sikerül villantani egy kettőt a vagesz járgánnyal a haverok s a haverok női előtt, de eme csekély – ám fantasztikus – örömeért nem biztos, hogy a hátralevő 30-40 évet tolokocsiban kell eltöltenünk (mármint, ha nem lettünk a szomorú, naponta olvasható motoros statisztikák része).

Ha te a fenti táborba tartozol, és azért vetted 6 éves hitelre a mocidat, hogy a Nagykörúton egykerekezz, s szidjad a kalapos Skodást, aki szabályosan kanyarodott eléd, de te nem tudtál megállni, mert 130-cal mentél, egyesben, a villamossíneken, akkor sajnos ez a könyv nem neked író-

dott. Köszönöm szépen, hogy megvetted a könyvet, de légy szíves add át annak a gizda szomszéd srácnak, aki nap, mint nap használja a 251-es ETZ-jét (mert utál dugóban ülni az autójában), aki hétvégén meglátogatja vidéken tanuló barátnőjét, akivel imádnak együtt motorozni a pili-si hegyekben, ja és évek óta kuporgat egy 10 éves CBR 600-asra.

Életveszély

A motorozás szórakoztató, nagyon drága és rettentően veszélyes. Az első kijelentéshez nincs sokat hozzáfűzni, élvezni kell: mikor a szomszédok irigykedve nézik, ahogy a barátnőd popsija pucsítani kezd mögötted a garázs előtt, amíg te beröfönted a mocit, vagy amikor egygyé válsz a szerpentinnel, s csak a kanyart figyeled, vagy amikor röhögsz az autós társaidon, akik 60 perc alatt tesznek meg 10 kilométert a városban, ahol neked ez csak 15 percig tart.

A következő igazsággal, miszerint a motorozás drága, rögtön szembesülsz az első vásárlásod alkalmával, bár manapság már nagyon jó motorokat és felszereléseket lehet kapni, elérhető áron.





Az 1990-es évek elején még alig lehetett kapni bármit is az országban, akár motorról, akár felszerelésről volt szó. Az ETZ-k és Simsonok uralták az utakat. Aki mással járt, az külföldről jutott hozzá használt nyugati (ill. Japán, ami persze keleten van) motorokhoz. Lassacskán indult be a Yamahák, BMW-k forgalmazása: kicsi volt rájuk a kereslet, hitel konstrukciók még nem léteztek, és konkurencia hiányában az árakat is az egek-



ben lehetett tartani (ja és autóval még egész tűrhetően lehetett haladni a városban, hiszen kb. negyed ennyi autó rohangált az utakon). A 90-es évek elején, ha a motoros rendőr megállított a Kawasaki ZX10-esed nyergében (ami a ZZR1100-as elődje), akkor hosszú percekig tartottak fel, míg be nem avattad őket a motorod minden szaf-

tos részletébe. Ja és a lányok összepisítették magukat, mikor húztál egy kövér gázt a lánykolesz előtt... Manapság versengenek a kereskedők a motorosok kegyeiért. Mégiscsak jobban élünk (a sok „addig jó, míg Kádár él” ellenére), így kedvünkre válogathatunk az óriási motorválasztékból. Mármost, akarom mondani, a hitelválasztékból, hogy félrerakhassunk a svájci frank alapú törpe THM-es, 4 hengeres, 16 szelepes, dupla kipufogós, 160 LE-s vasunkra, vagy a távolkeleti ipar 1 hengeres, 0 szelepes, szimpla kipufogós, 3 LE-s üdvöskéjére, ami háromszor, négyszer hamarabb juttat el minket a melóhelyre, mint a tömött dugóban ácsorgó 6-os busz. Ja és a motorozás életérzés, életstílus, hobbi, s a hobbijától nem sajnálja az ember a pénzt (ezt persze ki is használják, mikor meg akarod venni első márkás sisakodat).

Majd elfelejtettem: a motorozás életveszélyes. Ez a könyv a veszély minimalizálásáról szól, az élvezetek megtartása mellett. Mi kell ahhoz, hogy minimalizáld a veszélyt? Motorozz több tíz éven keresztül, essél el párszor, essen el a barátod előtted, sérüljön meg az utasod, ázzál meg sokszor... „Hogy bölcs öreg legyél, először hülye fiatalnak kell lenned (To be old and wise, you must be young and stupid first)”... vagy olvasd el ezt a könyvet!



Mi kell hozzá?

Kell egy motor, üzemanyag, meg nem árt egy jogosítvány sem. Minden más, amiről ez a könyv ír, az nem szükséges kellék, de nélkülük a fenti három dolog megléte nem sokat ér.

Moci

Moci? Milyen moci? Kicsi és rövid, mert nincs hely a garázsban? Nagy és hosszú, mert nagydarab vagy, és nem akarsz úgy kinézni, mint majom a köszörűkövön? Nagy és magas, hogy könnyen boldogulj terepen, vagy hogy átnézhess az autók felett a városban? Kicsi és alacsony, hogy ne tépjén le a menetszél, ha nem nyugdíjas tempóban akarsz haladni a sztrádán? Keskeny, hogy elférj az autók között? Széles, hogy kényelmesen terpeszkedhess, mert laza vagy, mint a rigalánc? Nem egyszerű kérdések ezek, mégis érdemes elgondolkozni rajta mielőtt kicsengeted az első részletet a kereskedőnél, ugyanis nem kevés pénzről lesz szó...

Benzin

Ha megvan a motor, akkor kell bele valamilyen üzemanyag, ami úgy 99,99%-ban benzint jelent, habár egyre inkább elterjednek az elektromos járgányok, és akad egy-két dízel gép is, de ezek ritkák, mint a földönkívüli látogatók.

A benzinesek esetében kétütemű és négyütemű motorokról beszélhetünk. A kétüteműeknél (ahol a motor kenését maga az üzemanyag végzi) olajat kell keverni a benzinnel. Ezt régen, mikor az ETZ-eket, Simsonokat (és egyéb KGST-s barátait) hajtottuk, akkor egyszerűen keverék tankolásával elintéztük, mivel ebben az esetben az olajat „gyárilag” a benzinnel keverték. Manapság nem nagyon árulnak keveréket a kutaknál, így az ilyen öregebb járgányok tulajdonosai kénytelenek maguk előállítani a keveréket, amit úgy tesznek meg, hogy a teletankolt motorba a tankolt benzint

mennyiségnek megfelelő (speciális kétüteműekhez való) motorolajat kevernek (1:40, 1:25 stb. arányban, ahol az 1:40 az 1 liter olajat jelent 40 liter benzinnel). A modernebb, mai kétütemű mocik már automata olajadagolóval rendelkeznek, így ezeken már nem



kell kevergetnünk és méricskélünk, csak beleönteni az olajat az olajtartályukba, amely több tankolásra elegendő olajbefogadására képes.

A kétütemű motorok előnye a kis méret és az egyszerű felépítés (nincsenek szelepek, ezeket mozgató vezérműtengely, olajteknő, olajszűrő stb.),

valamint a jó hatásfok (általában nagyobb teljesítményűek, mint azonos térfogatú négyütemű társaik). A hátrányuk a nagy légszennyezés (mivel az üzemanyagba kevert kenőolaj is a kipufogóba kerül). Kétütemű motorokat a fenti előnyeik miatt főként kis (jellemzően 250 cm³-nél kisebb lökettérfogat) motorokba szerelik, de korábban léteztek 350 cm³-es széria motorok is (amelyek nagy meglepetést tudtak okozni akár 600 cm³-es négyütemű társaiknak is). A MotoGP elődjében is 500 cm³-es kétütemű motorok jelentették a királykategóriát!

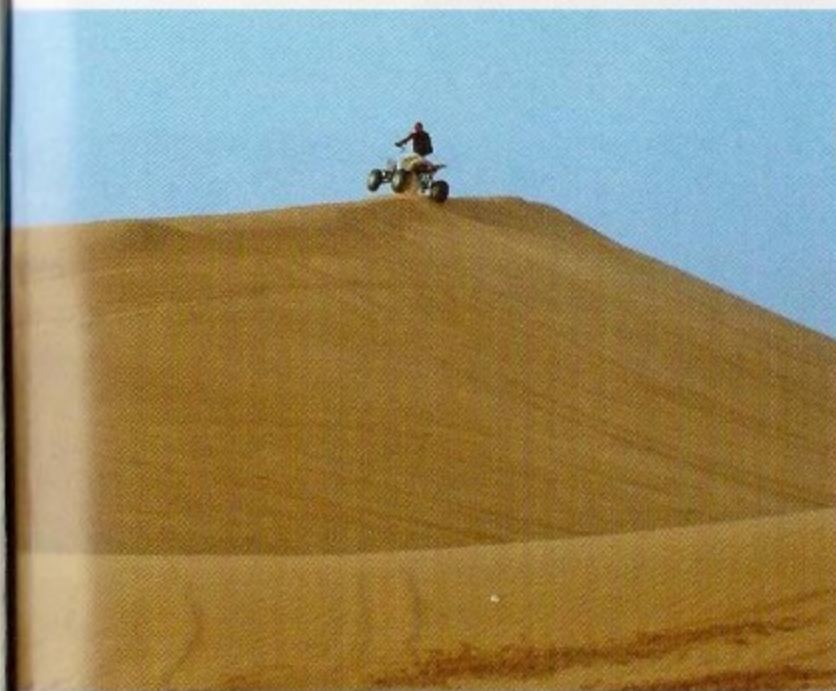
A négyütemű motorok ellenben kisebb

Motorozás a klímaváltozás után

hatásfokúak (a dugattyúnak csak minden második lefelé irányuló mozgása robbanás következménye), nagyobb és bonyolultabb felépítésűek, viszont sokkal környezetkímélőbbek, ami nem hátrány, mert igaz, a környezetszennyezés egy nagy megállíthatatlan kerék, ami mindent eltapos, de nem árt, ha lassítjuk kicsit, hiszen sivatagban nem olyan élvezetes a motorozás (ezzel talán még a Dakaros kollégák is egyetértenek).

A dízel mocik – ellentétben az egyre népszerűbb dízel autókkal, nagyon ritkák. A mai őrületes üzemanyag árak mellett talán elterjednek majd, mivel fajlagosan kevesebbet fogyasztanak és nyomatékosabbak benzines társaiknál, igaz a teljesítményük elmarad azokénál.

Ahogy a helyzet kinéz, a dízel motorok vakvágányra jutottak, helyettük elektromosokra ülünk majd át a



Biodízel

benzinesek helyett, mivel e motorok sokkal nyomatékosabbak és szinte nem szennyeznek a környezetet (más tézta, hogy az elhasznált akksi nagyban terheli a környezetet ill. az akkumulátor töltéséhez szükséges elektromos áram is környezetszennyező módon állítódik elő (kivéve pl. Svájcban a rengeteg vízierőműnek köszönhetően). Elektromos motorokat egyelőre főként csak kis robogókba szerelnek, amik szinte semmikor sem rendelkeznek és igen súlyosak a terjedelmes és nehéz akksik miatt. Fenntartásuk már ma is olcsóbb a benzinesekkel összehasonlítva, nagy költséget jelent viszont az elhasznált akkuk cseréje, és kellemetlen a rövid hatótávolságuk is.

Jogsi

Ha megvan a mocink, tele a tank, akkor már csak jogsi kell, nem? Hát nem. A moci simán megy jogsi nélkül! Gondolnád te, de a jogosítvány, kötelező! Egy nagyobb vasra pláne ne üljél rá gyakorlatlanul, mert ha megborulsz, akkor pengetsz rendesen... És nem elég, hogy rád ég a bermudagyatyó az aszfalton, de még a kórházban is azon fogsz agyalni, hogy bizony fizetheted a részletet akkor is, mikor a moci ládában áll a garázsban. Kisebb vassal simán próbálkozhatasz, persze csak a haverék kertjében,

mert közúton a jogosítvány, kötelező! Ha mégis jogsi nélküli motorozáson töröd a fejed, akkor remélhetőleg elrettent ettől a következő kis történet. Ezen sorok írója is jogsi (sőt forgalmi nélkül) kezdte motorizált kétkerekű tevékenységét, de pechjére akkortájt cserélték le a régi formátumú rendszámokat újakra, így a rendőrbácsik lassan kiszúrták. „Hősünk” nem akarta túlfeszíteni a húrt és félve egy golyótól a hátában inkább megállt a szirénázó „szolgálunk és védünk” autónak, gondolta egy „otthon felejtettem a papírokat” dumával simán megússza. Nem így történt... A rendőrei rögtön megkérték, hogy legyen szíves haza menni rendőri kísérettel a motoron, de csak mérsékelt tem-



Jogsi nélkül I.

Gazdaságos rendőrség



forgalmi nyema (mert ugyi a mocit a havertól vásároltuk bagóért, aki sóder alatt tárolta egy emlékezetes „autó vontat mocit” akció után – „Húzzad vaze, nem lesz semmi gáz, simán megtartom a va... brr krrr csitt csatt...”). A szolgálatban lévő urak kezdtek nagyon morcossá válni és emberünket csak az éppen hazaérkező orvos sógor mentette meg, aki igazolta a barátunk fedhetetlen előéletét és megjavulásra mutatott hajlandóságát. „Hősünk” jelentősen megkedvelte a rend őreit mikor azok a „ne felejtse adakozni a rendőrárvák javára” felszólítással futni hagyták.



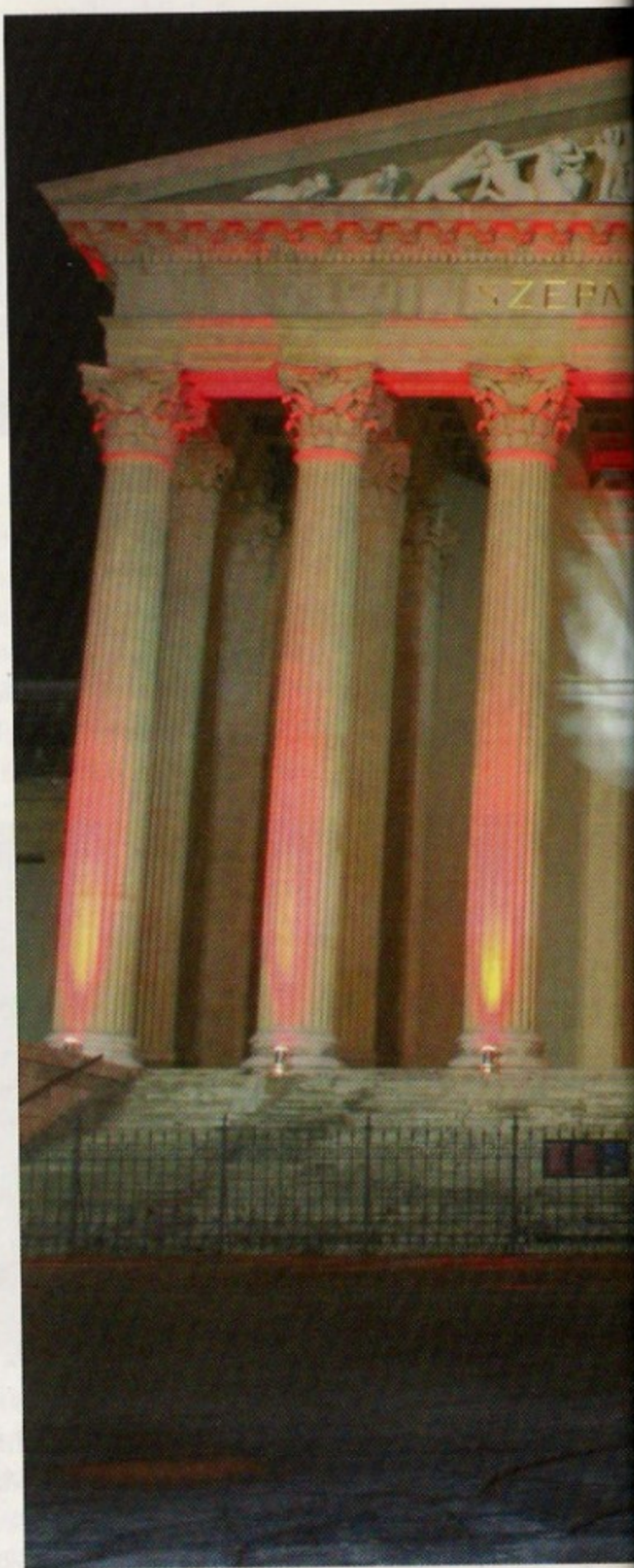
Jogsi nélkül II.

időben. Lényeg a lényeg, 50 cm³-ig lehet vezetni motort B kategóriás autós jogsival is, utána attól függően, hogy a motoros milyen idős, mennyivel korábban szerezte az előző motoros jogsi kategóriáját, ill. hogy milyen teljesítményű (a súlyához képest) a motor (ilyenkor, pl. nem vihet utast stb.) korlátozott kategóriákat találunk. Adott életkor felett nem kell a

póban, mert ha hirtelen gyorsan menne, akkor „tarkón lövésben lesz részesítve”. Emberünk alapjában jól nevelt egyetemistaként ezzel meg sem próbálkozott. Hazaérve remegő lábbal leszállt a motorról majd akadozó hangon közölte a biztosúrral, hogy jogsi nyema,

Egy szó, mint száz, kell az a jogsi barátom, nemcsak azért mert kötelező, hanem azért is, mert nem árt, ha méz egy-két kört a rutin pályán ill. a forgalomban mielőtt felülsz a saját méregdrága berregődre. Az aktuális jogszabályokról érdeklődj az autós-motoros iskolákban, mert igen gyakran változtak a kategóriák az elmúlt

korlátozott kategóriákra vizsgáztatni, hanem automatikusan megkapja a delikvens azt a bizonyos „nagy A” kategóriás jogosítványt. A „nagy A” ellenére kaphatsz érdekes kérdéseket igazoltatásnál, mint ahogy velem is megesett: – „Mi az, hogy nagy A? Hol van a korlátos?” – mondom az nines, mert új jogsit kaptam és gondolom a régi áthúzott, érvénytelen kategóriát ilyenkor már nem írják bele, erre a válasz – „Persze...”. Szóval érhet meglepetés, ha minden rendben, akkor is. Elég nagy felelőtlenség, hogy bizonyos kor után rögtön ráengednek a nagyvasakra, tekintve, hogy 28 éves korban ugyanúgy nincs rutinja az embernek, mint 18 évesen, ha 1 hónapja kezdett motorozni... Az biztos, hogy egy idősebb férfi megfontoltabb, mint például, akitől én vettem a legutóbbi vasparipámat. Eladónk még fiatal korában sokat motorozott, s ismét meg akarta ízlelni a kétkerekű életérzést jó módokban megőszült, ötvenes fejjel is. A nagydarab erős sportmotor megrémítette, és sohase mert húzni kövér gázt, még akkor sem, mikor úgy mentek el mellette a szerpentíneken, hogy azt hitte, hogy áll és majdnem leszállt. Egyetlen egyszer ment a fordulatszámmerő négyezer fölé, miután szidást kapott a szervizben, hogy el fog lustulni a motor. A fenébe rúgás érzés után sosem próbálkozott többet. A világ egyik legrendesebb embere, még azokból az időkből mikor az adott szónak még több értéke volt, mint bármilyen papírnak. Nagyon hálás vagyok neki a megkímélt mociért és a hihetetlenül korrekt üzletért, s remélem, nem sértem meg a fentiekkel... Most akkor mi a helyzet?! Lassan óvatosan... legyél túl az első pár szerencsésebb baleseten minél előbb, hogy megtanuld tisztelni motorodat!





**Milyen mocit
vegyünk?**

Régebben gyakran hangzott a robogósok siránkozása, hogy nem köszönnek nekik a „nagy” motorosok (mármost karjelzéssel menet közben). A „nagy” motorosok nagy része úgy vélekedett, hogy nem is kell, mert a robogó az nem igazi motor. Ez az orbitális marhaság lassacskán helyére került, és már gyakran köszön a két tábor egymásnak, de ha nem is, akkor sem érzi magát sértve a robogós, és a másik tábor is elismeri a „kiseb-
beket”, akiknek gépei lassan nagyobbak lesznek mint a „nagy” motorosok gépei. A gyártóknál ugyanis lassan összefolynak a kategóriák. A kategóriák határait igyekeznek szétoltni, ill. új kategóriákat létrehozni, hogy minél több potenciális vevőhöz eljuthassanak. Így ma már ülhetünk olyan robogón, aminek akkora kereke van, mint egy „nagy” motornak, és amin úgy is ülünk, mint egy „nagy” mocin, sőt olyan robin is, aminek 600 cm³-es motorja nagyobb, mint sok lánchajtású társáé, de találkozhatunk akár automataváltós „nagy” motorral is.



Robogó vagy „nagy” motor?

Mindent akarunk!

Nem a motor a lényeg, hanem az ember. Minden motor létezik valamiért és megvannak a saját értékei, ezért felületes és meggondolatlan az, aki azt mondja, hogy ez vagy az a jobb motor. Adott célra és adott embernek lehetnek rosszabb és jobb motorjai, általánosságban nem. Melyik a jobb, a pici formás cici, vagy az egész estét betöltő? Ugye, hogy nem egyszerű, ha mindenkinek ugyanaz tetszene, akkor csak egy fajta moci szaladgálna az utcán, szörnyű lenne. Talán álmainkban mindenfajta cicit szeretnénk, így vagyunk a motorokkal is. Jó lenne egy sportmotor száguldozni a pályán, egy kényelmes túramotor amellyel leugrunk az Adriára, egy csopper amellyel vadítunk a Balcsi parton, egy robogó vagy egy naked amivel fürgén mozoghatunk a városban, egy krossz

motorral is.

fotó: Marco JR



amivel örülködünk a domboldalban, egy quad, hogy... Szóval sorolhatnánk napestig. De mivel a bigámia már, ill. még nem elfogadott a mi társadalmunkban, valamint pénzegységeink elég korlátozott számban állnak rendelkezésre (pláne, hogy állambácsi is minden évben egyre jobban szívja a vérünket, regisztrációs adóval és egyéb nyalánkságokkal), marad az egy moci, ami legyen egy picit ilyen egy picit olyan, hogy szívesen fizessük a részleteit minden időben. Nem is beszélve arról, hogy aztán beleszeretünk egy korábban észre sem vett cicibe, és vele akarjuk leélni az életünket... (elnevezést a krapeknőktől, a sok cici helyére, tessék pénztárcát helyettesíteni)

„A bugyi nem a legjobb dolog a világon, de közel áll hozzá.”

grafiti

Robogó

Születése a második világháború befejezésére tehető, amikor is a megmaradt repülőgép futóművek kerekeit a hadiüzemek kis méretű motorke-rekpárokban használták fel. Óshazája Olaszország, ahol még mindig az egyik legnépszerűbb közlekedési-eszköz. Olcsóságuk, takarékoságuk és egyszerű felépítésük miatt a távolkeleten találunk olyan országokat, ahol szinte mindenki robogóval jár. Az itteni városok – mint pl. Saigon, Vietnámban – útkereszteződései úgy néznek ki, mint egy tömött hangyaboly, autót elvétele látsz, a buszok meg csak lassan kolbászolnak a fürge hangyák között. Na ide kellene elküldeni egy-két döntéshozónkat, hátha megkedvelnék a motorosokat, ott csak ez van, eszik, nem eszik, ezt kapják.

A robogók elsősorban a városi közlekedést szolgálják. Kis méretüknek köszönhetően könnyen elférünk velük az autók között, és a parkolás is könnyű.

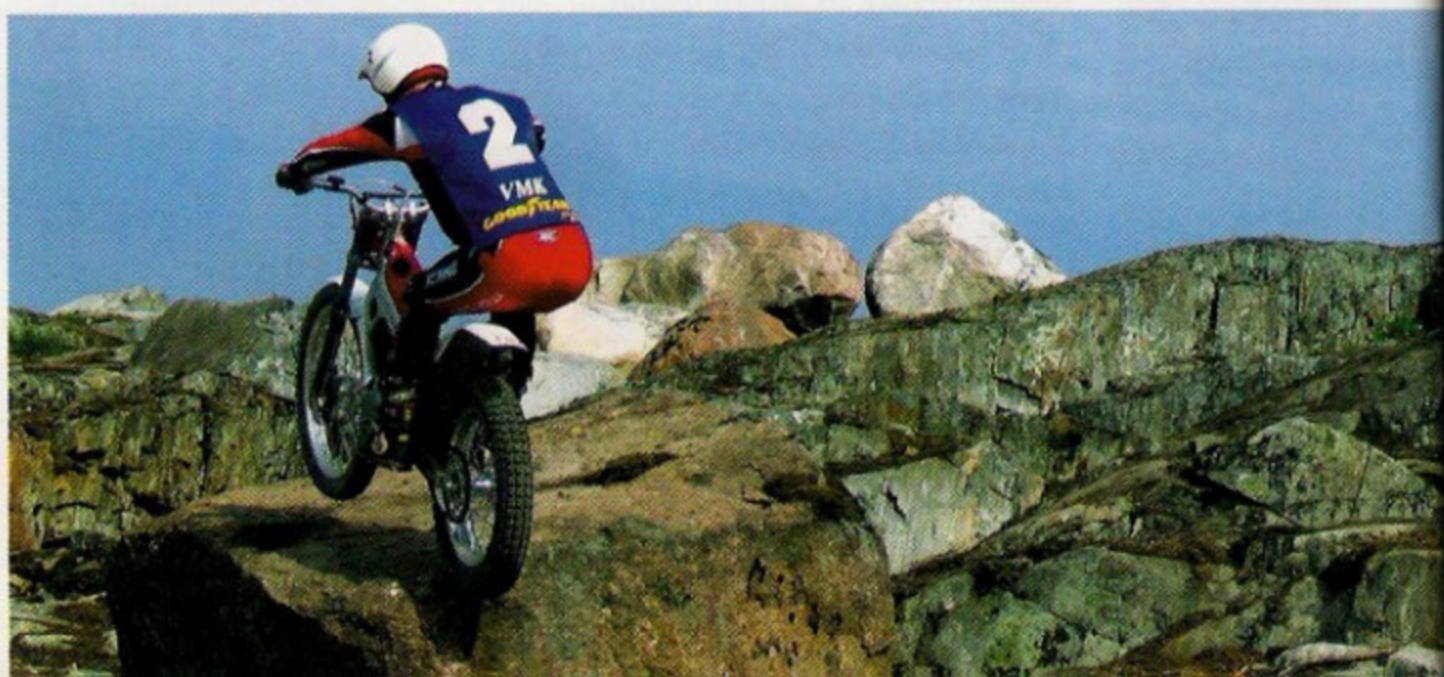


Alkalmasint kis méretük miatt a kerékpárútról sem néznek ki nagyon velük (ugyanis haladhatunk velük ott, ahogy azt az 50 cm³-nél kisebb egyedeik neve is mutatja: „segéd-motorkerékpár”). Kis fogyasztásuk és barátságos megjelenésük miatt, népszerűek korra és nemre való tekintet nélkül. Általános jellemzőjük, hogy úgy ülünk rajtuk, mint egy széken és nem úgy, mint egy lovon. A motorjuk általában 1 hengeres és kompaktan egybe épített röpsúlyos automataváltójukkal, ami közvetlenül a kerékhez csatlakozik, s ez az egész szerkezet maga a hátsó lengőkar is. Manapság léteznek már hatalmas nagyköbcentis, kéthengeres robogók is, amik elsősorban a tehetősebb, autóhoz szokott vevőket célozzák meg. Remek a helykínálatuk, viszont méretük miatt már nehezebben fűzik át magukat a dugókon. Kényelmük ellenére viszonylag szerény teljesítményük miatt túrázásra csak korlátozottan alkalmasak.

A robik kerekei elég kicsik (10 colltól felfelé) és ez nagy fájdalmakat idézhet elő a hátsónkban a kátyús magyar utakon. Érdekes nagyobb kerékű darabra beruháznunk, hogy valamelyest növeljük a komfortérzetünket. Az 50 cm³-es robik nagy hátránya, hogy könnyen „elvesznek”, azaz lenyúlják őket, mint a Merci csillagokat (lásd a részleteket a következő fejezetben).

Triál

Ezeket a mocikat, a triál biciklikhez hasonlóan, direkt akrobatikus mutatványokhoz fejlesztették ki. Jellemzőjük a nagyon filigrán váz, a kis motor, a kis féktárcsák, az alacsony súlypont, a széles kormány, és a vaskos, levegőt alig látott gumik. Hát az ülés? Az nincs! Szóval az utcán nem nagyon találkozhatasz velük.



Triál:
ROCK & ROLL!

Salak

A folyamatosan kanyarodó, erőcsúsztató vaspapucsosok, salakon. Utcán nem látsz ilyen motorokat, kifejezetten csak zárt, általában ellipszis alakú salakpályára készülnek. Méretes, vékony biciklikerek elöl, vastag, szó-

Salak kavalkád



szerinti szöges gumik, mini tank. Manapság sajnos kevésbé felkapott szakág, de régen sokszor izgulhattunk a TV előtt is a világ élvonalába tartozó Adorján Zoltánnak és társainak.

Krossz



Krossz: járt utat járatlanra cserélőknek

Filigrán alkat, nagy szöges gumik, széles kormány, hosszú rugók, vonatfütty hosszúságú tankot beborító ülés. Terepre termett, homokba, sarat fröcskölni, dagonyázni. Ugratás, egykerekezés, lábletétes kanyarodás.

Inkább sport, de remek szórakozás amatőröknek is. Kiválóan alkalmas városi közlekedésre. Remek futóműveknek nem ártanak a kátyúk, de még az útpadkák sem, ha esetleg a járdán akarod megelőzni az autóban tobzódó sofőröket. Magasan ülsz, így kiválóan átlátod a forgalmat.

Túrázásra nem igazán alkalmasak, mivel nem nagy sebességre tervezik őket. Időjárásvédelmük és pakolhatóságuk egyenlő a nullával.



**Találós kérdés:
Hol a motoros?**

fotó: Marco JR

Szupermotó

Viszonylag új örület. A krosszosok szerettek volna egy kicsit több tapadást az aszfalton, ezért lecserélték szöges terepgumijukat, puha, tapadós utcai gumikra. A könnyű mocik híres robbanékonysága miatt hamar megcsúszott a hátsókerék az aszfalton is. Szupermotós barátaink ennek nagyon megörültek, és hatalmas erőcsúsztatásokkal veszik azóta is a kanyarokat.

A szupermotók igazi örülködésre születtek a gokartpályán, esetleg a városban. Csomagot nem nagyon tudsz rájuk pakolni, úgyhogy ingázáshoz csak hátizsákkal alkalmasak. Igaz, mikor Talma hasítja a szelet Brno-ban, akkor sok szupermotós kolléga is útra kell. Nem akarnak megőszülni az úton, de a szélvédelem mindenfajta hiánya miatt, max. 140-nel abszolválják a távot, s közben úgy néznek ki, mint Onedin kapitány vitorlái.



**Terepjáró utcai
cipőben**

Nem arra valók, hogy gyorsan menj velük. Nem arra valók, hogy kényelmesen menj velük. Nem fognak utána fordulni a kávézó előtt sem. Kifejezetten örömmotorozásra és sportolásra termettek. Nem kezdő motorok, kezdj egy nyugisabb utcai enduróval inkább, s aztán próbálkozhatsz krossz- és szupermotó mocikkal, különben nyalás lesz és nem az élvezetesebb fajtából.

Enduró

A nagyra nőtt krosszmotor vagy a terepre vágyó túramotor. Nagy szöges gumik, hosszú rugó utak, mint a krosszmotoroknál.

Robosztus felépítése, kis szélvédelme, kényelmes vezető- és utasülése (kivéve a krosszmotorokhoz nagyon hasonló sport endurókat), ideális azoknak, akik körbe akarják motorozni a földet, és sokszor kénytelenek nélkülözni nem csak az autópályát, de a szilárd burkolatú utakat is. Ilyet használ a Dakaron, kedvenc sivatagi harcosunk, Varga Ákos is.



Pályára tévedt enduró • fotó: Koltai Péter

Nagy súlyuk és magas felépítésük miatt kisméretűeknek nem a legjobb megoldás.

**Csopper:
vasba vert érzelem**

Csopper

Born to be wild! Easy rider öcsém! Route 66... szóval minden, ami Amerika. A krómba öntött szabadság. A motorozás maga, minden sallang nélkül. Gyenge motorblokk, gyenge futómű és kemény ülés. Szóval nem gyors, nem erős, nem stabil, nem kényelmes. Első hallásra csupa borzalom; mégis, ez maga az ősmotorozás. Csak az útra figyelsz, csak arra, hogy nyaldossa a szél az arcod. A motor morog és rázkódik alattad. Te szabadnak érzed magad, és nem akarod hogy véget érjen. Ja és szép. Bütykölni és tisztogatni mindörökké, ámen.



Nagyon jól mutatnak a ledér benzintyűk a hátsó és az első ülésen is (igaz, ez szinte motorfüggetlen megállapítás). Nagyon jól fest a gép egy étterem vagy a strand bejárata előtt is. A nyaralás alatt kötelező egyet kibérelni. A kanyarokban óvatosan, mivel a szokatlan lapos villaszög miatt itt tud igazán meglepetéseket okozni, mármint a sarki zöldségesnek, akibe egyenesen beleszól elfordított kerékkel.



Csopper vagy naked?



Cirkáló (Cruiser)

Olyan, mint a csopper, csak nagyobb, erősebb és talán kényelmesebb. Külön kategória, hogy azok is vehessenek csoppert, akiknek a meglévők egy picit gyengék és túl olcsók voltak.

Kellek naked?

Naked

Vagyis meztelen. A mindent látni engedő klasszikus. Más néven all rounder, azaz sokoldalú mindenés. Szóval motor. Olyan moci amit a kis gyerekek rögtön motornak hívnak, és nem gondolkoznak sokat. Nem burkolt, innen ered a neve is, de rendelkezhet kis fejjdommal, szóval minimális szélvédelemmel. Egyes társai brutális fékek és nagy áttételek miatt street fighterek, míg



Csopasz motor télikabátban

más társai kiegyensúlyozott postásmotorok. Szóval moci szöges gumi, króm és burkolat nélkül, mindenkinek.

Ideálisak egy kicsit arra és egy kicsit erre is. Könnyen mozoghat velük a városban, de elindulhatsz túrázni is, sőt egy jobb gumival akár még pályára is felmerészkedhetsz velük (nem a tiéd lesznek a legjobb köridők). Nagy előnyük a csopaszság és az ebből adódó viszonylag kedvező ár.

Sport

Kőkemény profi sport. Nincs kompromisszum. Kézen állás, csukló terror, SPEED!

Megy, mint a zsír. Minden motoros szívében titokban csodálja ezeket az aszfaltrakétákat. Brutális erő, brutális fékek, kiváló, ám betonkemény futómű. Száguldásra és kanyarvadászatra megalkotva.



A szélvédelem mindenféle hiánya miatt inkább feküdj a tankra, ha nem akarsz, hogy a szél leszakítsa a sisakod. Támaszkodj a tankon az egyik karoddal, ha hosszabb útra mész különben úgy megfájdul a csuklód, hogy haza már inkább vonatozol. Ültesd magad mögé a „sámlira” kedvesed, ha laposban vagytok. Amint megérkeztek és leszállhat végre, ismét szeretni fog.

Sporttúra

A már kicsit koros sportmotorokra találták ki ezt az elnevezést. Valójában a kategória képviselői ízig-vérig sportmotorok, de még abból az időkből, amikor nem arra törekedtek az építők, hogy minimális legyen a tengely-



táv, a súly, az ergonómia és a szélvédelem. A készítőik a mindennapi életben kiválóan használható, ám gyors mocikat akartak építeni. Ideális azoknak, akik nem csak pályán szeretnék használni a motorjukat, hanem esetleg ingázásra vagy túrázásra is. Nem olyan kényelmesek, mint

Kilövésre készen

egy túramotor, de csak annyira kényelmetlenek, amennyit hajlandó vagy a gyorsaság oltárán feláldozni. Viszonylag jól pakolhatóak (pár doboz vagy táskafelaggatásával) és az utasülés sem csak jelképes.

Túra

Azoknak, akik egy fenékkal akarnak elmenni Brno-ba MotoGP-t nézni, miközben sisakbeszélőn gügyögnek, a mögöttük kényelmesen ülő kedvesükkel. Nagy hatótáv, remek szél- és időjárásvédelem, kényelem és jó rakodhatóság jellemzik.



**Túramotor
dobozokkal, hogy
az asszony összes
cucca elférjen**

Méretesebb társaik kezdőknek és alacsony termetűeknek nem ajánlottak nagy súlyuk miatt. Hasonló okokból, városi használatra csak nagyon elszántaknak javallott.

Oldalkocsis motor

Moci egy ráakasztott lélekvesztővel. Miközben motorozol az asszonnyal (vagy apuddal) addig a gyerkőc „biztonságosan” játszhat az oldalkocsiban, persze csak ha az anyós nem akarja kitúrni. Ha mindkettőjüket vinni akarsz, akkor választhatsz kétszemélyes oldalkocsit, de ez ritka, mint a fehér holló, s akkora, mint egy kisbusz.

Az oldalkocsis motorok a második világháborúban terjedtek el a németek által. Az oldalkocsiból remekül lehetett lőni a partizánokra, míg egy hagyományos moci hátsó üléséről csak a lovon nevelkedett magyar „vitézek” tudtak pontosan célozni (persze később az ellenfelek is átvették a németek jó szokását). Remek szórakozás. Ideális, ha kevésbé sportos utasod kényelemre vágyik.

Autók közötti haladást felejtse el! Dönteni csak korlátozottan tudod és csak egyik irányba, és azt is akkor, ha szeretnéd, hogy anyósod sikoltozzon.



Szerjózsa,
a főhadiszállásra
legyen szíves!

Trike

A háromkerekű moci. Elöl motorbicikli hátul autó. Balesetben lesérült motorosok előszeretettel használt járműve, ami hűen visszaadja az arcot csipkedő, frizurát borzoló szabadság élményt, egy autóhoz közeli stabilitással és kényelemmel.



Általában épített motorok, csopperekhez hasonló gyönyörű külsővel, de léteznek túramotor átépítések ill. „gyári” trike-ok is. Nagy előnyük a kényelmes első ill. utas ülés, a méretes csomagtartó és az „eldőlésmentes” futómű. Elég keveset látni belőlük, így a Balcsi parton garantált a feltűnés.

Trike



Városban, dugóban csak úgy használhatod, mint egy autót. Térdkop-tatót nem kell vened, aligha fogod döntögetni!

Quad

Viszonylag új örület Japánból. A munkagépekből kifejlődött négykerekű kicsodák, melyek hátsó (vagy első és hátsó) kerekét motorkerékpárblokk hajtja. Úgy ülsz, mint egy „normális” motoron és moci kormányba is kapaszkodsz, de alattad 4 kerék robot az autókéhoz hasonló kerékfelfüggesztéssel. Nem autó, de nem is motor, ez quad.



Motorozás négy
keréken

Sokrétűen használhatóak. Igavonó társaik robosztus felépítésűek, millió csomagtartóval, csörlővel, vonóhoroggal, vadászok, erdészek s egyéb melósok számára. Sportváltozataik nagyon könnyűek és erősek. Egy rallyautó vezetésének élményét adják, egy

Sokrétűen használhatóak. Igavonó társaik



Quadok vidékre
és a Holdra



krosszmotor dinamikájával ötvözve. Olyan rövid féktávokat vehetsz velük a kis súlyuk miatt, hogy a rallypilóták sírva hagyják a bokorban a verdáikat.

Motoros szán, jet ski és társaik

Kerék nélküli motorok, olyanok mint a fából vaskarika...





**Nem lopják el?
(Dehogyanem...)**

Na megvan végre a picikéd? Gyűjtöttél rá sokat, s lehet, hogy a részleteket is fizeted még sok évig, de mégis úgy érzed ez volt életed egyik legjobb döntése. Gyönyörű a gép, vadi új vagy már 15 éves, de neked ő a legszebb most. Tervezed, hogy veszel motoros szerkót is, magadnak és az asszonyodnak is, de nem hagy nyugodni, hogy a szomszéd srácnak lenyúlták a mociját. Mielőtt megvetted a vasat sokat filóztál, hogy hova is tudod rakni a mocit, mivel garázsod nincs, de a motorozás utáni vágyad nem hagyott nyugodni, úgyhogy a moci már megvan. De visszatér a gondolat ismét, nem fogják megfújni, mint a szomszéd srácét?

Jobb félni, mint megijedni

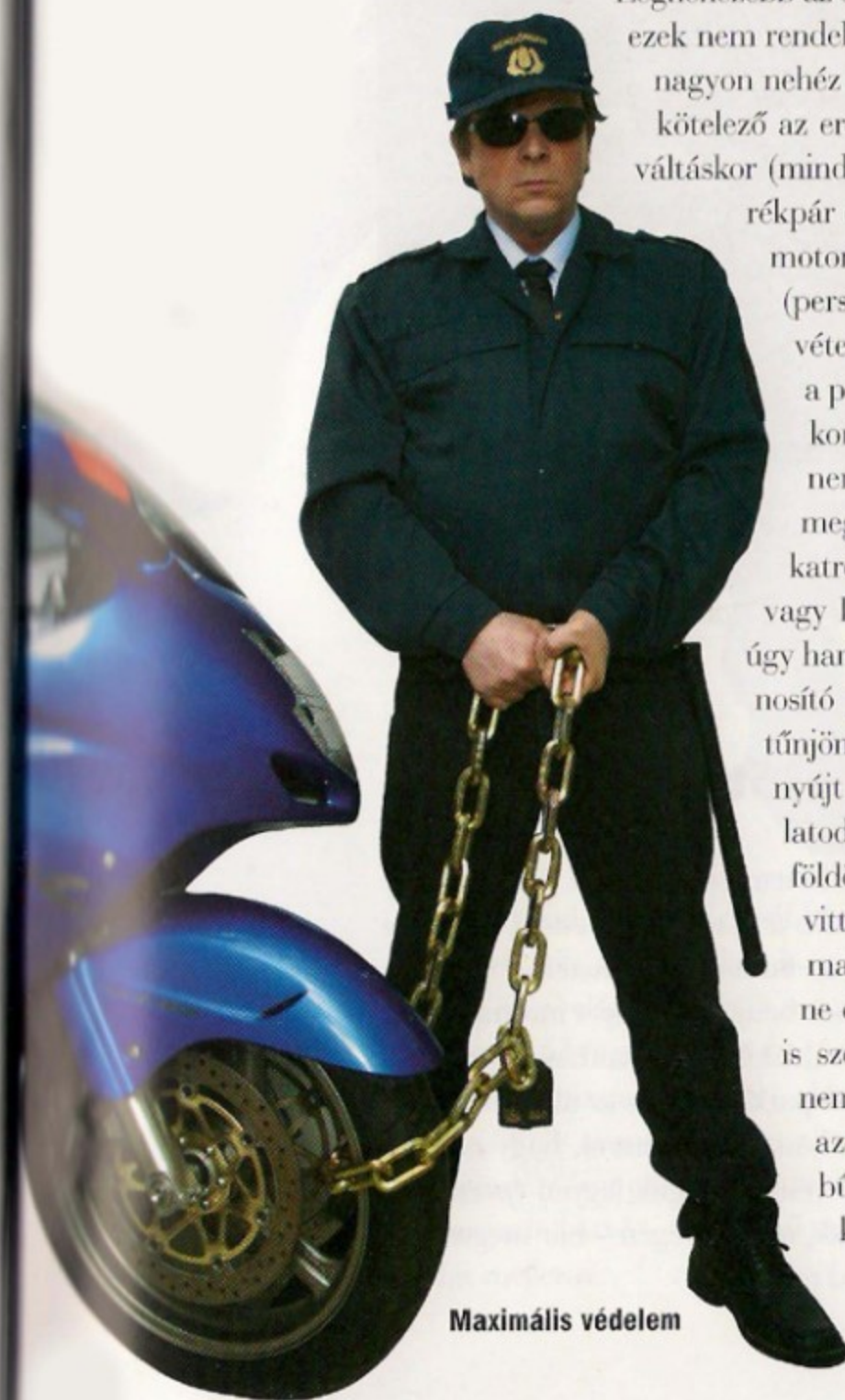
De bizony, meg fogják fújni, mint Lajcsi a trombitát. A helyzet sajnos úgy néz ki, hogy kétféle motoros létezik, az egyik, akitől már fújtak meg motort és a másik, akitől meg fogják fújni. Az egyik motoros magazin felmérése szerint a motorosok egyharmadától már loptak el motort. Ez örületesen nagy arány. A mocikat viszik a szarkák – a galád tolvajok – mint a cukrot, mivel az előnyük egyben hátrányuk is, vagyis nagyon mozgékonyak és egyben nagyon mozdíthatóak is. Az előbb nem véletlenül írtam tolvajt. Az, aki más keservesen megszerzett tulajdonát aljas módon elköti, az alávaló gazember, galád tolvaj. Érdemes nevén nevezni a dolgot, mert a mai überszabados világunkban az alapvető emberi értékek veszendőben vannak. Amikor reggel indulnál a munkába és az előző nap gondosan lelakatolt mocid hűlt helyét találsz, és a láncod kettévágyva hever a földön, akkor a rendőr „eltűntnek”, míg a rádió, amiben hirdetést adsz fel a moci kétségbeesett keresésére, „elveszettnek” becézi majd egykori szerelmedet. Ellopta egy galád tolvaj, aki fényes nappal nem merte megszerezni tőled a kulcsot, de éjszaka a bokrok alatt megfújta a kicsikédet. Ez az igazság, eltűnni a szürke számár szokott a ködben, elveszni meg a tini lány szüzessége szokott, de nem a mocik. A rendőroket ne hibáztasd, ha bejelentetted a motorod „eltűnését”. Ők csak alkalmazzák torzult világunk törvényeit. Majdnem biztos lehetsz benne, hogy nem simogatják meg „szarka barátunkat” akit a mezőn kapnak el, miután elütött pár rendőrt, sőt esetleg még rendőrökcsit is lopott. Baj esetén csak a rendőrökre számíthatsz. Ezt ne felejtse el, inkább legyen hálás, hogy vannak, akik jelképes összegért kockáztatják a életüket miattad vagy a tulajdonod miatt. Ha megfogadod az alábbi tanácsokat, de mégis lába kél a mocidnak, akkor vigasztaljon az a tény, hogy a lopott járművek majdnem egyharmadát megtalálják! Ugye, nem is rossz arány? Pláne, ha

a tiéd is megkerül, mint ahogy a sorok szerzőjének is megkerült az „elvesztett” kétkerekűje (igaz, meglehetősen hiányosan...).

Meg lehet védeni?

Fontos ezzel a kérdéssel foglalkoznod, nem véletlenül került ez a fejezet rögtön mindent mást megelőzve a motorvásárlás utáni részbe. Nem érdemes rengeteg pénzt áldoznod, sisakra, ruhára, motoros iskolákra, stb., ha a mocidnak egy hónap alatt lába kél.

Legnehezebb az 50 cm³-es robogókat megvédeni, mivel ezek nem rendelkeznek forgalmival, rendszámmal, így nagyon nehéz ezeket körözni. Hál' istennek ma már kötelező az eredetiség-vizsgálat minden tulajdonosváltáskor (minden rendszámmal rendelkező motorke-rek-pár esetében), így míg azelőtt kiderülhet a motor rázós múltja, mielőtt megvennéd (persze, ha balga módon előre fizetted ki a vételárat, akkor nehezebb visszaszerezned a pénzed). Ha tőled lopják el a géped, akkor az eredetiségvizsgálat rajtad már nem sokat segít, mindenesetre kicsit megnehezíti a galád tolvajok dolgát. Alkatrészeknek tudják csak eladni a mocit, vagy komolyabb ráfordítás kell nekik, hogy úgy hamisíthassák meg a motorod egyedi azonosító jeleit, hogy az eredetiségi vizsgán ne tűnjön fel (igen, az eredetiség-vizsgálat nem nyújt 100%-os biztonságot). Az első gondolatod úgyis az, hogy a mocidat biztos külföldön adják majd el, és már biztos rég átvitték a határon – amíg te az őrön harmadszor mondd el, hogy a motorod színe ciklámen volt, ahogy az a forgalmiban is szerepelt annak ellenére, hogy ott még nem hallottak ilyen színről. A valóságban azonban nagyon macerás és komoly bünszervezetet igényel a külföldre való kijuttatás, értékesítés stb., úgyhogy ezzel csak ritkán élnek a „szarkák”.



Maximális védelem

Szóval, ha robogóval jársz, arra különösen vigyázz, mivel azt eredetiség vizsgálat híján, egy sima adásvételivel pikk-pakk el tudják adni elkötés után, úgyhogy kb. akkora kockázatot vállalnak az enyves kezűek, mint



Tolvajparadicsom

egy biciklilopásnál. A robik ráadásul nagyon könnyűek, így még könnyebben elmozdíthatók, mint nagyra nőtt társaik, tehát „barátunk” simán tolja akár 5 km-t is... Ha mégis meg akarod védeni, akkor ehhez az alábbiak segítségére lehetnek.

Csak mindig szem előtt!

Ha megállsz a mocival, mindig próbáld szem előtt tartani. Ha csak egy kávézóba ugrottál be a szentendrei korzón a „Café racer”-eddel, akkor ez könnyen kivitelezhető, esetleg még a motorhoz is kérheted a sörödet, mármint az alkoholmentest. Ha valahova beugrottál ügyet intézni, akkor is próbáld mindig úgy parkolni, hogy az ablakból rápillanthass a járgányra. Igen ehhez valószínűleg a járdán kell parkolnod, de ez általában nem okoz gondot, mert a rendőrök is tisztában vannak azzal, hogy ezt kell tenned, s azért is teszed, hogy nekik kevesebb dolguk legyen (persze lehetőleg ne legyen útban a gyalogosoknak, mert a végén – bár megmarad a járgányod – vízszintesen találod majd meg).



Riasztóval kombinált láncolás

Ha végképp nem tudsz úgy megállni, hogy ráláss a mocira, akkor próbáld ott megállni, ahol másnak szem előtt van.

Pl. a biztonsági őrnek, portásnak vagy akár az újságosnak az újságos bódéból.

Ha otthon lerakod a mocit, akkor is erre törekedj! Az a legjobb, ha garázsban tudod tárolni. Ha garázs nincs, de egy közeli ismerősöd megengedi, hogy tárold náluk a kertben, akkor próbáld úgy elhelyezni, hogy az utcáról ne legyen látható, de a házból rá lehessen látni és lehetőleg megvilágítva is legyen. Ha eldugod a mocit egy sötét kis zugba a bokrok mögé, akkor a tolvajok „munkáját” könnyíted meg mert nyugodtan „dolgozhatnak” az éj leple alatt, míg kétszer is meggondolják a dolgot, ha jól látható helyen áll a motor, s a szomszéd Bözsi néni is állandóan az ablakból kukucskál. Ha se garázs, se kert, akkor is próbáld elkerülni, hogy a motor az utcán álljon! Manapság irodaházból már lassan több van, mint lakóházból, így ha szerencsés vagy, akkor meg tudod dumálni a biztonsági őrökkel némi suska ellenében, hogy náluk tárold azt. Ez ugyan

pénzbe kerül, de jóval olcsóbban kijössz, mintha elkötnék a gépet, s ha mégis elkötik, akkor tudod, hogy valamelyik szekuricsi volt. A mélygarázs másik nagy előnye, hogy a moci nem ázik, s te jó meleg, száraz mocira szállhatsz fel reggelente, zuhogó esőben is...

Ha mélygarázsra sincs esély, akkor talán találsz őrzött parkolót a környéken. Itt is némi készpénz ellenében a melegebb bódéhoz láncolhatod motorodat. Ami persze nem tuti védelem, de talán felébred a kunyhóban szunnyadó bátyó – vagy ha ő nem, akkor a kutyája, ha bizergálják a mocidat mellette.

Ha már mindenképpen csak az utca marad a motorodnak, akkor nagyon elszántnak kell lenned. Gondold meg a motor vásárlást még egyszer! Nem jó az utcán hagyni egy motort. Az hagyján, hogy valószínűleg meg fogják fújni, mivel mindig szem előtt van, és könnyen kifigyelik a legnyugisabb alkalmat, de a környék összes iskolás gyerkőce is a te motorodat fogja „szerelni”. Az utca nem egészséges megoldás. A motor, ha csak nem pénzkeresetre használod – bár valószínűleg még akkor is – több mint használati eszköz. Babusgatni, szépítgetni és javítgatni fogod. Az utca nem igazán alkalmas hely erre, habár Pesten is látni akár teljes motorgenerált az utcán... A szükség visz rá, nem a szerelem. Ha ennek ellenére még mindig benzin folyik az ereidben, akkor nagyon látható helyre tedd a gépet. Közvetlenül az út mellé, lámpák alá, lehetőleg a kapubejáróhoz közel. Ne is próbálkozz a belső udvarral a házban vagy a kapualjjal, itt sokkal nyugodtabban „dolgozhatnak” a szarkák, és „dolgozni” is fognak, mint ahogy azt már én is többször tapasztalhattam.



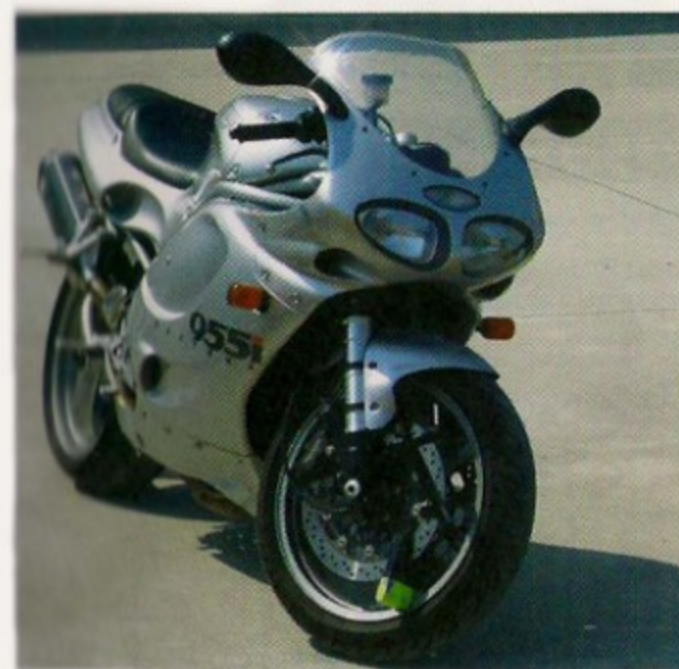
Az utcagyerekek kedvence

Mechanikus védelem

A moci könnyen mobilizálható, tehát magyarul eltolják, mint a szél. Ezt megakadályozandó, mindig zárd rá a kormányzárát (amit típustól függően könnyen eltörnek, de legalább lassítja az akciót), használj tárcsafék zárat, U-lakatot ill. láncot. A gyakorlatban ritkán fogod az előbbieket mind egyszerre használni, de a kormányzár mellett használj mindig valamilyen más mechanikus védelmet is!



Tárcsafékzár övtáskával, baráti áron, a minimális védelem érdekében



Biztonságosabb tárcsafékzár, igaz, súlyosabb és drágább is

A tárcsafékzárak előnye a kis méret, így könnyen minden fáradság nélkül magaddal viheted őket, akár még a vázra szerelt kis tartójuk segítségével is. A hátrányuk, hogy a kerék kiszerelésével, a féktárcsát könnyen leszerelik, és már viszik is a motort az első fék nélkül. Ehhez persze idő és szerszám kell, tehát kellőképp védhetik a motort, ha csak rövid időre hagyod el. Mindenképp kerülj az olcsó tárcsafékzárakat! Ezeknek elsősorban a zárszerkezetük nagyon sérülékeny, így még a kereket sem kell kiszereelni az eltávolításukhoz. Keresd inkább a nagyobb gyártók termékeit és keresgélj a külföldi biztosítók honlapjain. „Nyugaton”, pl. Franciaországban, Angliában, kedvezményt adnak a biztosítók a biztosítás részleteiből megfelelő zár vásárlása és használata esetén.

A tárcsafékzáraknál jobb védelmet kínálnak az U-lakatok, amelyekkel magát a kereket vagy, megfelelő méret esetén, akár mindkét első féktárcsát, ill. a kereket egyszerre zárhatod le. Itt már nem elég a kerék kiszerelése, egy komplett másik kerékre van szükség az elkötéshez. Ez már rendes felkészültséget tételez fel. Kellő méretű U-lakat esetén, a motort esetleg rögzítheted egy karóhoz, fához stb. Az U-lakatok nagy előnye a nagy szilárdság (erősebbek akár a láncoknál is) és a viszonylag könnyű hordozhatóság, mivel az ülés alatt általában már gyárilag kiképzett helyen tárolhatjuk őket.

Robosztus U-lakat



A legmagasabb fokú mechanikai védelmet a speciálisan edzett vastag, sokszög alakú acél láncok jelentik. Ne próbálkozz a barkácsboltokban kapható kisebb-nagyobb láncokkal, mert azt – ahogy neked a boltban vásárláskor – az utcán is könnyedén elvágják egy erővágóval, amit kabát alatt rejtve akár fényes nappal is pillanatok alatt használhatnak. A láncok nagy előnye hogy lerögzítheted velük a mocit mondjuk egy lámpaoszlophoz, így még furgonnal sem tudják elkötni a géped tárcsafékezéstől, mivel nem tudják megmozdítani. Hátrányuk a minőségi láncoknak a nagy súly és a nehéz hordozhatóság. Érdekes kis tartótáskát eszközökhöz az utaskapaszkodóhoz, ami könnyen készen áll, ha az ülés alatt nem tudjuk tárolni.

Szándékosan nem esett szó a sima, vagy gyűrűs ill. golyós sodronyzárakról. Ezek arra alkalmasak, hogy a haverok ne tolják arrébb a mocidat, de egy tolvajt szinte le sem lassítanak. Az ilyen zárok erővágóval pillanatok alatt elvág-
hatók. Gyűrűs társaik is feszíthetők annyira, hogy az erő-

vágó helyet találjon, de ha nem, akkor is egy jól irányzott kalapácsütéssel egy véső segítségével (ellentartás mellett), kettészakadnak. (Nem minikalapácsra kell természetesen gondolni...)

Figyelj rá, hogy a mocit úgy kösd le, hogy kényelmetlen legyen a zár kinyitása. Pl. ha fal mellé állítod a motort, akkor a fal és motor között legyen a zárszerkezet, hogy ezzel is nehezítsd a „barátunk” dolgát. Sose kösd le úgy a motort, hogy a lakat vagy a lánc érinti a földet. Ekkor egy kisebb üllő (ami lehet maga a beton aljzat is) és egy népnevelő kalapács segítségével a motorod



Maximális védelem de nehézkes hordozhatóság



gyorsan „felszabadítható”. Egyes motorok vázán már gyárilag készítettek olyan rögzítési pontokat, amit a láncoláshoz vagy U-lakatoláshoz használhatsz, használd ezeket (ha a vázat elvágja, komoly sérülést okoz a mocinak, ami problémássá teszi a to-

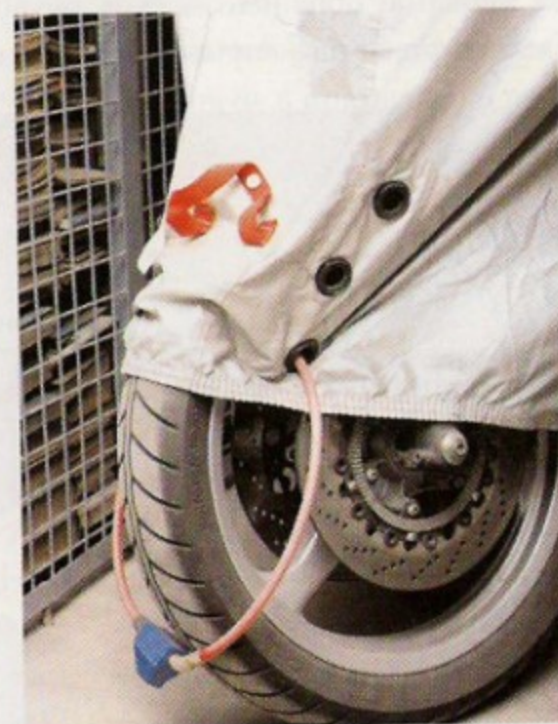
vábbpasszolását). Gondolj rá, hogy hiába kötöd ki a mocidat valamilyen tárgyhoz, ha az a tárgy könnyebben vágható, mint a zárad maga (persze így is lassíthatod az akciót).

Minőségi zárat vegyél! Igen, ezek nagyon drágák. Igen, mégis megéri! Hiszen a tolvajok kalapács és erővágó mellett próbálkoznak zárszerkezet fúrással, flexeléssel (sarokcsiszoló használatával),

gyémántbetétes fűrész használatával, fagyasztással (speciális ipari fagyasztó spray-vel melyek használata után az acél is eltörik), maratással (savazás), stb. Tökéletes védelem persze nincsen. A nevesebb gyártók is csak arra törekednek, hogy a zárjukat 2 percen belül ne lehessen eltávolítani. Ez elsőre kevésnek tűnhet, de ha arra gondolsz, hogy ennyi időt kell piszmogni a nyílt utcán úgy, hogy közben bármelyik az ablakban bámészkodó néni hívatja a zsarukat, úgy már nem is kevés.



Ezekkel a sodronyzárakkal ugyanannyit kell bíbelődnöd, mint a komoly zárossal csak épp nem védik meg a motorodat



A méret a lényeg



Jó kompromisszum,
brutálisan erős és
könnyen hordozható
az ülés alatt

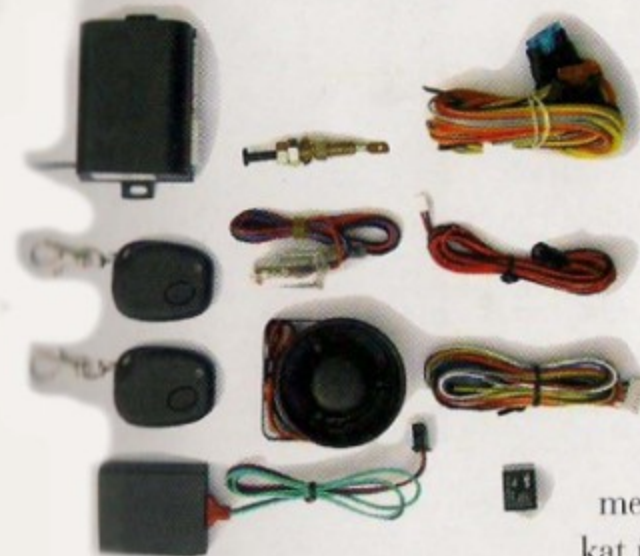
Elektronikus védelem

Az elsődleges a mechanikus védelem, ezt ne feledd el! Egy süvítő riasztóra manapság már nem nagyon figyel fel senki, de arra kétségkívül jó, hogy megnehezítse enyves kezű barátunk dolgát, és hogy sietve próbálja meg elhallgattatni a süvítő szirénát.

Ha hamar el tudják hallgattatni a szirénát, akksi kivétellel, sziréna eltömléssel, vezetékek elvágásával, akkor a riasztónk nem sokat ért. Ne bízzál különösebben a pager-es és GSM telefonos riasztókban, mert a profi szarkák már kis zavaró kütyükkel járnak a zsebükben. Az ilyen zavaró berendezések képesek a használatos rádió frekvenciákon, mondjuk 5 méteres körzetben minden jelet zavarni. Így aztán hiába akar értesíteni szegény mocid, ha közben leárnyékolják. Nincs tehát szükség a legendákban terjedő acélhálós kamionokra, amelyek a Faraday kalitka elvén leárnyékolják a beléjük tuskolt motorok vagy autók adóit, hanem elég egy pár ezer forintos kis barkácsolt kütyü a zsebben. Lényeg a lényeg, a szirénában bízhatunk.

Ahhoz hogy a szirénát, vagyis a riasztónkat ne lehessen könnyen hatástalanítani, ahhoz profi módon kell azt beszereltetnünk (hangsúlyozom nem

Ütés, mozgás, emelés
elleni védelem, akár
személyhívós
visszajelzéssel



Indításgátló azaz
immobilizer gyárilag

beszerelnünk, hanem beszereltetnünk). Általánosságban elmondható, hogy egy riasztó beszerelése majdnem annyiba kerül, mint maga a riasztó. Ezt a beszerelést mégse akarjuk megspórolni – annak ellenére sem, ha első ránézésre ezt mi is megtehetnénk az egyszerű kapcsolási

rajz alapján – mert a riasztónk semmit sem fog érni. Az ördög ugyanis itt is a részletekben rejlik. Nem mindegy hová tesszük a szirénát, hová a pót akkut, és egyáltalán hol vezetjük a vezetéket.

A mechanikus védelmünket jól kiegészítheti egy, a saját akkumulátorról működő, jól elrejtett hangos sziréna, higanykapcsolóval, ülésnyitás-érzékelővel és radarral felszerelt jeladóval, távirányítóval, indítást blokkoló relével. A higanykapcsoló riaszt, amint a mocit

megbillentik. Jól kiegészíthetjük a higanykapcsolónkat ütészékelővel, ill. emelésérzékelővel. Az ülésnyi-

tás-érzékelő riaszt, amint a delikvens szétvágni próbálja a zsinórokat az ülés kinyitásával. A radar jó szolgálatot tehet arra, hogy csipogjon a járgány, ha valaki a közelébe merészkedik, hosszabban csippanhat, ha netán valaki közlőrl vizslatja ill. riaszthat, ha valaki fogdossa. Hasznos lehet bámészködő kölykök távoltageására is.

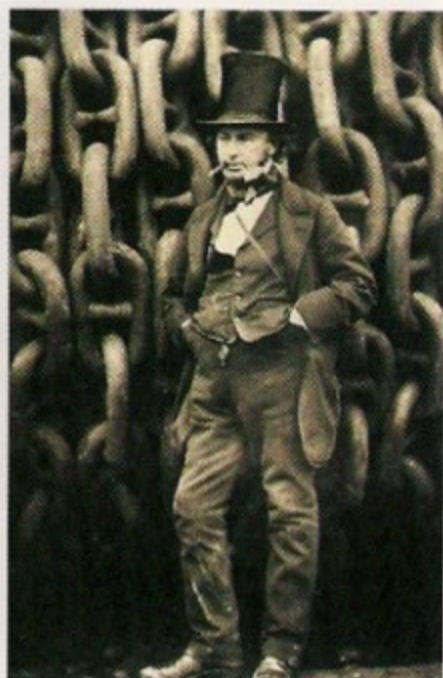
A riasztónk természetesen még rengeteg extrával bővíthető, úgymint doboz nyitás-érzékelők, immobilizer, pager stb., de ne feledjük a lényeg, hogy üvöltsön az a fránya sziréna, mert hiába működik kiválóan az immobilizerünk, ha a „barátunk” egyszerűen haza tolja a járgányunkat.



A kutya nem fogja megállítani, mint ahogyan téged sem állítanak majd meg, mikor tolod haza felé a benzinhiányos vagy lerobbant mocidat.

Tárolás

Otthoni tárolásnál fokozhatod a mechanikai védelmet aljzatbetonba, ill. falba szerelhető acélgyűrűk segítségével. Ezeket a gyűrűket kötésbiztosan tudod rögzíteni (megfelelő betonban a saját dübeleivel akár egy targonca sem tudja kirántani őket), úgyhogy ne a szomszéd garázsába tedd le, mert örökre ott marad, ha csak nem vésed körbe... Ezt is próbáld minél „kényelmetlenebb” helyre elhelyezni, pl. a motor és a fal közé. Fokozd a védelmet további elektromos eszközökkel is, mint pl. nyitásérzékelő a garázkapuban, infrás riasztó a garázsban. Kaphatók olyan riasztó egységek is a motorhoz, amelynek jeladóját kis dróton keresztül a lakás riasztójához kötheted (persze ennek nem sok értelme van, ha már nyitásérzékelő és infra védi a járgányt).



Lánc az igazán parázósoknak

Ne bízz abban, hogy nem merik eltolni a motorodat! Téged sem fog senki megállítani, ha épp elfelejtettél tankolni...



A ponyva nem csak az időjárástól, de az árgus szemektől is véd

Ha motorod szabadon áll, akkor ajánlható a szintén betonba rögzíthető bilincs, amivel pl. a hátsókereket rögzítheted. Külföldről beszerezhetsz acél motortároló konténert is. Ez kb. olyan, mint egy felfújt kis kassza, amibe sínen tolhatod a mocit.

Pitbull, vagy kommandós?

Ne feledd, a tolvajok gyakran hangoztatják, hogyha ők el akarnak lopni valamit, akkor azt el is fogják lopni. Ezzel a saját maguk „munkáját” akarják megkönnyíteni, hogy ne védd a mocit, autót, lakást rendesen. Az igazság viszont az, hogy jó eséllyel veheted el a kedvüket a lopástól kellő védelemmel felszerelve. Nehezítsd meg a dolgukat, amennyire csak tudod, annak ellenére, hogy valamilyen szinten ez a te életedet is nehezíti.

„Az élet attól szép, hogy bármi megtörténhet. És attól szar, hogy meg is történik.”

grafiti



**Strandpapucs
& póló
vagy inkább
bőrszerkó?**

Nyáron a legjobb viselet a rövid ujjú póló, rövidgaty (vagy ízlés szerint miniszoknya) és papucs. Néha még ez a szerelés is túl meleg, hát még motoron a bukósisak alatt, a tűző napon lámpánál ácsorogva. A kellemes és szellős viselet azonban hamar megbosszulja magát a mocin. Sok-sok honfitársunk érkezik haza rövid Korfu szigeti kiruccanás után, bekötözött lábbal és karral. A Balaton nagyságú görög szigeten, szinte mindenki olcsó bérelt robogókkal száguldozik. A probléma akkor kezdődik, amikor fürdőruhában vagyunk kénytelenek csúszni az út menti kavicsban, mert egy szűk szerpentin kanyarban, a sávunkban, szemben velünk, hirtelen feltűnik egy dudálni elfelejtett turista busz.



Nyáraláshoz ritkán viszel majd magaddal bőrruhát, de legalább hosszú nadrágot és zárt cipőt vegyél fel, ha motort bérelsz!

Bukó

A legfontosabb védőfelszerelés a bukósisak. Nem véletlenül kötelező viselet. Még Korfun is, ahol persze a kölcsönzős nagyon bután néz rád, ha kérsz egyet, hiszen ott senki sem hord ilyet. Nem nagyon találsz rendőrt, igaz tolvajt sem: mivel a szigetről nem lehet kivinni motorokat, csak hájjal, azokat pedig ellenőrzik...

Első a biztonság

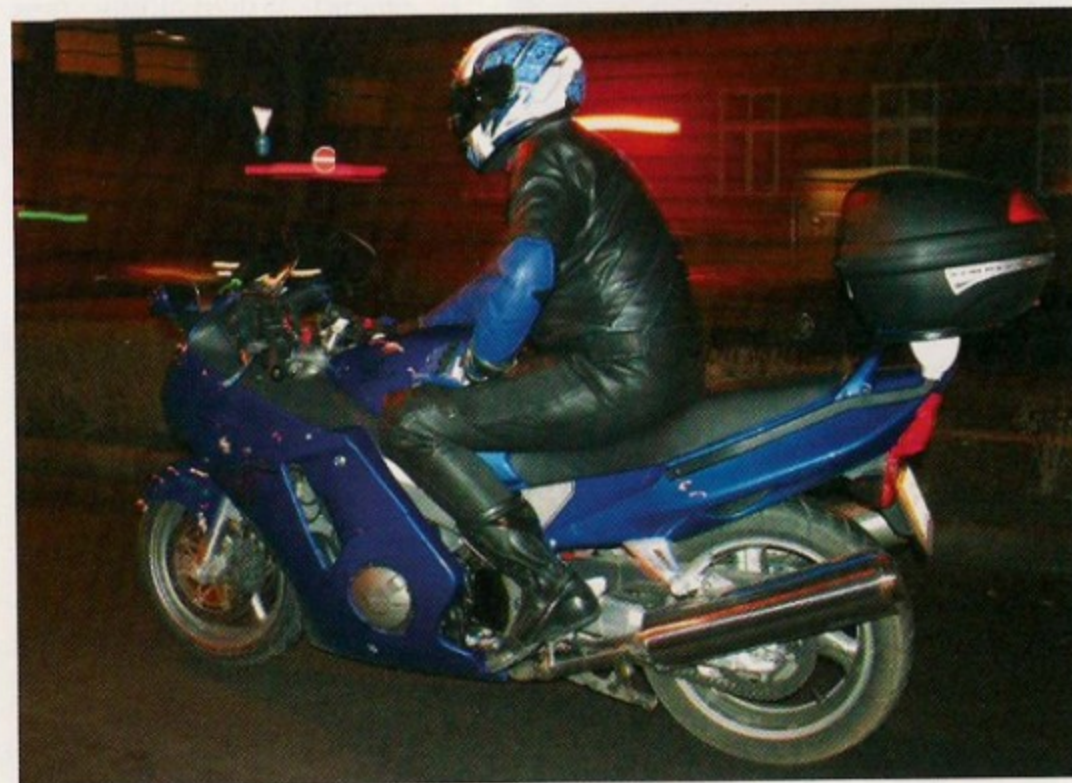
A bukósisak arra való, hogy ha elcsúszol a mocival, akkor a fejed földre érkezését (a szabványok szerint ez kb. 25 km/h-s becsapódást jelent), minél „veszélytelenebbé” tegye. Ne legyenek illúzióid, a bukósisak nem fog megvédeni egy komolyabb ütközésnél. Ha nem is „törik” be a bukó, a fejed akkor is olyan nagy lassulásnak lesz kitéve, amit nem bír ki az agyad... Erre gondold mindig, mikor a bukón akarsz spórolni, vagy bukó nélkül villogsz, csajokkal mögötted a hátsó ülésen, pláne ha a szomszéd kis srácot pakolod fel hátra. A sisak remek védelmet nyújt az útviszontagságaitól normál, nem baleseti körülmények között is. Erre rájössz



Szép kilátás!

te is, ha nyitott bukódban 110 km/h-val elkapsz egy feléd 40 km/h-val repülő, így az arcodnak 150-nel csapódó cserebogarat. Ha nem is voltál jó fizikából, akkor is eléggé elrémíszthet ez, ugyanis egy légpuska golyó is csak alig több mint négyszer ilyen gyorsan mozog, és ott a lövedék súlya kisebb, mint egy cserebogáré. A bogár lendülete és mozgási energiája rémisztőnek tűnik, ha csak nem vastag a bőr az orcádon. Régebben, amikor még nem voltak ilyen komoly védőfelszerelések, akkor szájon keríngett egy történet egy szegény motorosról, akinek a kiskőrösi bukójába

Akkor is öltözz fel, ha csak a sarokra ugrassz el



(szinte egyeduralkodó sisak volt akkoriban hazánkban) szabályosan belefűródött egy szarvasbogár. Horror, mi? Vagy csupán városi legenda?

A sisaknak, amellet, hogy életmentő védőfelszerelés, komfortosnak is ill. „szépnek” is kell lennie, akár a mocidnak, mármint ha ilyenek az elvárásaid (és nem vagy általában ugyanolyan saras, mint a motorod, amivel pizzát szállítasz, s amivel annyit mész meló alatt, hogy szabad idődben meg sem fordul a fejedben ráülni). A kellemesen puha, komfortos belső borítás, a könnyen kezelhető és lehetőleg páramentes plexi, a jó szellőzés, mind-mind egy jó sisak ismérvei. Ha ez mind megvan, akkor rosszat már nem vehetsz, esetleg csak csúnyát. A sisakok minőségében, úgymint belső bélés, plexi, plexi zárszerkezet, fényezés stb. óriási különbségeket találni. Ha a biztonságot nézzük, akkor manapság egy Clio ugyanúgy 5 csillagot ér el az Euro NCAP töréstezteken, mint egy S80-as Volvo, mégis jobban vágyunk egy S80-as Volvóra...



Nagyon vagány, de nem véd semmit, (és még ronda is)

Típusok



Nyitott (jet)

Ha robogóval jársz a városban, mérsékelt tempóban, akkor ideális viselet lehet a nyitott bukósisak. Kezdetben csak ilyen bukósisakok léteztek, s csak később jelentek meg az álladat is védő zárt sisakok. Robihoz érdemes olyat beszerezni, ami nagy plexivel rendelkezik, és jobb szélvédelmet biztosít, de súlya és mérete miatt ideális a mindennapi



Szabványos, vagy nem?

féltő: Marco JR

Zárt (integral)

A zárt sisakokat kezdetben – a hetvenes években – csupán divatirányzatnak tartották, de később, a gyorsabb motorok megjelenésével, nagy népszerűsége tettek szert, mivel jobban védték az állat, illetve az arcot, a széltől, bogaraktól, felpattanó kövektől vagy a sódertől és eső közben.

Az ilyen sisaknak zárt jellege miatt sokkal rosszabb a szellőzése, mint nyitott társaié. A szellőzésnek nem csak nyáron van jelentősége, amikor azt szeretnéd, hogy kevesebb víz folyjon a fejtetődről, hanem esős ill. hideg időben is, amikor a plexi bepárásodhat.



Krossz (off road)

Az állvédős nyitott sisak, vagy a pleximentes zárt sisak. Manapság valójában ezek teljesen egyedi formájú sisakok, amelyek jelentős méretű napellenzővel valamint állvédővel rendelkeznek, és nincs plexijük, viszont a jó kilátás végett hatalmas a nyílásuk a szemünkönél. A napellenző hasznos a sok hegymenetnél, ill. ugratásoknál, és jól véd a sártól és kavicsoktól is,

akárcsak az állvédő. Ha ilyen sisakot szeretnél, akkor kell hozzá egy szemüveget is vened, ami nagyon hasonló a síszemüveghez. Érdekes duplaüvegezésű szemüt vened, akárcsak a síeléshez, ez ugyanis nem párasodik be hűvösebb napokon.

Túra (flip)

Zárt és nyitott sisak egyben. Az ilyen sisakoknál az állrészt a plexivel együtt felhajtható, így egy nyitott sisakot kapunk egy tekintélyes sisakdíszel. Remek szolgálatot tehet a túrad során, ha útba igazítást akarsz kényi a sarki motoros rendőrtől (így valószínűleg meg is érti, amit kérdezel), vagy ha te vagy a sarki motoros rendőr igazoltatásnál, nem kell levenned a „sapkádát”.

Az egyre robosztusabb zárszerkezetek ellenére nem olyan biztonságosak, mint egy zárt sisak, igaz egy nyitott sisaknál jóval biztonságosabbak.

Felépítés

Héj

Az olcsóbb felépítésű sisakokat műanyag sisaknak szokás nevezni, mivel ezek héja fröccsöntött műanyagból készül. Az ilyen olcsóbb sisakok héjai általában egyféle méretben készülnek, így valószínűleg egy kisfejjű embernek sokkal nagyobb védelmet nyújtanak (a vastagabb bélés miatt), mint nagy fejjű barátainak. Ezek



Krossz vagyok

Bagoly hívja verebet, vétel!



Srácok, uagonyzás előtt

a sisakok kinézetre nagyon hasonlóak a jóval drágább, többféle méretben készülő kompozit sisakokhoz. A műanyag sisakok is szabványosak és megfelelő védelmet jelentenek a szabványnak megfelelő körülmények között, mint ahogy azt sok független teszt is bizonyítja. Ha több biztonságot akarsz, akkor azonban jól teszed, ha egy kompozit sisakra áldozol, mert ez jó eséllyel megóv egy, a szabvány által előírtól jóval nagyobb ütközéstől is (nem véletlen hogy a versenyzők ilyen sisakokat használnak). A kompozit sisakok, mint ahogy a nevük is mutatja, több komponensből, azaz többféle egymáshoz ragasztott (sütött) anyag rétegződéséből épülnek fel (az anyag lehet üvegszál, szénszál és más egyéb organikus rost). Általában 2, 3 vagy akár 4féle méretben is készülhet a héjuk, ami kisebb fejű motorosoknak is könnyebb, így komfortosabb sisakot eredményez. Ne keseredj el, ha nagy, neves gyártók sisakjait lehúzzák, vagy nem is szerepeltetik sok tesztben, ettől azok még lehetnek jók a tesztől eltérő körülmények között. Képzeld el, ha azt vizsgálnák mondjuk egy autó töréstesztben, hogy túlélne-e egy ütközést 15 km/h-nál egy Trabiban ill. egy Volvóban. Mindkettőben

túléléd és elmondhatnád, hogy hülye lennél százszor annyit fizetni egy Volvóért. Ha 50 km/h-val zúznád a kocsikat, akkor már más lenne a teszt eredménye... A tesztekben nehéz következtetést levonnod, mivel mindenkinek más a fejformája, így lehet, hogy neked egy adott sisak bármennyire is tetszik, nem passzol a búrásra (vagy csak hosszas arc és egyéb párna nyüstités után). Menj el a boltba, próbáld fel a bukót, és bízzál a haverok tanácsában ill. kedvenc versenyződ választásában! Hidd el, a neves márkák sisakjai nem véletlenül híresek. A drágaság relatív fogalom egy mindennapi használati tárgy és egyben egy nagyon fontos védőfelszerelés esetében.



Polikarbonát sisakrostély, páratól védő betéttel

Plexi

Plexinek hívjuk azt az üvegszerű átlátszó valamit a sisakon, amit fel tudsz hajtani, ahogy a régi lovagok a sisakrostélyukat. Jobb sisakokon a plexi már nem is plexiből, hanem polikarbonátból készül, ami hasonlóan jó fényt-eresztő, viszont sokkal rugalmasabb, azaz kevésbé törik.

A jobb minőségű sisakok plexije vastagabbak (3mm vagy még vastagabb), valamint pára és karcmentesek. A karcmentes nem azt jelenti, hogy nem karcolódik meg, ha a haverod végighúzza rajta a kulcsomóját, hanem azt, hogy jó eséllyel nem lesz tiszta karcolás a plexi, huza-mosabb használat után.



Egy jó szellőzésű sisak sokkal kevésbé párasodik, ám ilyen sisaknál is érdemes egy páramentes plexi beszerzése. Páramentesítő folyadékokkal csak mérsékelt víztaszító hatást érhetsz el. Kicsit jobb a helyzet a gyárilag páramentesítő anyaggal bevont plexikkel, de a legjobb védelmet a dupla falú plexik nyújtják. A legegyszerűbben úgy hozhatsz létre dupla falú plexit, ha vásárolsz egy Pinlock vagy más gyártmányú betétet, amit csak be kell pattintanod a régi plexid belső oldalára. Kisebb fúrás-faragás után (mármint ha nem gyárilag jön ez a betét), tökéletesen páramentes kilátásban lehet részed.

Komolyan feldobhatja a szerelőd egy sötétített vagy egy irídiumos plexi. A sötétített plexik, majdnem minden bukóhoz jól mutatnak. Az irídiumos (azaz tükrös) plexik kicsit drágák, de többféle színben gyártják őket, így ki tudod választani a sisakodhoz legjobban illőt. Az ilyen plexik amellet, hogy nagyon vagányak nagy segítséget nyújthat-



nak tűző napsütésben nyáron, viszont nagyon balesetveszélyesek szürkületben ill. sötétben, mivel annyit látsz bennük, mint bányaló a bányában, vilanyoltás után. Mindig legyen nálad a „vízszínű” kristálytiszta plexid a tatyódban, hogy ha kell, lecserélhesd a sötétítettet. A gyakori cserélgetés miatt ilyen színezett plekót csak komolyabb sisakhoz vegyél, ahol a plexi cseréjét gyorsan minden szerszám nélkül el tudod végezni.



Ha sötétített plexit szeretnél használni, akkor olyan sisakot válassz, amelynek a plexije sötétedéskor könnyen és gyorsan cserélhető

Vehetsz egy spéci vastag övet is, amelyben a derekadra tudod csatolni a megfelelő plexit, hogy mindig kéznél legyen és a csomagok közé sem kelljen besuvasztanod.

Csat

Az egyszerűbb sisakok szíjai (amelyek feladata meggátolni, hogy még a bukás elején lerepüljön a bukó a fejedről), műanyag vagy esetleg fém

csattal rendelkeznek. A drágább versenyzésre is alkalmas bukókat D-gyűrűs csattal látják el. Nem a biztonság, hanem a szabványosítás miatt más a csat. A pályabírók, segítők, orvosok a pálya mellett rögtön le tud-



ják venni a balesetett szenvedett versenyző fejéről a bukót, anélkül, hogy tíz percen keresztül erre-arra rángatnák. Egy fajta zárral kell csak megismerkedniük, s ez olykor életet menthet.

A nem D-gyűrűs csatok sokszor egyszerűbben, és gyorsabban kezelhetőek, így mindennapi használatra alkalmasabbak, mint drágább D-gyűrűs társaik, de ha komolyabb bukót választasz magadnak, akkor azon sajnos nagy valószínűséggel D-gyűrűs csattal fogsz találkozni.

Bélés

Maga a héj bélése egy ütéselelő hab réteggel kezdődik, ami leginkább talán a hungarocellhez, ill. nikecellhez hasonlít. A fejjel érintkező bélés a habra ragasztott szivacsos puha anyag. A jobb sisakok bélése mosható esetleg kivehető a könnyebb tisztíthatóság érdekében.

A drágább zárt sisakok arcpárnája többféle méretben, a fejformádnak megfelelően rendelhető, de ne csüggedj, ha ennek ellenére nem kényelmes egy adott gyártó sisakja neked, nem a fejjel van a baj (bocs, ha mégiscsak)! Próbáld fel más gyártók sisakjait is!



Hagyományos (balra) és D-gyűrűs (jobbra) csat

Sisak orrvédővel

Vegyél bogárhálót és orrvédőt is a zárt sisakodhoz, ha nem jár hozzá automatikusan. Az orrvédő valamelyest eltereli a kilélegzett levegőt a plexiről így kevésbé, legalábbis lassabban párasodik. A bogárháló, mint ahogy a neve is mutatja, az állad alól bekúszó bogaraktól véd, de kellemes komfort érzetet is ad, mivel az állad alól érkező örvénylő levegőt valamelyest kizárja a sisakból.

A méret a lényeg!

A bukóknál mindenképp! Ez igaz a súlyukra is, hiszen egy könnyebb sisak sokkal kényelmesebb viselet, de igaz a sisak belső méretére is. Elsőre egy nagyobb méretű sisakot szeretnél magadnak választani, mert azt

érzed kényelmesnek, valójában azonban mivel elsősorban egy védőfelszerelésről beszélünk a sisaknak passzitosnak kell lennie, mindenféle lötyögés nélkül, akár csak egy síbakancs esetében. Nem baj, ha megkönnyebbülés levenned a sisakod egész napi használat után, ez csak azt jelzi, hogy jól választottad meg a méreted. Persze válassz más méretet, ha nagyon nyom a sisak valamelyik részén, mert ez zavarhat a vezetésben és ez szintén balesetveszélyes.

Hamar rájössz, hogy a sisakokhoz külföldön (az osztrákoknál is, de főként a tengerentúlon), olcsóbban hozzájuthatsz, mint nálunk. A gyártók igyekeznek hangsúlyozni, hogy az amcsiknak másmilyen sisakokat gyártanak az eltérő rasszok miatt. Ennek az orbitális marketingbaromságnak ne dőlj be, mivel az amcsik jelentős része nem az országukban született, ha mégis akkor a szülei nem, szóval a fejük valószínűleg hasonló



Védem az asztal sarkát a fejemtől

a tiédhez.. Különböző márkáknál az S-M-L-XL stb. méretjelölések más-milyen fejátmérőhöz tartozhatnak, így mindig próbáld vásárlás előtt (gondolj bele, hogy cipőt is ritkán veszünk az interneten, igaz nem is ilyen

drágán). Az internetes vásárlásról gyorsan lemondasz, ahogy egy hazai bolt eladójának szakszerű és kedves hozzáállásával találkozol. Rögtön megveszed a hazai boltban a sisakot, pláne ha eszedbe jut, ahogy a múltkor az interneten rendelt és előre kifizetett fényképeződet lenyúlta a csomagküldő cég, ami romlott erkölcsű hazánkban meglehetősen gyakori jelenség. Ne lepődj meg ha Magyarországra nem is szállít az adott webes üzlet, mert a régiókat sok külföldi kereskedő bermuda háromszögnek tekintti – ahol a csomagok eltűnnek, mint a háverok akiknek kölcsönadtál.

Használat

A bukót ne úgy próbáld felvenni, mint egy sapkát, azaz ne fentről tuszold a fejedre! A bukó vásárlásakor kapsz egy kis használati utasítást, amiben megtalálod az optimális felvételi pozíciót (de valószínűleg ezt már a boltban is elmagyarázták neked, csak te a csinos eladó lányt stírólted ahelyett, hogy figyeltél volna).

Markold meg a szíjakat, és húzd szét velük a sisak „száját” ahogy tudod, és előlről vagy sisaktól függően, hátulról közelítve búj bele. Nyomd rá a kobakodra rendesen és igazítsd meg az arcpárnákat, hogy kényelmes legyen (már amennyire egy ilyen „óvszer” kényelmes lehet).

Ne dőlj be nagyon a világ legcsendesebb ill. majdnem legcsendesebb sisakja hirdetéseknek, hiszen a zajszint csak kismértékben múlik a sisak alakján. Sokkal inkább összefügg azzal a fül külvilágtól történő hangszigeteléssel. A szigetelés egy zárt sisaknál a nyakadat szorosan körülvevő gallért jelenti, amely jelentősen csökkenti az út felől érkező zajokat. Ez a gallér viszont megnehezíti a sisak fel- és levételét, így nem mindenkinek kedvére való. A jól szellőző sisakok általában zajosabbak, de ezek plexije kevésbé párasodik és a nyári hőséget is jobban bírod bennük. Ha egy sisak nagyon csendes, akkor valószínűleg kevésbé jó a szellőzése, ugyanis a levegőáramlás hanggal jár. Ha szeretnéd a te sisakodat is lecsendesíteni, akkor esetleg vásárolhatsz hozzá ilyen csendesítő gallért

a gyártótól, vagy egyszerűen csak „szundi” fül dugót kell használnod. (De ha ilyen használod, akkor miért költöttél több száz ezret a hangos sport kipufogó dobodra?)



Ne rakd a tankra, ülésre vagy a tükrökre a bukót, mert ha leesik (előbb utóbb le fog), akkor agyvérzést kapsz a sérült fényezés láttán, még egy olcsóbb sisak esetében is. De mivel úgylis a tükrökre fogod akasztani a bililit, nézd meg háromszor is, hogy tényleg fixen áll és nem esik-e le, mi-



Bukóba bújás kor az első kamion elmegy mellette. Igényesebb bukókhoz már gyárilag jár sisakzsák, ami nem csak, hogy védi is a fényezést, de még gyengéden polírozza is a sisakot.

A nagymotorok ülése alatt, oldalt található zárható sisakakasztó csak jó módúaknak ajánlott, mivel a bukó innen könnyen „elveszhet”. A sisak szíját simán elvághatják az enyveskezők.

Tiszta vízzel tisztogasd a bukót, de használhatsz kíméletesebb ablaktisztítót is. A dunaparti kiruccanás több ezer szűnyogját úgy tudod a legkíméletesebben eltávolítani, ha jól bevezeded őket (óvatosan a csap alatt vagy átitatott papírtörölő ruhahelyezésével), mert a „hullák” magukba szívják a vizet és leválnak a bukóról.



Dzseki

A bukó utáni első dolog, amit be fogsz szerezni – feltéve, hogy nem vagy jól eleresztve és nem veszel meg mindent egyszerre – az valószínűleg egy jó kabát lesz. Elsőre nem a biztonság miatt, hanem persze, mert rendszeren tépked a menetszél és fázol is. Még viszonylag jó időben is hűvösnek érzed a motorozást a szembeszél miatt.

Vászon (textil)

A kabát lehet bőrből és speciális vászonból (textilből) is. Az ilyen vásznak speciális anyaguk és a közéjük szőtt erősítő szálak miatt hihetetlenül strapabírók. (Állítólag ezek a spéci anyagok az űrkutatás melléktermékei.) A versenyzőket azonban mindig talpig bőrben látod, ezért igazából nehéz elhinni, hogy a vászonkabátok és nadrágok hasonló védelmet nyújtanak, mint bőr társaik.

Ennek ellenére, ahol a kényelem és a praktikum nagyobb szerepet kap, úgymint mindennapi robogózás, túrázás stb., ott megkérdőjelezhetetlen a használatuk. Kényelmes kicsatolható, lélegző béléssel, mérsékelt vízáll-



ló külsővel és praktikus zsebekkel rendelkezhetnek. Anyaguk miatt kényelmesebb a mozgás bennük, mint a bőrcuccokban. Próbáld elkerülni a négyévszakos jakókat, mert ezek lehet, hogy télen melegebbek, de nyáron hamarabb megsülsz bennük.

Textil divat

Ha krosszmotort vagy endurót hajtasz, akkor a vászon dzsekit fogod előnyben részesíteni, mivel könnyebben tudsz bennük mozogni. Jobb időben valószínűleg nem is használsz majd dzsekit, csak egy hálós pán-célt, felül hosszú ujjú pólóval.



Bőr

A bőrruházat szinte egyidős a motorozással. Apáink még belül puha és meleg szőrrel bélelt birkabőrben pusztították a benzint, manapság marhabőrből készülnek a ruhák és egyes profi, mé-

Pályán nem a legmegfelelőbb a textil, pláne papucsban

forrás: Marco JR

regdrága felszerelések – állatvédők most ugorjanak egy sort – kenguruból, melynek a bőre a vékonysága ellenére is nagyon strapabíró. Előnyük az elérhető maximális védelem és a vagány megjelenés. Csoppereken és sportmotorokon kötelező, persze más-más stílusban. Ne vegyél fel kezelábas rikító színes bőr cuccot egy HD-hez, de a szöges, csatos, barna indán cuccodban se ülj fel a sárga CBR-re!

Jó bőr

Nehezebben mozogsz bennük, mint a vászongöncökben, és ápolást is igényelnek. Ha nincs pénzed a flancos bőrápoló cuccokra, akkor kenegesd be a bőrcuccaidat babaolajjal, évente többször. Ez megakadályozza a kiszáradást, valamelyest impegrál, így nem ázik el rögtön pár csepp esőtől, és kellemes fényt is ad a bőrnek.

Ügyelj rá, hogy megfelelő CE (személyi védőfelszerelésre vonatkozó biztonságtechnikai előírásoknak megfelelő) protektorokkal rendelkezzen a dzseki, ami elsősorban könyök- és vállprotektort jelent ill. egyes típusoknál hátprotektort is. A kis szivacsbetétek nem sokat védenek hátprotektor gyanánt, így nem nagyon tudod megspórolni a felcsatolható gerincvédőt. A komolyabb versenyruhák méretes púp formájában tartalmazzák a gerincvédőt, ami elsősorban biztonsági felszerelés, másodsorban légterelő, s harmadsorban



kiváló helye az üdítő zacsinak, amit szívószálon át ihatsz a pályanapokon. Az ilyen púpok egyberészes, kezes-lábas bőrcuccokon használatosak, dzsekikben nem nagyon fogsz velük találkozni.

Igyekezz olyan dzsekit venni, amit összecipzározhatsz a bőr nadrággal, így fokozva a védelmedet (hogy ne csússzon fel a kabátod a nyakadba, miközben csúszol Mátraházán, a szerpentinén).



Ki nyúlta le a babaolajamat?

Kesztyű

Logikus gondolatnak tűnik a dzseki után a gatyát megvenni, de ha nem dob fel a lé, akkor a kesztyű lesz a következő beruházásod, mivel minden testrészedet véded már az út viszontagságaitól, csak a kezedet nem.



A kesztyűk terén a bőrkesztyűk az uralkodók, s talán csak a krosszosok használnak vászonkesztyűt (a vékony kesztyűben jobban érzik a kormányon keresztül az első futómű visszajelzéseit). Sportmotoroknál egyre elterjedtebb az extrém erős szénszállal varrott, kiváló minőségű, vékony, kenguru bőrkesztyű, amely kellemesen puha, de ugyanakkor erős is.

Érdemes beruháznod egy drágább, jobb minőségű kesztyűre, mivel az olcsóbb, vékonyabb bőrből készült kesztyűk, amellet, hogy nem nyújtanak megfelelő védelmet esésnél, hamar el is kopnak. Gyorsan azon veszed majd észre magad, hogy szigszalagoznod kell a kesztyűd ujjait, mert bekandikál a hideg. Persze, ha szereted, hogy nyaldossa a kezedet a menetszél, akkor vehetsz a csopperedhez „levágott” ujjú kesztyűt is de, ez inkább esztétikai célokat szolgál, védelmit nem nagyon.



A szigszalag megvédhet a széltől, de perceléskor baj lehet belőle, ideje lecserélni a kesztyűt

Ha zord időkben is motorozol, akkor beszerezhetsz egy vastagon bélelt kesztyűt is. Ennek a hátránya az, hogy a második évtől mikor már inkább kerülöd a késő őszi – téli motorozást, a kesztyű a szekrény alján fog pihenni, mert nyáron megfőne benne a kezed.



Kenguru bőr

Csizma

A lábfejed, bokád, lábszárad van az úthoz a legközelebb, és ezzel fogsz földet legkorábban, ha elcsúszol. A lábad sérülhet meg legkönnyebben, ha ütközel valamivel az úton, pl. egy tükörbe nem néző vagy birkózószőnyegen aludt agresszív autóssal, aki leszorít az útról.

Ha nincs pénzed motoroscsizmára, akkor is törekedj rá, hogy zárt, lehetőleg magas szárú cipőben motorozz, ha van, akkor bakancsban. Ez persze nem nyújt megfelelő védelmet, de kisebb balesetnél jóval hasznosabb, mint a papucs vagy a szandi.

Egyik cimbi is sikeresen ráfordította a kormányt egy figyelmetlen autós. A profi csizmájának ellenére fél évig csavarokkal a lábában járt (ill. kezdetben feküdt, majd ült), képzeld, mi lett volna a bokájából csizma nélkül!

A legbrutálisabb csizmákat a krosszosok, salakmotorosok, endurósok és szupermotorosok használják, mivel ők általában lábletéttel kanyarodnak ill. gyakran koccognak a társaikkal. A sok ugratás és rázkódás miatt a lábukat is jobban kell tartania a csizmának. Ezek robosztus felépítésű, fémbetétes, nagyon magas szárú csizmák.

A sportmotorokon ill. túrasportmotorokon használt csizmák valamivel alacsonyabb szárú, sokprotektoros (sarok, boka, lábfej, sípcsont stb.) lábbelik. Modernebb társaik a nagyobb védelem érdekében belső vagy külső műanyag vázzal rendelkeznek. A külső lábfejnél általában fém koptatóval, hogy fekvős kanyarokban ez érjen le, és ne a csizma szakadjon ketté. Némely csizmákon műanyag koptató található, de ezek kevésbé tartósak, mint a fémek, nem úgy, mint a porcelán társaik, amelyek még hosszabb életűek.

Csoppereken a stílus dominál, így ott protektor nélküli bőrcsizmák a használatosak.



Hétmérföldes



Felül textil, alul bőr

Robogókon a praktikum és a kisebb sebesség uralkodik, így lovasaiknak a gyártók kimondottan robikhoz való, magas szárú erősített vászoncipőket készítenek.

Az első csizmád beszerzésével jelentős kellemetlenségeket fogsz magadnak okozni. A motoros csizmák (pláne a protektoros képviselőik), nem gyaloglásra de még nem is munkahelyi vagy iskolai viseletre lettek kitalálva. Ezek a csizmák motorozásra valók, így a célállomáson kénytelen leszel csere cipővel rendelkezni, ha nem akarod elrontani a kellemesnek induló több órás városnéző sétát a bazi nehéz és merev csizmádnak köszönhetően.



Nadrág

Valószínűleg ezt a felszerelést fogod a legkésőbb megvenni, de ez lesz az, amitől nem szívesen válsz majd meg soha többé. Egy jó protektoros, passzentos bőrnaci hihetetlen biztonságérzetet ad, és meztelennek érzed magad nélküle. Szabályos félelem uralkodhat el rajtad, ha valahova full bőr nélkül akarsz elmenni, pedig lehet, hogy korábban évekig e nélkül motoroztál. Az ösztöneid nem csalnak, örülj, hogy eddig megúsztad komolyabb baleset nélkül a nadrágtalanságot.

Az erősített spéci vászongatyákról hasonlókat lehetne elmondani, mint vászonkabát társaikról. In-

Atya gatyá! kább visszafogottabb robogózáshoz és komótos túrázáshoz ajánlottak.

Bőrgatyód vásárlásakor ügyelj a térd- és csípőprotektorokra! Keress olyan gatyót, amit összecipzározhatsz a jakóddal, így növelve a biztonságodat és a kényelmedet is (a szél kevésbé fúj be a derekadnál).

Vásárlásnál higgyél a formás eladó gidának, aki folyamatosan meg akar győzni, hogy kisebbet vegyél. Próbáld legyőzni abbéli gyanakvásodat, hogy biztos azért akarja rádtukmálni



a kisebbet, mert nincs nagyobb az üzletben. A rendszeres használatól a bőr gatyó kitágul, ott, ahol feszül, így 1-2 hónap múlva már nagyon kényelmesnek érzed majd.

Ápoláshoz jöhet a jó öreg babapopsiolaj, amit dzsekidhez, kesztyűdhöz és csizmádhoz is használasz.

Egyrészes bőrcucc

Csak sportmotorra és megszállottakna! Kényelmetlen, nem tudsz kibújni a kabátból egy rövid pihenő alkalmával. Nyáron meleg, télen hideg, mégis ez a lehető legjobb ma kapható védelem.



Talmácsi Gábor
(Talma) trikolorban

Protektorok

Krosszlovagok ránézésre, lezser, vékony göncökben nyomják. Ennyire kemények, vagy sosem esnek el? Dehogynem, sokat is. A lezser póló és gatyá alatt nagyon komoly protektorokat hordanak, amelyeket, ruhától

függetlenül a testükre csatolnak fel, akár csak a régi páncélokna. A térdüket és medencecsontukat külön műanyagprotektor óvja. A felsőttestüket, könyök-, váll-, hát- és mellprotektor védi, de hogy ne kelljen ezeket



egyenként felcsatolgatni, a delikvens hálós protektoring formájában veszi fel őket. Vagányabb speedes skacok a nyári hőségben szintén megelégszenek egy ilyen inggel. A semminél biztos jobb, de nem aszfalton való csúszásra lettek kitalálva (nem véletlenül nyomják a supermotósok is gyakran talpig bőrben).

Talán a legismertebb és legjobban szem előtt lévő (nem a ruhában elrejtett) utcai motorosok által hasz-

Térdkoptató koptatás a haveroknak

nált protektor a térdkoptató. Erre nincs igazán szükséged, ha nem fekszel le a kanyarokban, mivel a nadrágban lévő térdprotektorod megvéd egy esésnél. Ennek lényege, hogy a kanyarban ne a nadrágodról jöjjön le a bőr, hanem a térdkoptató érintse a talajt. Ezért aztán nem, hogy felesleges, ha nem úgy szoktál kanyarodni, hogy leér a térded, de ciki is a haverok előtt a karcmentes térdkoptató. (Persze ezen segíthetsz egy kis rezselő segítségével...) Ha igazi kanyarvadász vagy, és gyakran cseréled a térdkoptatót, akkor vegyél egyet fémből, ami óriási szikrázásba kezd, ha lerakod a kanyarban. A lányok elalélnak a gyönyörtől, ha meglátnak, de ne nagyon simogasd őket – mármint a használt fém koptatókat, nem a hölgyeket – mert felületük penge élesre kophat.

Gerincvédő, nem csak gerincteleneknek



Kevésbé ismert, de az egyik legfontosabb védőeszköz a hátadra csatolható gerincvédő. Ha borulsz, akkor lehet, hogy lejön a bőr a karodról, lábadról ill. lehet, hogy el is töröd őket, de a legnagyobb veszélyt mégis a gerinced sérülése okozza. A hátadat, gerincedet ért ütés egy

életre lebéníthat, ha szerencsés vagy és nem halsz meg rögtön. A gerincvédező kiválasztásánál ügyelj a magasságotnak megfelelő méretre. Ha túl kicsi protektort vásárolsz, akkor az nem védi a nyakcsigolyáidat megfelelően.

Melegítők

Ezek a ruhadarabok nem a biztonságot, hanem a komfortérzetet emelést szolgálják.

Jól jöhet egy vesevédő, ha nem egyrészes vagy összecipzározott cuccban motorozol, mivel a csípőd tájékán kellemetlen örvények támadnak, amik folyamatosan hűtik a vesédet.

Ha fázós a torkod, akkor jól jöhet hűvösebb napokon egy nyakmelegítő. Ez a mellkasodra felfekvő magas gallér, amely védi a torkodat és a tarkódat is. Ha nincs pénzed ilyesmire, vagy nem fér össze a mocid stílusával, akkor jó szolgálatot tehet a klasszikus Beatricés baboskendő.

Ha igazi extrém motoroshoz híven a csípős hideget sem veted meg, akkor szerezz be egy finom meleg kezeslábast, azaz thermoruhát, s arra jöhet a bélelt vászonkabát és nadrág. Hogy az arcodra se fagyjon rá a mosoly, vehetsz maszkot, ami ugyan melegíteni nem fog sokat de a lelkedet megnyugtatja, hogy te mindent megtettél a sarki hideg kivédésére. Ha téli futárkodásra adod a fejed, akkor vegyél (vagy barkácsolj) egy szélte-

Téli üzem



Nem minden hölgy fázós Szerezz be egy esőoverált is! Lehet különálló gatyá és dzseki vagy egyberészes, a lényeg, hogy legyen, ha túrázni indulsz. Esős időszakban, városban is jól jön, ha haza felé nem akarsz megázni. Lehetőleg olyat vegyél, amelyet fényvisszaverő csíkokkal szereltek fel. A „látni és látszani” esőben különösen fontos.

Benzintyúkok (és kakasok) ruházata

Az utasod pont olyan veszélyeknek van kitéve, mint te, így ruházatának is a tiédnek megfelelőnek kell lennie. Gondolj csak bele, milyen rosszul éreznéd magad, ha az utasoddal történne valami a megfelelő biztonsági felszerelések hiányában. Ezt ne felejtse el, amikor épp az asszony felszerelésén spórolsz!

Próbáld úgy intézni, hogy már azelőtt teljes legyen a ruházatod – védőfelszerelésed – mielőtt először motorra ülsz. Ha nincs pénzed, akkor vegyél inkább komplett felszerelést olcsóbb cuccokból, minthogy egy drága bukót vegyél minden más kiegészítő nélkül.

„A gumióvszer nem nyújt teljes biztonságot. A barátomnak is volt, mégis elütötte egy busz.”
grafiti





**Pakolni,
cipelni lehet?
(Nem nagyon...)**

A mocidon nem fogod elköltöztetni az őseket az új lakásba, még akkor sem, ha egy Honda Goldwing a kedvenc játékszered. A motorod arra való, hogy gyorsan és élvezetesen eljuss A-ból B-be. Ha meg csak a szabadidőben használod vagy sportolásra, akkor meg úgyis csak az élvezeten van a hangsúly... cipekedésről szó sem lehet!

Stílusosan

Ha egy robogóra esett a választásod, akkor a pakolással nem lesz sok gondod. Az ülés alatt általában méretes (30L-es vagy még nagyobb) csomagtartó lapul, ahova bedobhatod a hátitáskát – ne a Csehszlovák csővázás hátizsákodra gondoldj – indulás előtt, mikor meg megérkezel, akkor lezárhatod ide a bukódat, s mindjárt nem kell magaddal cipelni, mint azt nagymotoros kollégáid oly gyakran teszik. Nagyobb robiknál, amik szinte minden szempontból nagy motornak számítanak és csak a motor elhelyezésük, és az ülés helyzetük miatt hívjuk robogóknak, az ülés alatti csomagtartó még nagyobb (akár 60L is lehet). Némely típusoknál még

Egy ilyen szép motoron még a sporttáska is jól mutat



az ülés nyitása nélkül is hozzáférhető a cucc, hiszen kis csomagterájtóval rendelkeznek, akár az autók. A robogókon gyakran találni kormányalatti kesztyűtartókat is. Ha több cuccot hurcolsz magaddal, akkor a robira



Bőr... bőr... bőrdönd

szerezhetsz felső dobozt (top case-t). Azért ne rakjál fel egy 60L-es ládát a keskeny járgányra, mert pikk-pakk fennakadhatsz két autó között a dugóban. Egy 30L-es doboz is sokat segíthet. Ha még mindig nem férsz el, akkor jöhet a jó öreg hátizsák a hátadra. Ha továbbra is kevés a hely, akkor vedd a lábad közé az almával teli vödört akár csak Béla néni vidéken, a nagymamánál.

Ha krosszmocit vagy szupermotót hajtasz, akkor nem fogsz dobozokat szerelni a gépre, mert nem csak hogy elesűfítják a vasat, de a doboz tartalma is megsínylené az ugratásokat, járdázásokat és mindenféle utcai harcok vagánykodást. Marad hát a jó öreg hátizsák.

Ha endúrozol, akkor a dobozok már nem néznek ki nagyon furán a természetes gépeden, erre már aggathatsz rendesen oldalra, felülre, ahogy tesszik. Ha stílusos akarsz maradni motorodhoz, akkor oldalsó alu (vagy alu kinézetű műanyag) bőrdöndökben gondolkozhatasz. Ezek kevésbé áramvonalasak, mint társaik, de könnyen pakolhatók akár az út mellett is, és nagyon masszívak, ami neked elengedhetetlen, amint letérsz az aszfaltról. Felülre top-case helyett felpókozhatasz sátrat, hálósákokat vagy esetleg zsákokat.

Ha csopperen vadítasz, akkor nálad csakis a bőr játszik. Szép, bőr oldalsó táskák, top case helyett pedig sátor, hálósák s egyéb cuccok pókozása – már csak, ha marad hely a benzintyúk mögött (persze nők esetében a pasi mögött). Királyul pakolhatsz egy stílusos utánfutóba is, de ez nálunk nem engedélyezett. Használd ki, ha már mögöttes ül egy jó „bőr”: akassz a hátára is valamit! Ha sportmotorral riogatsz a Nagykörúton



Karácsonyi bevásárlás

sétálókat, akkor neked a hátizsák mellett még a tanktáska is szóba jöhet. Érdemes mágneses táskát vened, ezt csak rá kell raknod a tankra, és nem kell kötözgetned. Ne félj, nem esik le! Ha műanyag tankkal rendel-



kezik a hipersport géped, akkor marad a kötözés, vagy esetleg vehetsz speci tapadókorongokkal rögzíthető tanktáskát is. A tanktáskák tetején általában átlátszó térképzeber található, ami nagy segítséget nyújt, ha ismeretlen helyen bókászol. A tanktás-

ka oldalsó zsebe remek hely a mobilodnak, aprónak stb. Ha még több raktér kellene, akkor puha táskákat kötözhetsz fel oldalra ill. az utas helyére, ha helyben akarsz becsajozni, s nem viszed magaddal szíved választottját. Próbálkozhatsz kemény dobozokkal is, ez a motorod stílusától függ. Egy barátságosabb, viszonylag ergonomikusabb mocsihoz jól passzolhatnak a bőröndök, de egy nagyon csuklógyilkos, „kézen állós” gépen nagyon hülyén mutathat, pláne ha állandóan hasalsz a tankon. Aki ilyen motorral jár, az sosem fogja hiányolni a rakodóhelyet, inkább könyörög a havernak, hogy jöjjön utána a csomagokkal, autóval.



Ágyúgolyó futam „top case”-zel

Emeletes tanktáska, hogy legyen miben hazavinni az almáspitét

Ha túra, sporttúra vagy naked gépet hajtasz, akkor pakolhatsz minden-hova. Oldalsó doboz, felső doboz, tanktáska, hátizsák. Egy nagyobb túramotoron, már gyári dobozokkal is találkozhatsz, csomagokkal nem le-



Ideális csomag sportmotoros túrázáshoz: hitelkártya a brifkóban

het gond. Ezekkel viszont be kell állnod az autók közé a dugóban, mert terjedelmes dobozaik miatt esélyed sem lesz a lavírozásra. Ugyanakkor kiröhögöd Brno-ban a GP parkolójában a többi rajongót, akik talpig bőrből, bukósisakkal a kezükben és hátizsákkal a vállon másznak be a pályára 30 fokos melegben, amíg te a partnerreddel kényelmesen átöltözöl a parkolóban, és elzáród a cuccokat a dobozokban, majd rövidgatyában elindulsz, hogy felkeresd kedvencedet a pályán.

Praktikusan

Hamar otthon hagysz majd mindent, ami nem feltétlenül szükséges a macerás rakodás elkerülése végett. A mindennapi ingázáshoz a legpraktikusabb viselet a kis hátizsák, persze, ha belefér minden, ami kell. A notebook is jobban szeret itt lapulni, mert a hátadon kevésbé veszi át a bukkanók ütését, mint a tanktáskában vagy a dobozokban. Ha nem férsz el a hátitatyóban (és motorod gyári tárolóiban) akkor vegyél egy top case-t azaz egy felső dobozt. Érdemes egy nagyobb (> 45 L) venni, hogy

kényelmesen pakolhass. A top case-től még simán elférsz az autók között, mivel nem szélesebb, mint a kilógó kipufogó(k) vagy a térdeid. Ha a mocidat nagyon elcsúfítaná a doboz, akkor marad a pókozás. Rámold edzőcuccodat egy nagy sporttáskába, és küldd fel két gumipókkal! Igen lehet, hogy egy is elég lenne, de ha elszakad és megindul a tatyó, netalán tán a kerekek közé akkor nagy zakó lesz a következmény. Beszerezhetsz sisakháló is, de igazából ezzel nem tudod a csomagokat lekötöni, mert nem elég terjedelmes, hiszen kimondottan sisakok utasülésen való rögzítéséhez találták ki. Ha gitározol, pecázol, vadászol, aikidózol, vívsz, stb. akkor gyorsan rájössz, hogy az ehhez szükséges hosszú dobozba nem férő cuccok tokját magadra akaszthatod mint az íjat az őseink.



Trendi hátizsák



Ha városban közlekedsz sokat, akkor az oldaldobozok nem jelennek neked alternatívát, mert lényegesen megszelesítik a motorodat, így az autók között már nem férsz el. Ha meg nem férsz el, akkor ülj inkább autóba! Sokkal több rakományt tudsz cipelni kocsival, és még csak meg sem ázol. Ne bízz azonban abban, hogy az oldaldobozos motoros szirénások fennakadnak a dugóban, amíg te kavircolsz előlük. Félelmetes ügyességgel tudják átfűzni magukat a kocsik között és még az idegzsába keménytojás autósok sem rántják rájuk a kormányt.

Ha városon kívülre indulsz, és sok cuccot kell vinned, akkor törekedj arra, hogy a nehéz holmikat az oldaldobozokban vagy oldaltáskákban helyezd el, így csak minimálisan fog megemelkedni a motorod súlypontja. Ha sokat rakodsz az emeletes tanktáskádba és a top case-be, akkor nagyon meg-

emelkedik a súlypont, és nagyon megváltozik motorod irányíthatósága. Vedd figyelembe, hogy a felpakolt moci sokkal szélérzékenyebb is, így aztán kapaszkodnod kell széles időben, ha kikerülsz egy kamion takarásából. A top case már önmagában is megváltoztatja a gép viselkedését nagy sebességnél. Érdemes

„túra” szélvédőt felszerelned, amely nem csak neked növeli majd a komfortérzetet (nem viszi le a menetszél a fejedet), hanem a dobozt is kevésbé fogja tépdésni a menetszél. Rendesen megpakolt mocival mindenképpen a megszokottnál óvatosabban és lassabban hajts, hogy biztos célba érj. Ne röhögj a haveron, akinek a tiédnél jóval kisebb gépét úgy fújja az oldalszél, hogy szinte fekszik az úton ellentartás közben. Vegyél át inkább egy-két csomagot tőle, hogy azzal is csökkentsd a „vitorláját”.





**Hogyan is kell
vezetni?**

7

Megvan a moci, felöltöztél rendesen. Süt a nap, kellemes meleg az idő, karácsony óta már csak a mocira tudsz gondolni, gyerünk hát, indulás!

Elindulás

Elindulni már a jogsi megszerzéséhez meg kell tanulnunk, de a teljesség igénye miatt mégis ezzel kell kezdenünk. Lehet, hogy a gyakorlottabbaknak is szolgál újdonsággal ez a rész, és az itt leírtakat hasznosíthatják a nyaralás alatt, amikor a strapás kölcsönzős gépet kell majd beindítaniuk. Ha modern, injektoros a motorod, akkor ülj fel rá és hajtsd fel az oldalsztendert a lábaddal! (A kezdeddel is lehet, csak igen kényelmetlen.)

Állj menetirányba! (Frédi-Béni lábajtós tologatós technika.) Fordítsd el slusszkulcsot! Húzd be a kuplungot! (Nem szükséges de megóvhat attól a meglepetéstől, hogy a parkoláskor sebességben hagyott moci megugorjon, ill. az indító motornak is könnyebb dolga van, mivel kevesebb tömeget kell forgatnia.) Indíts a start gombbal a jobb kezedenél! (Motorokon általában nem kulccsal történik az indítás.) Rakd egyesbe a mocit, engeddd fel szépen a kuplungot, és már el is indultál...

Ha karburátoros a motor (nem injektoros), akkor hideg motornál a start gomb megnyomása előtt a szívatót is be kell húznod. Ezt fokozatosan visszaengedheted, ahogy melegszik a motor. A robogók általában karburátorosok, viszont automata szívatósok, így a szívató behúzásával nem kell törődnöd.

A robogókon – amelyek általában röpsúlyos automataváltóval rendelkeznek – a kuplungolás és a sebességberakás elmarad, bár ezek indításához általában szükséges a hátsó fék – amely a baloldali kar, mint „nagy” motoroknál a kuplung – behúzására indításkor. Itt ez óv meg attól, hogy már indításkor meginduljon a berregő alattad.

Olyan mocikon ahol súly vagy költség takarékosági szempontból nincs indítómotor, ott ne keresd a start gombot! Rossiéknak a MotoGP-n azért



Gyújts rá!
Reméljük a moci
nem lesz káros
az egészségedre...

tolják oda a „fűnyírót” induláskor, hogy a rajta lévő gokart kerék megforgassa a hátsókereket, így nem kell betologatniuk a mocit, a „fűnyírót” megteszi ezt helyettük. Ilyen motort, viszonylag ritkán látni a gyakorlatban, viszont találkozhatasz olyannal, ami berúgókkal rendelkezik.



Ezeket ugyanúgy kell indítani, mint önindító társaikat, csak a start gomb megnyomása helyett kis torna következik. Fokozottan ellenőrizd, hogy üresben van-e berúgás előtt, így a kuplung húzása helyett erősen tudsz kapaszkodni a kormányba, ha moci mellől rugdosod, mármint a berúgó kart – később, ha nem indul be valószínűleg más alkatrészt is. Megpróbálhatod a motoron ülve

Sok kellemetlenségtől
óvhatod meg magad,
ha a vészleállítóval
(piros kapcsoló)
állítod le a motort

is berúgni a mocit, de hogy ez sikerül-e, típusától és a motor műszaki állapotától is függ.

Ha könnyebb a mocid – pl. egy kisebb robogó, vagy krosszmotor stb., akkor a kezdeti tologatást abszolválhatod a motor mellől is, mint egy biciklinél. Testesebb mocikkal csak óvatosan – pl. ha közép sztenderről veszed le a gépet – mert a könnyűnek érzett moci igen nehéznek tűnik majd



egy bizonyos bedöntésen túl. Ugorj el, ha már nem tudod tartani, ne maradj a moci alatt, és ne is hasalj rá! Az, hogy nem tudod megtartani a gépet, akkor is előfordulhat, ha már rajta ülsz, és tologatás közben dől meg a kétkerekű. Ilyenkor, ha már menthetetlenül dől, akkor a dőléssel ellenkező oldali lábtartóra vagy trepnire helyezd a testsúlyodat és ereszd el a kormányt, így jó eséllyel nem marad a lábad az eldőlt motor alatt, és nem kell ma-

Néha bekapcsolódik
a robotpilóta...

fotó: Marco JR

gyaráznod a sajnálkozó haveroknak, hogy hogyan törtéd el a lábad motorozás közben, ha egyszer el sem indultál...

Ha nem indul a járgány, mert lemerült az akksi (és nincs berúgókar) akkor jön a tologatás (kivéve robogóknál, mert azokon nincsen üres fokozat). Két kezdeddel megmarkolod a kormányt, berakod kettesbe, gyújtást

ráadod, szívatózol, ha kell (de csak finoman, mert ha megszívja magát, akkor lehet szétszedni ízekre, hogy a gyertyákat kitisztítsd), behúzd a kuplungot és elkezded tolni, mint az őrült, kellő sebesség elérése után ráugrasz a mocira (bátrabbak felpattanhatnak félfenékkel is, mint Mária Terézia a lovára), kiengeded a kuplungot. Ha szerencsés vagy, akkor a moci beindul, behúzhatod a kuplungot és megállhatsz... Ha nincs, megcsinálod ezt kétszer, háromszor... Ha továbbra sem indul be, akkor lehet, hogy a sok tologatás közben már haza is értél, és legalább egy jót sportoltál...

Testtartás

Sikerült elindulni, most már csak élvezni kell az utazást. Próbáld megtalálni a kényelmes pozíciót a motoron, ami elengedhetetlen a biztonságos vezetéshez. Sportmotorokon nehéz lesz kényelmes pozíciót találnod, de itt is törekedj rá és próbáld egyenletesen elosztani a testsúlyodat a feneked, csuklód és lábaid között.

Próbáld kiegyenesedni, amennyire csak tudsz, egyenes háttal nem csak, hogy jobban és profibbnak nézel ki a mocin, de így lassabban is fáradsz el. Ne markold görcsösen a kormányt, mert így gyorsan elfárad a kezed, és gyakorta kell majd pihentetned. Csak lazán!

Kuplungolás, sebességváltás

Ha csak nem akarsz egyesben kavircolni a sétányon, macák (ill. csajsziak esetében: pasik) bámulása közepette, akkor előbb utóbb váltanod kell, mármint ha nem



„Kuss! Így szoktam leszállni!”

robogón ülsz. Attól függően, hogy a gyors haladás a cél vagy a nagy nyomaték (utassal vagy megpakolva) attól függően pörgesd a mocit váltás előtt. Ha a nyomatékra van szükséged, akkor alacsonyabb fordulatszámánál



Az autóknál extra szekvenciális sebességváltó a motoroknál alap tartozék, még a veterán gépeken is (azaz nem lehet pl. negyedikből kettesbe váltani)

fogsz váltani (már csak, ha nyomatékos a motorod), míg tempós haladásnál pörgetni fogod a mocit. Nem kell a max fordulatszámig tekerked a gépet, mert a legnagyobb teljesítményt valamivel az előtt adják le a masinák.



Figyelem! Haladóknak: Ha már profin megy a váltás, akkor kísérletezhetsz a kuplung nélküli felváltással is. Ehhez megfelelő fordulatszám kell, váltás előtt nem kell kuplung, csak felfelé kell kicsit nyomnod a váltót – nem rúgni, finoman nyomni! Ahogy visszaengeded a gázt akkor a nyomatécsökkenés következtében a váltó felvált egyet. Óvatosan, mert a kuplung nélküli váltás károsíthatja a váltót! Jelentősen növelheti a motorozásod minőségét, de ha nem megy, ne erőltess, ne nyüstöld a váltót, és inkább a forgalommal törődj!

Fékezés

Nagyobb köbcentis motorokon jelentős motorfékkel találkozhatasz (pláne egy- vagy kéthengereseknél). Ez kiválóan használható lassításra, csak fokozatosan és óvatosan kezeld! Kanyar előtti visszaváltáskor, ha hirtelen ráengeded a kuplungot, akkor a fékező kerék meglepetéseket okozhat. Ha már a motorfék nem elég, akkor jönnek az „igazi” fékek. Fékezésnél

a motor előredől, a súlypont előre, az első kerékre helyeződik. A hátsó kerékre egyre kevesebb súly kerül, s erősebb fékezésnél meg is emelkedhet, tehát semmilyen fékezést nem abszolválhatsz vele. Ennek ellenére mind két fék szükséges. A hátsó fék remekül használható lassításra vagy éjszakai vezetésnél, hiszen ha nem használod az első féket, akkor az első villák nem nyomódnak össze annyira, távolabbra világít a fényszóród. Erőteljesebb hátsófékes fékezésnél azonban a hátsó kerék könnyen megcsúszik. Ezt remekül kihasználható a kanyar előtt, hogy ráarakjad a mocit az ívre, de ezt inkább hagyd meg Rossiéknek!

Egyszerre használd az első és hátsó féket! Ha komolyabb túra- vagy túrasportmotorod van, akkor ott elképzelhető, hogy kombináltak a fékek, így az első fék behúzásakor fékeződik a hátsó fék is, míg a hátsó fék használatakor az első is (persze nem egyenletes mértékben). Akad olyan motor is, ahol az első féket használva fékeződik a hátsó, a hátsónál azonban nem fékeződik az első. A motorosok körében az ilyen kombinált fékek nagyon felborzolták a kedélyeket, és a sportosabb beállítottságúak nagyon irtóznak ettől. Jómagam remek találmánynak tartom az ilyen fékeket. Brutális lassulásokra lehetsz így képes amellet, hogy talán nem dől a moci annyira előre, hanem kicsit olyan érzésed van, mintha rásimulna a gép az útra.

**CBS az első keréken:
az első és hátsó
fékkör is fékez**



**Gyakorold
a vészfékezést!
Motoron sokszor
lesz rá szükséged...**



A lényeg a fokozatosság. Ne hirtelen rántsd be az első féket, mert megcsúszhat a motor! Fokozatosan és egyre erősebben fékezz, így ahogy egyre több súly nehezedik az első kerékre, egyre nagyobb lesz a tapadása, és egyre intenzívebben lehet fékezni. A kuplung behúzása persze szükséges, ha nem akarsz, hogy lefulladjon a motor, de kezdőként a legjobb, ha már fékezés megkezdésekor egyszerre húzod be a kuplungot és a féket, így sokkal simábban vezetheted járgányodat (igaz így, a motorfékre nem számíthatsz).

Érdekes a vészfékezést gyakorolni, hogyha szükség lesz rá, akkor már rutinszerűen előjőjön. Próbáld meg minél kisebb úton megállni egy nem forgalmas, jól tapadó útszakaszon. Ha megemelkedik a gép hátulja, akkor ne izgulj, legfeljebb megtanulsz wheelie-zni (első egykerekezni)...

Kanyarodás

A motorozás egyik legélvezetesebb része, amikor kanyarodsz. Megvan az esszenciája annak is, amikor komótosan húzod az egyenesben, és a friss levegőt élvezve, lazulsz a napsütésben, de azért az igazi az, mikor elérkezel a szerpentinhez.



**Sikán, kanyar
kanyar hátán**

A kanyar ugyanakkor tele lehet veszéllyel, mivel nem nagyon látod, hogy mi vár rád elötted, pláne ha sötétben motorozol egy erdőben. Ezt inkább próbáld elkerülni, mert a fényszóród nagyon keveset szór oldalra így éleesebb kanyarokban szinte semmit sem látsz ott, ahol kellene, kivéve, ha sok fényszórós túramotoron ülsz, vagy szereltél fel plusz lámpákat.

Ahhoz, hogy minél többet láss a kanyarból, bal kanyarnál a sávod jobb szélére kell húzódnod, míg jobb kanyarnál a bal széléhez. Figyeld, hogy az út két távolban lévő szélének találkozása közeledik hozzád vagy távolodik. Ha távolodik, akkor „nyúlik” a kanyar így fokozhatod a tempót, de ha közeledik feléd, akkor csak óvatosan mivel ilyenkor „szűkül” a kanyar. Kanyarban ne fékezz, mert ha erősen fékezel, akkor megcsúszol és eleshetsz, ha meggyengébben, akkor a moci a rá ható erők miatt felegyenesedik, így az árokban – ill. erdőben, sziklafalban vagy szakadékban – kötsz ki. A kanyar előtt lassíts, aztán a kanyarból kifelé menet kezd a gyorsítást!



A kanyarok adják a kétkerekűek igazi varázsát

Tempós kanyarvételhez a motort be kell dönteni. A bedöntéssel, vagyis a súlypontunk (mint motor és motoros közös súlypontja) áthelyezésével segítünk a gumikon fellépő tapadási erőnek, hogy ellentartson a körpályán való haladásból származó centrifugális erőnek, így gyorsabban kanya-



Kanyarvételi stílusgyakorlat: láb- és térdletevős

fotó: Koltai Péter

rodhatunk. Told el magadtól a kanyar belseje felé eső kormánycsutkát, ez az ellenkormányzás szükséges ahhoz, hogy a motort bedönthesd, mert egyébként a motorra ható erők felállítanák azt. Hogy miért? Mert motorod kerekei tulajdonképpen giroszkópok (a giroszkóp – más néven



Kanyar előtt húzodj a sávod kanyarral ellentétes oldalára (pl. jobb kanyarnál baloldalra), így jól beláthatod az ívet

pörgettyű – a fizikából ismert perdületmegmaradás törvényét demonstráló eszköz melyet Léon Foucault francia fizikus talált fel és nevezett el). A legegyszerűbb változata egy tengely körül szabadon forgó lendkerékből áll. Amikor a kerék forogása közben az eszközt a tengelyre merőleges erő-



hatás éri, „meglepő módon” a tengelyre és a külső erőhatásra egyaránt merőleges irányban fordul el. A lényeg, hogy a motor kerekeinek forgása megakadályozza, hogy a jármű feldőljön. Minél gyorsabban forog a kerék, annál stabilabb a járgány. Ha a kormányt elfordítjuk, a moci megdől: azaz az eredeti erőhatásra és a tengelyre egyaránt merőleges erő lép fel. Minél gyorsabban megyünk be a kanyarba, annál erőteljesebb ellenkormányzás kell, hogy a motort megdönthessük.

Ja és húzd a gázt kifelé a kanyarból! Igen, gyorsítanod kell (persze óvatosan)

mert ez a gyorsulás fog téged még inkább körpályán tartani (fizika ugye-bár). Vigyázz, a túlzott gyorsulás (vagy a fékezés, amely negatív gyorsulást eredményez) egyre közelebb visz a csúszáshatárhoz és könnyen az árokban köthetsz ki!

Próbálg minél messzebb nézni kanyarban. Ha motorod előtti utat figyeled, akkor bizonytalan leszel, és nem tudsz tempósan kanyarodni. A gyors kanyarodáshoz kellően előre kell nézned, ahogy egyre fokozod a tempót, úgy egyre távolabb kell figyelned. Ne felejts el oda nézni, ahová menni szeretnél. Az agyad úgyis elvégzi a többit. Mindent úgy tanultál eddig az életedben, hogy arra mozogsz, amerre nézel, ezért ha kinézel magadnak egy pontot, akkor a tudatalattid elvégzi a többi dolgot – legalábbis segíteni fog, azért ne felejts el kormányozni!

Ha rosszul mérted fel a sebességet a kanyar elején, vagy későn veszed észre az útegyenetlenségeket, akkor két lehetőség áll előtted: vagy mégjobban megdöntöd a motort (ellenkormányzás) vagy fékezel, ami viszont felállítja a motort, és így meg kell állnod még az árok előtt (nem biz-

Utassal különösen hasznos az U-kanyarodás, mert „felpakolva” még nehezebb tologatni a mocit



tos, hogy sikerül). A hátsó fék enyhe használatával módosíthatod az elrontott íven, mivel a hátsó fék kevésbé akarja felállítani a gépet. Fontos, hogy csak finoman bánj a hátsó fékkel, nehogy kicsússzon a motor alólád... Jó tanács, hogy tartsd a fejedet merőlegesen az útra, hogy a füledben lévő egyensúlyszervek ne küldjenek hamis információt az agyadnak, és könnyen tájékozodj bedöntött motoron is.

Az egyre mélyebb döntést gyakorolhatod egy kevésbé forgalmas körforgalomban. Ne felejts el a lábfejedet felhúzni! Tempós kanyarokban csak a lábujjaiddal nyomd a lábtartót és ne a talpaddal, így jobban tudod segíteni a döntést a lábtartó nyomásával, ill. nem fog beakadni a lábfejed egy mélyebb döntésnél a lábtartó, és az út közé.

U-kanyar

Az U-kanyar nehéz, de ha megtanulod, akkor már sokkal magabiztosabban ülhetsz a nyeregben. Próbálg megfordulni az úton úgy, hogy nem teszed le a lábad. Kezdetben úgy fordulsz – ahogy én is –, hogy lassan haladsz, próbálsz fordulni, amilyen szűken csak tudsz, az út szélén megállsz, hátra tolod a mocit ellenkező irányba kormányozva, majd ismét előre (mint egy Y az autóknál). Ha megtanulod az U-kanyart, akkor az út szélén egyszerűen bedöntöd a motort az út belseje felé és finom kuplung és gáz játékkal, addig döntöd, míg megfordulsz az úton.

Először gyakorolj minél lassabban menni egyenesen, kuplung és gáz játékkal. Ha már ez megy, akkor kezdheted az U-kanyar gyakorlást. De ne feledd letenni a lábad, ha nem jönne össze a dolog...

Előzés

Ebben semmi ördögösség nincs, csak úgy előzz, mint az autóban. Közeleltél meg jól, amit előzni akarsz, válts vissza akár többet is, hogy minél jobban gyorsuljon majd a moci gázadásra. Ha nem jönnek szembe és téged sem kezdtek el előzni, akkor index és tűz. Minél kevesebbet időt tölts a szemközti sávban.

Sokan úgy gondolják, hogy inkább távolról kezd az előzést, mert akkor jobban belátod, hogy mi van előtted. Ez igaz, viszont rengeteg időt vesztesz,



mivel több utat kell megtenned az előzéshez, másrészt mivel a moci nagyon keskeny, te pikk-pakk kinézhetsz az autó mögül, amit előzni akarsz. Persze ne kövesd az előtted haladót nagyon közlelő hosszú percekig keresztül, mert ha véletlenül befékez, akkor megmászod a hátulját. Ellentétben egy hölgy hátsójának meghódításával, ez a cselekedet elég kellemetlen lesz. Természetesen választhatod a lemaradás technikát is, így jobban belátod a forgalmat. Mármint ha van mit, és nem kanyargós úton közlekedsz. Ilyenkor is próbálj minél kevesebbet tölteni a szemközti sávban, tehát úgy gyorsíts, hogy pont az előzendő jármű mögé érj, amikor a szemközti sáv felszabadul.

Megállás, leszállás

Leállásnál, mielőtt megállnál, rakd üresbe a mocid! Állítsd le a motort a vészleállító gombbal, s ne a slusszkulccsal, mert így folyamatosan tartathatod a motorodat mindkét keziddel (persze ha nincs ilyen gombod,

A kis visszapillantó tükrök miatt különösen nagy a holtter a motorokon. Csak óvatosan sávváltás előtt!

pl. egyes robogón, akkor kénytelen vagy a gyújtáskulcsot használni). Tedd le a lábaidat. Rakd ki az oldal sztenderet, bizonyosodj meg róla, hogy biztos kiraktad és stabil talajra (ez tényleg fontos, mert ha nincs utasod, aki elkapja a mocit, akkor simán ráboríthatod mondjuk benzinkútra). Állítsd a motort sztenderre, szállj le, és mindig tedd rá a kormányzárat. Ezután szerelheted fel a többi záradat!

Az utas segítése

Ne félemlítsd meg az utasod! Mindenkinek az első gondolata, hogy megmutassa milyen gyorsulásra képes a motorja. Ezzel jómagam is így voltam sokáig és már nagyon bánom, mert sok embert rémisztettem el a motorozástól (persze egy-két nagyszájú, bevállalós csávót nem sajnálok). Ha szeretnéd, hogy máskor is felüljön mögéd vagy más mögé akkor csak óvatosan. Inkább azzal szórakozzál, hogy milyen finoman váltasz és fékezel, hogy szinte észre sem veszi azt utasod. Nem egyszerű, hidd el. Egyes mesterfokú autóvezetési sulikban úgy tanítják a delikveneket, hogy nem szabad, hogy leessen egy kicsi tartóban motorháztetőre helyezett teniszlabda. Gondolod az könnyű?

A felszállás előtt mindig kérjen engedélyt az utasod a felülésre. Legyen mindkét lábad a talajon stabilan (ha alacsony vagy és ez nem megoldható, akkor nagyon óvatosan, mert ketten zakóztok még az indulás előtt). A válladba kapaszkodva az egyik lábtartóra felállva üljön fel.

Sietek, mert valaki a hátamban van!

fotó: Koltai Péter





Karoljon át téged. Fiú–lány párosításnál ez még kellemes is, de azonos neműeknél sem hátrány, ha nem akarod elhagyni kezdő utasodat. Később, ha már tapasztaltabb az utas, akkor pihentetheti a kezét a tankon (mármint sportmotorokon, más gépeken ezt nehéz abszolválni) így fékezésnél támaszkodhat, gyorsításkor meg kapaszkodhat beléd, ha kell. Felejtsd el a majrévasakat, azaz az utas kapaszkodót hátul. Sokkal nehezebb így kapaszkodni, elhiheted. Szerintem ezt csak az használja, aki a főnöke mögé ül fel, és nem akarja ölelgetni... Pláne azért, mert az a jó, ha

Gyere kislány, elmegyünk egy körre...

Praktikus utas támaszkodás sportmotoron



Ez még akkor sem célravezető pozíció, ha a „szeretett” főnököd mögé ülsz fel

az utasod minél közelebb ül hozzád, és így egy tömeget képeztek, ami kanyarokban nagyon hasznos tud lenni.

Veled ellentétben az utasod, amellet, hogy próbál hozzád simulni, ne nagyon csináljon mást. Mármint lehet simogatni egymást és kell is – ízléstől függően – de kanyarokban ne próbáljon bedőlni helyetted. Majd együtt dőltek. Te vezetsz, és ezt ne felejtsd el, te vagy a főnök. Ha jelez, akkor lassítasz vagy megállsz, de semmiképpen ne hagyd, hogy dülöngéljen, mert balesetveszélyes.



**Moci mindenhol
és mindenkor?**

Ha megszerettük a motorozást, akkor mindenhova azzal akarunk menni, amikor csak tehetjük – persze, ha nem kell vinni a családot, négy zsák krumplit és nem szakad az eső sem.

Városi dzsungel

Veszélyes üzem. Ha felborulsz, valószínűleg még el is üt valami. Kavircolhatsz az autók között – ez szabálytalan ugyan, mégis ez az egyik oka annak, amiért motorozunk – de nagyon koncentrálj! Ha egy autó bevág eléd, vagy utasa kinyitja az ajtót, netalán egy gyalogos rohan eléd az autók közül, akkor csakis magadat hibáztathatod, mert te eleve szabálytalanul közlekedtél.

Nem akarunk végeláthatatlan dugókban dekkolni, ezért motorozunk. Gyorsabban megyünk majd, mint a többi jármű, ezért fokozottan kell figyelniük, és gyorsabban is kell reagálniuk a forgalmi helyzetekre. Figyelmesen olvasd el a „Jó tanácsok” fejezetet, az ott leírtak városban fokozottan hasznosak.

„Egy pofa belém jött hátulról, mire közöltem vele, hogy szaporodjon és sokasodjon, bár nem ezekkel a szavakkal.”

grafiti



Egy plusz okosság, ami városban jól jöhet, pláne ha a fővárosban laksz: kerüld el a kátyúkat, vedd vissza a tempót, mert egy nagyobb gödör nagy



A leggyorsabb városi közlekedési eszköz és még szórakoztató is

tempónál végzetes lehet – főleg egy kis-kerekű robogóval. Különösen óvatosan menj este, még ismert útszakaszon is! Ha végképp nem tudod kikerülni a kátyút, akkor lassíts előtte – ez összenyomja az első telókat, válts vissza (robogón persze nem), és a kátyú előtt húzz egy kövér gázt – ettől a moci eleje „megkönnyebbül” és jó esetben átrepül, vagy kevésbé ütközik a kátyú szélével. Ettől persze a hátsókereked bele fog menni (tempótól függően kevésbé vagy jobban) a gödörbe, de így jó eséllyel nem esel el és rosszabb esetben megúszod egy új hátsógumival és felnival.

Kátyúmentes útszakasz is okozhat meglepetéseket. Óvatosan vezess macskakövön, villamos sínen, sóderen, felfestett-felragasztott útburkolati jeleken és nyomvályús úton. A macskakövön egész biztonságban érzed magad mindaddig, míg le nem esik pár csepp eső, és nem kell hirtelen fékezned... A síneket próbáld minél inkább merőlegesen átszelni, így kevésbé dobják meg a motort. Figyeld az útfelület színének változásait, ha sóder vagy homok kerül az útra, akkor fokozott óvatossággal hajts át raja, mert ezen a gumid tapadása a nullához közelít (kivéve, ha krosszmotoron ülsz). Ha keskeny a gumija a motorodnak, akkor a bu-



Sínen vagyok

szok és teherautók létrehozta nyomvályúk nem okoznak nagy problémát. Széles gumijú motornál, annál inkább. A széles abroncsot dobálja a vályú oldalafa, ami kellemetlen perceket okozhat, ha nem készülsz fel rá.

Túra

A túrázásnál ugyanazok érvényesek, mint városban de akad egy-két trükk, ami hasznos lehet.

Ha hosszabb útra mész, akkor ne feledd, hogy:

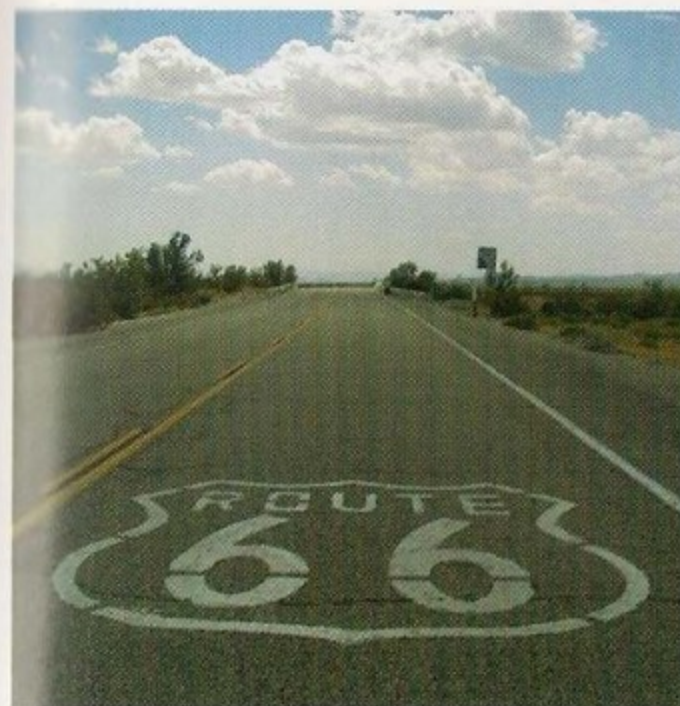
- elvidd előtte a motort szervizbe, ha valami nyugöd van vele, és ha kihoztad onnan, akkor teszteld jó pár kilométert, mielőtt hosszabb útra indulsz
- ellenőrizd az olaj-, hűtővíz- és fékolajszinteket, valamint a fékek állapotát
- szerezz be nemzetközi jogosítványt, ha kell abban az országban, ahova mész
- vidd magaddal a moci biztosítási zöldkártyáját
- kössél magadra teljes körű poggyász- és balesetbiztosítást (ha tényleg messze mész vagy nagyon parázós vagy)
- pár szerszámot, ragasztószalagot és egy kis vezetékot pakolj akkor is, ha tuti állapotban van a moci
- ha hosszabb útra mész, vigyél láncsprayt (lehet kapni kis kiszerezésben) – persze robogóknál ill. kardános mociknál erre a ragadós micsodára nem sok szükséged lesz – ill. defektjavító spray-t (mármint ha nem tömlős a gumi)
- vigyél magaddal készpénzt, ha nem találnál automatát a kártyádhoz
- a térképet, útikönyvet se hagyd otthon!

Ha több motorral indultok útra – mármint te eggyel, és a haverok a többivel, akkor válasszatok egy vezetőt, aki elől megy. A logikus az lenne, hogy a leggyengébb járgánnyal rendelkező menjen elől, így a többieknek nem kell szenvedniük, hogy utolérjék előzésnél. Ennek ellenére valószínűleg egy gyorsabb, rutinosabb kollégát engedtek majd előre pár száz kilométer után, hogy harmonikusabb legyen az utazás. Ha a többieknek cammogniuk kell, és állandóan azon idegelik magukat, hogy miért nem előzünk már, miért nem csináljuk ezt vagy azt, akkor ez nagyon idegőrlő és balesetveszélyes lehet.



Pénz, térkép, papírok...

A leghátsó ember szintén nagy hasznára lehet a társaságnak sztrádán, ha előkészíti az előzéseket. Előbb vált sávot, mint a többiek és így az előtte lévők nyugodtan előzhetnek, mert hátulról védi őket. Szembeforga-

Vízitúra

lomnál ezt ne nagyon gyakorold, inkább mindenki zárkózzon fel az előzendő járműre, és közvetlen mögüle lőjön ki, hogy minél kevesebbet tartózkodjatok az ellenkező sávban.

Egymás mellett ne motorozzatok, mert mellett, hogy tiltja a KRESZ, ha valamelyikőtökkel történik valami, pl. eldől, mint a győzelmi zászló, akkor ez könnyen bajba sodorhatja a mellette lévőket. Egymás mögött menni meg azért nem az igazi, mert nem láttok előre rendesen. Így tehát az ideális elrendeződés az a cikk-cakk, ahol sem egymás mellett, sem egymás után nem mentek.

Lényeges jó tanács: állj meg pihenni, ha fáradt vagy! Autóban is nagyon veszélyes, ha elfáradsz, hát még motoron! Anno, még régen egy Pink



Floyd koncertről szambáztunk hazafele éjszaka, kocsiban. Nagyon álmos voltam, mert már kora reggel óta talpon voltunk. Gondoltam nem kell megállni, kibírom. Ahogy aztán az egyik bóbiskolásomból hirtelen felébredtem (a többiek mellett persze húzták a lóbőrt) megpillantottam az út-

Mindig cikk-cakkban!

fotó: Neil Gould

mellé sorban kifektetett, letakart alakokat – igen, hullákat. Rögtön megálltam aludni egy keveset... Inkább állj meg picit pihenni, mint hogy sokat pihenj, mindörökre.

Tortúra

Esőben inkább ne ülj motorra! Lehet fényezni, hogy óvatosan, meg lassan fékezve, meg finoman gyorsítva, meg vigyázva a poros úton, amiből

sár lesz, de a lényeg, hogy ha tudod, kerüld el... Szádba megy az összes víz. Nem elég, hogy nem tudsz megállni, de minden kanyarban tele lesz a gatyád, mert érzed, hogy meg akar előzni a hátsó kerék kigyorsításkor. Nem látsz semmit a plexin keresztül. Menj kocsival vagy metróval, kellemesebb hidd el – és még azt a sok mocskot sem kell majd letakarítanod kedvenc játékszeredről.

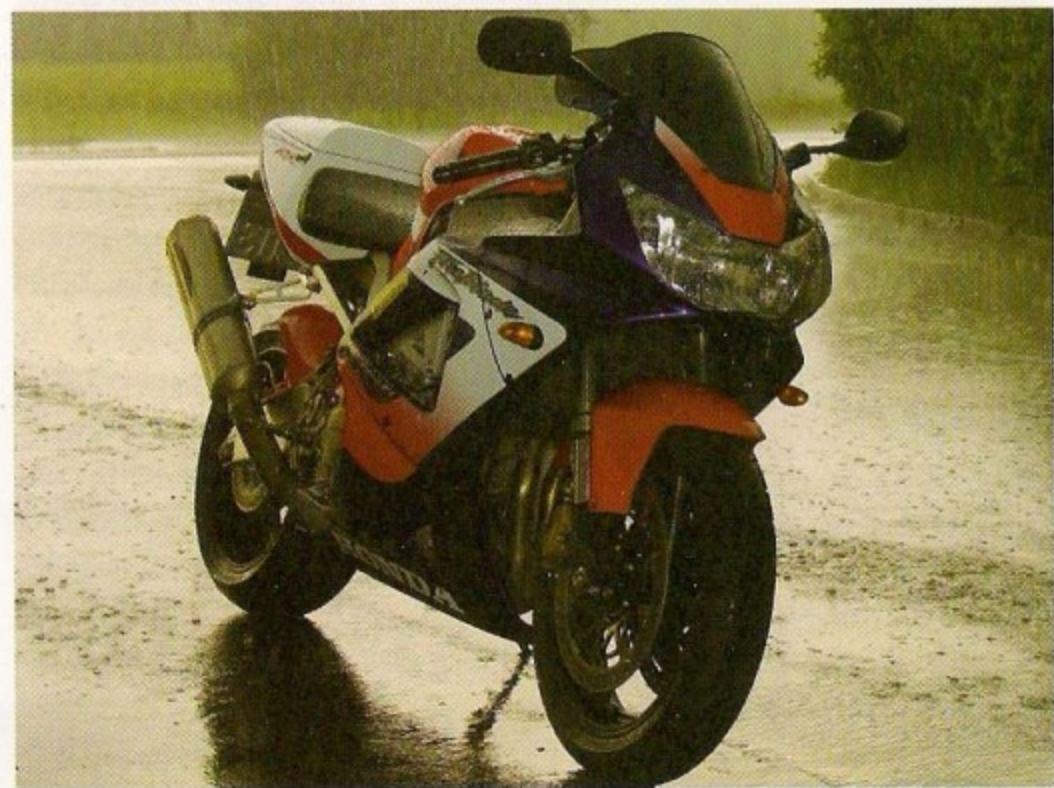
Ne gondold, hogy hóesésben jobb. Igaz ekkor jobban látsz, a hópelyhek kevésbé zavaróak, mint az esőcseppek – kivéve, ha hófúvásban motorozol, de a kerekek nagyon csúsznak, mivel nem elég, hogy nem tudják elérni üzembőfokukat, de még megfelelő mélységű profiljuk sincs. Ha nem



Fáradtan ne motorozz!

Feküdj le pihenni!

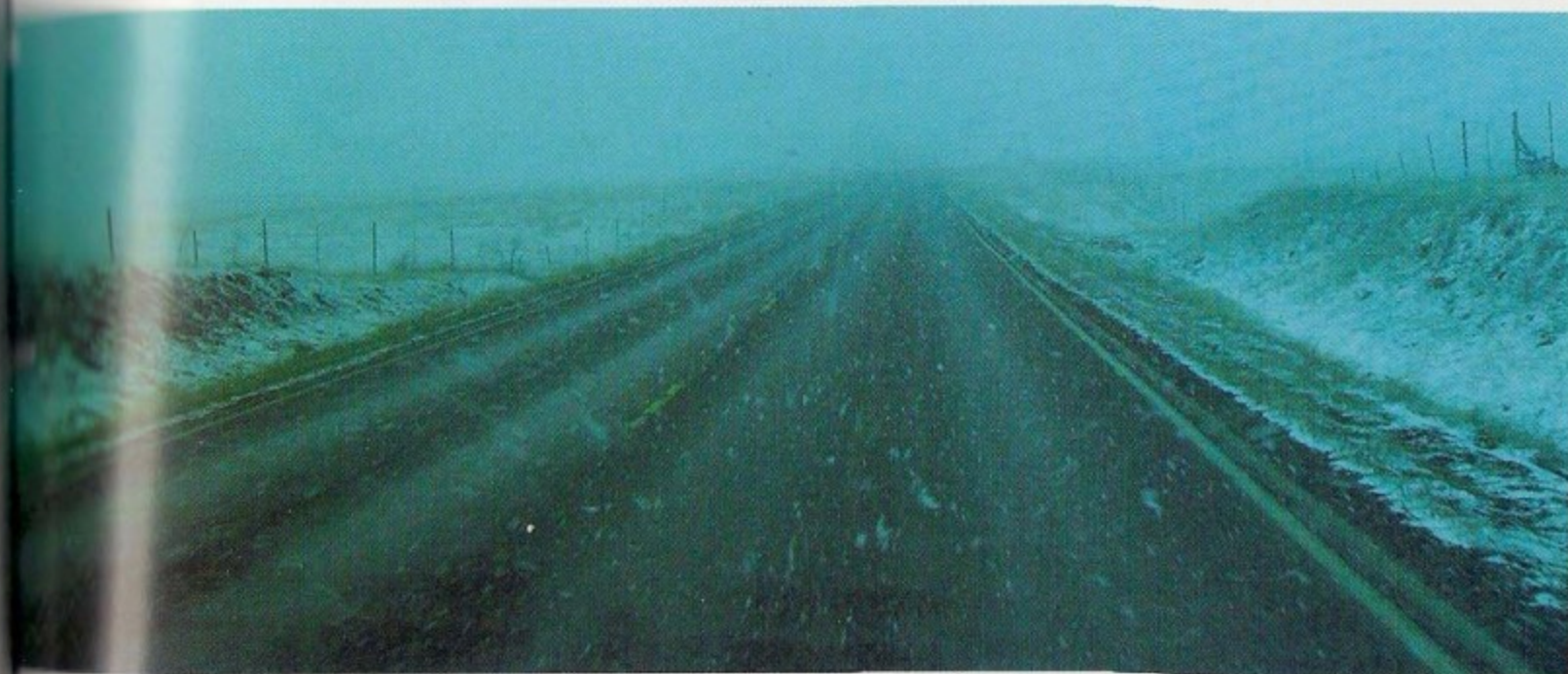
fotó: Koltai Péter



**Motorozunk,
mert jól esik (?)**

krosszmocival rendelkezzel, szöges gumikkal, akkor inkább maradj otthon! Ne nagyon erőltesd a motorozást akkor sem, ha ugyan nincs eső és hó, de tél van és hideg. A motorokhoz nem nagyon lehet kapni téli gumit (eltekintve egy-két robogóhoz gyártott típustól) a normál gumiknak pedig

kell egy bizonyos hőmérséklet a megfelelő tapadáshoz. Minél sportosabb egy gumi, annál jobban tapad, de annál nagyobb hőfokon is éri el a maximális tapadást. Ja és télen rettentő hideg van!



**Futároknak és
megszállottaknak**

Kerüld el a kutyákat. Ja, hogy imádod őket? Ők nem fognak, ha motoron ülsz. Az ebeket rettentően irritálja a berregő kétkerekűnk. Ha nem sikerül elkerülnöd a blökit, akkor húzz egy kövér gázt, így jó eséllyel lemarad és ki sem fárasztod. Ha nem olyanok az útviszonyok, hogy felgyorsíthass, akkor húzd fel a lábadat, hogy ne tudjon megharapni. Ha egy nagy benga dög üldöz, akkor nem nagyon tudod hova felhúzni a lábadat, és be kell vetned az összes – karate-filmekből ellesett – trükködet...

Téli álom

Ha sikeresen meggyőzted magad, hogy télen nem motorozol, akkor tedd el a mocit aludni.

Töltsd fel a tankot csutkára, így nem fog rozsdásodni. Azt hiszed, hogy erre nincs semmi szükség, de e nélkül egy nagyon hosszú tél után érhetnek meglepetések.





Vedd ki és töltsd fel az akksit rendszeresen. Az akksi ápolásról bővebben az „Ápolás, bütykölés?” fejezetben olvashatsz.

Ha szabad ég alatt tartod szegény vasat, akkor vegyél hozzá egy vastagabb ponyvát és kösd össze alul. Ha össze van kötve, akkor a szél nem fogja lefújni, és a havat sem hordja be a ponyva alá.

Mélygarázs a hosszú téli hónapokra

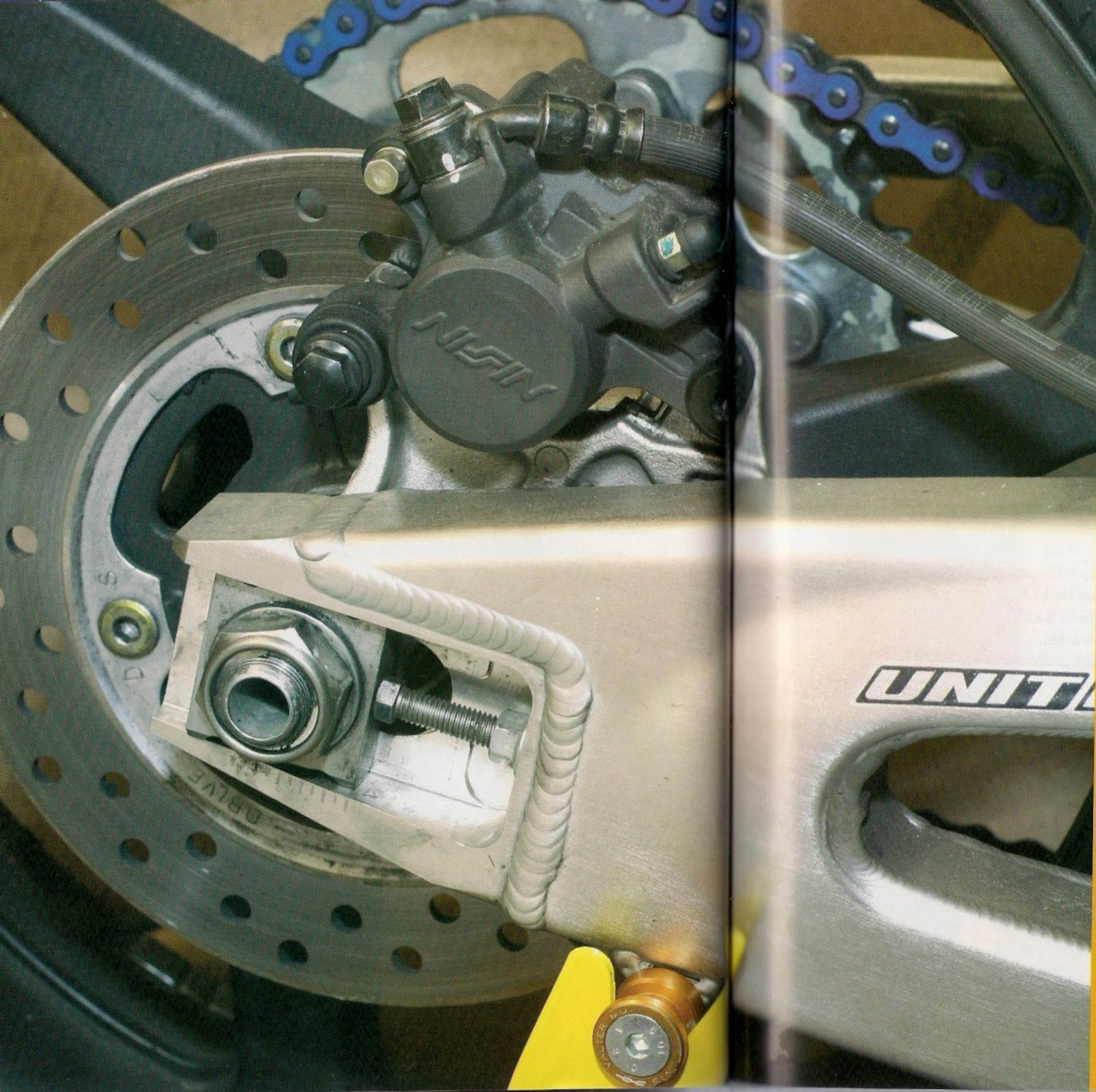


Az ideális motortárolás

fotó: San Gan

Ha saját, biztonságos helyen tartod a motorodat, akkor vegyél hozzá állványokat! Ezeket az első és hátsó villa alá tolva megemelheted a kerekeket, és így a moci súlya nem fogja nyomni őket, a gumi acélköpenye pedig nem vetemedik el.

A hosszú állás nem tesz jót a teleszkóp szimeringeknek sem, de ezeken az állványok sem segítenek, így az ideális az lenne, ha fellógatnád a motort a garázsban, de ezt kevesen tudjuk megtenni.



Ápolás,
bütykölés?
(Ha épp
nincs pénzed)



Azon kívül, hogy a kicsikédet állandóan tisztogatod – spéci szerekkel (külön a motorblokkhoz és külön a műanyag elemekhez), ill. gyakran vaxolod, polírozod, sokszor büttyölnöd is kell, de legalábbis karbantartanod.



Tiszta szerelem

Futómű, váz

A legfontosabb a futómű ellenőrzése és gondozása. Ha leáll a motorod, azt még túl lehet élni (kuplungolással), de ha a fékkel, gumikkal, villákkal, kormánnyal stb. van baj, akkor nagy veszélyben leszel.

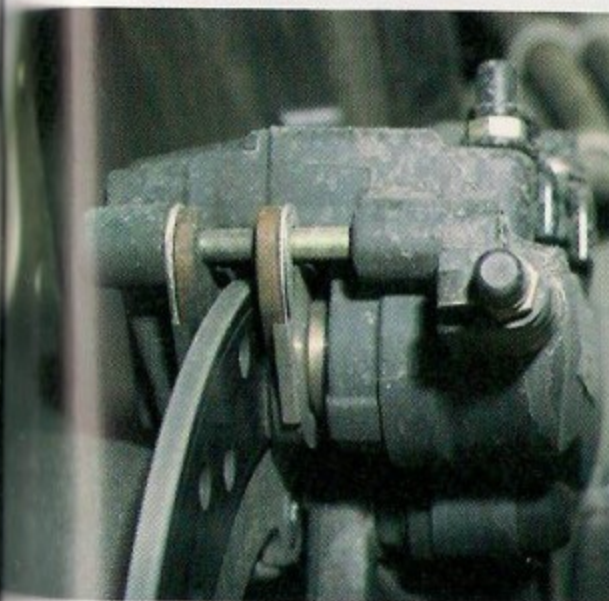
Fék

Mindig ellenőrizd a fékek állapotát! Ha a fékpofák nagyon kopottak, akkor kis technikai érzékkel akár ki is tudod őket cserélni. Egy csavarhúzóval jól nyomd össze a fékmunkahengereket, el a tárcsától, így könnyen hozzájuk férsz (tárcsafékről lévén szó).

Ha nagyon kopottak a féktárcsák, akkor megpróbálhatod felszabályoztatni őket, ehhez szakemberre lesz szükséged, aki az esztergálást elvégzi. Ha a felszabályozás már



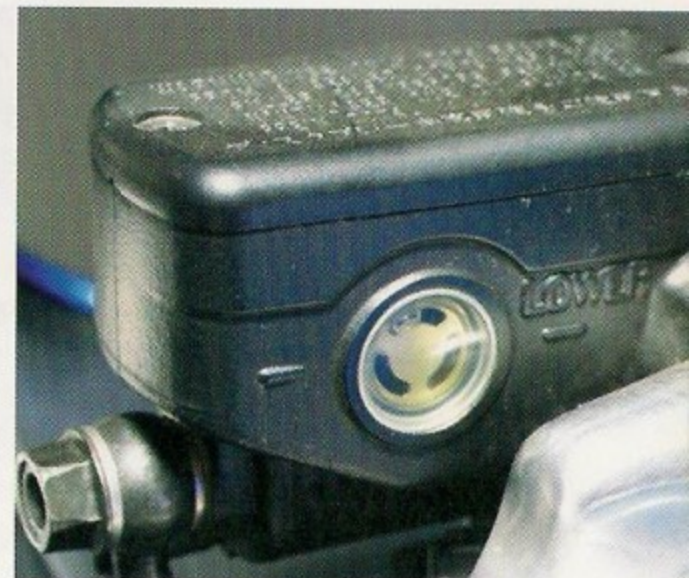
Radiális féknyereg a versenypályák ördögeinek



A fékbetétek (barnák) és a tárcsa között minimális a távolság, így fékpofa cseréhez össze kell nyomni a fékmunkahengereket

nem segít, mert nagyon „vállasak” a tárcsák – a fékpofák kis vályút martak ki maguknak rajtuk – akkor bizony le kell cserélned a tárcsát.

Ahogy kopnak a fékpofák, úgy egyre közelebb kerülnek a tárcsához az őket nyomó munkahengerek, így egyre több fékolajra lesz szükség a rendszerben (már-mint, ha hidraulikus fékről beszélünk és nem a TS MZ bowdenes, mechanikus dobfékről).



Ellenőrizd a fékolajszintet, és töltsél utána, ha szükséges. A fékolajtartály tetején megtalálod, hogy milyen DOT számú olaj szükséges bele. Csak ilyet használj utántöltéshez! Az egyszerűbb megkülönböztetés végett a különböző fékolajok színezettek, így könnyen észreveszed, ha másolyan olajat töltenél a fékkörbe. Nagyon nagy elővigyázatossággal tekerd le a fékolajtartály tetejét és ügyelj rá, hogy nehogymilyen kosz kerüljön a rendszerbe.

Ha kevésbé hatékony dobfékkel rendelkezik a mocid, akkor is a fentiekhez hasonlóan járj el! Ebben az esetben féktárcsa helyett fékdobról beszélünk, amelyet a fékpofák belülről feszítenek, és nem két oldalról szorítanak, mint a féktárcsát.

Ha nagyon puha a fék, akkor elképzelhető, hogy a problémát a levegősége okozza. A hibás alkatrész cseréjét – ami miatt levegős lett a rendszer – ill. a légtelenítést is elvégezheted otthon, de ha nem büttyöltél korábban ilyet (pl. autón), akkor csak nagyon elővigyázatosan, vagy inkább ne is kezdj bele! A fék nem játék, bízd inkább szakemberre, ha nem vagy biztos a dolgokban.

Kormány

A fékek mellett, akárcsak a kocsiknál, az egyik legfontosabb a kormány. A motoron ez típustól függően általában egy egyszerű megoldás – forgatod magát a kereket a villán keresztül, de előfordulnak komplikált szerkezetek

is, mint a legendás MZ Trophy vagy sok mai BMW elsőkerék fel függesztése. Az egyetlen dolog, amit ellenőrizned kell azok a kormánycsapágyok.

Ha a kormány nehezen mozog, esetleg szorul, vagy lötyög, akkor a csapágyak megadták magukat (ez bekövetkezhet például a moci hosszú állása során). Vidd inkább rögtön szerelőhöz!



Bízd inkább szakemberre...

Villák, teleszkópok, rugók

Próbáld összenyomni a teleszkópokat elől és hátul. Jó telónál (akárcsak az autónál) a motornak rugóznia kell, és finom visszalendülés után kell beállnia az eredeti helyzetére. Ha ez nem így történik, valószínűleg annyi a teló szimeringnek és elfolyik az olaj a telókból. Ideje hát szerelőhöz vinni...

Ha a telók rendbe vannak, akkor csak a rugók előfeszítésének állításával kell foglalkoznod, motortípustól függően. Sok motornál a rugóstagok egyáltalán nem állíthatók. Túra- és sporttúramociknál általában állítható a hátsó rugóstagok keménysége, ami hasznos, ha utast viszel. Egyes sportmotoroknál az első és hátsó teleszkóp, húzó és nyomó fokozata is állítható, na ezeket tudod elrontani rendesen, ha ész nélkül tekergeted... Kezdként inkább ne nyúlj hozzá, utcára jó lesz. Később majd megkérdezel valamilyen profit a pályán, hogy hány klikket tekerj az optimális rugózáshoz (ez persze motorostól is függ, a testalkat és vezetési stílus függvényében).

Ne tekerj! (Csak ha értesz hozzá...)

Váz

A vázat nem nagyon tudod ápolni, viszont ellenőrizheted a hajszálrepedéseket (amelyek később töréshez vezethetnek). Próbáld a rozsdá-



feltokat festéssel eltüntetni (rozsdamarás, alapozás, fényezés), hogy a további rozsdásodást megakadályozd és ellenőrizd a csavarok állapotát. Egyik cimbi majdnem elhagyta a hátsó villáját, egy eltört csavar miatt...

Ha komolyabb esésben volt részed és elmozdult a váz, akkor csak speciális műhelyben tudják azt helyre hozni-húzni. Speciális hidraulikus pad szükséges hozzá, ahol gyári méreteknek megfelelően helyrehozhatják a vázat. Ha ez sem segít, akkor váz cseré (akár bontóból), de az már forgalmi cserével is jár, nagy macerának nézhetsz elébe. Ha csak a segédváz (amin ülsz) hajlott el, akkor azt jó eséllyel még te is helyre húzhatod, egy erősebb seprűnyél segítségével.

A könnyűfém vázak nagyon merevek, kevésbé súlyosak, de perceléskor nem nagyon egyengethetők

Gumik

Ha minden rendben a fékekkel, akkor, bár megállni meg tudsz, ahhoz azonban, hogy lehetőleg egyenesen menni is tudj, ahhoz jó gumikra van szükség. Gyakran ellenőrizd a gumik állapotát! Ha nagy vágást, szakadást veszel észre a futó felületen vagy a gumi oldalfalán, esetleg nagyon kopott (minimális a profilmélység), akkor cseréld le! Elég nagy veszélyben leszel egy ilyen vágás nélkül is 200 körül... A profilmélységet a futófelület szélén és közepén is ellenőrizd, mivel ha kanyarvadász vagy (és főként pályán használod a motort), akkor a gumi széle fog kopni, míg ha félsz a bedöntéstől a kanyarokban, akkor inkább középen használódik el az abroncs.

Állítsd be a guminyomást megfelelő értékre, a motor kezelési könyvének megfelelően. A magyar utakon az előírtnál 1-2 tized Bar-ral kisebb nyomást érdemes használni, különben a gidres-gödrös utak gyorsan szétverik a csuklódat.



Ha puha gumira esik a választásod, akkor, bár jobban tapad a motor az útra, viszont 5-6 ezer kilométer után cserélned is kell majd (minél sportosabb – azaz puhább – a gumid annál gyorsabban kopik majd). Jó kompromisszum lehet egy sportosabb túragumi, ami akár 12 ezer kilométert is kibírhat, viszont kevésbé tapad.

Motor, hajtáslánc

Ha rendben a futómű, akkor jöhet a motor karbantartása, bütykölése. Számodra ez főként a folyadékok (olaj, víz) és az elhasznált alkatrészek (légszűrő, benzinszűrő, gyertyák) cseréjét fogja jelenteni. Ne akard megbontani a motort vagy a váltót, mert ez már komoly szaktudást és speciális szerszámokat igényel.



A versenypályán gumi réteg képződik a puha pályagumiktól, így a nap végére tele lesz gumidarabokkal az abroncsod

Motorolaj

Négyütemű mociknál fontos, hogy rendszeren ellenőrizd az olajszintet, mert ha nincs elég olaj a kenéshez, akkor a motor besülhet. Az ellenőrzést

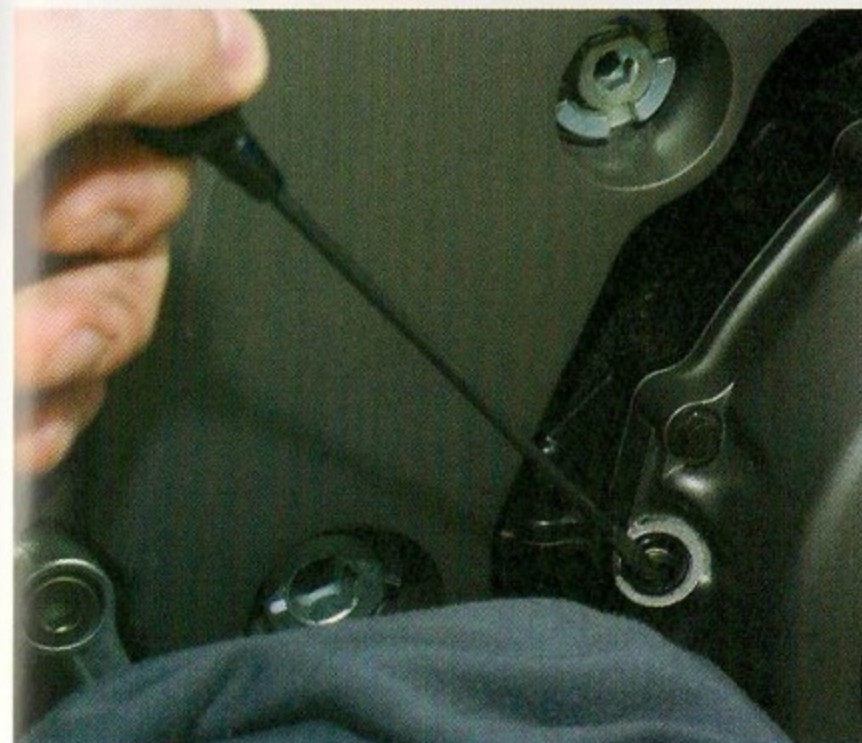


Négyütemű motoroknál gyakran ellenőrizd a motorolaj szintet, különösen lég-olajhűtésű motoroknál

meleg motornál végezd el, de várj egy keveset a gyújtás levétele után, hogy az olaj visszacsoroghasson a motor furataiból az olajteknőbe. Ha „csapágyas” lesz a főtengely, vagy rosszabb esetben megszorulnak a dugattyúk, akkor komoly költségeknek nézel elébe.

Kétütemű motor esetén nincs probléma, ha keveréket töltesz a gépbe (manapság lassan ez már csak házi keveréssel mehet), ha viszont adagoló tartályból a moci maga keveri az üzemanyagot, akkor ez a tartály mindig legyen feltöltve olajjal.

Négyütemű motoroknál nincs külön sebváltóolaj, így ugyanaz az olaj végzi a motor és a sebváltó kenését is, ezért az olajcsere-periódusok betartása még fontosabb, mint autókénál. Ha nem a karbantartási útmutatóban előírt olajat akarsz a motorba önteni, akkor előtte kérd ki erről



a szerelő véleményét (már-mint, ha segítőkész és nem lesz morcos, hogy nem hozzá viszed a gépet olajcserére). Olaj és olaj között hatalmas különbségek lehetnek. Nem biztos, hogy a legmodernebb szintetikus olaj a legjobb a gépednek, mert nincsenek mindent tudó olajak. Ha túl „csúszós” olajat választasz, akkor lehet, hogy nem lesz megfelelő a motor kenése, és könnyen megragad.

Az olajat lecserélheted magad, otthon is. Tegyél egy tálcát a motor alá, csavard ki az olaj-

leeresztő csavart, csavard le az olajbetöltő-sapkát, hogy gyorsabban lefolyjon az olaj. Csavard ki az olajsűrőt, ehhez remélhetőleg nem kell szerszám, mert amikor felhelyezzük az újat, akkor is csak kézzel húzzuk meg, s nem célszerszámmal, brutálisan megtépve. Ha lefolyt az olaj, akkor tisztítsd meg a leeresztő mágneses csavart, ami sok fémforgácsot szedhetett össze az alkatrészek kopása folyamán. Ezután a leeresztő csavart csavard vissza! Töltsd fel az új olajsűrőt, így gyorsabban megtelik olajjal, és nem kell egyre többet és többet rátölteni a beöntő nyíláson, ahogy a szűrő magába szívja a kenőfolyadékot. Csavard vissza az olajsűrőt, majd töltsd fel a tartályt olajjal az előírt szintig. Ha



Motorolaj utántöltés

az olajszűrő könnyen hozzáférhető az olajcserét nyitott mocin pikk-pakk elvégzed, ám burkolt mociknál le kell szerelned egy-két elemet, ha csak nem nőgyógyász vagy...

Hűtővíz

A hűtővízzel valószínűleg nem lesz sok gondod. Ellenőrizd mindig, hogy meglegyen a kellő vízmennyiség! Ha kell, öntsél utána desztillált vizet, ill. fagyállót, ha télen is használod a mocit (benzinkutaknál beméretheted a hűtőfolyadék fagyáspontját, így tudhatod, hogy kell-e még fagyállót öntened vagy sem).

Persze ha léghűtéses vagy lég-olajhűtéses a motorod, akkor ezzel nem kell foglalkoznod, viszont fokozottan ellenőrizd az olajsíntet!

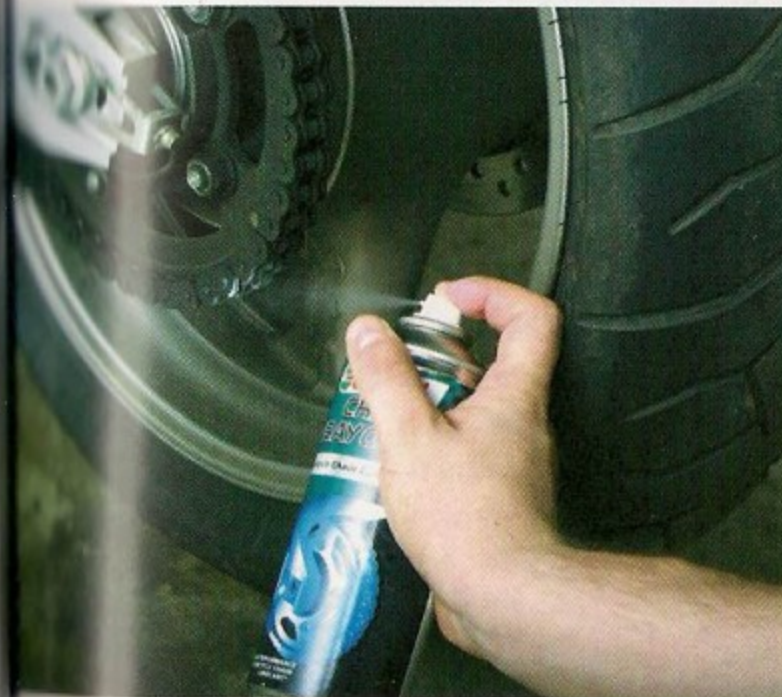
A lánc gondozása

Ha lánchajtású a masinád, akkor a láncot rendszeresen olajoznod kell. Ez jelentősen megnöveli a lánc élettartamát, mivel az állandó kenés miatt az kevésbé

Hűtővíz

kopik, ill. kevésbé nyúlik. Nem kötelező olajozni a láncot, de baromi hangerős lesz kenőanyag hiányában, jobban nyírja a lánckerekeket, és jóval hamarabb elhasználódik. Korábban a tulajok sűrűn olajozták – ill. zsírozták

– a láncukat, mivel a forgás következtében fellépő centripetális erők gyorsan lepergették a kenőanyagot. Manapság nagy segítséget jelentenek a láncspray-k, amelyek a láncra fújás után igen ragacos masszát alkotnak, s így tovább maradnak a láncon. A láncot még így is 500 kilométerenként be kell fújnunk, vagy akár egy kiadós eső után is. Indulás előtt legalább negyed órával fújd be, hogy a kenőanyagnak legyen ideje rászáradni a láncre. Ha van középsztere a motorodnak, akkor a lánccapolás könnyen mehet, csak vigyázz, hogy ne kerüljön a hátsó gumira, nehogy megcsússz. Ha nincs ilyened, akkor nem egyszerű a dolog, szerezz be egy hátsó tar-



Ragacsolás tóbakot, amivel a villán keresztül megemelheted a hátsó kereket, így könnyen tudod forgatni azt a lánccápolásához.

Használatától függően, rendszeresen ellenőrizd a lánccsúszását. A közepén (azaz a lánckerekek távolságának a felénél) próbáld benyomni a láncot. Ha kb. egy ujjnyira tudod benyomni, akkor kellő feszességű a láncc. Ha ennél sokkal jobban, akkor állítsd be a feszességét a hátsó kerék hátrább helyezésével. Vigyázz a túl feszes láncc sem jó, mert jobban igénybe veszi a hajtásláncot, és maga a láncc is gyorsabban kopik majd (a modernebb mocik hátsó lengővilláján már feltüntetik, hogy mennyire kell lazának lennie a lánccnak).

Ha elkopott a láncc, akkor érdemes vele együtt a lánckerekeket is cserélni, mivel azok is kopnak. Ha nem dob föl a pénz, akkor cserélheted csak magát a lánccot (ha a lánckerekek nincsenek még teljesen hegyes csúcsosra kopva), de így a kopott lánccerék miatt az új láncc is hamarabb fog kopni. Gondozástól és igénybevételtől függően egy jó minőségű láncc 15-20 ezer kilométert is kibírhat.

Szihajtás





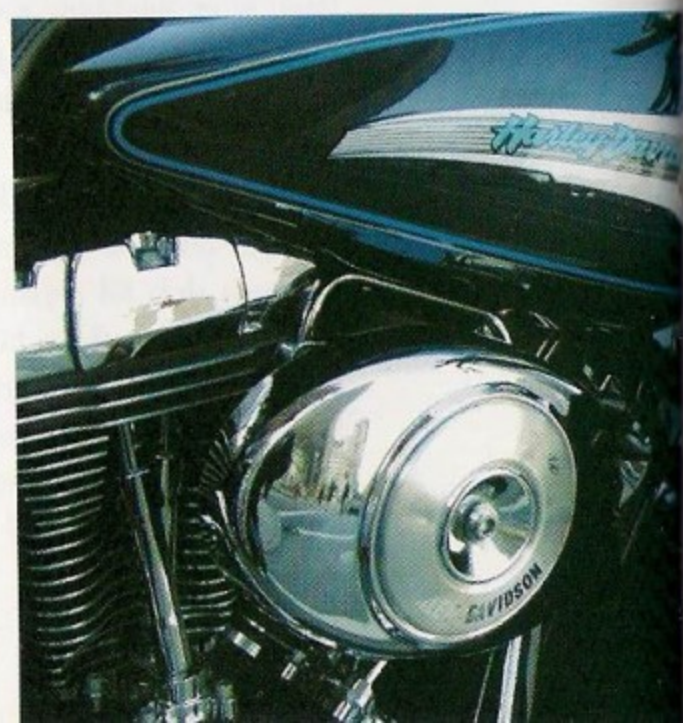
A modern motorkerékpárokon O-gyűrűs láncokat használnak. O-gyűrűnek hívják azokat a kis gumigyűrűket, amelyek a szomszédos láncszemek elválasztására szolgálnak és keresztmetszetük egy „O” betűt formáz. A kenőanyagot a gyűrű igyekszik megtartani, így jobb a görgők kenése, csendesebb és tartósabb a lánc. A még jobb, W, X stb. gyűrűs láncok, még jobban megtartják a kenőanyagot (ezeknél a gyűrűk keresztmetszete „W” „X” stb. betűre emlékeztet).

Egy láncserét érdemesebb szelőkkel elvégeztetni, mert lehet, hogy bár sikerül flex-szel lebarcolnod a régi láncot, de az újat

már nem tudod majd feltenni. A pattintós zárszem nem túl biztonságos, így bízd inkább a szerelést egy szakira, aki megfelelő szerszámmal pikk-pakk összepréseli a zárszemet.

Ha szíjmeghajtású a mocid, akkor semmi dolgod vele, csak ki kell cserélned bizonyos kilométer megtétele után. Ha kardános a vasparipa vagy robogód van, akkor, csak mosolyogj nagyokat a láncot ápoló kollegákon.

**Krómozott
légszűrőház
csopperen**



Légszűrő

Ne felejtse el tisztítani, ill. cserélni a légszűrőt! Motortól függően ez lehet könnyen hozzáférhető helyen – mint kisebb robogók és V kettes csopperen esetében, vagy nehezebben hozzáférhető helyen – mint négyhengeres sportmotorok esetében, ahol cseréjükhöz le kell szerelned a tankot.

Tisztításhoz jó szolgálatot tehet egy kompresszor (esetleg egy erősebb porszívó), de ne halogasd a cserét sokáig, mert egy tiszta légszűrővel a moci jobban és takarékosabban megy.

Gyertyák

A gyertyatisztítás és -csere, motor típustól függően, inkább nehezebb feladat, mint könnyű. Egy négyhengeres sportmotornál le kell hozzá szedned a tankot, a légszűrő házat, a gyújtás paneleket stb. hogy egyáltalán hozzáférj matató ujjaiddal a gyertyákhoz. Venedd kell egy, az autókhoz használatosnál kisebb, hosszabb, és flexibilisebb gyertyakulcsot is. Kiseb- bet, mert általában az autókénál keskenyebb gyertyákat használnak a mociknál, és flexibilisebbet hogy esélyed legyen hozzáférni a gyertyákhoz (persze gyertyakulcsot csak akkor vedd el, amikor már tudod, hogy milyen kell).

A gyertyák szikrát adó anód és katódjának őzbarnának kell lennie, akár csak az autókénál. Ha feketék a gyertyák, akkor a motor túl sok benzint kap, és nem ég el rendesen az üzemanyag (ha azért szedted ki a gyertyákat, mert a moci megszívta magát, akkor a gyertyák természetesen feketék lesznek).

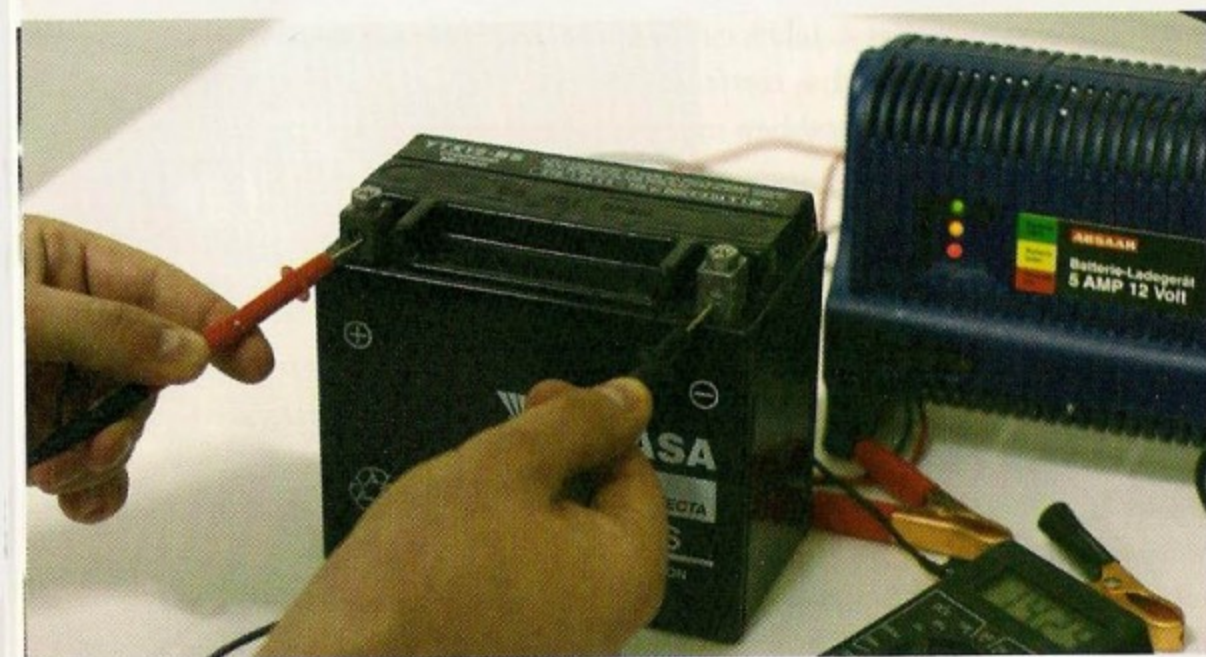
Ne halogasd a gyertya- cserét, jó gyertyákkal, akár csak tiszta légszűrő- vel, a moci jobban megy, és kevesebbet fogyaszt.

Elektromosság

Ha nincs gond a futóművel és a motorral, akkor már csak az a fránya elektromosság marad. Az elektromos problémák régebbi, egyszerű felépítésű mocikon sok gondot okozhatnak, de egy modernebb motoron jó eséllyel csak az akksival lesz gondod... na meg korosabb motorokon, a feszültség szabályzóval is.

Gyertyatisztítás





Gyakran ellenőrizd az akksi feszültségét téli tároláskor!

Akksi

Ha új az akksi és a motor töltése is megfelelő, akkor csak a téli karbantartásra lesz gondod. Télen, ill. ha sokáig nem használod a mocit, ki kell vened az akksit a motorból, hogy rátölthess (és, hogy meleg helyen legyen, ha szabad ég alatt tárolod a masinádat). Persze benne is hagyhatod, ha vállalod, hogy télvíz idején mész néha pár kört, hogy a generátor (vagy régebbi darabokon a dinamó) feltöltse az akkut. Ellenőrizd az akksi feszültségét rendszeresen! Egy 12 V-os akkumulátornál, hogy az elektromos gyújtás működjön, kb. 13-13,5 V szükséges. Ha az akksi feszültsége 12 V alá csökken, akkor akaszd rá a töltőre, mert 10 V alatt az akku már jelentősen károsodik! Nincs szükséged csepptöltőre, a lényeg, hogy az akkut feltöltsd – ez egy éjszaka alatt megtörténhet. A drága csepptöltőre csak akkor lesz szükséged, ha nem akarsz méregetni az akku feszültségét, és több hónapra akarsz ráakasztani a töltőre. A csepptöltők nagy előnye, hogy csak „finoman” töltik az akksit így növelhetik annak élettartamát, de ne feledd, a lényeg, hogy így vagy úgy töltsd, mert a legkárosabb az, ha az akkuban tárolt feszültség leesik.

Izzók, biztosítékok

Az izzókkal nincs sok gond, csak cseréld ki őket, ha kiégtek. Ez egy burkolt mocinál igen komoly szerelés előfutára lehet...



A biztosítékcseré pedig gyerekjáték, csak vigyázz a megfelelő Amper számra, késes biztosítékoknál ebben a színben is segítenek. Ha már három biztosíték olvadt ki egymás után ugyanazon a helyen, akkor ideje zárlatra gyanakodnod.

Feszültségszabályzó

Ha az izzók folyton kiégnek, vagy az akksi állandóan lemerül, de nem azért, mert télen lusta voltál ápolni és így tönkrement, akkor gyanakodhatsz a feszültségszabályzó meghibásodására. Először próbáld ki a mocit egy új akksival, ha az is gyorsan lemerül, és megáll a moci menet közben, akkor bizony gáz van.

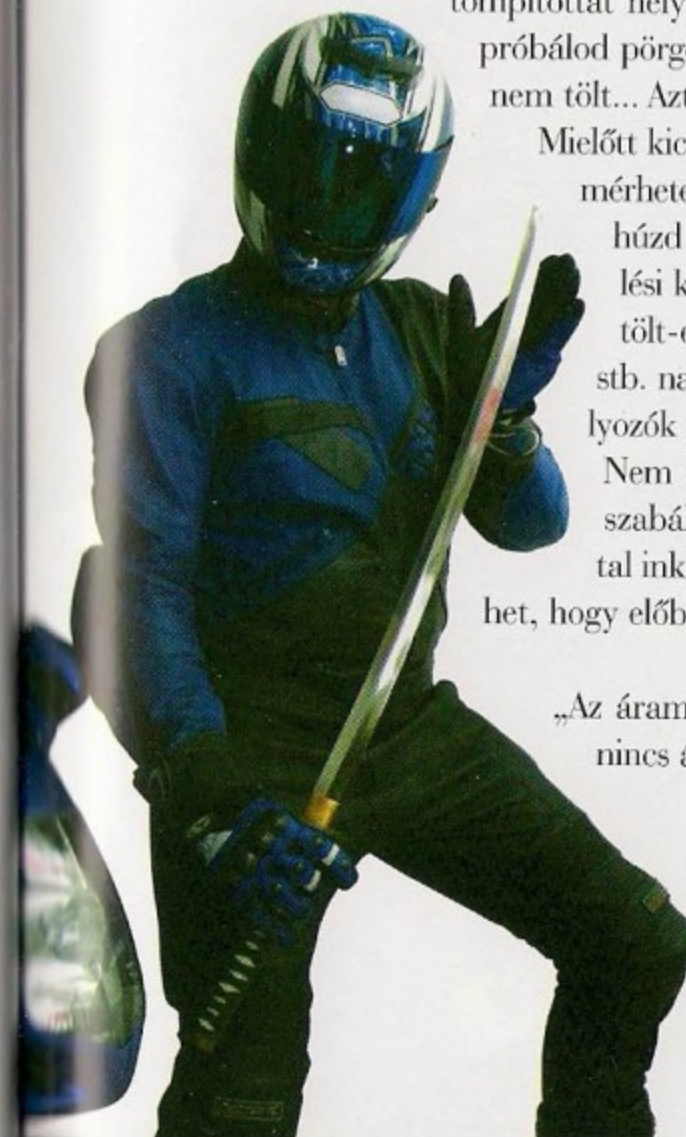
Próbálsz menteni a menthetőt, és magadat a mocitolástól, lekapcsolod a tompított helyzetjelzőre, aztán lekapcsolod a helyzetjelzőt is, aztán próbálsz pörgetni a mocit, mert arra gyanakszol, hogy a generátor nem tölt... Aztán csak megállsz az út mellett, és tolsz-tolsz-tolsz.

Mielőtt kicserélnéd a fesz szabályzót, magad megnyugtatóra lemerítheted a generátor töltését. Ehhez indítsd be a mocit, majd húzd le a megfelelő vezeték köteget (kapcsolási rajz a szerelési könyvben), ami a generátorból jön, és mérd meg, hogy tölt-e a generátor. A generátorban a vezetékek, szénkefék stb. nagyon ritkán szoktak meghibásodni, a feszültségszabályzók viszont annál inkább (pláne ha típushibáról van szó). Nem feltétlenül kell megvenned a méregdrága gyári fesz szabályzót, sokkal olcsóbban kapsz utángyártottat. Bontottal inkább ne próbálkozz, mert nem tudod milyen régi és lehet, hogy előbb-utóbb az is megpusztul.

„Az áram alatt lévő alkatrész ugyanúgy néz ki, mint amelyik nincs áram alatt. Csak más a fogása...”

grafiti

Feszültségszabályzó





**Szerviz?
(Ha épp
van pénzed)**

10

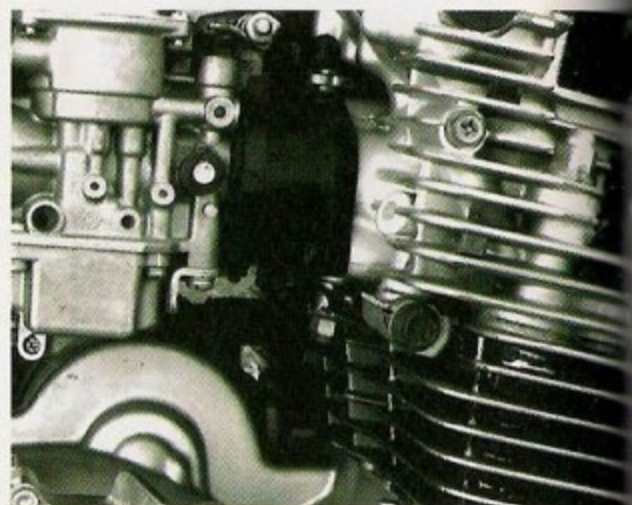
Két esetben fogod szervizbe vinni a mocit: 1. ha teljesen megadta magát, és ezért az otthoni bütykölés már nem segít, 2. ha új a motorod és még a széltől is óvod, pláne a magad buherálásától.

Újraélesztés

Ha korosabb a géped – vagy nem a megbízhatóbb márkák közül választottál – akkor előfordulhat, hogy egyszerűen megadja magát. Ha öregebb a géped, akkor vagy direkt az old timereket szereted, és magad bütykölöd őket, vagy nem dob fel a pénz. Az első esetben nekifexszel a generálnak magad, a második esetben pedig, szerelőhöz fordulsz, a probléma nagyságától függően. Az, hogy mit tudsz, és mit nem tudsz elvégezni otthon, az persze a technikai beállítottságodon, tapasztalatodon és szerszámkészleteden is múlik. Ha nem vagy biztos a dolgokban, a szerelési útmutatók át-böngészése után sem – amelyeket már sok helyen megvehetsz vagy interneten is rendelhetsz külföldről – ill. nincsenek meg a megfelelő szerszámaid, s az alkatrész beszerzéssel sem akarsz bajlódni, akkor keress fel egy szervizt (motor, sebességváltó, teleszkóp szét- és összeszerelés stb.).

Manapság már rengeteg szervizt találni és akár csak az autókznál, a kereskedők a hasznuk jelentős részét, a szervizeken keresik meg. Ha megbízható és jó minőséget nyújtanak neked, akkor továbbra is hozzájuk viszed majd a motort, sőt lehet, hogy a következő mocidat is náluk fogod megvenni. Kérdezd körbe a haverokat, hogy hova érdemes vinni a járgányt. Ejts meg egy-két telefont, érdeklődj az árakról, határidőkről, mert óriási különbségek lehetnek. Arról nem is beszélve, hogy lehet, hogy már egy telefon után lemondasz egy adott szervizről.

Gyertyacsere egymás közt...



Öreg szív

Egy-két alkatrész kimaradt...



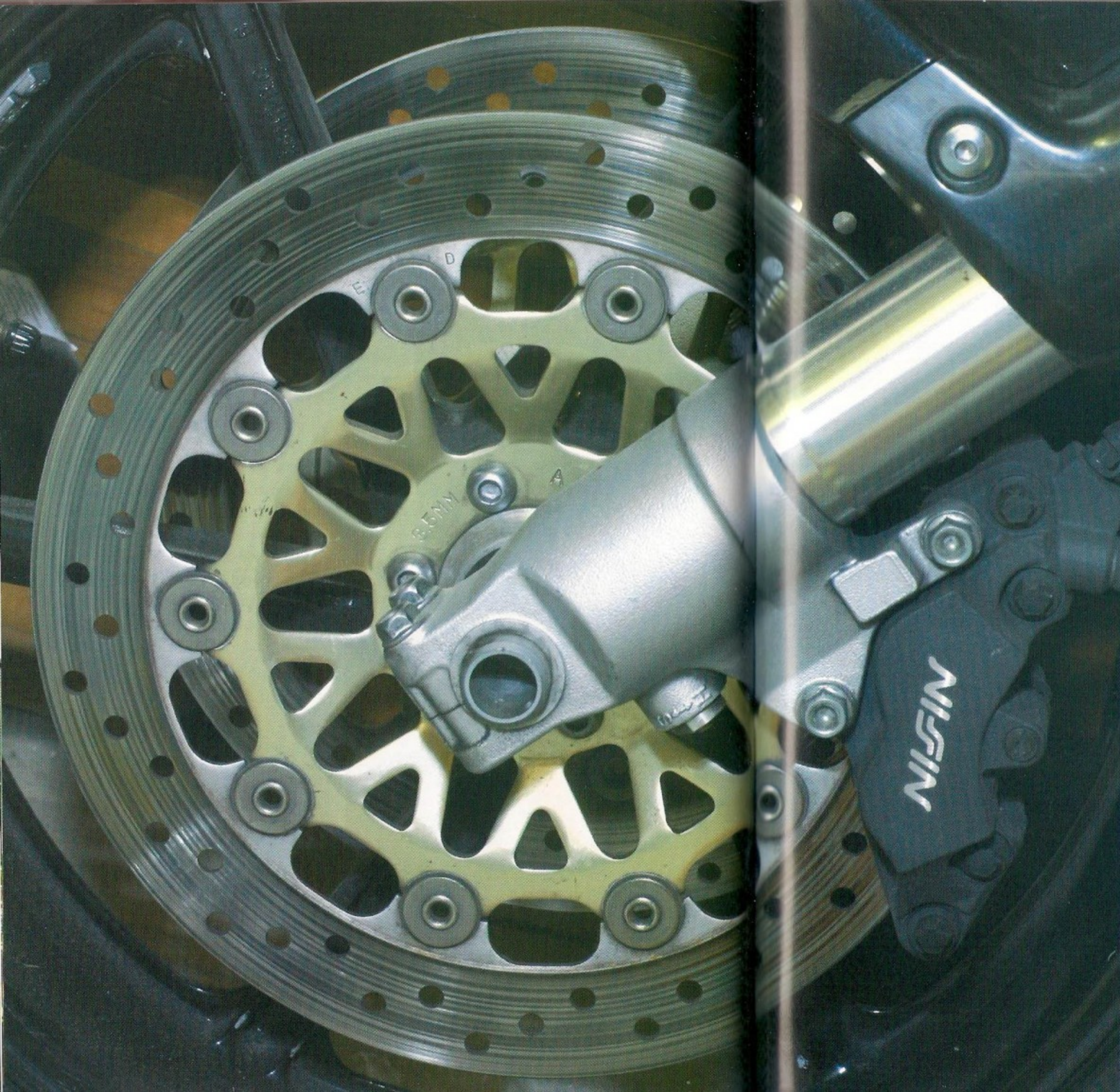
Kezdetben nem nagyon volt nálunk motorkerékpárszerelő-képzés, és sok kókler akadt, aki mellett, hogy jól lehúzott, még meg sem javította, amit kellett volna. Manapság már sok helyen képeznek motorszerelőket, és a sok kereskedés miatt egyre több lehetőségük nyílik gyakorlatot szerezniük.

Legyél határozott, és mindig állapotjaidat meg az árban előre. Kérd meg, hogy mindenképpen hívjanak fel, ha valamit esetleg pluszban cserélni kell, így megóvhatod magad a meglepetésektől.

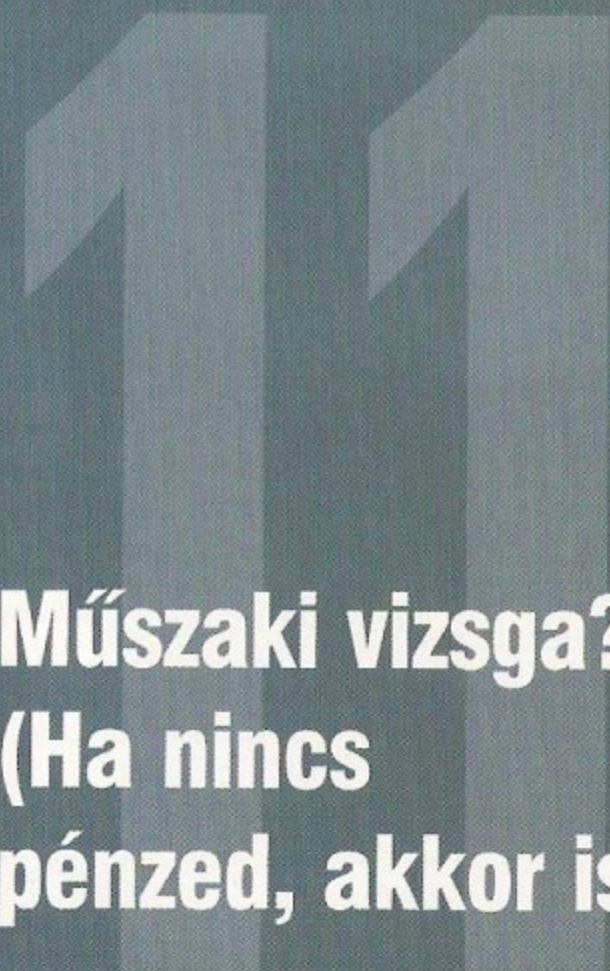
Kötelező szerviz

Új mocidat érdemes mindig oda hordanod szervizbe, ahol vetted, pláne ha még garanciális. Az ismerős arcoktól még lehet, hogy kedvezményt is kapsz. Tarts be a szervizkönyvben megírt határidőket. Ha nem hajtod

extrém módon a gépet, és előírt minőségű olajat használasz, akkor nem kell minden szezon előtt lecserélni azt. Ezt igazából a kereskedők találták ki, hogy jobban menjen a bolt. Ha a Hondád szerviz könyve 12 ezres olajcsere periódust ír, és te a szezonba 3-4 ezret mész, akkor miért kéne lecserélni? Mert sokat áll az olaj és ez nem tesz jót neki... Persze... és mi van, ha néha gurulsz egy pár kört késő ősszel, télen ill. kora tavasszal, vagy ha télen is használod? Hát ez az! Ha nagyon téped a gépet (vagy nagyon dédelgeted) akkor vidd el a mocit minden szezon elején olajcsere-re, mert meghálálja a gondoskodást, de ha átlagosan használod, akkor nem szükséges (kivéve, ha már ideje cserélni a gyertyákat, a légszűrőt, a fékbetéteket, a láncot stb.).



**Műszaki vizsga?
(Ha nincs
pénzed, akkor is)**



Egy motort – az autókhoz hasonlóan – 2 évente kell vinned műszaki vizsgára kivéve, ha új gépről van szó, mert az esetben a forgalombahe-lyezéstől számítva négy évig nem kell menned a Mozaik utcába (vagy más ellenőrző állomásra).

Mit néznek?

A „műszakin” egyre több dolgot vizsgálnak. Az ősidőkben e sorok vetője ETZ 150-es motorkerekűjét úgy műszakiztatta le, hogy a moci járókép-telen volt, mármint önerőből. A motor üzemanyag-ellátásával, elektro-mos hálózatával és még sok egyébvel volt gond, így a műszaki vizsga napján, 100 m megtétele után a vas megadta magát. Hősünk első topor-zékolási hulláma után úgy döntött, hogy eltolja a mocit a vizsgaállomá-sra, mivel hallomásból úgy tudta, hogy a mocin a féket vizsgálják, a gu-mikat, lámpákat, kürtöt ill. az elsősegélycsomag meglétét. 6 km-es mo-tortolás után izzadságtól csuromvizesen sikerült megérkezni a vizsgaállomásra, aminek a garázshoz vezető bejárója enyhén lankás, így a motoron ülve, kis Frédi-Bénis rásegítéssel sikerült diadal ittasan begurulni a ga-rázshoz, mindenféle feltűnés nélkül. A vizsgán aztán megnézték az alváz-számot, motorszámot (hogy egyezik-e a forgalmi bejegyzéseivel), majd megnézték az összes lámpát, a dudát, az elsősegélycsomagot, a gumikat,

majd a fékhatást... igen, nem kellett beindítani a mocit... A moci szépen levizsgázott, s an-nyira örült ennek, hogy hazafe-lé ismét beindult, és meg sem állt hazáig, ahol aztán komoly motorgenerál következett...

Egy szó, mint száz, a motor mindig legyen általánosan jó ál-lapotban, ami nem azt jelenti, hogy el kell tüntetned a leg-utóbbi taknyolás nyomait az idomokról, de azt igen, hogy kulturáltan, letisztított állapot-ban vidd vizsgáztatni. A futó-művet nem fogják megrángatni, de ha mocskos motorral állítasz



Ez az öreg bömös ugyanúgy levizsgázhat, mint a legmodernebb sportmotor, ha magához mérten jó állapotban van

hogy tényleg fogjon, és ne csak lassítson... Ha minden fenti dolog rendben, akkor csak egy elsősegély csomagot kell beszerezned (nagyobb patikákban árulják), amit nem biztos, hogy megnéznek, de ha igen, akkor jobb, ha van, pláne ha megfekszel a prérin, és az arra járó biciklitúrások akarnak majd bekötözgetni.

Közeljövő

Manapság már be is indítják a mocit, de csak azért, hogy morcosan tud-janak nézni, ha hangos a dobod. Tervbe vettek egy olyan rendeletet, mi-szerint mérik majd a kipufogók hangnyomását, így a nagyon ordító dobok nem mehetnek át a vizsgán. Ezen sok nagy arc rettentően felháborodott, mert szerintük a motoros biztonságát szolgálja a brutális hang. Ha arra gondolunk, mikor a speed mocis kolléga hevesen rángatja a gázt üresben az autók között dugóban, hogy előre engedjék, akkor gyorsan belátjuk, hogy ez nem a biztonságu-kat szolgálja, hanem inkább balesetet okoz-hat. Ha akad legalább egy autós, akit ez nem csak irritál, de tenni is akar elle-ne, akkor rárántja a „nagy han-gú” delikvensre a kormányt ahelyett, hogy lehúzódná. Jómagam szégyellem magam, mikor ilyet



látok, akár motoron vagy autóban. Az ilyen esetek miatt alakul ki egyre nagyobb ellenszenv az autósokban ellenünk, amire

Ez elég hangos lesz?

semmi szükség nincs. Az autók között közlekedünk így is, úgy is, ami már eleve ingerli az autósokat, de ha ezt viszonylag csendben, az autó fényezésére és tükrére vigyázva tesszük, óvatosan dőcögve a sorok között, akkor talán nem utálnak annyira. Kivéve, ha már órák óta ülnek a dugóban, akkor ugyanis előbb-utóbb valaki úgyis el akar taposni... Másrészt, amilyen jó móka a kövér gáz egy visszhangzó alagútban, olyan rossz lehet a lakóknak egy szűk remekül visszhangzó utcában előadva. Ha a fenti sorok nem győztek meg és még mindig a nyitott dobok mellett tetted le a vok-sod, akkor legalább azon gondolkozz el, hogy nem abszurd, hogy füldugót kell vened a saját sportdobodhoz, ha hosszabb útra mész?

Évek óta tervezik a környezetvédelmi zöldkártya bevezetését is. Amint ez bevezetésre kerül, akkor a mocid motorját már nem csak hallgatni fogják, de mérni is, úgyhogy akkor valószínűleg a lefulladós mocik már nem mennek majd át. Az új motorkerékpárok forgalomba-helyezése előtt, már jelenleg is végeznek hangnyomás mérést, úgyhogy, ha biztosra akarsz menni, akkor érdeklődj a vizsgaállomáson az aktuális szabályokról.



Szépen szól



Szúros szemű vizsgabiztos...

a kocsit után jöhetnek a motorok

fotó: Patrick St-Arnaud

Kényelem

Ha van egy kis plusz lóvéd, akkor megbízhatasz szervizeket, kereskedőket, hogy vizsgáztassák le a mocidat. Egy csomó idegeskedéstől és sorban állástól óvhatod meg magadat. 5-10 ezer forintért a (vizsgadíj felett) elviszik a mocidat levizsgáztatni, amikor érte mész akkor forgalmiban már az új bejegyzés fogad.

Ha a mocid forgalmija lejárt, mert hosszú évek után kapartad elő a garázból, akkor ezt is megoldják, trailerre pakolják, így neked nem kell útvonal engedéllyel bajlódnod, s még a mocidat is körbekapják, ha pl. megpusztultak a teleszkóp szimeringek a sok álldogálás miatt.

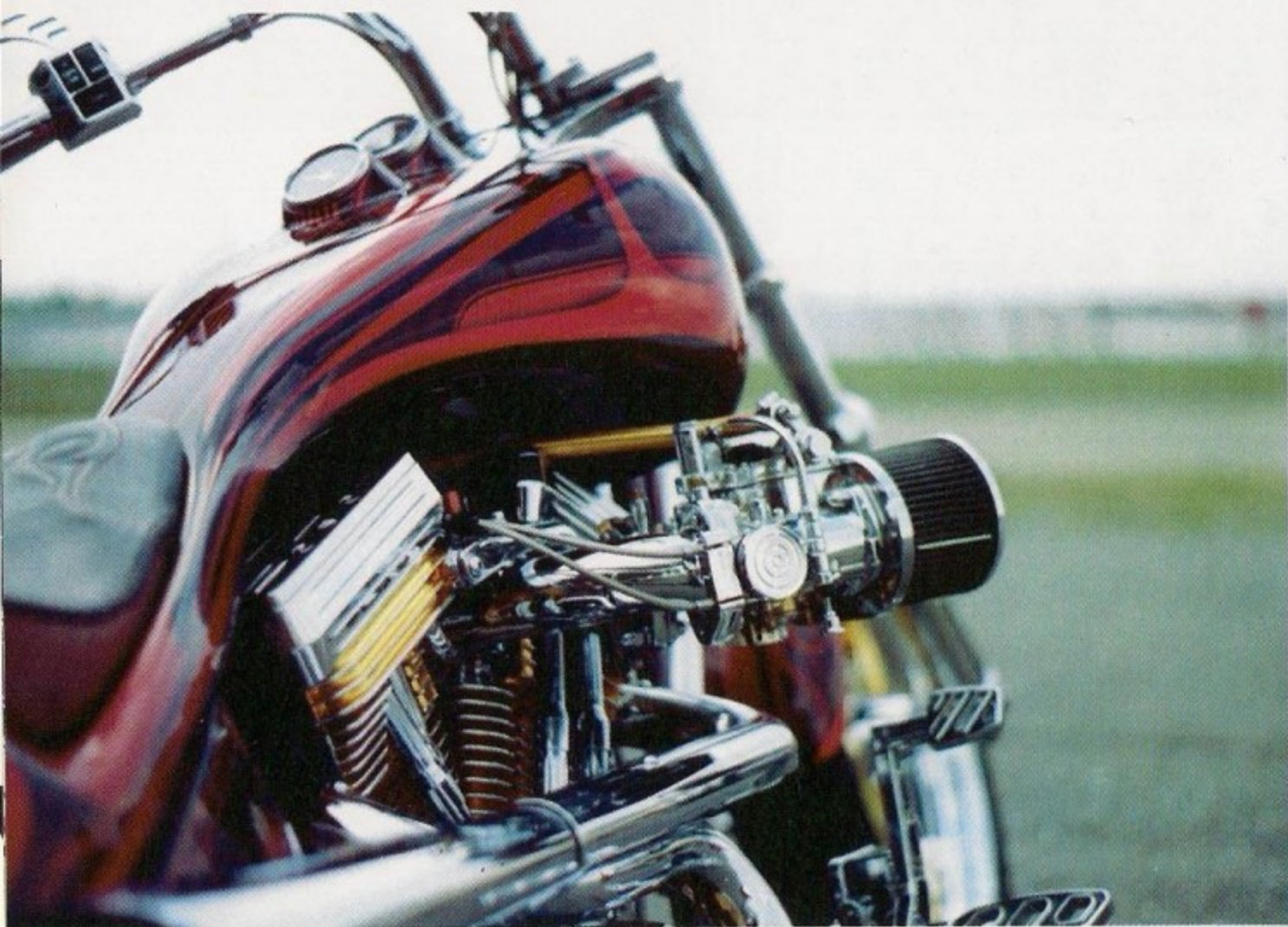
Ha olyan a munkád, hogy többet keresel annyi idő alatt, amíg te magad vinnéd el a mocit vizsgázni (sorbanállás a belépésnél, sorbanállás a garázs előtt, sorbanállás a forgalmira várva, stb. stb.) akkor ezt neked találták ki, de ha kényelmes disznó vagy (mint a szerző), akkor is...

Custom Motorcycle
Fin Payment Match, Up To \$3,000!



Tuning?
(Ha épp nagyon sok a pénzed)

Csak pénz és ízlés kérdése! Sportmotoroknál persze inkább a futóműre és a motor teljesítményére fogsz koncentrálni, túra és egyéb „normális” mociknál persze a kényelem fog dominálni, hogy ne is beszéljünk a



csopperekről, ahol ugye a megjelenés, stílus mindenképp feletti... igaz Pauley? (Tudod, Paul Teutul JR, az Orange County Choppers-ből, a TV-műsorból!)

Kényelem

Vegyél egy tankpadot (azaz egy tankvédő fóliát vagy szivacsot) ami megakadályozza, hogy az övesatoddal vagy a kabátod cipzárjával összekarcold a tankot. Persze ez inkább hasalós mocikon fontos – robogón, krosszmotoron stb. nem lesz rá szükséged.

Cseréld le a szélvédőt, egy jobban védő típusra, buborék vagy túra – csak a kényelem és az ízlés kérdése. Ne keserítsen el, ha nincs mit kicse-

Életérzés



Túraszélvédő, hogy ne tépje le a fejedet a szél

Ha még mindig nem elég kényelmes az ülés, akkor jöhet egy klassz, vastagabb szivaccsal rendelkező modell, ha pedig szívesen rakodsz, akkor a drágábbnál drágább táska- és dobozsettek, zárfényel, háttámlával, riasztóval stb.

rélni, mert nincs is szélvédő. Kisebb tartókkal a csupasz mocidat vagy robogódat is szélvédelemmel láthatod el. Ha már nem rángatja annyira a fejedet a szél, akkor rájössz, hogy most meg fáj a csuklód. Ideje venni egy kormánymagasítót. A magasítás után persze megint fújni fogja a fejedet a szél... Ezek után jöhet egy állítható lábtartó, vagy trepni, a kényelmes üléspozícióhoz.

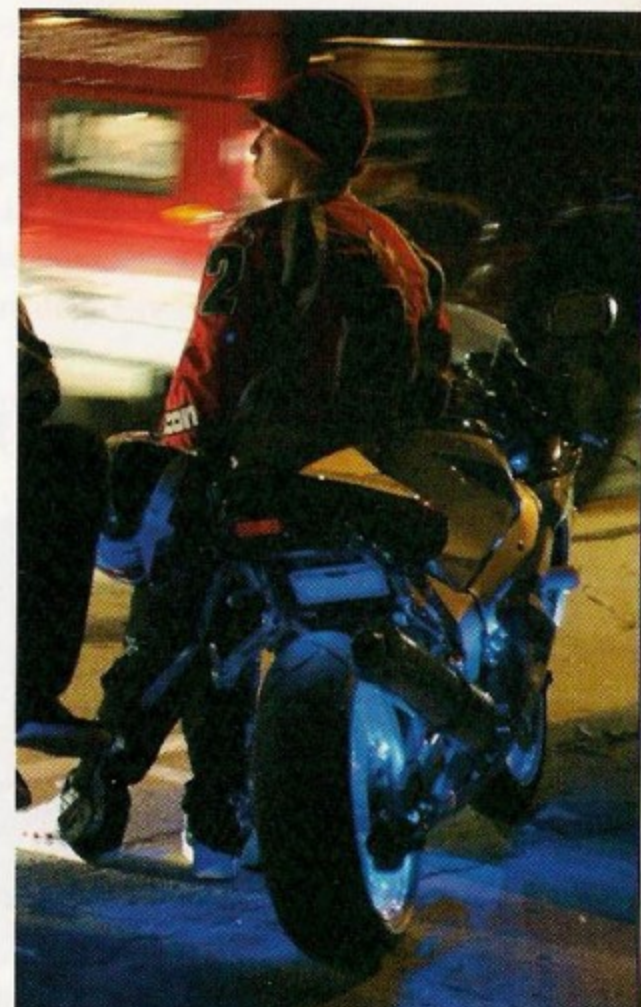
Megjelenés

Burkolt és csupasz mociknak egyaránt jól áll a hullámos féktárcsa, a karbonszálas díszítések, az egyedi fényezés és az arany színű felnik, hogy csak párat említsünk.

Csoppereknél az egyedi króm- és bőrdíszítések tárháza kimeríthetetlen, legyen szó kormányokról, tükrökről, markolatokról, műszerekről, lámpákról, benzintankokról, villákról, felnikről, lábtartókról, ülésekről, sárvédőkről. Kimaradt volna valami? Igen, csak alig pár ezer egyéb csodás cucc létezik...

Villantás a haveroknak

fotó: Marco JR



Teljesítmény

Kezdj egy frankó sportdobbal vagy egy komplett kipufogórendszerrel, pénztárcádtól függően. Jobban szól majd a moci, és kicsit erősebb is lesz. Ha további lóerők kellenek, akkor jöhet a Power Commander, amellyel átprogramozhatod a gyújtást (mármint inkább egy szaki, egy erre szakosodott műhelyben, a kipufogódnak megfelelően), így újabb lóerőket nyerhetsz.

Ha még mindig kevés a lóerő, akkor már komoly belepiskálás kell a blokkba, spéci főtengely és csapágyak, könnyített dugattyúk, „polírozott” dugattyúház, spéci szelepek, turbó vagy kompresszor, nitro... na ez látod, már inkább a versenypályák és a filmek világa!



Szívritmusszabályzó

Futómű

A fékkarok fogáspontját sokkal biztosabbá teheted, ha a gumi fékcsöveidet fém fékcsövekre cseréled (ezek is gumicsövek, csak fémhálóban futnak). A fékpofákat is lecserélheted harapósabbakra (amelyek persze a féktárcsát is jobban eszik majd).

Hiába a sok többletlóerő és a profi fék, ha a gumik nem bírják! Ideje spéci pályagumikat vened (amelyek persze jobban kopnak, és valószínűleg lassabban is melegszenek, így hidegben csúszósabbak).

Ha a fék és a gumik is rendben, akkor jöhet a teljesen állítható spéci első és hátsó futómű, progresszív rugókkal (azaz olyan rugókkal, amelyek egy gyorsabb, erősebb ütésnél jobban keményednek, mint egy, gyengébb, lassabb nyomásnál).



Fékcső acélhálóban, és pályagumik



Utángyártott idom és versenylábtartó pályára



Praktikum

Ideje magadat is feltuningolnod, a tanárnéni már vár!



Ha szeretnéd minél jobban megővni motorod jelenlegi állapotát, akkor jó szolgálatot tehetnek a bukógombák ill. bukócsövek (motortípustól függően), amelyek talajfogáskor megakadályozzák a motorblokk, hűtő, és egyéb kényes és drága alkatrészek sérülését.

Ha sokat pályázol, és nem akarsz súlyos százezreket költeni gyári idomokra (miután az eredetiket megzúztad) akkor szerezz be egy utángyártott idomkészletet, a gyári töredékéért. Ezt aztán később kényed-kedved szerint foltozhatod, ragaszthatod, s az eredetin egy karcolás sem látszik majd.



13

Motorossulik?

Iskolába járni, öreg fejjel? Igen, akkor kell csak igazán, már-mint motorosiskolába. Ha már 6 éves korodban egy kis utánpótlásnevelő, bébimotoros suliban kezdted a motorozást, és azóta is versenyzel, akkor nem is gondolkozol ezen. Ha nem rég, csak most kezdted a motorozást, akkor neked pénzkidobás lenne egy ilyen sulis, mert itt haladóbbakat oktatnak. Ha viszont már jó ideje motorozol, s elég rutinos motorosnak érzed magad, akkor sok újat tanulhatsz egy motorossuliban.

Az iskolák általában versenypályák köré telepedtek (logikus) és a pályamotorozás rejtelseibe vezetnek be. A sulikban rövid elméleti oktatás után egy volt vagy jelenleg is aktív versenyzővel együtt körözhetsz a pályán, aki figyeli a viselkedésedet, és konkrét személyre szabott tanácsokkal lát el, így segítve téged a fejlődésben. A pályán megszerzett tudást később jól kamatoztathatod az utcán is.

Az ilyen sulik általában elég drágák, bár időtartamtól, a kapott motoroktól – mert inkább nem a tiédet töröd ugyebár – ellátástól s egyéb szolgáltatásoktól függően kifoghatsz egy viszonylag elfogadható árú kurzust is. Nem fogsz minden szezonban ilyen suliba járni, úgyhogy megéri az egyszeri befektetést. Biztos így vannak ezzel a „nyugati” szomszédaink is, akik hozzánk járnak okosodni. (Vagy csak azért jönnek ide, mert ötször annyit keresnek, mint mi, és így bagó nekik az oktatási díj?)

Ne legyintsél azokra a sulikra, ahol kis 125-ös gépeken hajszolják a köröket a delikvensek, még ha 190 magas, és 95 kiló vagy akkor sem. Ezeknél a mociknál



Profi motoros oktató

fotó: Marco JR

278, 279... 280 km/h!



ugyanis nem a teljesítményen van a hangsúly (mivel az nem nagyon akad). A legspécibb 125-ös is „csak” 40-50 lóerős, és a forgatónyomatékuk még szerényebb, de nagyon könnyűek és picik. A rövid tengelytávnak köszönhetően viszont félelmetesen kanyarognak, és a versenyzők ezt használják ki. Magyarul, a fékkel csak óvatosan, mert utána nehéz lesz felgyorsulni, pláne ha nem olyan kákabélű vagy, mint a mini Dani Pedrosa. A suliban első feladatok között azzal szembesülsz, hogy adott sebességfokozatban váltás nélkül kell körözned úgy, hogy a fordulatszám nem eshet bizonyos érték

alá. Na ez elsőre nem sikerül majd neked sem, úgyhogy rögtön tisztelni fogod ezek a kis gépeket is. A MotoGP versenysorozataiban mindig is a 125-ös versenyek voltak a legizgalmasabbak, mivel itt a gyári motorok nagyon hasonló teljesítménye miatt, csak a szinte teljesen együtt haladó hangyabolyban a versenyző technikája az, ami számít (és sajnos a súlya



Osztálytársak

fotó: Koltai Péter



is, ezért is jár óriási elismerés Talmának, aki a többiekénél 6-7 kilóval nehezebben alázta a mezőnyt). Csopperes sulik nincsenek. Ha viszont krossz vagy supermoto oktatásra vágysz, akkor be kell iratkoznod a megfelelő szakosztályba sportolónak, mert ilyen típusú gyorstalpaló sulikban még nem látnak fantáziát a vállalkozók. Egykerekezni azonban máris mehetsz tanulni. Gyakorló street fighterek tanítanak majd, hogy hogyan kapd fel a mocid elejét (ill. nem is a tiédet), hogy ha a hátadra érkezel, akkor ne a te vasad hulljon atomjaira.



Pályá?

14

A pályázás, mármint a versenypályákon való körözgetés nyílt napokon, jó móka. Hasonló élmény lehet egy krosszpályán szórakozni, de ez sokkal messzebb áll az utcai (aszfalton való) motorozástól, így arra most nem térünk ki.



Miért jó kimenni egy-két nyílt napra? Mert azon a pályán körözhetsz, ahol a Formula-1-es nagyágyúk mennek (mármint ha a mogyoródit választod hazánk három pályája közül) s élvezheted az utcához képest kitűnő és széles aszfaltot, ahol nem büntet meg a rendőr, és ha eltaknyolsz, akkor jó eséllyel csak a motorod bánja, de testi épséged megmarad.

A rövidlábú ember

Ami kell hozzá és ami nem

Ha elszántad magad a nagy kalandra, akkor kell hozzá megfelelő védőfelszerelés, némi pénz és ragasztószalag. A védőfelszerelés a talpadtól fel-



Idősebbek is elkezdhetik!

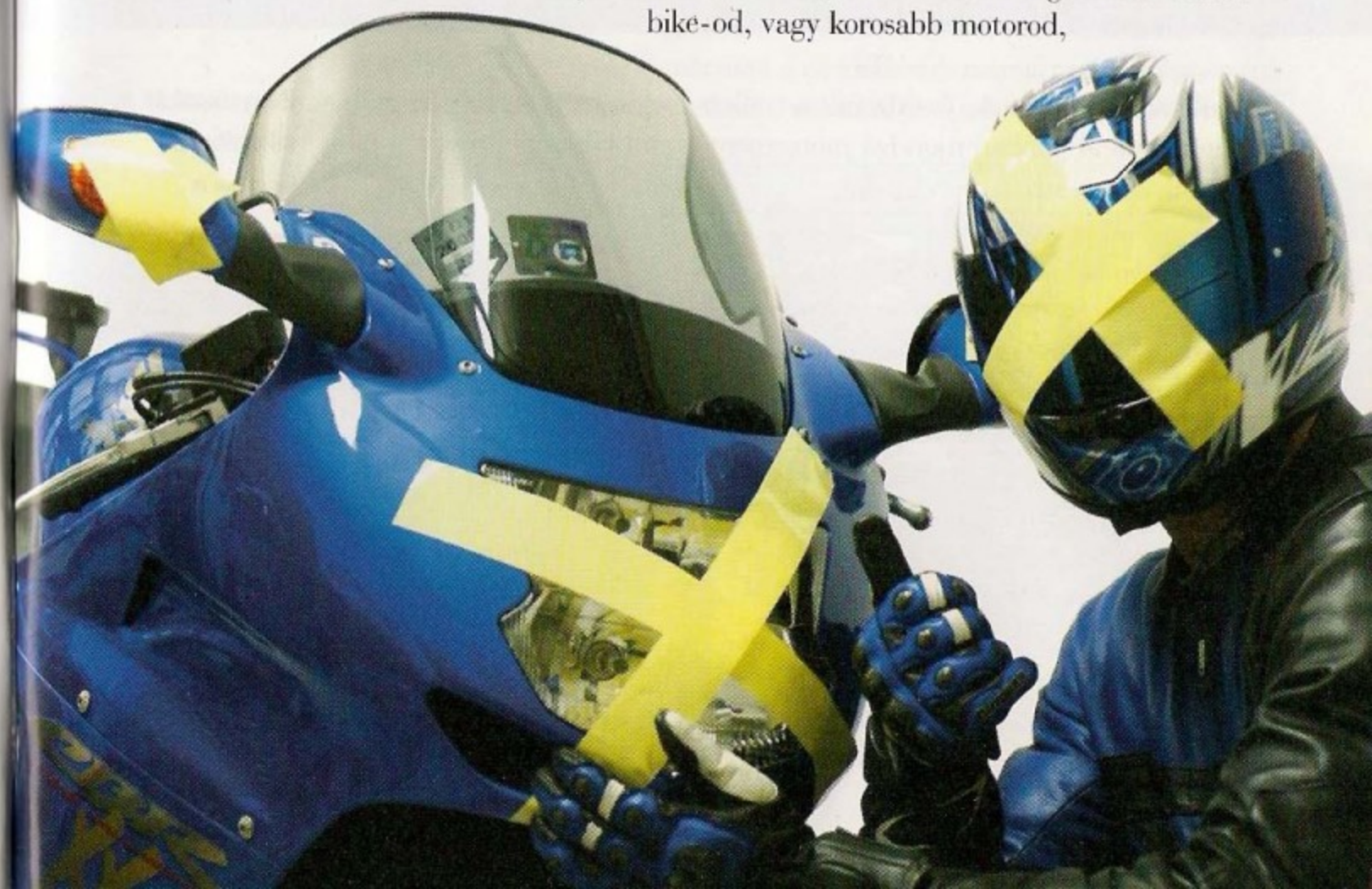
fotó: Koltai Péter

felé csizmát, bőrgatyát, bőrkabátot, kesztyűt és bukót jelent, minél több protektorral (ne aggódj felengednek protektoros textil szerelésben is). Mielőtt felhajtasz a pályára a boxutca végén, megállít egy pályabíró és gyorsan lecsekkolja a szerkódát. Ez nem tart tovább egy pillantásnál, de nem enged fel a ringre, ha szandiban és farmerban próbálkozol. Ez a te biztonságodat szolgálja, mint minden más szabály betartása a pályán.

A pénzen kívül – ami a regisztrációhoz (részvételi díjhoz) szükséges, szükséged lesz még ragasztószalagra is. Na ez mihez kellhet? Leragasztani az asszony és a szülők száját mikor agyon aggódnak magukat, mikor megemlíted a pályázást? Összetákolni a motorodat mikor elzúgysz? Egyik sem! A ragasztó arra szolgál, hogy leragaszd az üveg részeit a motornak, úgymint lámpák és tükrök (ha vannak ilyenek a motorodon, és nem alakítottad át már teljesen pályázásra). Ez szintén a biztonságodat óvja. Ha valaki véletlenül elhasal, akkor az üvegszilánkok nem veszélyeztetik majd a többieket, mivel a ragasztó összetartja az üvegdarabokat.

Ragaszd le a törékeny dolgokat

Nem kell sportmoci? Pályagumi? Gumimelegítő? Pálya idom? Sport kipufogó szett? Power Commander? Öhlins rugóstagok? ... Nem, egyik sem kell. Amikor először kimész a pályára akkor nagyon újnak érzel majd mindent, és nagyon óvatosan közlekedve, a másodpercek üldözése helyett a kanyarokra koncentrálsz, s ehhez bőven elég az utcai naked bike-od, vagy korosabb motorod,



utcai gumival (ami nem elkopott gumit jelent). Későbbiekben, ha tetszik a dolog, akkor úgyis előjönnek a bukógombák, pálya gumik és térdkop-tatók meg az összes többi cucc.

Tévhitek és szabályok

Ha nem szállt inadba a bátorságod, ahogy kiérsz a pályára és látod társaidat közlekedni, akkor már csak be kell fizetned a regisztrációs díjat, s várnod kell, hogy a te csoportod következzen. A regisztrációs díj nem csak a szolgáltató zsebébe tömi, hanem a pálya fenntartása mellett komoly személyzetet is eltart a biztonságod érdekében, úgymint pályabírók (emberkék elszórva a pálya mellett, akik hevesen integetnek a zász-

Kelj fel Jancsi

fotó: Koltai Péter



lójukkal a többieknek, és értesítik a trailert meg a mentőt, ha elzúgtál), autómentő ill. jobban mondva motormentő (ami kihozza a mocit a pályáról), orvos, stb.

Hagymácskák is elkezdhetik

fotó: Marco JR

Sokan paráznak a pályától, mert azt hiszik, hogy ha nem is esik el az ember, akkor meg belerohan más. Ez, bár megtörténhet, inkább bízzál motoros társaidban, hogy nem mennek beléd, csak akkora eséllyel, mint ahogy te is beléjük, feltéve, hogy közel azonos képességűekkel mész egy csoportban. Ehhez persze az kell, hogy mindenki a megfelelő csoportba vegyen jegyet. Ha profinak érzed magad, akkor is a kezdő csoportban kezdj, s csak akkor menjél



Doktor Úr kérem, megvizsgálna?

fotó: Marco JR

a pályához közelebbi sáv, ahol, bár mehetsz, de csak nyugiban. Az istállóhoz közelebbi rész, ahol megállhatsz, a másik sávban menned kell, kivéve, ha megállít egy pályabíró.

Egy másik szabály: ahogy elhagyod a boxutcát (zöld lámpánál), akkor ne lépd át a fehér vonalat, ami elválasztja a gyorsítósávot a cél egyenes végétől! Ha átkolbászolsz a vonalon, akkor jó eséllyel beletrafálsz valakibe (200 felett az már komoly koppanás lesz), és gyorsan elmegy a kedved a pályázástól. Tükör hiányában – mivel azt leragasztottad és egyébként sem kell, mert előre kell koncentrálnod, a saját íveidre, nem a mögötted lévőkre – nézz hátra a boxból kijöve, így elkerülheted a bal eseteket.

Ha a pályára jutást megúsztad, akkor már csak a kanyarokra kell figyelned, és a pályabírókra, mármint a zászlóikra és nem arra, hogy éppen milyen sapkában lengetik a zászlót, neked nincs erre időd, csak arra, hogy a

haladóbb csoportban, ha a köridőd indokolják. Egy keresztbe-kasul csalinkázó kezdő sok fejfájást okozhat gyorsabb társainak, mivel hiába nagyobb a haladónak a sebessége a biztonságos előzéshez, ha a kevésbé rutinos kolléga – keresve az ideális ívet – a kanyar felénél ráfékez, vagy ívet akar módosítani.

Fontos az is, hogy hogyan közlekedsz a boxutcában. A pálya és a boxok között félúton látsz majd egy fehér vonalat, ez



Távcsőt vigyél magaddal!

zászló színét megpillantsd. Ha piros, akkor fék, és ki a depóba, ha sárga, akkor csak lassan, mert baleset történt.

Verseny

Versenyezni nem kell, a pályanap azért van, hogy egy jót szórakozz és tanulj. Ha mégis ki akarsz próbálni magad a gyorsak között, akkor a leggyorsabbaknak lehetőségük nyílik versenyezni a nap végén. Ha ebben már király vagy, akkor irány egy amatőr kupasorozat. Ha már az is kicsi neked, akkor valószínűleg rengeteget motorozol, millió időd van gyakorolni, úgyhogy neked már nem kell pályanap.

Ha nem akarsz körözni a pályán, akkor is látogass egyszer feltétlenül egy versenypályára. A pálya mellől végignézni egy MotoGP futamot (ilyen nálunk sajnos nincs egyelőre, úgyhogy utaznod kell), vagy akár egy hazai bajnoki futamot, ahol a mocik iszonyatos hanggal dübörögnek, az csodálatos és meghatározó élmény, pláne, ha az orrunk előtt esik valaki hatalmasat. Ez ugyan nem fog kedvet adni a pályázáshoz, de kicsit jobban tiszteled majd a motort, s talán óvatosabban húzod az utcán hazafelé (vagy 1 napig, de remélhetőleg inkább tovább).





15
Wheelie,
stoppie
és egyéb
vagányságok?

Egykeréken indulni – wheelie-zni – a lámpánál, miközben stírolnek a csini gidák a járdán, ez igen... Valójában az első vagy hátsó egykerekezések, gumiégetések és hasonló trükkök nélkül is igen haladó módon motorozhatsz. A mindennapi életben inkább visszavesszük a gázt, ha emelkedik a moci eleje, vagy elkapar a hátsókerék erőteljes kigyorsításnál, mert így jelentősen romlik a motor stabilitása, és ha nem figyelünk, hamar zakó következhet. Hasonlóan kicsit finomítunk az első kerék fékezésén, ha emelkedik a hátsókerék, mert pl. ha hirtelen megváltozik az út tapadása, akkor könnyen aláfordulhat a moci. Az a motoros azonban, aki képes e tetszetős, ám sok gyakorlást igénylő trükkökre, az nagyobb magabiztossággal fogja megoldani a mindennapi közlekedésben előforduló vészhelyzeteket (vészfékezés, csúszós út stb.).



Csutkagáz

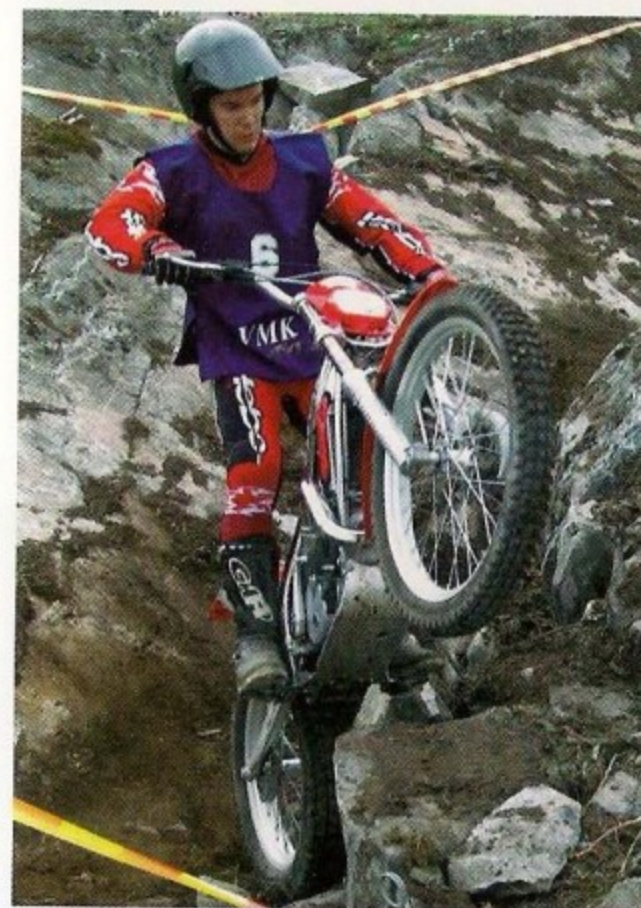
fotó: Ky Lane

Az én mocimmal is lehet?

Az ilyen trükköket robogóval nehéz kivitelezni. Robinál egyébként is kicsit viccesen néz ki a dolog, mivel a motoros általában nagyobb, mint maga a motor, tehát ez kb. olyan, mintha kocán lovagolnánk, hogy meghozzuk a kedvét a másnap érkező kan disznóhoz. Az igazi egykerekezés az ősi „Rózsa Sándor a lovát ugratja” motívumhoz hasonlít, mikor is a paci (szóval egy disznónál méretesebb valami) – lovasával együtt – a hátsó lábán ágaskodik.

Természetesen robogóval is lehet vagánykodni. A robik általában nem képesek erőből megemelni az első kereket, s a kuplunggal sem nagyon tudunk játszani – mivel az nincs. Egy robogó viszont nagyon könnyű így kis gyakorlás után „felránthatjuk” az elejét.

Csopperrel ne nagyon próbálkozzunk, mivel ezek a motorok általában nagyon hosszú felépítésűek és teljesítményükhöz képest nagyon nehezek. A pilóta nagyon mélyen ül egy magas kormányba kapaszkodva, tehát a

Tereprendezés
csatornázás előtt

„felrántással” sem nagyon járhatunk sikerrel. Ha mégis egykerékre tudjuk rakni a vasat, az kicsit idegenül fog hatni a külső szemlélőkben, mivel a csopperekhez nem az akrobatikus elemeket társítjuk, hanem a lassú, méltóságteljes dübörgést.

Na ha ezekkel nem, akkor mivel igen? Hát természetesen triálmotorokkal. Ezeket a mociakat direkt akrobatikus mutatványokhoz fejlesztették ki, mivel nekik farönkökről farönkökre, betongyűrűkről betongyűrűkre kell ugórandozniuk, sok más egyéb tereptárgy mellett.

Triálmocikkal ritkán közlekedünk, mivel ezen nincs ülés, tehát csak sportolásra alkalmasak. Hacsak, nem igényled az ülést, mivel az irodában úgyis ülsz eleget. Annál gyakrabban közlekedhetsz krossz- ill. endurómotorokon. Ezekkel is kiválóan lehet egykerekezni, mivel nagyon könnyűek, súlyukhoz képest erősek, nyomatékosak, magas és rövid felépítésűek, ami elengedhetetlen a fürge mozgáshoz terepen. Ne essünk kétségbe, ha a szentendrei Dunaparton hosszú száz métereket mennek a krosszmotoros csávók egykeréken, mi meg nem tudunk megtenni még 1-2 métert sem annak ellenére, hogy régóta próbálkozunk. Krosszmocikkal egyszerűen könnyebben megy ez a móka, ilyenekkel

Oké ez a gáz,
de melyik a fék?

fotó: Marco JR



találkozhatunk az egykerék-sulikban is, ha ezeket meglátogatjuk egyszer (ezekkel ugyanis hamarabb lesz sikerélménye a delikvensnek, és nem kell hosszú heteken át gyakorolnia).

Egykerekezők iskolája

Mit tegyünk, ha nem az előbb felsorolt motorral járunk, de mégis szeretnénk megnyújtani a láncot, tönkretenni a kormánycsapágyat, és szétrázni a moci minden porcikáját, mikor visszadobjuk a földre egykerék után?

Iratkozzunk be az egykerekezők iskolájába! Hogy miért? Mert nem a te vasadat kell súlyos pénzben megjavítani, mikor eldobod, és mivel szakavatott mókusok figyelik ott minden mozdulatodat, hogy gyorsan segítsenek neked, és korrigálják a hibáidat, amelyre te magad csak hosszas gyakorlás után jönnél rá, miután széthajtottad a saját gépedet.



Egykerék pad

Ha nem akarsz pénzt szálni az ilyen sulikra, akkor legalább motoros találkozókra ülj fel az „egykerék padként” elhíresült kiváló magyar találmányra, ahol biztonságosan gyakorolhatod az első lépéseket. Ennél egy motor hátsó tengelyét egy állványhoz rögzítik, a hátsó kereke pedig nagy tömegű lendkerékhez tapad (hasonlóan, mint a fékpadoknál). Kellő fordulatszámra akkor nyomaték keletkezik a hátsókeréken, ami felemeli az első kereket. A motor persze nem tud eldőlni, a hátsó tengelyénél rögzítése miatt. Ha te mégis lerepülnél róla, akkor puha párnán landolsz, hasonlóan, mint a vásári „műbikáknál”, amit persze minden vagány simán megül 10-es fokozatban (a valóságban a bika persze már 8-as és 9-es fokozatban is úgy szétveri a kapaszkodó kezedet ill. a kapaszkodó kezeted a golyóidat – elnézést a hölgyektől – hogy hetekig szidod majd azt az őrületet, aki a műbikát megálmodta).

**Egykerék?
Mókuserék!**

Wheelie alapok

Ha nem jársz motoros találkozókra sem, és már nagyon szidod a könyv szerzőjét, hogy miért hadovál összevissza a lényeg helyett ennyi pénzért, akkor jöjjön hát egy-két jó tanács az egykerekes vadításhoz.

Ne próbálkozz a vadi új mociddal... ha megborulsz, szidni fogod magad rendesen. Jobb a trükközést egy régi lestrapált vassal kezdened. Persze ezt nem fogod megfogadni, egy új géppel a feneked alatt, mivel nem fogsz csak ezért venni egy mást, régebbi mocit. A haverodét ne kérd kölcsön, mert lóttek a barátságok, ha perezelsz! Ha átalakítottad már a gépet pályázásra, akkor már jó úton jársz, olcsó utángyártott idomok, bukógomba, utángyártott olcsó tükrök, stb. így minimalizálhatod a későbbi javítás költségeit. Ha nem pályázol, akkor próbálj meg legalább egy bukógombát felszerelni, hogy megvédd a motort, amennyire lehetséges.

Keress egy nem forgalmas mellékutat, ahol jó minőségű az aszfalt és nem megy át rajtad két-három kamion rögtön azután, hogy a hátsódra ültél a túlhúzott egykerekezés után. Persze nem árt, ha meleg az aszfalt, mert hóban lassabban fogsz megtanulni egykerekezni, igaz lehet, hogy puhábbra esel, ha bukfencezel. Ha nem zavarod túlzottan a környékbelieket és azok így nem hívják ki a jardot,

akkor nincs más dolgod,

mint hogy felvedd a bukód, kesztyűd, csizmád, bőrgatyóid



– bőrkabátod (ha ez utóbbi kettő nincs, akkor legalább protektoros mellényt és térdvédőt, különben kellemetlen lesz magyarázni a kórházban, hogy hogyan is kerültél oda), felülj a motorra és húzd a gázt!

A legegyszerűbb módszer arra, hogy felemeld a kereket, hogy húzol egy kövér gázt behúzott kuplunggal, majd viszonylag hirtelen kiengeded a kuplungot. E módszer hátránya hogy azelőtt tönkrevágsz a kuplungot, mielőtt megtanulnál rendesen kezezni.

A kevésbé mocigyilkos módszer, hogy gurulsz egyesben (később, ha már megy, akár kettesben), pörgeted a mocit úgy 6000-es fordulattig (erősebb ezres gépekről beszélünk, gyengébb hatszázás gépeknél valószínűleg még tovább kell pörgetnünk), próbálsz „felrántani” a moci elejét miközben hátraviszed a súlypontot és húzol egy kövér gázt. (A kövér gáz itt brutális rárántást jelent még nagy gépeknél is, ugyanis az erősebb motoroknál, egyesben és kettesben, az elektronika nem engedi rá a teljes nyomatékot a hátsókerekre, hogy könnyebben megülhesd a gépet.) Ilyenkor a moci eleje spontán gázadásra megemelkedik, így nem barmolod szét a kuplungot. Persze ezzel a láncot óriási igénybevételnek teszed ki ill. az első teleszkópokat és kormánycsapágakat is, amikor egykerekezésből hirtelen talajt fogsz ismét az első kerékkel.

A fenti módszernél a moci már jelentős sebességgel halad mikor „rárántunk” a gázra, ez tehát igen veszélyes dolog. Kevésbé veszélyes, leginkább motorkímélő, ám legnehezebb módszer a lassú egykerekezés, amit láthatsz tróger fighter show-kon is. Ekkor a moci lassú gurulásakor a motoros előre helyezi a súlypontját, kissé behúzza az első féket, ezáltal az első rugók összenyomódnak. Az összenyomott rugók „visszarúgó” erejét kihasználva, az első féket kiengedve, súlypontját hátrahelyezve, hirtelen gázadással felemeli a moci elejét. Egyszerű, nem?

MotoreMBER



Nehéz gyakorlat: egykerekezés fák tetején



Haladó csoport

fotó: Marco JR

Ha így vagy úgy sikerül megemelni a járgány elejét, akkor először nagyon meg fogsz lepődni, és valószínűleg le akarod tenni azt. Hátsó fék – ez a trükk. A hátsó fék megnyomásával (persze gázt nem árt visszahúzni) a moci visszabillen, és a fékezés mértékétől finoman vagy brutálisan talajt fog az első kerék.

Erősebb mocin a gázt kellő tökösen húzva mindenféle akrobatikus mozgás nélkül a levegőbe repül az első kerék, csak győzd most visszapakolni az útra! Egy gyengébb mocin rendesen leizzadhatsz, mire engedelmeskedik neked, kivéve, ha a súlypontja nagyon hátul van, mint az 150-es ETZ-nek, amivel jómagamnak sikerült megkacagtatnom több autóst. Egy tervezettnél gyorsabb lámpától való startolásnál, az utasom fenékre ült az aszfalton, én pedig a kormányba kapaszkodva rohantam az ágaskodó moci után a kereszteződésben... A lényeg, hogy a mocid nyomatékos legyen, mert a motor elejét a nevéhez híven a forgatónyomaték fogja felfelé forgatni a hátsó keréken, és nem a lóerők. Ha az egykerék örültje leszel, és inkább a városban vagánykodsz, minthogy közúton száguldozz, akkor lecserélheted a hátsó láncokereket nagyobbra ill. az elsőt kisebbre (ez a ritkább) így a moci nem csak jobban gyorsul majd, de könnyebben kapja fel az elejét is. (Igaz veszít a végsebességéből.)

Burn out

Ugye, hogy nem is olyan egyszerű? Na ezért kell inkább oskolában tanulni! Ha kicsit elment a kedved az egykeréktől, mert a moci nem akar ágaskodni, vagy mert egyszer ágaskodott, és bár azóta is rosszul alszol, de még mindig vagánykodni akarsz, akkor égesd el a hátsó gumit!

Ez a burn out, vagyis gumifüstölés, illetve, ha az első kerék körül lassan forogni kezd a motor, és a füstölő hátsó kerék kört rajzol, akkor az a Mad Max kör rajzolás. Állj fel az ülésből, moci a lábad között. Ha ebben a helyzetben még mindig érinti a feneked az ülést és pipiskedsz, akkor





mélynövéstű vagy, vagy bazi magas endurón ülsz (de gondolom erre nélkülüm is rájöttél, így csak törekedj rá, hogy minél stabilabban pipiskedj). Húzd be az első féket és a kuplungot, húzz egy kövér gázt egyesben. Engedd ki hirtelen a kuplungot, de az első féket ne! A hátsó kerék pörögni kezd, és füstöl majd, mint egy gőzmozdony. Bár vagány leszel, de már veheted is rögtön az új hátsó gumit, úgyhogy ezt inkább gumicsere előtt játszd el! A burn out szinte minden mocival kivitelezhető, de a legnagyobb népszerűségnek a csopperesek között örvend.

Stoppie

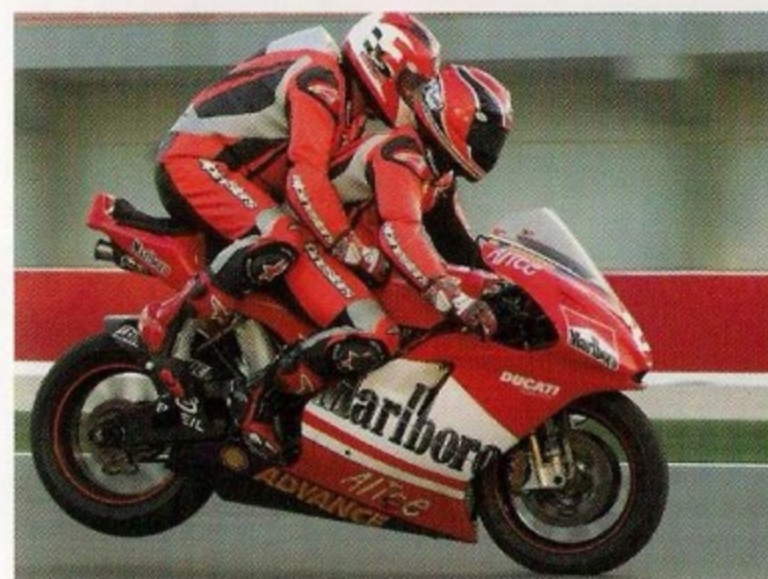
Ha az egykerekezés nem kedvetlenített el, sőt már marha jól megy, és épp azon gondolkazol, hogy kiszereled az első kereket, mert nincs is rá szükség, akkor itt az ideje, hogy megtanulj stoppie-zni, azaz „első egykerekezni”, amikor a hátsókerék emelkedik a levegőbe. Ezt úgy érheted el, ha viszonylag tempósan gurulsz a mocival, erősen fékezel az első fékkel, miközben a testsúlyodat előre helyezed úgy, hogy a csípődöt nyomod a kormány felé. Elsőre persze nem fog menni a dolog, mert nem fékezel elég erősen. Másodszorra sem fog menni, mert attól félsz, hogy megcsúszik az első kerék és taknyolni fogsz. Ez könnyen bekövetkezik, ha nem megfelelő minőségű az aszfalt, úgyhogy csak jó minőségű úton gyakorolj, és jó időben, amikor a gumi rendesen tapad. Természetesen viszonylag harapós első fékek is szükségesek, a fater TS MZ-jével nem nagyon sikerülhet. Valószínűleg

Autóval az igazi



A füst tartósít

fotó: San Gan



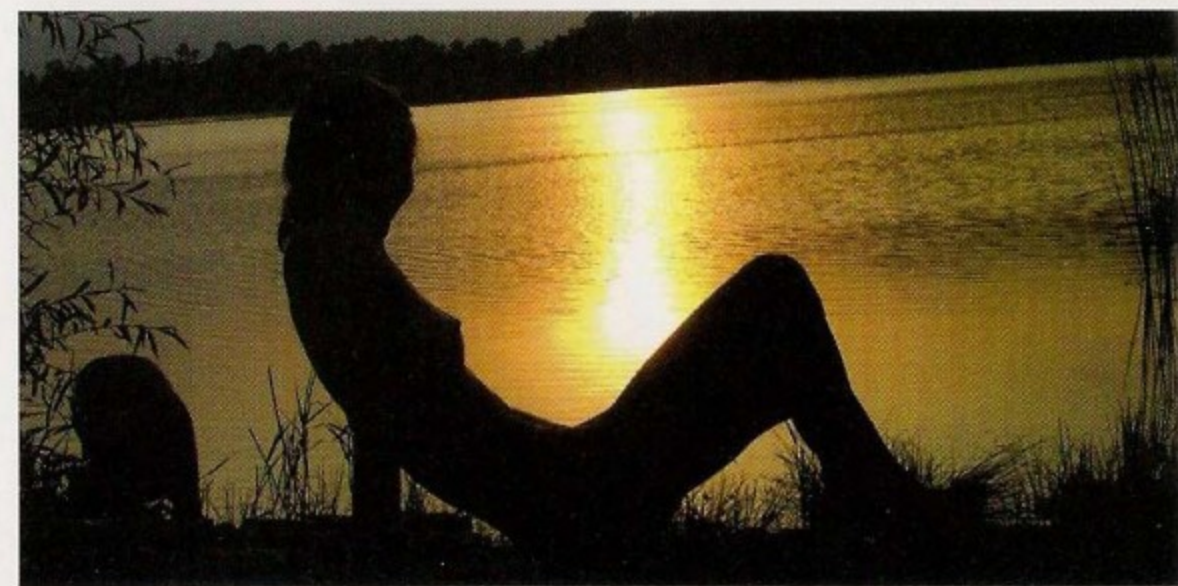
ÁÁÁÁÁÁÁÁ...

fotó: Marco JR

attól féltél, hogy átfordulsz az első keréken, mint én kisgyerekként a piacról hazafele, mikor a szatyor beakadt a küllőkbe...

Mi van, ha nem megy?

A fenti kunsztok elsajátításához sok-sok idő kell. Ne csüggedj, ha lassan jönnek a sikerek, a street fighterek, akiket utánozni szeretnél, hosszú éveket gyakorolnak napi rendszerességgel. A motorozásban rengeteg örömet talál-



Sem főzni,
sem egykerekezni,
nem tudok

hatsz a fentiek nélkül is, ne hagyd, hogy elszomorítsanak az olyan magazinok, ahol egy oldalon gyakran két egykerekezős képpel is találkozhatasz. A szexújságokban is mindenkinek hatalmas cicije és igen tiszteletreméltó nemesebb szerve van... pedig ugye, hogy nélkülük is jól megvagyunk?



**Mindenki
a saját kárán
tanul?**

16

Egy-két hasznos tanács motorvásárláshoz, motoreladáshoz, ill. arra az esetre, ha balesetet szenvedsz vagy ellopják a járgányod, mert az ördög nem alszik!

Vásárlás, eredetiség-vizsgálat

Ha eladó vagy

A mocit ne add oda senkinek kipróbálásra, amíg nem gombolja le neked a vételárat, bármilyen szimpatikus is a vevő. Ha szabadkozik, hogy odaadja az autója slusszkulcsát akkor sem. Ha megborul a mocival, akkor nehéz lesz kiverni belőle a javítás költségeit, te meg nehezen értékesíted majd a kocsiját papírok nélkül.

Ne add oda részletre sem a mocit. Engem már vágott át babaarcú, jól öltözött, kedves családapa típus, pelenkával a hóna alatt. Hosszú hónapokba és nem kevés felejteni való agresszióba került, mire sikerült visszaszerezni a járművet (az elmaradó részletek hiányában).

Drága Motorom!

Ha vevő vagy

Nézz meg sok mocit, ma már óriási a választék. Ha egy gép elsőre nagyon tuti állapotúnak tűnik, akkor az valószínűleg az is és gondos gazdára vall. Ha győzködni kell magadat a kopott lábtartó és kerék gumik, a fakult és sérült fényezés, a karcos kuplungfedél, a rugózni nem nagyon akaró futómű és az érdekesen zörgő motorblokk miatt, akkor inkább keress másikat, ha csak nem adják bagóért, mert erre még sokat kell majd költened.

Korábban remek és olcsó mocikat lehetett behozni Németországból, de ma már olyan nagy a regisztráci-



Az ördög felesége sem alszik

fotó: Hagit Berkovich

őrsre kerülni, mivel én nem vezethettem, mint utóbb kiderült ők ezt lefoglaltak tekintették. Viccelődtek is a csinos rendőrdívák, hogy majd felülnek mögém meg meggyász, de végül is amellettt döntöttek, hogy hívnak egy olyan rendőrt, aki tud motorozni. Na ilyen nem volt épp kéznél túl sok, aki meg jött volna és elindult, az lerohadt a kollégájával egy viseltes „mi autónk” rendőrautóban (vagy inkább egy annak látszó micsodában...). Emberünk lassan csak megérkezett, de csak ekkor jutott eszébe, hogy nincs se sisakja, se kesztyűje, se semmije... Én marha persze adtam neki mindent, mert még mindig nagyon kellemes és inkább vicces, mint kellemetlen volt a léghő. Mocikám elindult, én meg utána a rendőr hölgyekkel, kellemes út volt, kicsit félttem hogy szétesik a koros Octavia alattunk, de épségben megérkeztünk. Bementem a még mindig nagyon csinos hölgyekkel az őrsre, akik aztán betessékelték egy szobába, majd rám zárták az ajtót. 1-2 perc múlva tértem magamhoz, hogy a pricszen vagyok!

ős adó, hogy nem biztos, hogy megéri neked a nem is olyan kicsi herce-hurcát.

Ne fizess a mocidért amíg nincs hozzá eredetiség-vizsgálatot igazoló papír – kivéve, ha lízingelt mocit veszel, ami eddig valamelyik bank tulajdonában volt. Ne bízz senkiben! Ha régebbi a géped, még abból az időből mikor nem volt eredetiség-vizsgálat és sérült az alvázszám, akkor be fognak kasznizni. Persze legalább megbánod bűneidet, ha tényleg te nyúltad le a gépet, de ha nem, akkor marha rossz érzés lesz, még ha szereted a kihívásokat, mint én, akkor is.

Az én esetemben az eredetiség-vizsgáló állomáson kihívták a rendőröket, akik először marha kedvesek voltak. Két hölgy jött és egy úr. Fogalmuk sem volt, hogy hogyan fog a motor az

A falon „Szemét ge... rendőrök, szo... le ...” és hasonló feliratok közepette döböntem rá, hogy ahhoz képest, hogy semmit sem követtem el, épp hűvösre kerültem. Gondoltam magamban, hogy már nem sok minden van, amit még nem próbáltam az életben, így is csak tapasztaltabb leszek, ekkor belépett egy nálam egy fejjel magasabb „szolgálunk és védünk” úriember, aki mivel én 188 vagyok, nagyon nagydarab volt... Közölte, hogy ő most biztonsági okokból elvenne tőlem mindent, mert ugye táskám, kabátom, sisakom, mindenem nálam volt. Amikor a táskámat – a notebookommal együtt – akarta magához venni a rend őre, akkor nagyon kiakadtam és eléggé kifordulva magamból közöltem vele, hogy nem én lennék itt a rossz fiú, mert ugye olyan hülyének csak nem nézek ki, hogy ellopok egy mocit aztán meg elviszem, hogy megvizsgálják... Kisebb-rövidebb üvöltözés után kiraktak a fogdából – amit ők előállító helységnek neveznek, és hosszú várakozás után a nyomozók kezdtek foglalkozni velem. Persze a nyomozást megszüntették, a motor a jelenlegi forgalmijával már sokszor cserélt gazdát, így végül senkit sem találtak bűnösnek.

Ezután rengeteg hivatali fájdalom következett. Hosszú hetek után zárult le a nyomozás. Kérvényt kellett írni az önkormányzatnak,



Rend a lelke
mindennek



Súlyos egyéniség



Minimális esztétikai
beavatkozás: KF-es
alvázsám beütés

indultak haza. Volt így tehát semmi percem a vizsgára, a fejdíj szét-szerelésére és az új szám beütésére... Végül is sikerült, minden csak szerzés kérdése. Szóval kell ez neked? Gondolom, nem.

Baleset

Ha már bekövetkezett, akkor már nem lehet nagyon okosnak lenni. Ha nincs szerencséd, és komolyabban megsérülsz, akkor csak beraknak a mentőbe, és nem te intézed a dolgokat. Ha viszonylag szerencsésebben megúszod, akkor próbálj minél kevesebbet kolbászolni az úton, a mocit pedig hagyd fekve. Ha kiérnek a rendőrök – mert te vagy más kihívta őket, akkor majd együtt eltologatjátok a haver kisbuszába a mocit, vagy a trailer elviszi, amit a forgalombiztosítók hívtak. (Egyik cimbimnek a motoros rendőr még a helyszínen felajánlotta, hogy megveszi a roncsot). Nem biztos, hogy el kell utasítanod az ilyen ajánlatot, mert a szerviz,

hogy kapjak egy nyomtatott kérvényt az új alvázsám engedélyezéséhez. Hosszú hetek után végre elbírálták, majd sok-sok várakozás következett a Mozaik utcában. Ja és természetesen mindenhol nem kevés pénzügyiséget kellett hagyni. Mire végre eljutottam az új alvázsám beütéséhez, ott derült ki, hogy nekem kell ízekre szednem a motor elejét, hogy az új szám megfelelő helyre kerüljön a vázon. Otthon persze gyakoroltam egy sort, hogy a helyszínen minél gyorsabban sikerüljön a művelet, mert az új alvázsámhoz szükséges műszaki vizsga csak 12-kor kezdődött de a számot beütő embereink épp ekkor zárták volna be a bótot, és

alkatrészcserek, fényezés nem csak, hogy sok pénzbe kerülnek majd, de addig még motorod sem lesz. Persze, ha valaha még motorra akarsz ülni a későbbiekben.

Lopás

Amint megpillantod a mocid hűlt helyét, a szíved megszakad majd. Káromkodni kezdesz, és olyan szavakkal fogod illetni a tolvaj fel és lemenőit, amiket, addig, még nem is használtál. Hogy ezt jó eséllyel elkerüld, inkább fogadd meg a „Nem lopják el?” fejezet tanácsait!

Ha mégis megtörténik a szörnyűség, akkor ne adj fel hirdetéseket a rádiókban, újságokban, hogy visszavásárolnád a mocit. Ezeknek semmi értelme, csak pénzkidobás és azon kívül, hogy gazdagítod a rádiókat, nem sokat érsz el. Ingyenes fórumokon persze tedd közzé a dolgot, hogy motoros kollégáidat megkíméld egy forró vastól.



Egy szomorú nap kezdete

Sok lopott motor a versenypályákon kezd új életet



Ördögi formák



A mocit valószínűleg pihentetni fogják, mielőtt bármit is tesznek vele. Aztán el kezdik adogatni az alkatrészeit, mármint, ha nem megrendelésre lopták, pl. pályamotornak (ahol a rendőr nem ellenőriz).

Nehéz lesz megállni, hogy a motoroszezonzon közepén ne vegyél egy új gépet, így ha már mindenképpen veszel, akkor egy olcsóbb darabot válassz, mert ha a tiéd megkerül, akkor nem ér majd olyan nagy veszteség. Igaz mikor az enyém is meglett, olyan hiányos volt, hogy rengeteg pénzbe került újra járóképessé tenni a kicsikét.



Jó tanácsok?

17

Manapság mindenki nagyon jól motorozik. Legyen az, friss jogosítvány-nyal rendelkező kolléga, aki épp most vette meg a mociját és az is, aki nem rég még kezdő motorosként kezdett el újságcikkeket írni. Természe-tes, hogy a kábeltévét, internet és a szabadidő magazinok, egyszóval a média korában, egyre jobban értünk mindenhez, legyen az, foci, kocsik, nők (na jó, őket még mindig nem értjük). Ma a tudás sokkal könnyebben jut el az emberekhez, de sajnos lassan begyűrűzik hozzánk a tengerentú-li mentalitás, ahol aztán nem csak, hogy mindenki ért mindenhez de még nagyon-nagyon is teszi ezt. Ott „picit jó” nem lehetsz, mindig a legjobbnak kell lenned. Kevesen maradtunk, akik beismerik, ha valamit nem tudnak, csak sejtenek. Manapság, aki ilyet mond azt inkább hülyének tartják, mint visszafogottnak. Ennek ellenére vállalom, hogy rengeteg dolgot nem tudok a motorkerékpárokról, de nagyon szeretem őket és örülök, hogy egyre többen motorozunk. Régen, mikor beleszerettem a mocikba akkor a motorok már és még nem voltak népszerűek az ország-ban és így megszakadt a szívem mikor Párizsban, Londonban rengeteg csillogó-villogó mocival és boldog tulajával találkozhattam. Ők közleke-

**Haverok, buli,
fantasztikus
motorok**



dési eszköznek használták és használják a motort, ami teljesen természe-tes és ésszerű, valamint ott támogatott döntés. A mocikat ott sokkal ol-csóbban árulják, hihetetlen akciókkal, kiváló felszerelésekkel, hitel- és biztosítási ajánlatokkal. Ha parkolni szeretnének a munkahelyükön, ak-



kor nagy valószínűséggel van külön motorok számára fenntartott hely, le-gyen az mélygarázs vagy szabadtéri parkoló az épület bejáratához közel. Ha vásárolni vagy szórakozni indulnak a belvárosba, akkor sincs baj, mert természetes, hogy kialakítanak moto-rok tárolására alkalmas parkolókat, néha még megfelelő oszlopokkal is körbevéve, ahova a mocit – legyen az, robogó vagy csopper – kikötik. Remél-jük lassan nálunk is eljön az idő, ami-akor a hatóságok elkezdik képviselni a motorosok érdekeit (és nem kell annyit

**Valahol itt parkoltam,
vagy nem?**

fizetned a sztrádahasználatért, mint egy kis furgonnak stb.). Ezen persze a 130-cal, a villamos sínen egykerekező kolléga nem segít, de ahogy egy-re többen motorozunk, egyre tagoltabbá válik a motorostársadalom, és egyre inkább elfogadottabbak leszünk. Lesz majd, aki állatodik, lesz, aki pizzát vagy csomagot visz, lesz, aki munkába jár, olyan is, aki edző-terembe siet és olyan is, aki csak szórakozik szabadidejében, de olyan is, aki nyáron táskákat lop a dugóban. Így majd nem mondhatják, hogy a motorosok bezzeg olyanok, mert leszünk ilyenek és olyanok is, akár csak az autósok (agresszív öngyilkosok, munkába igyekvő felelősségteljes csa-ládapák-anyák vagy kalapos Trabantosok). De reméljük, azért összetar-tóak maradunk s köszönünk egymásnak, ahogy eddig is... mert ezt Pá-rizsban, Londonban, vagy másutt, ahol sok motoros szaladgál, ott már bizony nem teszik...

Ne ülj motorra, ha picit is tartasz tőle!

Régen úgy vélekedtem, hogy motoron csak meghalni lehet, így nem is ül-tem fel egyszer sem. Te se ülj fel, ha nagyon parázol! Kezdetben termé-zetes egy kis félelem az ismeretlentől, és egészséges is. Ez az érzés

elmúlik, ahogy egyre biztonságosabban uralod majd a motort. Ne ülj fel csak azért, mert divat lett a motorozás, és ciki a haverok előtt, ha nem mész pár kört. A motor veszélyes üzem. Ugye kútba sem ugrunk, ha mondják.

Tiszteld a motorodat!

Tiszteld bizony, ne legyél a szomorú statisztikák része! A nyáron szinte minden nap lehet olvasni motoros balesetekről. Nagyon gáz, ha a kedvenc dédelgetett hobbid okozza a halálotat vagy a nyomorúságotat. Előbb-utóbb úgylis becsúszik egy-két baleset még a legjobb motorosnak is, legyen inkább utóbb.

Mi, „régebbi” motorosok, Simsonnal, Verhovinával, Rigával, Romet Pónival, TS MZ-vel, ETZ-vel kezdtünk. Na nem mintha nem szerettünk volna rögtön egy komolyabb japán vagy olasz gépre ülni, csak ilyen nem nagyon akadt az országban, s ha lett is volna, valószínűleg akkor sem tudtuk volna megvenni. Szerencsénk a szerencsétlenségünkben az, hogy így fokozatosan ülhetünk nagyobb és nagyobb mocikra. Ez a fokozatosság kimarad azoknál, akik rögtön egy 600-as géppel kezdenek (remélhetőleg a szalonban lebeszélük őket a még ennél is nagyobb motorokról). Ez persze nem azt jelenti, hogy add el a vadi új mocidat és keress valami lestrapált kerregőt, hanem

azt, hogy amellet, hogy bazira irigyek vagyunk rád a szuper vasad miatt, még féltünk is titeket. Csak óvatosan!

Domo arigato gozaimashita!



Öltözz fel!

Öltözz talpig bőrbbe mindig (persze ha protektoros textil rucid van az is jó, csak legyen rajtad). Akkor is, ha csak 5 percre kell elugranod valahova. Nem az utad távolsága vagy a motoron töltött idő számít, hanem az, hogy önhibádon kívül is elüthetnek, s így már át is alakíthatja kedvenc testrészeidet az aszfalt. E sorok vetője is élt már át zakót pulcsiban, amellet, hogy nem kellemes élmény marha nehéz beadni otthon, hogy minden rendben, mikor ránéznek a csálé mocira és a vérző karodra, amit nincs mivel eltakarni, mert csúszás közben leamortizálódott minden ruhadarabod.



Ha egyszer megszokod, hogy mindig felöltözöl (nyáron 30 fokban is), akkor már nagyon „meztelen” érzés lesz a nadrág és a kabát nélkül menni bárhova. Amikor egyik kedves kolléga rábeszélte gatyó vásárlásra nem érttem miért erőlteti a dolgot, azóta meg nem tudom levenni. Szinte pizsamának is ezt használom... Nem esik majd nehezedre ezt a tanácsot megfogadni, mert egyszerűen elveszettnek érzed majd magad a mocin. A sok védőfelszerelés magabiztosabbá tesz.

Rikíts, hogy észre vegyenek!

Látni és látszani

A moci az egy keskeny valami, még a nagy túragépek is jóval keskenyebbek egy autónál. Az autóknak gyakorlatilag láthatatlanok vagyunk, igaz vigasztalhat minket a tudat, hogy a biciklisek még ennyire sem látszanak. Ha fekete motoron talpig feketebe öltözöl és még a lámpádat sem kapcsolod fel, akkor tuti, hogy elütnek. Bár szerelésed nagyon vagány lesz, Zorrónak néz majd mindenki. Akkor is amikor a mentőbe raknak...



Általában mindenki fekete motoron töri a fejét annak ellenére, hogy belevész a környezetébe – így voltam ezzel én is. Aztán úgy hozta a sors, hogy egy rikító ciklámen színű mocim lett, s örömmel tapasztaltam, hogy sokkal jobban észre vesznek, nem is beszélve azután, mikor fekete sityómat is lecseréltem. Ha már fekete mocid van, akkor mindig kapsold fel a lámpát a vason (ez nem véletlenül kötelező!). Ha dobozt is szereltél hátra, akkor jó hasznát veheted a dobozba szerelhető égősornak. Próbáld meg legalább nem fekete sisakot venni! Felmérések szerint nagyobb az esélyed a túlélésre egy színes sisakban. A legjobb persze, ha felveszel egy kukás mellényt (mármint azt a csini sárga valamit, ami most már autókban is kötelező) a dzsekidre, ezzel jelentősen növeled a láthatóságodat. Nem ciki felvenni, ha épp ködös időben túrázol, netán még esik is. Sokkal cikibb kórházban feküdni.

Tavasszal csak óvatosan!

Ha tavasszal előveszed a mocit hosszú téli álmából, akkor csak óvatosan rójad az első pár kilométert! A motorozást ugyanis szokni kell 3-4-5 hónap kihagyás után. Pár száz kilométer után helyre állnak a reflexek, izmok, ízületek így újra fokozhatod a tempót.

Mindig gyanakodj!

Talán a legjobb túlélési szabály az, hogy vezess mindig defenzíven (azaz mindig védekezve). Lehet menni gyorsan, dinamikusan, de sosem számíthatsz a forgalom többi résztvevőjére. A motor, még a robogó is sokkal



Motorosparadicsom



dinamikusabb a városban, mint az autók. Gyorsabban indulsz el a mo-cival, hamarabb állsz meg (a kisebb tömeg és jobb fékek miatt) és könnyebben kanyarodsz. Az autósok nagy része (sajnos) nem motorozik, és fogalmuk sincs a motorok sebességéről, dinamikájáról. Így egy sofőr fel sem fogja, hogy ha téged meglát a tükörben, akkor lehet, hogy már 2 másodperc alatt ott leszel mellette.

A legveszélyesebb szituáció az, amikor neked jár az elsőbbség, de az autós eléd vág. Ha féktávon teszi ezt meg, akkor eltrafálsz az ótót keményen. Próbáld átrepülni a kocsi, ha landolásnál be is ütöd magad, akkor is kellemesebb lesz, mint frontálisan lefejelned egy autó B-oszlopát. Statisztikák szerint a motoros balesetek 80%-a kereszteződésekben történik („T junction”). Te mész, autó jön, pedig láttad, hogy rád néz, szemkontaktus is volt... csak éppen fogalma sincs, hogy nagyon gyorsan odaérsz hozzá s pláne, hogy mennyivel lassabban tudsz megállni, mondjuk esőben.

Kereszteződés előtt mindig lassíts, akár tiéd az elsőbbség, akár nem. Ha

eltrafálnak, akkor szidhatod az autóst és mindenkit, de az igazság az, hogy magadnak kerested a bajt, mert sokkal figyelmesebbnek kellett volna lenned, mivel téged nem véd kasztni, ami körbe vesz, nincs millió légszák, stb. Lehetőleg próbáld egy autó (de legjobb egy busz vagy brutál nehéz munkagép) bal oldalán átmenni egy jobbról betorkoló út kereszteződésén. Így frankón védve vagy oldalról. Ha kisebb jármű a fedezéked, akkor tarts megfelelő távolságot tőle, hogy ha őt eltrafálják, akkor ne sodorjon



Egy meleg helyzet utólagos kiértékelése

magával rögtön. Ha egyedül mész át a kereszteződésen, akkor próbáld minél inkább távolabb húzódni a kereszteződéstől, tehát jobbról betorkoló útnál a bal sávban, persze ha nem jön szembe semmi, akkor.

Ne dobd el a mocit!

Mármint nem ciki, ha a benzinkútnál úgy szállsz le, hogy elfelejted kitenni a sztendert, és az utasod kapja el a mocit. A legöregebbekkel is megeshet. Nekem sikerült egyszer bedobni az XJ600-asomat egy sövény sorba

miközben levettem a közép sztenderről, és nem bírtam megtartani a motort. A tipikus eset mikor küzdesz és küzdesz, de a végén inkább elengeded, mert nem akarsz ugrani egy hasast a fekvő mocira. Megeshet bárkivel, nálam az volt csak a ciki, hogy egy lánykolesz előkertjében történt az eset, az ablakban lógó csajok nagy örömére.

Szóval eldobhatod, ha állsz, de ne dobd el menet közben vész esetén! Ne fektesd el a mocit, ha nem muszáj. Próbáld a végsőkig fékezni, így lehet, hogy nekiütököl egy másik járműnek, mondjuk 30 km/h-val, de ha hamarabb eldobod, akkor lehet, hogy 60 km/h-val fogsz nekicsúszni, úgy hogy közben már az aszfaltot is felnyaltad. Az esetek többségében a kolléga akaratlanul fekteti el a mocit a túl erős fékezés vagy a hirtelen kormányzás miatt, ekkor persze nem tudatos a vízszintesbe kerülés. Ezt a tanácsot nem könnyű megfogadni, vészhelyzetben mindenki másképp reagál. Reméljük nem lesz rá szükséged soha, habár tempósabb haladásnál ez sokszor előjöhethet, akár csak nálam. Sztrádán haladtunk – rendőrök most ugorjanak 1 sort – 160-nal, asszony hátul, belső sávban (mivel nem rég fejeztem be egy előzést). Fehér furgon, kolbászol egy trabi után kb. 80-cal. Már majdnem elértem a furgont, amikor úgy döntöttem, hogy előzni kezd. Tuti látott a tükrökben, de valami motorosgyűlölő fajta lehetett, gondolta majd lepattanok róla. Brutális fékezésbe kezdtem, ahogy egyre erősebben fékeztem az asszony egyre jobban felmászott a nyakamba, úgy éreztem, ha tovább kell fékezni, akkor átrepül felettem. A lökhárítótól kb. 10 cm-re sikerült megállnom, ill. lefékezni a furgon tempójára. 2-3 másodperc alatt kellett 160-ról 80-ra lassítani. Ha elérem a lökhárítót, akkor biztos a zakó, de megúsztam a dolgot. Ha eldobtam volna a mocit (menekülési út nem volt), akkor 100 körül csúsztuk volna az utasommal. No comment.

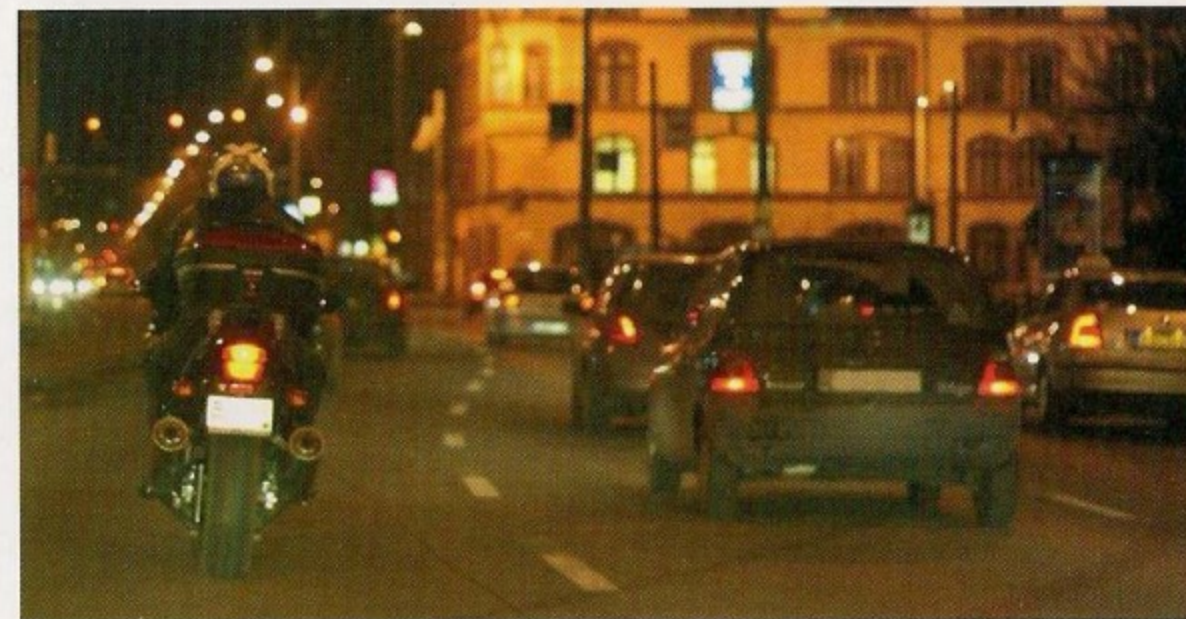


Álmodtam egy formás vörössel...

Autóban is maradj motoros!

Próbáld motoros maradni autóban ülve is. Sokan, ahogy beülnek a mociról az autójukba, rögtön motorosgyűlölők lesznek, ha nem is tudatosan, de tudat alatt mindenképpen. Itt vannak ezek a nyamvadt berregők

– gondolod magadban – elmennek mellettem, letörlik a tükrömet, megkarcolnak, ellopják a táskámat s legfőképpen fele annyi idő alatt érnek el, ahova én is szeretnék menni.



Városi lazulás

Egy városi legenda szerint, egy oktató (járművezető tanfolyamon) külön felhívta a figyelmét a kezdő motoros tanoncoknak, hogy nagyon vigyázzanak a kocsikkal, mert akkor sincsenek biztonságban, ha az autó volánja mögött motoros ül. Sok motoros elfelejti, hogy ő is motoros, amikor gépkocsit vezet. Milyen igaza volt. Valahogy úgy lehet ez, mint mikor a gyalog punk szidja a büfés kocsit a Diákszigeten, hogy – „Kaptd ...!” De mikor ő ül autóban, és ő viszi a virslit, akkor meg kifelé kiabál az ablakon, hogy – „Kaptd ...!” Érdekes nem? Gondolj erre és húzódj le inkább, ha kocsiiban ülsz, és motorost látsz a tükrökben, hátha átveszik jó szokásodat az autósok.

Ne szívózz a kocsikkal!

Meggyőződésem, hogy az autósok nagy része előzékenyen előreengedi a motorosokat, de neked úgyis az 1% marad meg az emlékedben, aki szívózik. Jó tanács ilyenkor, hogy állj be a koci mögé inkább, türelem, fűjd ki magad, 1/2 perc múlva, amikor megindul a dugó, úgyis lehagyod a főszeret. Ha szívózol, akkor meg csak rád rántja a kormányt. Mielőtt arra gondolsz, hogy te majd jól beintesz, leszorítod gondoldj bele, hogy te egy kb. 200 kilós 2 kerekű mocin ülsz, ő meg egy 1000 kilós 4 kerekű vas ketrecben. Szerinted ki az erősebb? Take it easy!

Tanulj a futároktól, és ne becsüld le a rendőröket!

A futárok és postások rengeteget motoroznak nap mint nap, általában télen is. Óriási rutinnal rendelkeznek. Lesd el tőlük, hogy ők, hogy mennek, mikor türelmesek, mikor nem! Sokkal jobban mész majd, ha próbálsz olyan harmonikus lenni, mint ők.

Ne becsüld le a motoros rendőröket! Nagyon jól vezetnek. Sokat motoroznak naponta, és emellett rendszeres tréningeken is részt vesznek. A barát bömbikkel úgy átfűzik magukat az autókön, hogy csak győzzed követni őket. Ne is álmodj róla, hogy meglógsz előlük! A rendőrmocik általában távirányítóval indulnak, a felhajtható sisakjuk eleve a fejükön, csak rá kell ugrani a gépre és már a nyakadon is vannak...



Követendő példa,
már ha utoléred...

Kávével csak óvatosan!

Nem drogozom. Nem dohányzom. Nem kávézom. De mielőtt eszedbe jutna az a grafiti, ami hasonlóan kezdődik, és úgy végződik, hogy: „ez volt életem legrosszabb 10 perce”, biztosítalak, hogy szeretek fogadni, inni, és szeretem a nőket is, mértékkel („komoly” családos ember révén).

Vigyázz a tudatmódosító szerekkel! Úgymint, gyógyszer, energiaital vagy kávé, ami felpörget. Mind-mind bevállalóssá tesz, ami nem jó motoron. Sokkal többet vállalsz majd, mint amit a józan eszed és tudásod megengedne, így könnyebben leszel baleset áldozata.

Azt mondják a kávé különösen veszélyes, mert ha elmúlik a hatása, akkor egy idő után elaltat, ami megint nem jó a nyeregben.



Néhai motoros
kollégák

Vedd vissza a tempót!

Ez a legnehezebb és valószínűleg nem állod majd meg a hívogató előtted tatóngó úton, hogy ne húzz egy kövér gázt. Ilyenkor járjon eszedben, hogy a Dakaron az utóbbi években mindig meghalt legalább egy motoros. A 2006-os 160 km/h-s sebességkorlátozás ellenére is így történt.



Ebből is láthatod, amiről korábban beszéltünk, hogy a sérülések szempontjából mindegy, hogy 160-nal vagy 200-zal mész és azt is, hogy a legjobbakat is érheti baleset. Lerepülsz a mociról, becsapódsz egy kőbe és eltörök a gerincet, ennyi volt, csókolom! Pedig a sivatagban nincs útpadka, nincsenek oszlopok, fák és hasonlók.

„A horoszkópom azt mondta, hogy a sors ujja rám fog mutatni. Sajnos ez a középső ujja volt.”

grafiti



**Zárszó, avagy
ki neveli fel
a gyerekeket?**

188

Mindig csak ésszel! Ne felejtse el, hogy egy pillanatnyi figyelmetlenség súlyos balesetbe vezethet, úgyhogy parkolj le inkább, ha a Balcsiparton stírold a gidákat, így ők is jobban csodálhatnak téged, ill. a mocidat...

Ha az autóban nem figyelsz egy picit, akkor esetleg még el tudod rántani a kormányt vagy vészfékezhetsz és az ABS segítségével kikerülheted az akadályt. Ha megcsúszol segít az ESP, de ha nincs, akkor is négy keréken pörögsz, s ha csatansz, akkor ott a biztonsági öv meg a légszák, no és az energiaelnyelő gyűrődő kasztni, ami megvédhet. Nagyobb csattanáskor is elég jók az esélyeid a túlélésre, s kis szerencsével még csak le sem rokkansz. Motoron más a helyzet. Ha nem figyelsz, sőt nem gondolkodsz előre akkor zakólsz. A mocin nem tudod elkapni a kormányt, s a biztonsági öv és a kasztni sem fog megvédeni, mert nincs.



Motoros barátság

Vészhelyzetben, ha kellő rutinnal rendelkezel és szerencsés vagy, akkor kihasználhatod a moci egyetlen előnyét, azt, hogy kicsi és robbanékony. Gyorsíthatsz és füled-farkad behúzával, a mocit döntögetve, talán el tudod kerülni az ütközést. Ennek az előbbinek kicsi az esélye, úgyhogy valószínűleg zakólsz, ami a kisebbik baj. A nagyobb baj az, ha ütközöl. A tested, ha még fékezteél is 120 km/h-nál, akkor is kb. 80 km/h-val fog neki ütközni egy másik járműnek (ha áll). Ha 90-nel közeledik feléd, akkor 170-nel ütköztök), az útpadkának, egy jelzőtáblának, egy fának, hogy csak a városon kívüli tereptárgyakat említsük. A városban ezer más dolognak is nekicsapódhatsz, és jó eséllyel még át is megy rajtad egy másik jármű, amikor épp annak örülsz, hogy végre földet értél. Ha csak egy biciklis üt el, akkor mázlista vagy de nagyobb a valószínűsége annak, hogy

Bluebird



a 86-os busz megy át rajtad, és úgy jársz, mint a prérifarkas a Gyalogkakukk-ban... bi bip. Azt nem érdemes taglalni, hogy mi történik, ha 180-nál következik be a balfékséged, mert már 80-nál is leszakadhat a karod, a lábad, vagy épp a fejed. Ne gondold, hogy a sisakod vagy a ruhád megvéd, mert ezek a védőfelszerelések arra lettek kifejlesztve, hogy óvjanak, ha elcsúszol (ami azt jelenti, hogy fejed kb. 25 km/h-val koccantja a földet a tested pedig csúszik az aszfalton). Egyszerűen nem lehet olyan védőfelszerelést készíteni, amely meg tudna védeni, ha valamivel ütközöl. Egy szó, mint száz, mindig lebegjenek a szemed előtt azok a képek, ahol a



Hiába motorozott anyukád is, addig izgul, míg le nem szállsz a motorról

rendőrségi helyszínelők takarítják össze a karodat, lábadat, s az ártatlan utasod kifordult belsősegeit. A motorozás nem csak bikinis csajok közti egykerekezésből áll, mint ahogy azt egyes médiák sugallják, hanem nagyon veszélyes üzem, ami nagy odafigyelést és megfontoltságot igényel.

„Örökké akarok élni! Eddig sikerült.”

grafiti

Ne légy mérges az őseidre vagy a barátnőd (barátod) apjára mikor nagyon félti a csemetéjét, aki felül a mocira. Ahogy egyre tapasztaltabb motoros leszel, egyre inkább csodálkozol majd azon, aki fel mer ülni a hátsó ülésre. Hiszen aki oda felül, vall-

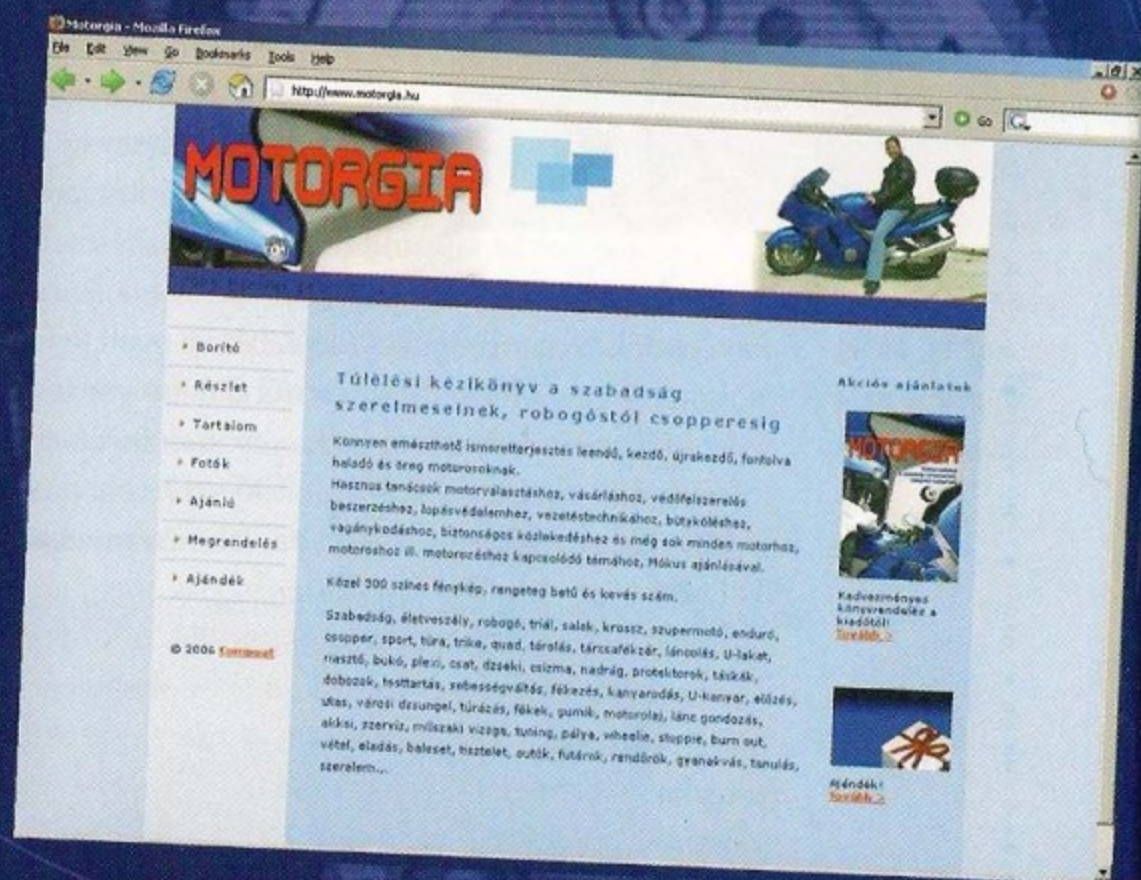
juk be őszintén, nagyon kiszolgáltatott. Gondolj arra, hogy te, aki már sokat motoroztál, hogyan reagálsz majd, ha a lányod tejfölső szájú udvarlója akarja motoron hurcolni kedvenc szélőtől is óvott csemetédet. Na ugye. A helyzetet különösen nehezíti az is, ha úgy indulsz el az apósjelölt szemé láttára, mögötted az aszszonnyal, hogy elfelejtetted levenni a láncot az első kerékről és bevágod a golyóidat a kormányba, fél méter megtétele után.

Az első öt évben sok olyan szituáció esik meg, amely után mindig elgondolkodsz, hogy ez most nagy baromság volt, és majdnem ott maradtál. Tíz év motorozás után már ritkán gondolsz ilyeneket, mert sokkal magabiztosabban mozogsz a mocival, és mert már ritkán kerülsz idióta helyzetekbe. Próbáld minél kevesebb balesettel és sérüléssel átvészelned az első időszakot, és legyen nagyon sok örömed a motorozásban! Ideje lerakni ezt a könyvet, lemosni a mocit és felkeresni a legközelebbi szerpentint!

Vigyázz magadra és jó motorozást!

Bluebird

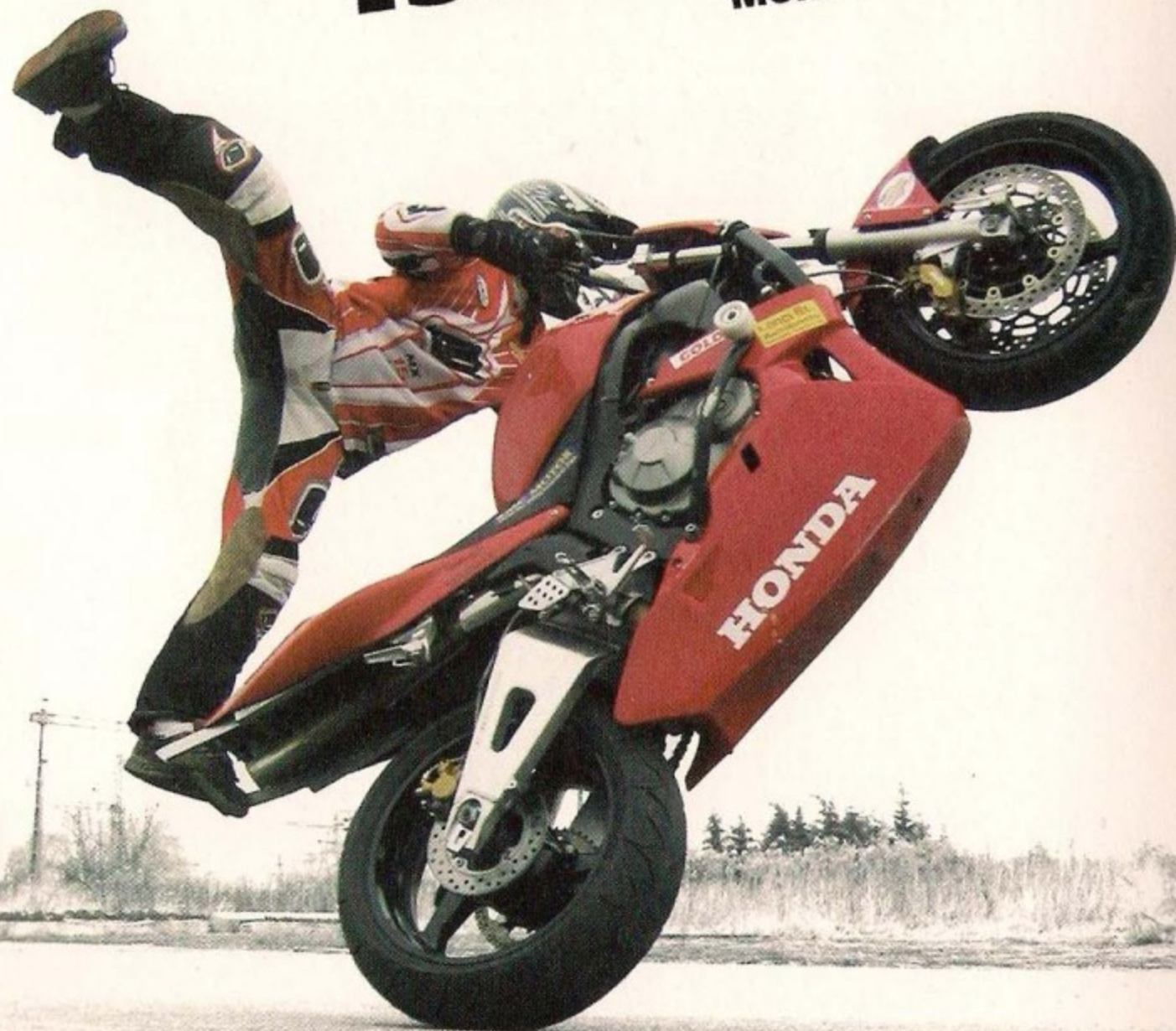
A könyv kapható a nagyobb
könyvesboltokban és kedvezményesen
megrendelhető az interneten
a www.motorgia.hu oldalon



Végre itt az igazi!

Egykerék iskola

Mókussal!



Show rendelés:
e-mail & web
trogermokus@freemail.hu
www.trogermokus.hu
tel +36 70 280 7775

MOTORGIA

Könnyen emészthető ismeretterjesztés leendő, kezdő, újrakezdő, fontolva haladó és öreg motorosoknak. Hasznos tanácsok motorválasztáshoz, vásárláshoz, védőfelszerelés beszerzéshez, lopásvédelemhez, vezetéstechnikához, bütyköléshez, vagánykodáshoz, biztonságos közlekedéshez és még sok minden motorhoz, motoroshoz ill. motorozáshoz kapcsolódó témához, Mókus ajánlásával.

Közel 300 színes fénykép, rengeteg betű és kevés szám.

Szabadság, életveszély, robogó, triál, salak, krossz, szupermotó, enduró, csopper, sport, túra, trike, quad, tárolás, tárcsafékhártya, láncolás, U-lakat, riasztó, bukó, plexi, csat, dzseki, csizma, nadrág, protektorok, táskák, dobozok, testtartás, sebességváltás, fékezés, kanyarodás, U-kanyar, előzés, utas, városi dzsungel, túrázás, fékek, gumik, motorolaj, lánc gondozás, akksi, szervíz, műszaki vizsga, tuning, pálya, wheelie, stoppie, burn out, vétel, eladás, baleset, tisztelet, autók, futárok, rendőrök, gyanakvás, tanulás, szerelem...

www.motorgia.hu

ISBN 963 229 496 3



9 789632 294964

