

Prosjektet

Da NMCUs Trafikksikkerhetskomité (TSK) møttes på veikroa på Kløfta i oktober 1999 for å diskutere produksjon av en kjøreteknisk veiledning for motorsyklistar var det ingen som i sin villeste fantasi hadde kunnet forutse hvor stor betydning dette prosjektet ville få.

Den første boka i prosjektet ble kalt "Full Kontroll" og kom ut i 2001. Boka beskrev en presis og effektiv teknikk for sikker motorsykkelføring og ble svært godt mottatt av motorsyklestene. "Full



Kontroll" ble et referansepunkt, både for sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, for innholdet i de frivillige førerutviklingskursene og for den læreplanen for føreropplæring på motorsykel som ble innført i 2005.

NMCU forstod imidlertid at kjøreteknikk ikke er et mål i seg selv, men et nødvendig verktøy

for å kunne gjennomføre taktiske og operasjonelle valg ute i trafikken. Det var derfor naturlig å produsere en oppfølger til den første boka. "Godt Tenkt" kom ut i 2007 og er en bok om strategier for sikker motorsykkelføring.

I årene som har gått siden det første opplaget ble produsert, er de to bøkene nå oversatt til fem språk og trykket i mer enn en kvart million eksemplarer. Utrykningspolitiet syntes bøkene var så bra at de fikk produsert et eget opplag med sin logo på forsiden, og i 2010 ble NMCU invitert til å presentere prosjektet for EU-kommisjonen.

Selv om motorsyklistar, myndigheter og trafikkskoler og MC-bransje i Norge har høy bevissthet om kjøreteknikk og kjørestrategier på motorsykel er det fortsatt behov for å dele det vi har lært oss med nye MC-førere. Derfor har NMCU samlet de to bøkene i én bok ("Full Kontroll").



Forfatterne



FULL KONTROLL

Leif Klyve ☞ var trafikkpedagog og motorsyklest. Han var i mange år medlem i NMCUs Trafikksikkerhetskomité. Som yrkesaktiv jobbet Leif som MC-sensor i Statens vegvesen.



GODT TENKT

Pål Andreassen er freelance journalist og motorsyklest og skriver blant annet for MC-bladet. Pål har tidligere jobbet på NMCU-kontoret.

Redaksjonen

NMCUs Trafikksikkerhetskomité (TSK) er ansvarlig for det motorsykkelfaglige innholdet i boka. Under arbeidet med Full Kontroll boka har disse vært med i TSK: Henry Enoksen, Svein Voldseth, Gjermund Ruud, Jens Stumberg, Tor Edvardsen, Dag Øby, Jan-Fredrik Møller, Hans Vestre, Einar Jensen, Erik Haugstad, Anna Andersson, Gorm Windingstad og Morten Hansen.

Ole Robin Paulsen, Knut Ottesen og Erik Ånerud har kvalitetssikret alt stoff som omhandler praktisk fysikk og Tor Edvardsen og Morten Hansen har vært ansvarlig for produksjon og layout.

Det viktigste bidraget har imidlertid kommet fra trafikkklærer Gunnar Kubberød i Moss, som med sin enorme MC-kompetanse, pedagogiske nysjerrighet og vilje til å dele med andre motorsyklest var den som fikk NMCU til å gå i gang med dette prosjektet.

Revidering 2021-2022: Jens Stumberg og Bård Vikestad, NMCU samt Maria Nordqvist, Niklas Lundin och Staffan Nordin, SMC.

© Norsk Motorcykel Union (2022)

ISBN - 978-82-92275-07-8

Det må ikke kopieres fra denne boka uten etter avtale med Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Kjære motorsyklist

Ikke bare må vi MC-førere håndtere et krevende kjøretøy - uten et beskyttende karosseri rundt oss er vi så sårbare at vi langt på vei også må ta ansvar for andre trafikanters feilhandlinger. Derfor hevder NMCU at motorsyklister må være "eliten blant sjåførene". En forutsetning for å kjøre trygt er at man behersker presis kjøreteknikk. Man må kunne styre, bremse og akselerere - de tre manøvrene det er mulig å foreta med en motorsykel. Dette er temaet i den første delen av denne boka.

God kjøreteknikk alene er imidlertid ikke nok for å bli en trygg motorsyklist. Vi kan godt si at kjøreteknikken bare er et verktøy for å kunne gjennomføre de taktiske og operasjonelle valgene man hele tiden må gjøre ute på veien.

Og for å kunne ta de rette avgjørelsene må man ha en grunnleggende forståelse for trafikk, noen gjennomtenkte strategier og god sjølinnsikt. Fra forskning vet vi at risikoen for å ta gale avgjørelser reduseres dramatisk når man får litt erfaring. I den andre delen av boka har vi har samlet det meste av det erfarne motorsyklister vet om vei, trafikk, motorsykler, påkledning og utstyr. Det er vanskelig å lese seg til erfaring, men det hjelper antagelig å få noen kvalifiserte råd med på veien.

Selv om boka først og fremst er skrevet for ferske MC-førere i alle aldre, tror vi at også de erfarne kan ha nytte av å lese den - om ikke annet så for å kunne nikke gjenkjennende. Boka er skrevet *av* motorsyklister *for* motorsyklister

Innhold

Litt praktisk fysikk	4
Instinktive feilhandlinger	12
Presis kjøreteknikk	14
Styring	24
Bremsing	32
Akselerasjon	40
Å kjøre på grus	44
Andre forhold av betydning	50
Øvelser på lukket område	54
Trafikkspillet	64
I hodet på en motorsyklist	78
Det er bestandig noe i veien	86
Ut på tur	94
Alltid beredt	108
Motorsyklistene trenger en interesseorganisasjon	116

Å beherske fysikken i motorsykkelkjøringen er som å danse med Newton uten å trække ham på tærne

Litt praktisk fysikk

Hva er det egentlig som får motorsykkelen til å holde seg oppreist? Hvordan styrer den og hvorfor svinger sykkelen når den legges over? Som motorsyklist er det viktig at man vet noe om de fysiske kreftene som påvirker en motorsykel. Hvis ikke kan det hende man bruker feil kjøreteknikk og gir motorsykkelen sin upresise – ja til og med feilaktige – kommandoer.

Derfor skal vi i dette kapitlet forsøke å forklare noen av de fysiske kreftene som er viktige å forstå for å kunne samarbeide med sykkelen.

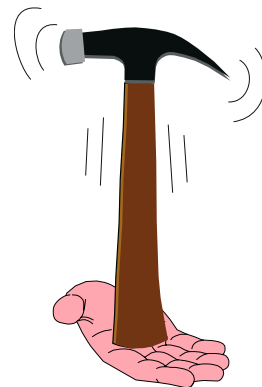
Aktiv balanse

Motorsykkelen har bare to støttepunkter mot bakken og holder seg ikke oppreist når den står stille. Du har kanskje sett trialførere som holder balansen i det uendelige, selv om sykkelen står stille? Det er altså mulig, men vi skal ikke gå nærmere inn på slik akrobatikk her. Vi fokuserer på det som skjer under fart.

Har du prøvd å balansere en hammer på høykant med skaftet ned i håndflaten? Hva gjør du når hammeren begynner å bikke (helle) til venstre? Du flytter hånden samme vei, altså til venstre. På denne måten flytter du hammerens kontaktpunkt mot underlaget (hånden din) rett under tyngdepunktet igjen. Dermed gjenoppret-

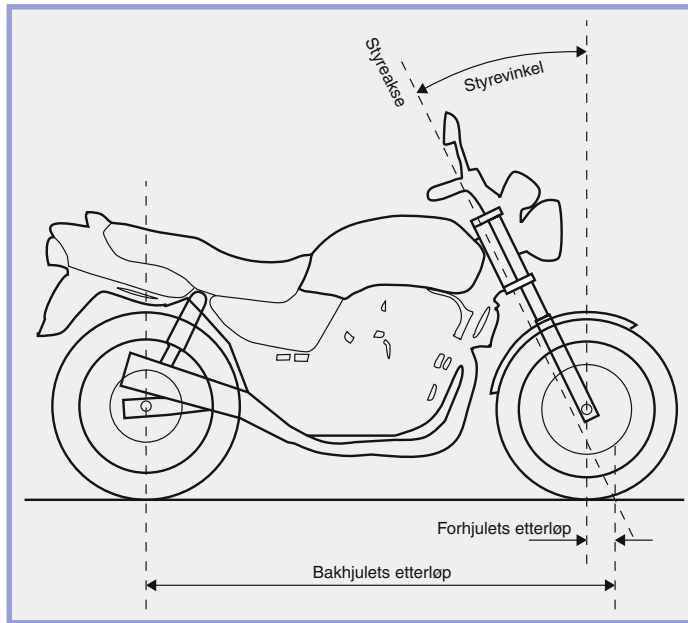
tes balansen.

På samme måte balanserer du en motorsykel i fart framover: Når sykkelen bikker litt til den ene siden, og du vil at den skal styre rett fram, bruker du styret til å flytte sykkelens kontaktpunkter mot underlaget. I praksis betyr dette at du svinger litt samme vei som sykkelen bikker, nok til at hjulene styrer "inn under" sykkelens tyngdepunkt igjen. Balansen blir dermed gjenopprettet. Effekten av denne styringen øker med økende hastighet – et lite styreutslag flytter hjulene mye fortere sideveis i 90 km/t enn i gangfart.



Eigenbalanse og retningsstabilitet

Har du sett road-racing på Eurosport? Da har du muligens lagt merke til at førerløse motorsyklar noen ganger fortsetter på egen hånd, stabile som prosjektiler, rett fram etter at førerne har blitt kastet av. Årsakene til dette fenomenet finner vi hovedsaklig i styregeometrien. Motorsykkelen



Egenbalanse: Forgaffelens geometri er en forutsetning for egenbalanse og retningsstabilitet.

styreakse er skråstilt, slik at forlengelsen av den treffer bakken et stykke foran forhjulets kontaktpunkt med underlaget (se tegning). Avstanden mellom disse to punktene kalles *etterløp*. Forgaffelens geometri er en forutsetning for *egenbalanse* og *retningsstabilitet*.

For selv å se hvordan dette virker kan du stille deg skrevet over motorsykkelen din med begge bena godt plantet i bakken. Prøv så å lene sykkel litt til den ene siden. Pass på at sykkel har god støtte mot låret, så den ikke velter. Slipp så styret og se hva som skjer. Dersom friksjonen mellom dekk og underlag ikke er altfor stor, vil forhjulet vris samme vei som du lener sykkel. Virkningen av dette i fart er at sykkel på egen hånd, uten hjelp fra føreren, vil forsøke å styre inn under tyngdepunktet når den heller til den ene eller den andre siden, og slik bidrar til å opprettholde balanse og retningsstabilitet.

Mange vil sikkert hevde at den såkalte "gyroeffekten" også er viktig for sykkelens egen-

balanse. Gyroeffekt er den stabiliserende kraft som oppstår når et hjul roterer og som fører til at hjulet yter motstand mot sideveis vridning. Dette er for så vidt helt riktig, men hjulenes gyroeffekt er liten i forhold til effekten av motorsykkels styregeometri.

Hvordan svinger en tohjuling?

I forrige avsnitt forklarte vi hvordan styret, forgaffelen og forhjulet "faller" mot høyre når du lener motorsykkelen mot høyre - forstillingens geometri får forhjulet til å *svinge* når sykkelen lenes over.

Det finnes også en annen grunn til at en heling til en av sidene får forhjulet til å svinge. I motsetning til bildekk, er motorsykkeldekk runde i profilen. Rulleomkretsen er dermed større langs midtlinjen enn på skulderen av dekket.

Se for deg to koniske vannglass satt sammen som vist på tegningen. Ligner ikke sidene på vannglassene litt på motorsykkeldekkets profil?



Rulleomkretsen avtar: Forgaffelens geometri og dekkets runde profil gjør at en motorsykkel svinger automatisk når den lenes over.

Legg et av glassene på siden, slik at det likner på et motorsykkeldekk i et nedlegg. Gi glasset en dytt, og du vil se at det *svinger* i stedet for å rulle rett fram. Årsaken er at den siden med lengst omkrets (toppen på glasset) ruller lenger for hver omdreining. Det samme gjelder for fordekket ditt, noe som påvirker forhjulet til å svinge samme vei som sykkelen heller.

Forgaffelens geometri og dekkets runde profil gjør at en motorsykkel svinger automatisk når den lenes over.

Balanse i sving

Newton har lært oss at en gjenstand som ikke utsettes for noen krefter, vil fortsette med konstant fart og kurs. Er den i bevegelse, fortsetter den rett fram.

Står den stille, blir den stående stille. Påvirkes den av en kraft i en eller annen retning vil gjenstanden endre kurs og/eller fart.

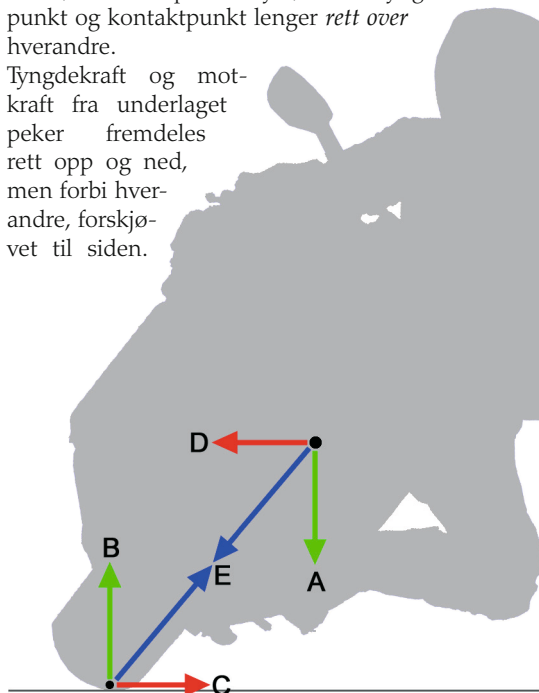
Tenk deg en motorsykkel i fart, sett rett bakfra. Når motorsykkelen er oppreist, er kontaktpunktene mot underlaget rett under tyngdepunktet. Dette betyr

at tyngdekraften peker *nedover* rett gjennom kontaktpunktene, og motkraften fra under-

laget peker *oppover* rett gjennom tyngdepunktet. Sykkelen er i balanse.

Når motorsykkelen heller, for eksempel til høyre, er ikke tyngdepunkt og kontaktpunkt lenger *rett over* hverandre.

Tyngdekraft og motkraft fra underlaget peker fremdeles rett opp og ned, men forbi hverandre, forskjøvet til siden.



Krefter i sving: Når "kreftene" som forsøker å velte sykkelen mot venstre (sidekraft) og mot høyre (tyngdekraft) utligner hverandre, er sykkelen i balanse.

Hvis det ikke hadde vært en påvirkning motsatt vei, ville sykkelen falt rett i bakken.

Men, som tidligere forklart medfører helling også at sykkelen svinger. Når motorsykkelen svinger, altså endrer kurs, for eksempel til høyre, finnes det i følge Newton en kraft mot høyre. Denne sidekraften "angriper" i dekkens kontaktflate mot underlaget, og fordi disse er lenger ned enn tyngdepunktet, påvirker denne kraften motorsykkelen til å "falle" mot venstre (les: reise seg opp). Når "kreftene" som forsøker å velte sykkelen mot venstre (sidekraft) og mot høyre (tyngdekraft) utligner hverandre, er sykkelen i balanse (se tegning).

Gitt balanse og konstant fart, vil motorsykkelen svinge i en perfekt del av en sirkel. Hadde det ikke vært

Grønn pil A: Tyngdekraften

Grønn pil B: Motkraft fra underlaget

Rød pil C: Sidekraft som angriper i dekkens kontaktflate mot underlaget

Rød pil D: "Sentrifugalkraft", en følt kraft som følge av sideakselerasjon i sving

Blå piler E: Summen av kreftene, er lik balanse

for at du må kontrollere gassen, kunne du sluppet styret og bare "blitt med på turen".

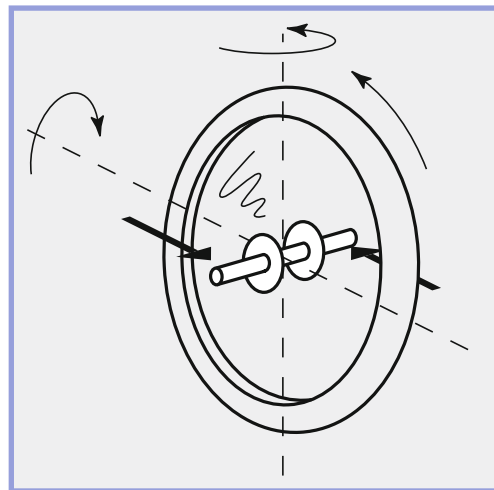
Hvordan starte en sving?

For å få forhjulet til å styre i den retningen du vil svinge, må sykkelens altså først lenes over. Dette nedlegget er en *absolutt* forutsetning for å kunne gjøre en sving med en motorsykel. Så, hvis du er redd for å legge ned sykkelens, er du i virkeligheten redd for å svinge. Litt uheldig hvis veien gjør en sving, ikke sant?

Hvordan får du så sykkelens til å lene seg over – bikke? Det *kan* gjøres ved å bruke din egen kroppsvekt for å lene sykkelens over til den ene eller andre siden. Vi understreker imidlertid at dette er en langsom og upresis måte å styre på, som gir lange, trege "banansvinger".

En mye mer presis og effektiv måte å *starte* en kursendring på, er å gi et kort *skyv* på styret, på *samme* side du vil svinge til. Denne bevegelsen gjør at forhjulet styrer *vekk* fra den ønskede svingretningen. Forhjulets kontaktpunkt mot underlaget beveger seg vekk fra den linjen "resten av sykkelens" følger. Dette får motorsykkelen til å dreie rundt sitt eget tyngdepunkt – og gjør at den lener seg *innover* mot svingen. Flott, hva?

Vi får også litt hjelp av gyrokreftene i denne motsatte styrebevegelsen. Prøv selv: Ta av forhjulet på tråsykkelens din. Grip hjulet i hjulakselen og hold det foran deg på strake armer. Få hjelp til å snurre hjulet i fartsretningen. Beveg hjulet lod-



Gyroskopisk presesjon: Når hjulet svinges mot venstre vil det reagere med å bikke mot høyre.

drett opp og ned. Det går greit, ikke sant? Prøv nå å svinge hjulet mot venstre, som om du dreide styret på motorsykkelen mot venstre. Ser du at hjulet reagerer med en kraftig bikking mot *høyre*? (se tegning). Dette fenomenet kalles *gyroskopisk presesjon*.

Dersom du starter svingen med et kort øyeblikk å styre *motsatt* vei av dit du skal, oppnår du straks det nedlegget du trenger for å endre kurs *riktig* vei. Denne styreteknikken kalles ofte for "kontrastyring"

Kontrastyring (styrekommando)

Kontra betyr "motsatt". Kontrastyring betyr altså at du et kort øyeblikk faktisk styrer *motsatt* av den retningen du skal. Denne korte, motsatte styrekommandoen gjør at motorsykkelen legger seg over til den siden du vil svinge. Vi har tidligere forklart at dette nedlegget er en forutsetning for å kunne gjøre en sving med et tohjulet kjøretøy.

Selve kontrastyringen utfører du ved å "skyve" eller "dytte" på samme side av styret som den retningen du har tenkt deg. Skal du til *høyre*, gir du styret et lite, presist "dytt" (trykk framover) på *høyre* styreholk. Skal du til *venstre*, gir du styret et lite "dytt" (trykk framover) på *venstre* styreholk. Dette trykket kaller vi heretter å gi en "styrekommando".

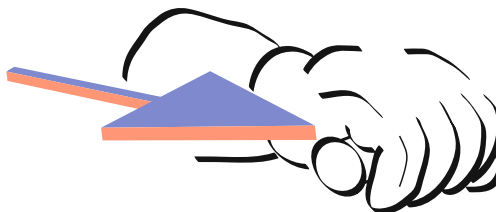
Bevisst kontrastyring er den overlegent mest effektive måten å styre en motorsykel på. Mye mer presis enn den langsomme "lene-teknikken" der du får sykkelen til å svinge ved bare å lene kroppen innover i svingen.

Du kan *alltid* bruke kontrastyring for å få sykkelen til å endre retning - forutsatt at sykkelen beveger seg forover med mer enn gangfart. Det er imidlertid svært viktig at du lærer deg å dosere kraften du bruker når du dytter på styret. I normale hastigheter er det nemlig *svært lite kraft* som skal til for å få til en dramatisk kursendring.

Når du går inn i en sving vil sidekreftene prøve å velte sykkelen utover (les: holde den oppreist). For å motvirke dette, må vi ha en like

stort "kraft" som prøver å velte sykkelen innover. Derfor legger du sykkelen ned slik at tyngdekraften prøver å velte den innover. Når disse to kreftene er i balanse, går tohjulingen stabilt og pent gjennom svingen. Kontrastyring sørger for at du oppnår dette nødvendige nedlegget kjapt og presist. Resultatet er at du bruker svært få meter vei på selve kursendringen. Du får et nøyaktig "svingpunkt".

Tenk deg at du skal inn i en høyrekurve. Når du kommer til svingpunktet gir du et kort og presist dytt på høyre styreholk. Når du gir denne styrekommandoen svinger hjulet til venstre et lite øyeblikk. Resten av sykkelens masse vil, på grunn av tregheten, prøve å fortsette rett fram, mens framhjulet drar mot venstre. Dette bikker sykkelen over mot høyre, en forutsetning for å svinge til høyre. Forstillingens vinkel og etterløp sørger for at framhjulet først retter seg forover og så lener seg med sykkelen mot høyre. Motor-



Kontrastyring: Skal du til høyre, gir du styret et lite "dytt" på høyre styreholk.

Om du tror du kan styre sykkelen ved bare å bruke kroppsvekten, er jeg glad du kan lese dette, for med litt mindre flaks kunne du like gjerne vært død



Styrekommando: Legg merke til forhjulet, som i et kort øyeblikk for sykkelen legger seg over, faktisk peker i motsatt retning av dit man skal.

sykkelen finner selv en perfekt balanse mellom tyngdekraften og sidekreftene, slik at nedbrekket blir stabilt. En perfekt, følsom harmoni mellom "kreftene som virker utover og kreftene som drar innover". Fabelaktig, ikke sant?

Men husk følgende: Jo større farten din er, jo sterkere blir motorsykkelens selvstabiliserende egenskaper. Sykkelen oppleves som mer tungstyrt. Det betyr at når farten øker må du bruke en litt kraftigere kommando for å få sykkelen til å styre slik du vil. I kapittelet om "Styring" skal vi fordype oss mer i dette.

Vi anbefaler at du begynner å øve inn kontraststyring som din *eneste* styreteknikk. Da får du etter hvert *én* arbeidsvane du kan bruke i *alle* situasjoner. Skal du gjøre en rask kursendring eller en unnamanøver, er det kontraststyringsteknikken som er mest effektiv.

Akselerasjon eller brems i sving

Det er et faktum at en motorsykkel "reiser seg" og "drifter utover" når du akselererer ut av en sving. Hvorfor? Dersom "kreftene" som forsøker å "velte" motorsykkelen *innover* og *utover* utligner hverandre (er i balanse), kan sykkelen fortsette å svinge i det uendelige. Dersom vi gir gass vil motorsykkelen akselerere og sidekraften – som forsøker å "velte" sykkelen utover – vil øke. Motorsykkelen retter seg dermed opp og styrer ut av svingen.

Det er også et faktum at en motorsykel reiser seg og drifter utover når du bremsar med forbremsen i en sving. Hvorfor? I en sving, for eksempel til høyre, vil sentrum av *dekkets anleggsflate* mot veien ligge til høyre for midten av dekket – og dermed også til høyre for styreaksens forlengelse nedover. Når man så bremsar, vil bremskraften som angriper i anleggsflatens sentrum forsøke å dreie hjulet, gaffelen og styret mot høyre. Sykkelen styrer altså mer til høyre, og hellingsvinkelen forandrer seg. I nedlegg til høyre betyr dette at sykkelen retter seg opp.

Litt om fjæring og støtdempere

Fjæring og støtdempere skal gi oss komfort der vi sitter oppå sykkelen. Men fjærenes og dempernes hovedoppgave er mye viktigere enn som så:

Dekket er som en ball. Det spretter. Og det spretter godt. Tenk deg hva som skjer når det rullende dekket med landeveishastighet treffer en ujevnhet i veien. Det klemmes sammen og spretter ut igjen med voldsom kraft. Denne kraften slynger hjulet oppover.

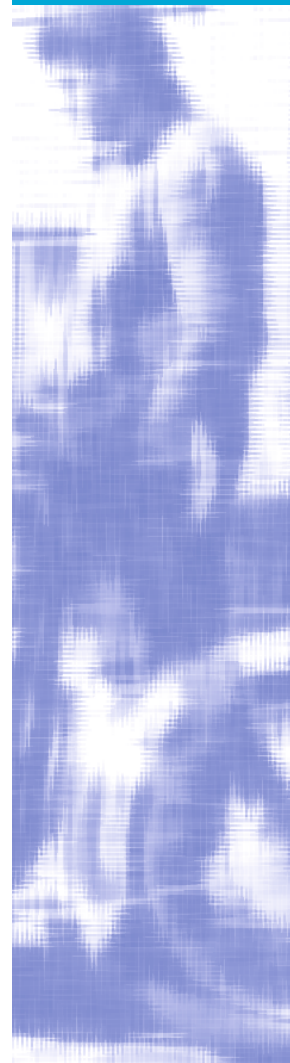
Fjærenes jobb er å ta opp energien i det spretende hjulet og bremse det gradvis ned slik at støtet ikke forplanter seg til resten av motorsykkelen. Så skyver fjæra dekket tilbake og ned på veien igjen, slik at du får veigrep.

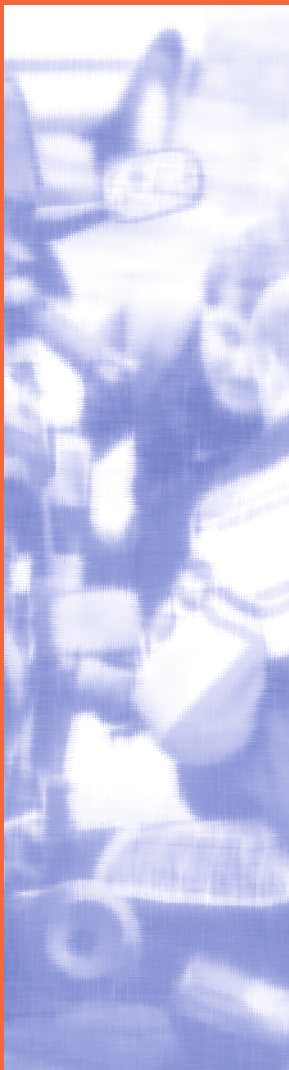
Men fjærer alene er ikke nok til å kontrollere bevegelsene opp og ned. Fjærene bare fortsetter

sin dans hvis det ikke finnes noe som roer dem ned. Hydraulikkoljen i støtdemperne bidrar til å kontrollere "sprett-energien" når hjulet er på vei oppover og hindrer også at hjulet "spretter" ned igjen. For når hjulets bevegelse er stanset, er fjæren sammenpresset og "skyter" hjulet tilbake, nedover igjen, med tilnærmet samme kraft som da underlaget sparket det oppover. Støtdempere bremser hastigheten på denne ferden og sørger for at hjulet kommer pent ned på bakken igjen.

Hjulet tvinges altså til å holde seg mest mulig på veien, der veigrepet hentes, og det holder selve sykkelen rolig og stabil. Det ville ikke være helt ufarlig, men du skulle nesten prøvd en sykkel uten støtdempere, bare for å vite å verdsette jobben de gjør.

Men det finnes også en annen viktig "støtdemper" som enten kan stabilisere sykkelen eller uroe den: Nemlig du selv. Vinden røsker og drar i deg når du kjører. Humper får kroppen din til å svaie og bevege seg. Sitter du stiv og holder hardt i styret, overføres alle disse bevegelsene inn i sykkelen og gjør jobben dens vanskeligere. Å sitte rolig og avslappet er derfor svært viktig. Under avsnittet "Sittestilling" får du høre mer om dette.





Instinktive feilhandlinger

Med "instinktive feilhandlinger" mener vi her de ubevisste, paniske handlingene du utfører når du blir redd. De kommer som en refleks, uten at du har tenkt, uten at du har planlagt dem.

Menneskekroppen er egentlig ikke bygget for å kjøre motorsykkel. Den er bygget for å gå eller løpe. Gjennom evolusjonen (utviklingen) har vi blitt utstyrt med en rekke reflekser som er ment å beskytte oss, og som iverksettes lynraskt. Et eksempel er at du helt automatisk blunker når du skvetter. Et annet eksempel er at du trekker hånden til deg når du kommer bort i noe som er veldig varmt.

Dette er ubevisste reflekser som kan redde deg fra å bli skadet. Det "lumske" er at noen av disse instinktive handlingene kan være livsfarlige når vi kjører motorsykkel. Instinktive feilhandlinger er en vesentlig årsak til at det skjer motorsykkelulykker. Ofte forverrer disse handlingene en situasjon som du lett kunne ha kommet hel-skinnet ut av, dersom du bare hadde vært klar over hva du gjorde feil. Hver av disse instinktive reaksjonene har dessverre kraft nok til å koble ut fornuften.

En av de vanligste feilhandlingene er at du i en presset situasjon skyver motorsykkelen fra deg på strake armer for å skape "avstand til" –

og "beskyttelse mot" – problemet. Du blir "stiv av skrekk". Dette er stikk motsatt av hvordan du effektivt styrer en motorsykkel: Nemlig med ledige armer og senkede skuldre. Kjenner du deg igjen? Det har hendt oss alle.

En annen vanlig feilhandling er at du, når du blir redd, stirrer stivt på det du vil unngå å treffe. Og det er med motorsykler som med andre "våpen": De treffer gjerne det du sikter på. Slik "blikklåsing" er sannsynlig årsak til mange ulykker. Denne instinktive feilhandlingen kan for eksempel komme når du føler du har for høy fart inn i en sving, eller når en bil plutselig ikke overholder vikeplikten.

En tredje instinktiv feilhandling er å "bråslå" av gassen når du akselererer gjennom en sving, fordi du plutselig blir redd for å miste veigrepet. En slik handling gir en virkning omtrent som å bremse med bakhjulet, hvor du risikerer å få en sladd fordi motoren bråbremser bakhjulet. Et annet resultat av brått gassavslag er at du overfører mye belastning til forhjulet. Dette gjør sykkelstyre svært tungstyrt.

Hvordan kan vi så lære oss å overvinne disse "ur-instinktene" og håndtere problemet? Det finnes egentlig bare tre løsninger:

- Hele tiden være bevisst på at problemet finnes
- Lære å kjenne igjen de situasjonene som utløser panikken og dermed også feilhandlingene
- Øve inn presis kjøreteknikk slik at de korrekte arbeidsvanene "overstyrer" instinktene dine

Du er ikke alene om å bli redd av og til, og erfarne kjøreledere og instruktører har for lengst identifisert hva det er som får panikken til å perle seg som svette på mange motorsyklisters panner:

- Du blir plutselig redd for ikke å klare svingen
- Opplevelse av for stor fart inn mot en sving
- Mer nedbrekk enn du føler deg komfortabel med
- Plutselig bekymring for om du har nok veigrep
- En hindring i veien

Bruk denne kunnskapen til noe positivt. Uansett om faren er virkelig eller innbilt, så er feilhandlingene et instinktivt forsøk på å redde deg eller begrense skaden. Ingen av dem er imidlertid i harmoni med motorsykkelens fysiske egenskaper eller prinsippene bak "presis

kjøreteknikk". I de følgende kapitlene skal vi se på hvordan du kan innarbeide teknikker som er hensiktsmessige – og ved hjelp av disse teknikkene vinne over instinktene.



Blikklåsning: Når de farlige instinktene slår inn, og man blir helt "stiv av skrekk", er det veldig vanlig at man låser blikket på det man vil unngå å treffe - og det man ser på, det treffer man!



En motorsykkel
er et presisjons-
instrument, og
riktig kjøre-
teknikk kan føre
deg fra tre-greps
bedehusrock til
Eric Clapton

Presis kjøreteknikk

Kjøreteknikken vi beskriver tar utgangspunkt i motorsykkelens fysiske egenskaper. Teknikken gir deg god kontroll over kjøretøyet. Innarbeidet som korrekte arbeidsvaner gir denne kompetansen kjøreglede og sikkerhet. Med korrekte arbeidsvaner mener vi godt innøvde handlingsmåter som etter hvert blir automatiske og iverksettes som en refleks når du trenger dem som mest.

Vi vet at mange motorsyklister oppfatter seg selv som dyktige, selv om de gang på gang gjør feil som hindrer motorsykkelen i å gjøre jobben sin. De opplever at det går bra – og da er vel alt i orden? Med beskjedne krav og mye flaks kan det meste gå greit. Det betyr ikke nødvendigvis at det du gjør er riktig, men at du har et hav av marginer. I og for seg bra. Likevel: Hedersordet "erfaring" kan faktisk bety at du har brukt lang tid på å innarbeide gale arbeidsvaner - handlings-

mønstre som kan fungere greit til daglig, men som kan gi deg trøbbel i en vanskelig situasjon.

Gode råd og tips fra andre motorsyklister kan være verdifulle, men slike tips kan også være upresise og føre deg på villspor. Derfor oppfordrer vi deg til å kontrollere om de rådene du eventuelt har fått av andre er i overensstemmelse med det som står i denne boka. Er de ikke det bør du bestemt vurdere å endre måten du kjører på.



De kjøretekniske begrepene

For å kunne beskrive kjøreteknikken nøyaktig, må vi innføre noen begreper som kan være nye for deg. For å få fullt utbytte av teksten og øvelsene, bør du ta deg litt tid og lære de ordene som eventuelt er ukjente.

Styrekommando (kontrastyring)

Kontrastyring er den mest effektive form for styring av en motorsykkel. Du gir et kort og presist trykk på styreholken, på den siden du skal svinge til. Du gir en styrekommando. Skal du svinge til høyre, trykker du på høyre styreholk. Du svinger altså et kort øyeblikk motsatt av den retningen du skal. Dette forflytter sykkelens kontaktpunkter mot underlaget utover fra svingens senter, slik at sykkelens *raske* får ønsket hellingsvinkel og svinger. For detaljer og fysiske prinsipper, gå tilbake til kapittelet om "Litt praktisk fysikk".

Svingpunkt

Det punktet der du velger å gi styrekommandoen som får sykkelens til å legge seg inn i kurven.

Forankring

Kontrastyring krever at du trykker/dytter på styreholken. For at styrekommandoen skal gi en

presis bevegelse av styret, og ikke bare skyve kroppen din bakover, må du ha "mothold" et sted.

Bare prøv: Still deg sidelengs ved en vegg med samlede bein. Løft armen og gi veggens et lite trykk. For ikke å falle må du raskt ut med det beinet som er lengst fra veggens. Du må "forankre" deg. På motorsykkelen er motsatt fotpinne det mest naturlige forankringspunktet.

For å få presisjon i styrekommandoen kjenner du bevisst etter at du har fotpinnen under foten og strammer lårmuskulaturen som ved et *ørlete* fraspark. I normalsving vil nok dette oppleves mer som en "følelse" enn som bruk av rå kraft, men i høyere hastighet trenger du virkelig å bruke muskelkraft for å få gitt en presis styrekommando.

Forankringspunkter

Presisjon i manøvrene krever at du har god kontakt med sykkelens uten at du klamrer deg fast. Du trenger "forankringspunkter". Fotpinnene, salen og tanken er dine viktigste forankringspunkter. Med bevisst bruk av disse kan du oppnå effektiv styrekommando og kontrollert bremsing – og samtidig være løs og ledig i overkroppen, armene og hendene.

Gasskontroll

Når du legger over en motorsykkel oppstår det



”
**Gasskontroll er
 en forutsetning
 for å beholde
 "harmonien"
 gjennom
 svingen**

ett forhold du må ta hensyn til: Rulleomkretsen på dekket bli mindre ute mot dekkskulderen. Dekket må altså rulle fortere for at sykkelen skal holde samme fart. Derfor må du åpne *litt* for gassen for å unngå at sykkelen motorbremses.

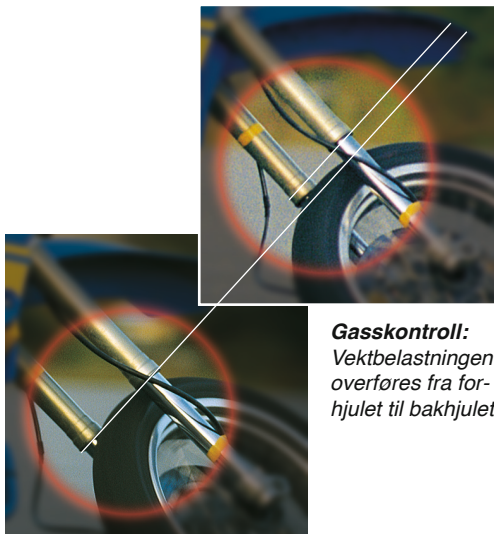
Gasskontroll betyr altså at du umiddelbart etter styrekommandoen gir *litt* gass. Dette gjør at vektbelastning overføres fra forhjulet til bakhjulet slik at motorsykkelen oppleves som mer lettstyrt. I tillegg sørger dette lille gasspådraget for at for-gaffel og bakdemper retter seg ut og går tilbake

til normalposisjon, noe som er en forutsetning for at sykkelens demping skal kunne jobbe optimalt med å holde hjulene ned mot bakken på ujevnt underlag. Dessuten gir en sammentrykt demping mindre bakkeklaring, ikke sant?

Husker du vi skrev om hvordan motorsykkelen "balanserte" i likevekt mellom sidekrefte og tyngdekraften i en sving? En slik balanse forutsetter jevn fart og konstant nedleggsvinkel. Bevisst gasskontroll gir sykkelen den jevne farten. God forankring sikrer konstant nedleggsvinkel. Til sammen gir dette maksimal stabilitet og veigrep gjennom svingen.

Du vet godt når det stemmer, for det gir en jublende følelse av trygghet og full kontroll - og holder de instinktive feilhandlingene unna.

I de neste kapitlene skal vi bruke de kjøretekniske begrepene til å beskrive en kjøreteknikk som gir deg kontroll over de tre tingene en motorsykel kan gjøre, nemlig å styre, bremse og akselerere. Men først må vi se på en del andre forutsetninger du bør kjenne til og beherske for å lykkes.



Gasskontroll:
 Vektbelastningen
 overføres fra for-
 hjulet til bakhjulet.



Sittestilling og forankring

Sittestillingen din er helt avgjørende for å ha god kontroll over motorsykkelen. Feil sittestilling kan ødelegge sykkelens muligheter for å hjelpe deg ut av en nødsituasjon. Når du kjører inn i en situ-

asjon, for eksempel en sving, må du være forberedt på å takle det som dukker opp. Du må være forberedt både mentalt og fysisk; sette kroppen i beredskap og innta en sittestilling som gir deg mulighet til å handle riktig.

Sittestilling og forankring:

Tåballene på fotpinnene, avslappede armer med bøy i albueleddet, løst grep i styret og kroppen lett foroverbøyd.

”*Motorsykkelen din er en kløpper til å kjøre, så forstyrr den minst mulig når den prøver å gjøre jobben sin*”

”
 Føreren er en av
 motorsykkels
 viktigste
 ”støtdempere”

Forankring

Sittestillingen påvirker styringen, bremsing, kursstabilitet, støtdemping, bakkeklaring og vektforstyvning ved akselerasjon. Feil sittestilling kan føre til at du ikke får gjort den manøveren du ønsker, eller at sykkelen ikke får gjort jobben sin.

Presis styring oppnår du ved å ha tåballene på fotpinnene, avslappede armer med bøy i albueleddet, løst grep i styret og kroppen lett foroverbøyd. En unnamanøver blir bare effektiv om du er forankret og har riktig kropps- og armstilling. Du må ha avslappede armer og håndgrep for at sykkelen skal være kursstabil. Gjør du dette riktig, kjenner du at du egentlig ikke hadde behovd å holde i styret i det hele tatt – hvis det ikke var for at du også måtte kontrollere gassen.

Uten ”mothold” i ytre fotpinne går mye av kraften i en styrekommando med til å skyve kroppen bakover og til siden. Lett foroverbøyd kan du stramme mage og ryggmuskler, ha et trykk på ytre fotpinne og overføre kraften effektivt til styret. I vanlige svinger er styrekommandoen bare et mykt, ”sensuelt” trykk. Men jo større farten din er, jo større kraft må til i styrekommandoen.

Sittestilling i sving

Når du nærmer deg svingpunktet, forbereder du deg ved å innta riktig sittestilling, forankrer deg i ytre fotpinne. På svingpunktet gir du styre-

kommando, som bare er et kort trykk på styret, akkurat kraftig nok og lenge nok til at motorsykkelen får det nedbrekket du ønsker. Du beholder trykk på ytre fotpinne. Dette gir stabilitet fordi kroppens forankringspunkt mot sykkelen kommer lenger ned – og du forstyrrer sykkelen mindre mens den arbeider.

Du kan også flytte rumpa litt over på innsiden av salen før du går inn i svingen. Det er en metode for å sikre større bakkeklaring og mindre nedleggsvinkel. Sykkelen får en lettere jobb.

Får du for eksempel en liten skrens på en grusfleck, hjelper det mye om du løfter rumpa så vidt klar av salen og forankrer deg i tank og fotpinner.

Støtdempere og fjærer bærer både din og sykkelens vekt. Noen ganger også vekten av passasjer og bagasje. Av og til kan det rett og slett bli for mye for dempingen. For eksempel hvis du i tillegg treffer humper, en død grevling eller en stein i veien som du ikke klarer å styre unna. Da bør du reise deg litt på fotpinnene.

Med dette oppnår du tre viktige ting: Du forankrer kroppsvekten lavere, knærne virker som støtdempere og kroppen din holder seg rolig selv om sykkelen hopper voldsomt. Slik gjenvinner du raskt kontrollen og unngår å klamre deg til styret.

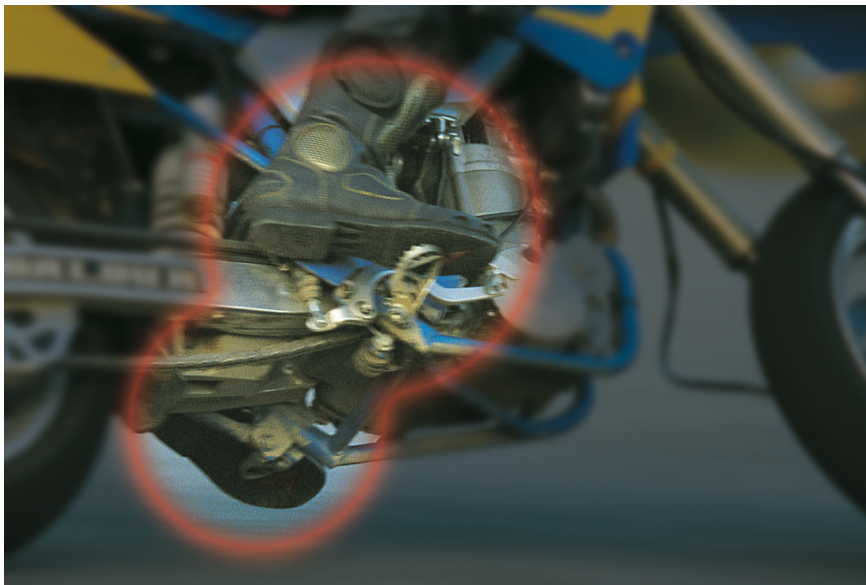
Sittestilling under bremsing

Kursstabiliteten er altså avhengig av sittestillingen. En avslappet stilling, med ledige armer og et løst styregrep er avgjørende.

Moderne motorsykler har svært gode bremses. Men feil sittestilling og feil bremseteknikk kan ødelegge mye. Under hard bremsing er forankring og blikk avgjørende. Løst grep i styret og

løse armer må til for at sykkelen skal bremse best og retttest mulig. Dette krever god forankring mot fotpinner og tank. Hvis du derimot støtter deg med stive armer på styret får du ustø kurs og en sykkel som gjerne "vil opp på forhjulet".

Fordi blikket påvirker stabiliteten, særlig mot slutten av bremsingen, må man holde blikket høyt og langt fram. Da er det lurt å også "holde hodet høyt".



Sittestilling i sving:
Tåballene på fotpinnene og trykk på ytre fotpinne.

”
God forankring i ytre fotpinne gjennom en sving, virker stabiliserende og forebygger "tresmak"

Oppmerksomhet og blikkbruk

Det er ikke naturgitt å kunne bruke øynene riktig, men det kan øves opp. For å ha full kontroll må du ha overblikk – altså være oppmerksom på alle viktige elementer i situasjonen foran deg, ved siden av deg og bak deg, slik at du ikke blir overrasket.

Å være *oppmerksom* på er noe annet enn å "se på". Hvis du ser mot ett punkt foran deg, kan du med litt øvelse likevel ha et ganske klart bilde av hva som skjer i resten av synsfeltet ditt, uten at du behøver å flytte blikket. Når du kjører gjennom en sving og blikket er rettet langt fram, for å se veiens videre forløp, er det likevel mulig å se kantlinjen ytterst i synsfeltet. Du vil bli oppmerksom på om du nærmer deg kantlinjen, eller fjerner deg fra den, uten å rette blikket direkte dit.

Den delen av synsfeltet hvor du ser skarpt, kalles *skarpsynet*. Resten av synsfeltet er uskarpt, men du oppfatter bevegelse, lys og form likevel. Øyet er faktisk mer følsomt for bevegelse og lys i området *utenfor* skarpsynet. Denne delen av synsfeltet kalles *sidesynet*.

Når sidesynet registrerer en bevegelse – kan skje en bil på en sidevei eller en elg i skogkanten – rettes skarpsynet straks dit. Dette er en refleks. Det skjer før du får tenkt. Det kalles øyets *varslingsrefleks*.

Bred oppmerksomhet og aktiv bruk av blikket

En dyktig motorsyklist sitter ikke og venter på at øyets varslingsrefleks skal vekke ham opp. Du må være aktivt på jakt etter viktig informasjon i trafikkbildet. Du må lete med blikket langt fram for å finne ut hvilke faktorer som er viktige for hva som kommer til å skje i de neste sekundene. I tillegg må du, ved hjelp av speilene, holde rede på hva som skjer bak deg.

Med skarpsynet må du identifisere alt som er relevant. Du må bevege blikket, lete aktivt etter ting som har betydning. Jo lengre fram du jobber, jo færre blikkbevegelser trenger du og da blir du ikke så lett sliten.

Når du har identifisert de punktene eller faktorene som er relevante for deg, vet du hvor de befinner seg og kan overvåke dem med oppmerksomheten – uten å fokusere synet direkte på dem. Slike punkter kalles *referansepunkter*. Det kan være et barn ved veien, en bil som står i en sidevei eller en utkjørsel – ting som du må forholde deg til. Referansepunkter kan også være det svingpunktet du har valgt deg ut, kantlinjen, eller en grusflekk på asfalten. Med *bred oppmerksomhet* kan du forholde deg til dem – ha kontroll over dem – uten å se direkte på dem.

Du må trene deg opp til å bli dyktig med blikket. Jakte aktivt på informasjon, foran, på sidene og bakover. I god tid søke ut de faktorene i tra-

fikkbildet som er relevante for deg. Følge dem bevisst med oppmerksomheten. Oppdage om noe endrer seg. Dette kan du trene på hver gang du er ute og kjører: Jobb langt fram, bevisstgjør deg referansepunkter og følg dem med oppmerksomheten.

Å bruke *bred oppmerksomhet* er mye mindre slitsomt enn å måtte fokusere på hvert enkelt element. Det er derfor nyutdannede førere blir fortere slitne enn rutinerne førere.

Fart og oppmerksomhet

Når farten øker blir det vanskeligere å ha overblikk. Alle de faktorene du må ta hensyn til kommer veldig fort mot deg. Mister du overblikket, lurer de farlige instinktreaksjonene seg fram: Du kan bli desorientert og reagere med blikklåsning, tunnelsyn eller panisk virrende blikk.

Det er en selvfølge at du tilpasser farten slik at du får sett alt du trenger å se for å beholde det nødvendige overblikket. Mengden av ting du må forholde deg til, er med på å avgjøre hvor stor fart du kan holde. I tillegg må du naturligvis kunne stanse for umiddelbare farer.

Bruk av blikket i sving

Mange motorsyklister velger et for tidlig svingpunkt og risikerer dermed å kutte svingen, eller de tvinges til å korrigere underveis. Andre gir styrekommando på et passende punkt, men

styrer ikke effektivt nok og opplever at motorsykkelen ikke vil svinge ordentlig. Begge deler kan utløse frykt og uheldige feilhandlinger.

Det er to viktige ting du må bevisstgjøre deg ved svingkjøring: Hvor du skal starte svingen,



Bruk av blikket i sving:
Blikket flyttes for du når svingpunktet.

”
*Rett oppmerksomheten dit du har tenkt deg, for det er med motorsykler som med andre ”våpen”:
De treffer gjerne det du sikter på*

og ikke minst – hvor du skal styre til. Velg svingpunktet i god tid. Når du nærmer deg det, flytter du blikket inn i svingen, dit du skal. La sidesynet holde kontroll på svingpunktet. Når du gir styrekommandoen må du vite hvor du skal. Derfor må blikket flyttes *før* du når svingpunktet. Med bred oppmerksomhet vet du når du har nådd svingpunktet, selv om blikket er rettet inn i svingen. Øv på dette.

Det kan være vanskelige å la sykkelen styre rett fram helt til du når svingpunktet. Instinktene vil prøve å få deg til å styre i det samme du retter blikket inn i svingen. Dette er den instinktive "kjør dit blikket peker"-reaksjonen. Trening og bevisstgjøring på bruk av sidesynet hjelper deg å motvirke denne tendensen.

Hodets vinkel

Synet er viktig for balansen. Kroppen forholder seg til horisonten og er vant til at hodet er tilnærmet vannrett for å oppfatte omgivelsene riktig og holde balansen. Når du bremses eller akselererer vet du hvor viktig dette er. Du har sikkert opplevd at "blikket faller" når du bremses hardt. Da blir det vanskelig å holde perfekt balanse. Kroppen blir desorientert.

I sving er hodevinkelen svært viktig. Når du legger sykkelen ned i svingen må du holde hodet slik at øynene er tilnærmet vannrett. Dette for at du skal kunne beholde overblikk. Kontroller at du faktisk gjør dette når du er ute og kjører.



Hodets vinkel: Når sykkelen legges ned i en sving skal hodet holdes slik at øynene er vannrett.



Styring



"Den ideelle sving":

Det kan kanskje se ut som om motorsyklisten i fotoserien kjører veldig fort, men faktum er at han holder en hastighet på mellom 50-60 km/t, på en vei med 80-grense. Legg særlig merke til blikket og hvordan han holder hodet.

Du er på vei inn mot en sving og avpasser hastigheten til forholdene. Du sjekker at du har løse og ledige armer og at du har god forankring i sykkel. Du ser i den retningen du skal svinge og på svingpunktet gir du en presis styrekommando. Så følger du på med litt gass og beholder et lett trykk på ytre fotpinne. Resten går av seg selv. Sykkelen går som på skinner gjennom svingen. Deilig, ikke sant? Men hvordan er det mulig?

Svaret er *bevisst svingteknikk*. Teknikken tar utgangspunkt i fysikken og motorsykkelens konstruksjon, og innøvd som en naturlig arbeidsvane gir dette presisjon, kontroll, trygghet, sikkerhet, kjøre glede og mestringsopplevelser.

For å kunne mestre svingkjøring må du øve, øve og øve. I sving pumper kanskje adrenalin litt ekstra, og de instinktive feilhandlingene ligger på lur. Riktige arbeidsvaner er det viktigste våpenet mot slike "instinkt-angrep".

Dersom du trener på de kjøretekniske momentene i boka til de sitter uten at du behøver tenke, lover vi at du kommer til glede deg til hver eneste sving når du er ute og kjører!

"Den ideelle sving"

Tenk deg at du kjører på din egen motorsykel og er på vei fram mot en sving. Slik forbereder du deg og gjennomfører svingen:

Forberedelsesfasen

1. Innta korrekt sittestillingen med god forankring i sykkelen
2. Tilpass farten og velg gir
3. Velg svingpunkt
4. Legg vekten på ytre fotpinne
5. Rett før svingpunktet, flytt blikket dit du skal styre
6. Slipp bremsen mykt

Styrefasen

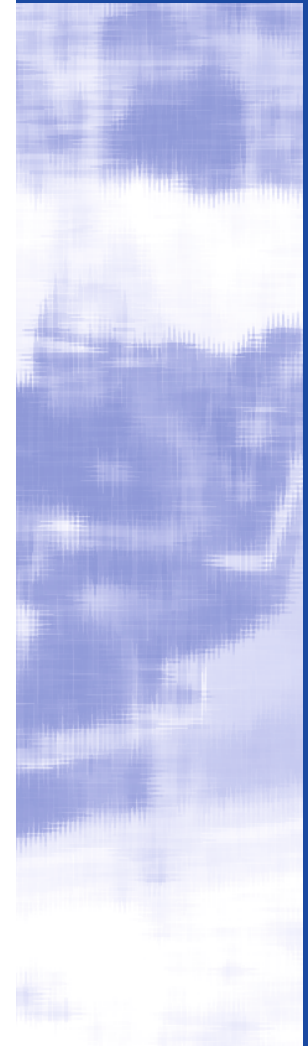
7. Gi styrekommando på svingpunktet

Gasskontroll

8. Åpne litt for gassen slik at turtallet holder seg jevnt
9. Løse armer, behold et lett trykk på ytre fotpinne
10. Rull gassen jevnt og forsiktig på gjennom hele svingen

Utgangsfasen

11. Hold blikket dit du skal
12. Rett opp sykkelen med gassen og/eller styrekommando på ytre styreholk



"Svingsirkelen"



Forberedelsesfasen

Denne fasen er like viktig som selve svingen. Innta korrekt sittestilling i god tid. Avslappet i overkroppen, underarmene tilnærmet vannrett, løse albuer. Mange flytter rumpa litt inn i svingen slik at det ytre låret er godt forankret mot bensintanken. Flytt tåballene opp på fotpinnene.

På vei inn mot svingen velger du svingpunktet – altså der hvor du vil gi styrekommando. Du må tilpasse farten før du når dette punktet. Bruk bremsen etter behov. Brems mykt samtidig som du girer ned. Velg det giret du trenger for å få jevnt pådrag i svingen. Slipp bremsen mykt. En vanlig feil er å slippe bremsen for brått. Dette



Forberedelsesfasen:

Rett før svingpunktet – når du vet hvor det befinner seg uten å se direkte på det – flytter du blikket dit du skal, inn i svingen.

uroer sykkelen rett før svingpunktet ved at sykkelen løfter seg brått på forgaffelen.

Vurder svingens krapphet og hvor mye kraft du trenger i styrekommandoen. For tidlig svingpunkt fører til at du kutter svingen og må korrigerer underveis. Å finne riktig svingpunkt er et spørsmål om øvelse.

Når du nærmer deg svingpunktet legger du trykk på ytre fotpinne. Kryp litt "inn" i sykkelen og synk en smule sammen i overkroppen slik at du kjenner at armene er avspente og underarmene nær vannrett. Rett før svingpunktet – når du vet hvor det befinner seg uten å se direkte på det – flytter du blikket dit du skal, inn i svingen.

Styrefasen

Når du har nådd svingpunktet, gir du styrekommando. Du strammer musklene i det beinet som er forankret i ytre fotpinne og skyver på motsatt styreholk. Hurtigheten i styrekommandoen avgjør hvor raskt du vil endre kurs. Normalt gir du et mykt, nesten "kjærtegnende" skyv på styret og holder det til du har oppnådd den nedleggsvinkelen du ønsker. På vått underlag er det naturligvis avgjørende med svært myke bevegelser og varsom styrekommando.

Skal du derimot gjøre en skikkelig unnamanøver, må du skyve raskt og kraftigere. Da er du helt avhengig av god forankring for å få presisjon og kraft.

”Mange tror at motorsykkelen bare gir tilbakemelding i nød-situasjoner. Er du en av disse, så kjøp høreapparat slik at du også kan høre sykkelens sensuelle visking under normal kjøring

Gasskontroll

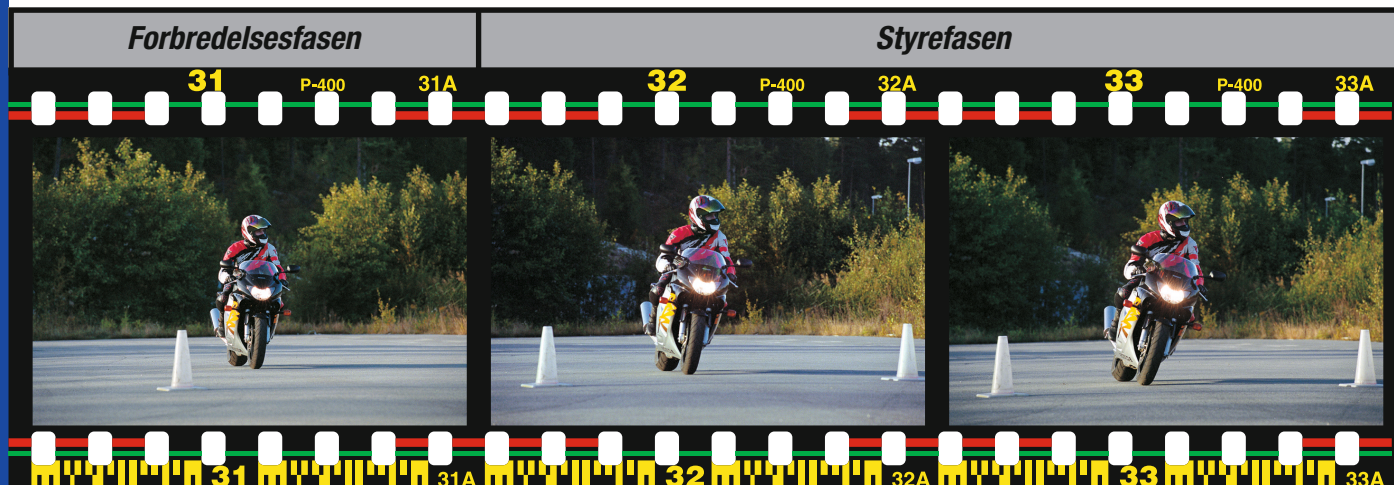
Umiddelbart etter at du har gitt styrekommando åpner du *litt* for gassen. Denne lille gassbevegelsen er nødvendig for å unngå at sykkelen motorbremses.

Så ruller du gassen *forsiktig* på gjennom resten av svingen. Denne varsomme akselerasjonen overfører belastning til bakhjulet slik at du oppnår optimal fordeling av belastning mellom for- og bakhjul. Målet er å ha litt mer vekt bak enn foran. Sykkelen blir dermed svingvillig, akkurat slik du ønsker. I tillegg får du maksimalt veigrep fordi støtdempingen "retter seg ut" og

får lengre arbeidsvei – og blir bedre i stand til å svelge ujevnheter i underlaget.

Utgangsfasen

Når du har lagt sykkelen i korrekt sving og har gasskontroll, er svingen så godt som ferdig. La blikket jobbe langt fram. Begynn å jobbe med neste delstrekning. Du retter opp sykkelen ved å øke gasspådraget og/eller å skyve sykkelen fra deg på ytre styreholk.



Korrigeringer i svingen

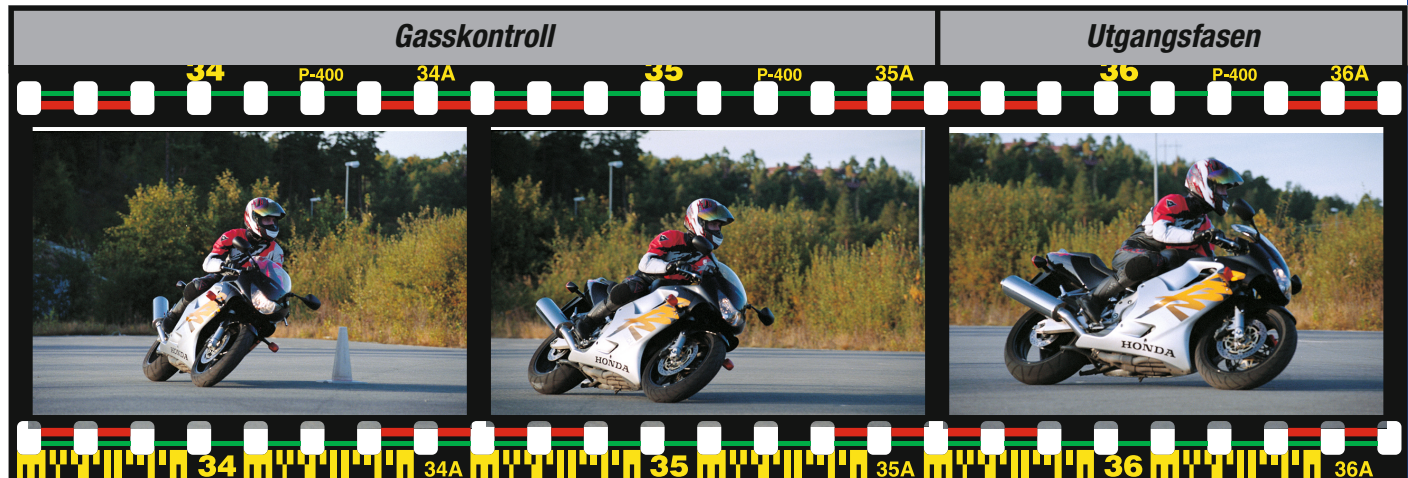
Som følge av dårlige arbeidsvaner eller plutselige forandringer i trafikkbildet, treffer du ikke alltid med styrekommandoen. Da må du korrigere. Det er OK. Men her kan alarmklokkene ringe og vekke de instinktive feilhandlingene. I mange tilfeller er de klare til å overta kontrollen og kanskje forverre situasjonen.

Det er da det gjelder å stole på motorsykkelens og på den innøvde kjøreteknikken: Synk sammen i overkroppen slik at underarmene kommer vannrett, ha god forankring og gi *litt* gass. Med kunnskap og øvelse kan du overvinne

instinktene som frister deg til å slippe gassen, rette deg opp, og stramme grepet om styret.

Selv når underlaget er glatt, skal du gi *litt* gass i svingen. Å gi litt gass når du er redd kan sikkert oppleves som skremmende, men du øker sjansen for å komme helskinnet gjennom svingen.

”
*La vær å kjøre
så fort: Ingen
lærer noe som
helst hvis de
skremmer seg
selv hele tiden*





Styreøvelser på vei

De kjøretekniske momentene i sving kan du øve på hver gang du er ute og kjører. Tren på en kjent veistrekning. Begynn med lav fart slik at du føler deg helt bekvem i svingene. Øvelsene er systematisk oppbygget slik at du kan sette sammen de kjøretekniske momentene og bygge deg opp til de blir en automatisert arbeidsvane som gir flyt. Øvelsene er delt i to. De første fem øvelsene er svingkjøring uten bremsing før svingen. Når du mestrer dette, kan du ta fatt på den sjette øvelsen som også tar med bremsing.

Øvelse 1

Velg en veistrekning du kjenner godt. Velg et gir som gir deg smidig trekkraft gjennom svingen. Fokuser først på sittestillingen din. Kjenn etter at overkroppen er avslappet og at grepet i styret er løst. Armene skal være avspente, albuen skal kunne svinge fritt. På motorsykkel med lavt styre skal underarmene være tilnærmet vannrett. Legg vekten på ytre fotpinne før svingen. Kjenn etter at du styrer ved å skyve på indre styreholk (kontrastyring). Kjenn etter at du forankrer deg i ytre fotpinne når du gir styrekommando. Gjør dette bevisst.

Øvelse 2

Kjent veistrekning igjen, lav fart. Øv på å velge svingpunkt bevisst. Sittestilling og forankring som i øvelse 1. Rett før du kommer til svingpunktet, flytt blikket inn i svingen. Gi styrekommando med forankring i ytre fotpinne, eventuelt også mot tanken.

Øvelse 3

Gasskontroll. Kjent vei, lav fart. Sittestilling, svingpunkt, trykk på ytre fotpinne og blikkbruk som over. Kjør først svingene med avslått gass rett etter styrekommandoen. Legg merke til at sykkelen motorbremses og at farten avtar. Du kjenner at motorsykkelen er tung å styre.

Gjenta øvelsen, men nå åpner du litt for gassen umiddelbart etter styrekommandoen. Legg merke til at sykkelen er mer lettstyrt og i bedre balanse. Øv på dette til det er blitt en vane å gi litt gass etter styrekommando.

Så kan du begynne å øve på å rulle gassen gradvis på gjennom hele svingen. Husk å velge et gir som gir deg smidig trekkraft. Tenk tilbake på avsnittet om gasskontroll og det vi skrev der om overføring av belastning fra for- til bakhjul. Kjenner du at sykkelen er i balanse? Den blir mer villig til å følge svingen.

Øv på dette til prosedyren sitter skikkelig. Nå kan du øke farten gradvis, men fortsatt uten å bremse før svingen. Hvis smilet kommer, gjør du det riktig.

Øvelse 4

Flytte på rumpa. For å øke bakkeklaringen i svingen kan du flytte rumpa litt på salen - innover mot svingen - slik at kne og lår på utsiden ligger tett forankret mot tanken. Gjør denne forflytningen i god tid før svingpunktet. Da unngår du å uroe sykkelen. Kjenn hvor god forankringen er når du har trykk på ytre fotpinne og kne og lår tett mot tanken.

Når du er gjennom svingen flytter du rumpa tilbake til midten av salen. Dette gjør du ved gradvis å flytte vekten fra ytre fotpinne til den indre. Pass nøye på at du ikke drar i styret.

Øvelse 5

Feltskifte på flerfelts vei. Neste gang du kjører på firefelts vei kan du øve styreteknikken når du foretar feltskifter. Presis styreteknikk gir en konstant retningsendring. Målet er å få "rette linjer" mellom styrekommandoene. Dette står i motsetning til de slappe "banansvingene" som er vanlig å se. I denne situasjonen er det kanskje ikke noe direkte galt med "banansvinger", men det er bedre om du benytter anledning til å trene riktig styreteknikk. Uten bevisst øving er gamle vaner vonde å vende.

Øvelse 6

I denne øvelsen skal du kombinere øvelse 3 (eventuelt også 4) med bruk av brems. På vei inn mot svingpunktet reduserer du farten ved hjelp av bremsen(e). Kort før svingpunktet slipper du bremsen(e) mykt. Resten av kjøreteknikken er som over.

Etter hvert kan du øke farten inn mot svingen og bremse hardere. Hvis du velger å flytte rumpa, må dette gjøres i god tid før du bremser, slik at du ikke uroe sykkelen. Øv til du er komfortabel med hele styreteknikken som beskrevet ovenfor. Målet er å få til en kontrollert, flytende bevegelse.

Du finner flere øvelser i kapitlet "Øvelser på lukket område".



Bremsing



Bremsing:

Det er ingen sak å bremse hardt. Men for å ha kontroll må du ha trent inn gode arbeidsvaner.

Det er for så vidt ingen sak å bremse, og å bremse hardt. Men hard bremsing kan utløse et skred av feilhandlinger hos mange motorsyklister. Så for å ha så god kontroll som mulig, må du ha trent inn gode arbeidsvaner. Riktig bremseteknikk stopper motorsykkelen din både effektivt, stabilt og pålitelig.

Forbrems og/eller bakbrems?

Moderne motorsykler har gode brems. De fleste har en forbrems som er så kraftig at den kan stå for 100 prosent av bremsingen. På de

aller fleste motorsykler er forbremsen derfor sykkelens *hovedbrems*.

Men motorsykler er ulike. Custom- og touringsykler har mer vekt på bakhjulet. Passasjer og bagasje fører også til mer vekt bak. Derfor kan det være nødvendig å lære seg og beherske bruk av begge bremsen samtidig. Du må lære deg å bremse med *din egen* sykkel - i alle situasjoner og under alle forhold. Men du skal være klar over at det er mer krevende å måtte dosere to bremsen samtidig, i stedet for bare *en*.

Forbremsen er sykkelens hovedbrems. Men, frykten for å låse framhjulet skremmer mange fra å utnytte den skikkelig. Derfor må du lære deg å bli trygg på *dosering* av forbremsen. Får du framhjulsåsing kan du bare slippe opp litt, slik at hjulet ruller, så vil sykkelens stabilisere seg på ny. Det er ikke vanskeligere enn det.

Bakhjulsåsing kan få alvorlige følger, hvis du ikke passer på å slippe opp bremsen raskt. På de aller fleste sykler er det en klar fordel å bruke *bare* forbrems og la bakhjulet rotere, slik at du unngår bakhjulsrens.

Husk at hvis du har mye erfaring fra bilkjøring og lite erfaring fra motorsykkel kan du risikere å ta med deg bremsereflekser fra bilkjøringen. Hvis du ikke er meget bevisst på dette, kan du komme i skade for å trampe bakbremsen i

bånn i en panikksituasjon. En slik handling vil nesten helt sikkert føre til bakhjulslåsing med påfølgende skrens.

Konklusjonen blir derfor: Hvis du kjører en type sykkel der forbremsen alene klarer hele bremsejobben, bør du *kun* konsentrere deg om å øve på å bruke denne. Hvis du derimot kjører en type sykkel med dårlig bremsevirkning eller med mye vekt på bakhjulet (lange customsykler og kjøring med passasjer og bagasje) må du lære deg å dosere begge bremsene samtidig.

Hva er ABS?

ABS, eller anti-blokkering-system (avledet av det tyske Anti Blockier System) er en oppfinnelse som skal hindre at hjul som bremses låses og sklir på underlaget. Prinsippet er kjent fra mer enn 100 år tilbake i tid og ble brukt både på tog og fly før det ble tatt i bruk på biler og senere motorsykler. BMW K100 ble den første serieproduserte motorsykkelen med ABS på markedet i 1988. Siden den gang har både elektronikken og mekanikken utviklet seg voldsomt med mye raskere regulering og vesentlig mere følsomme sensorer. Med de mest avanserte ABS-systemene som brukes i dag måles nesten alt som skjer både i og ved motorsykkelen kontinuerlig. Det måles for eksempel akselerasjon/retardasjon i flere plan, nedleggsvinkel, bremsetrykk på både for- og bakhjuls, og selvfølgelig hastighet på både forhjul og bakhjul. Fra 2017 har det vært

standard med ABS på alle nye motorsykler med unntak for A1-registrerte kjøretøy. Men også for «125ccm-klassen» får stadig flere sykler med ABS, og et krav om dette er neppe langt unna.

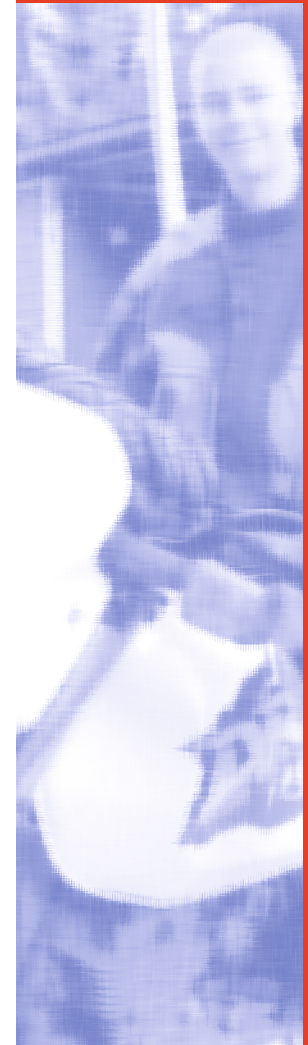
ABS i praksis

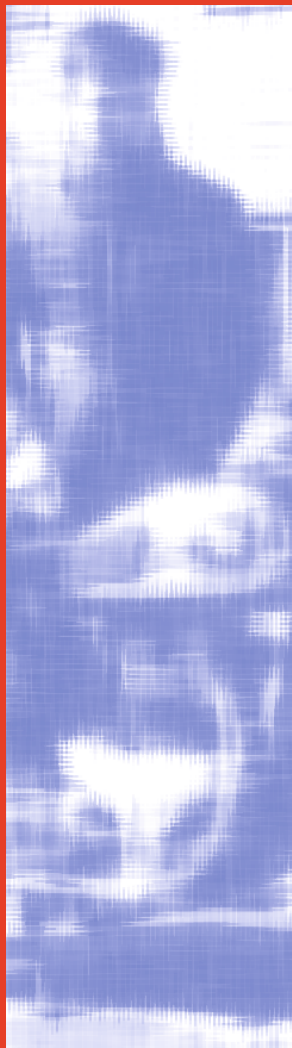
ABS-bremser skal og kan altså hjelpe oss med å unngå å låse hjulene på vår MC når vi må bremse hardt. Særlig låsing av forhjul vil i de fleste tilfeller medføre en ganske umiddelbar velt. Bare dersom føreren og sykkelen er i perfekt balanse, og føreren har perfekt forankring i sykkelen er det mulig å kjøre noen meter rett fram med låst forhjul. Det er slikt man kan få til ved øvelse under kontrollerte forhold, men neppe ellers.

På motorsykler uten ABS-bremser vil mange MC-førere ha problemer med å utnytte bremsene fullt ut nettopp fordi man er redd for å låse hjulene, miste stabiliteten og velte. Dette medfører selvfølgelig unødvendig lang stopplengde i en kritisk situasjon. Det er motsatt scenariet er at føreren bremses for hardt, låser hjulene og velter.

ABS-bremser hjelper oss altså slik at vi kan bremse maksimalt uten å miste stabiliteten i motorsykkelen. De mest avanserte systemene registrerer også om motorsykkelen svinger, det vil si har nedlegg, og tilpasser bremsetrykket etter dette.

I det daglige vil vi som førere ikke merke at motorsykkelen har ABS-bremser, men ABS er et





førerstøttesystem som hjelper oss når en kritisk situasjon oppstår.

Det er vanskelig å måle nøyaktig hvor mye dagens ABS-bremser reduserer antallet ulykker, men forsikringsbransjen mener de kan lese av sine tall at ABS-bremser reduserer antall kryssulykker med cirka 30%. Men ingen bremsesystemer kan erstatte årvåkenhet, tilstrekkelig handlingsrom, gode arbeidsvaner, god forankring og jevnlig øvelser. Øv med din sykkel slik at du vet hvordan den oppfører seg når du bremser med full kraft.

Dagens avanserte sensorteknologi og datastyring kan også brukes til andre førerstøttesystemer som «Hill Holder», «Traction Control», «Wheelie Control», «Launch Control» og så videre. Både følsomhet og virkemåte kan ofte programmeres av fører. For eksempel kan man på mange sykler slå av ABS på bakhjulet.

Sittestilling

Sittestillingen er også viktig når du bremser. En vanlig feil er å løfte overkroppen og holde i styret med stive armer. Dette gjør sykkelen ustabil, overfører for mye belastning til framhjulet og fører lettere til bakhjulsøft. Når du forankrer deg og har avspente armer, styrer du kroppsvekten inn i tank og sal, 60-80 centimeter lenger bakover og lavere ned. Resultatet blir at du beholder bakhjulet på bakken mye lenger og unngår overbelastning av fjærbeina foran. Klem

knærne mot tanken, la musklene i ben, mage og rygg ta opp kreftene og avlaste armene så mye som mulig.

Også blikket påvirker stabiliteten, særlig mot slutten av bremsingen. Vær nøye med å holde blikket høyt og se langt fram.

Har du utført bremsingen riktig, vil du kunne bli sittende på sykkelen – i balanse – etter at den har stoppet og mens den reiser seg på forgaffelen igjen. Da kan du sette ned beina. Må du ut med beina før sykkelen har stanset helt, er du i ubalanse og har bremsset feil.

Dosering og bremsetrykk

Vi konsentrerer oss om frambremsen først. Effektiv bremsing avhenger av at du raskt og mykt er på med fullt bremsetrykk. Svært mange førere bremser for lite til å begynne med og må gå på bremsen hardere og hardere. Bremsestrekingen blir da lenger enn nødvendig.

Du må derfor øve på å iverksette effektiv bremsing *umiddelbart* etter at du skjønner at du må bremse. For å få til dette skal du dra inn bremsehendelen mykt og bestemt. Mykt for å la fjærbeina komprimeres kontrollert. Bestemt for å få effektiv bremsing så raskt som mulig. Husk at motorsykkelen forflytter seg med 22 meter per sekund i 80 km/t. Du kan ikke kaste bort et eneste sekund!

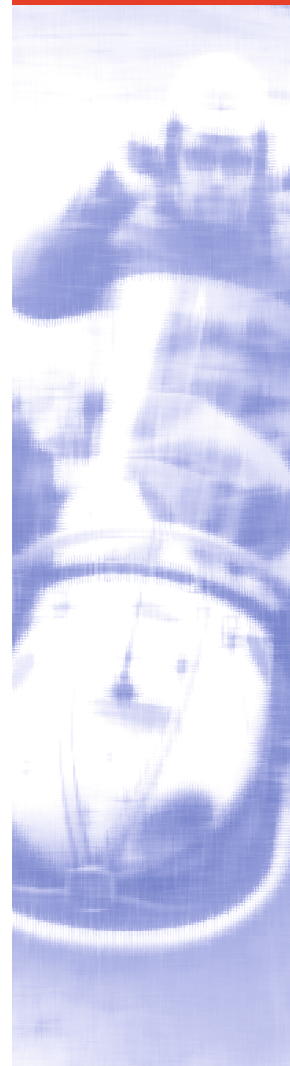
En vanlig feil er å hugge til bremsen med voldsom kraft med en gang du begynner å

Sittestilling ved bremsing



Sittestilling ved bremsing:

Klem knærne mot tanken, la musklene i ben, mage og rygg ta opp kreftene og avlaste armene så mye som mulig.



bremse. Dette fører til at fjærbenene "bunner" og framhjulet låser seg. Derfor: Mykt og bestemt. Hvor mykt og hvor bestemt? Dessverre er det bare praktisk øvelse som kan gi deg svar på det spørsmålet.

Bakbremsen er vanskeligere å dosere. Låsingspunktet er avhengig av hvor hardt du bremses med forbremsen og hvor mye belastning du dermed overfører til forstillingen. Har du en effektiv forbremse, kan det være en fordel å la bakbremsen være, fordi bakhjulsrotasjonen er med på å stabilisere sykkelen. MEN: Laster du opp sykkelen med bagasje og passasjer, vil effekten av bakbremsen kunne bli betydelig. Derfor bør du øve på bremsing både med og uten last og passasjer.

Bremse i sving

Når du bremses med forbremsen i en sving, vil tohjulingen prøve å "rette seg opp"; den blir tungstyrt og vil rett fram. For å holde kurven må du derfor samtidig *kontrastyre*. Dette er den mest effektive måten å bremse ned på i en sving. Det er verdt å nevne at du bør lette presset på styret i øyeblikket før du slipper opp bremsen når du har kommet ned i lav hastighet. I motsatt fall *kan* du risikere å legge sykkelen rett i bakken.

Det faktum at sykkelen retter seg opp ved bremsing, kan også utnyttes i en annen, men vanskeligere, bremseteknikk: Du bremses,

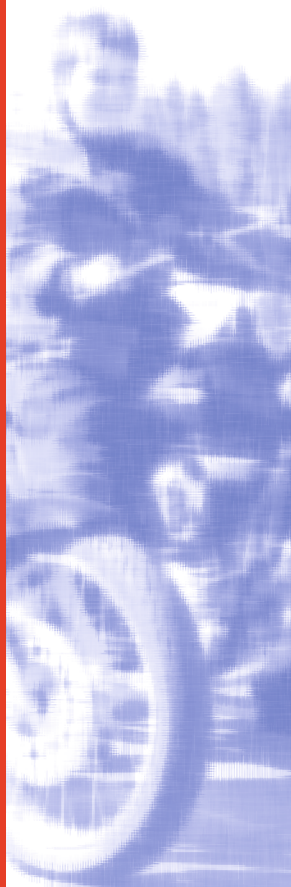
sykkelen retter seg opp, du kan nå bremse hardt noen meter rett fram, for så å slippe opp bremsen og styre inn i svingen igjen.

Dersom man ikke har en motorsykel med koblete bremses og/eller ABS bør man være varsom med bruk av bakbrems i sving fordi faren for slipp på bakhjulet er stor.

Passasjerens sittestilling under bremsing

Når du bremses hardt, kan passasjerens bli kastet framover og skyve deg i ryggen. Hvis ikke passasjerens har fått skikkelig instruksjon om hvordan han eller hun skal sitte, risikerer du at vedkommende kommer farende som et prosjektil og treffer deg rett i ryggen. Da får du litt av en utfordring med å avlaste styret og holde blikket høyt.

Passasjerens skal føre mest mulig av sin tyngde lavt inn i sykkelen. Han eller hun forankrer seg ved å klemme knærne om dine hofter. Det er viktig at vedkommende også strammer mage-, rygg- og nakkemusklene. På den måten belastes du ikke høyt oppe på ryggen, noe som vil tvinge deg til å ha stive armer. Du unngår også at passasjerens tvinger hodet ditt fremover. Dermed blir du bedre i stand til å holde blikket høyt og se langt fram.



Bremseøvelser på vei

Tenk over dette: Under normalkjøring kan du tilbakelegge hundrevis av kilometer uten engang å ha vært i nærheten av bremsehendelen. Dette kan gjøre deg "rusten" og uforberedt. Derfor bør du øve på å bremse hver gang du er ute og kjører. Øvelse skaper gode arbeidsvaner. For å øve trygt på vei, må du være sikker på at du ikke sjenerer annen trafikk. Skal du øve på ren nødbremsing, må du finne et område helt uten trafikk – et lukket område med god plass, som tillater at du gjør feil.

Øvelse 1

Bevisst trening i bruk av forbremser. *Bremseberedskap* betyr å flytte fingrene over på bremsehendelen og forsiktig ta opp døgningen i forbremsen. Øv på bremseberedskap når du er på vei inn i en situasjon der du kan forvente fare. Målet er at du automatisk skal bruke forbremsen først og korte inn reaksjonstiden. Øv på å bruke forbremser ved alle fartsreduksjoner når du er ute og kjører.

Gradvis kan du øke bremsekraften, for eksempel ved å bremse *litt* senere inn mot en kjent sving. Øk gradvis. Pass på at du hele tiden er komfortabel og har kontroll med det du gjør. Vær nøye med sittestillingen og blikket. Vær bevisst på å innta bremseberedskap hver gang du går inn i et kryss der du kan forvente å måtte stanse helt. Pass på at sykkelen er i balanse. Hvis den ikke er

det, må du finpusse på sittestilling og blikkbruk.

Øvelse 2

Bli kjent med bakbremsen. Har du en motorsykkel som ikke stopper effektivt med bare forbremser, eller en sykkel med mye av vekten på bakhjulet, må du trene deg med bakbremser også. Det kan for eksempel være nødvendig når du har passasjer og bagasje.

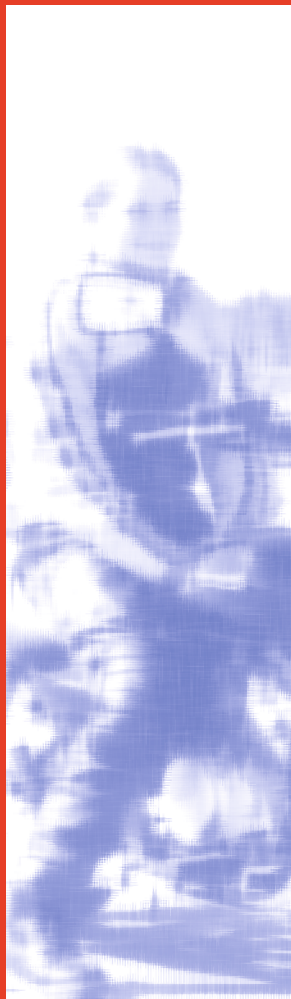
Vær bevisst på hvor mye du må trykke for å låse i ulike situasjoner. Lås bakbremsen kort, slipp opp. Øv til du føler deg sikker på riktig dosering. Lær deg å identifisere låsing både på tørt og vått føre. Bakbremstrening må utføres *meget forsiktig*.

Øvelse 3

Øv på å bruke begge bremsene. Legg merke til at bakbremsen låser lettere når du også bruker forbremser, fordi du overfører mye belastning (marktrykk) til forhjulet. Fokuser først og fremst på effektiv forbremserbruk. Legg merke til om du samtidig greier å dosere bakbremsen riktig.

Å greie seg med bare forbremser er det beste. Da har du bare én brems å tenke på hvis en nødsituasjon oppstår. Uansett er forbremsen viktigst og må prioriteres. Men dersom motorsykkelen din virkelig har en vesentlig del av bremseeffekten på bakhjulet, må du trene på å bruke den.





Øvelse 4

Bremsing i sving. Velg en kjent sving på en dag med tørr veibane. Velg komfortabel fart, så du har masse veigrep og gode marginer. Brems forsiktig med frambremsen. Legg merke til at sykkelen prøver å reise seg opp og styre rett fram når du bremses. Den blir tungstyrt – det vil si; den svinger motvillig. Når du er kjent med denne reaksjonen, kan du øve på å motvirke opprettingstendensen med samtidig å kontrastyre for å få sykkelen til å følge kurven. Øv til du er fortrolig med å balansere opprettingstendensen med økt trykk på styret.

Full kontroll under bremsing i sving får du når du er i stand til finne riktig avveining mellom bremsetrykk og styrekommando (kontrastyring), slik at sykkelen både bremses og styres og samtidig er i balanse. Dette er den beste måten å foreta en kontrollert nedbremsing i en sving.

Øvelse 5

Bremsing i sving. Forestill deg at en hindring dukker opp i svingen og du må bremse kraftig. Du er blitt kjent med motorsykkelens tendens til å rette seg opp når du bremses i nedlegg. Når du må bremse hardt, kan du rett og slett benytte deg av denne oppretningstendensen. Husk at for å kunne bruke *alt* veigrepet til bremsing, må sykkelen styre rett fram.

Begynn med moderat fart og moderat bremsing. Brems lett med forbremsen, sykkelen

retter seg opp, brems hardt til du har redusert farten så mye du ønsker, slipp opp bremsen og styr inn i svingen igjen. Kjenn at når du har fått redusert farten og slipper opp bremsen, er det lett å styre inn i svingen igjen. Vær nøye med sittestillingen.

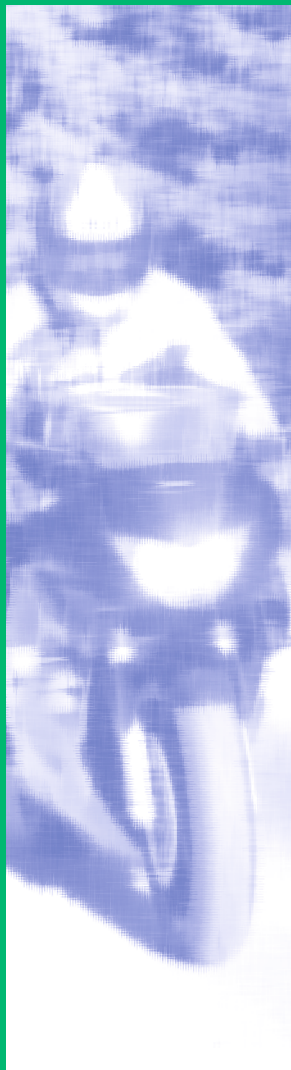
Øk gradvis til du kjenner deg bekvem med dette. Liker du høyresvinger best, begynner du å øve i dem. Når du mester høyresvingene, kan du øve i venstresvinger. Omvendt for deg som er tryggest i venstresvinger. Husk at poenget med øvelsen er fartsreduksjon – ikke nødvendigvis brems til stillestående.

Øvelse 6

Bremsing med unnamanøver trenes best på lukkede områder. Men du kan øve inn *arbeidsvanen* når du er ute og kjører på vanlig vei. Vær sikker på at du er alene på veien. Velg et punkt på veien foran deg, for eksempel en flekk i asfalten. Brems forsiktig mot punktet. Når du nærmer deg, slipp bremsen mykt. Styr unna med et lett trykk-tråkk, rett opp sykkelen med et nytt forsiktig trykk-tråkk motsatt vei, og styr tilbake til opprinnelig kurs. Vær bevisst på at du forankrer deg i ytre fotpinne og gir presis styrekommando.

Du trenger også å trene ren nødbrems og nødbrems med unnamanøver. Dette *må bare* gjøres på lukkede områder uten trafikk. Du finner to gode øvelser beskrevet i kapitlet "Øvelser på lukket område".





Akselerasjon

Full kontroll under akselerasjon krever også kunnskap og øvelse. Noen ganger kan for *liten* akselerasjon være like galt som for *stor* akselerasjon.

Ved akselerasjon øker belastningen på bakhjulet. Dette gir godt grep for fartsøkning. Samtidig reduseres belastningen på forhjulet. Dette kan gi styreproblemer og framhjulsløft. Motorkraften overføres til bakken gjennom kontaktfaten mellom bakdekk og underlag. Denne kraften skyver sykkelen framover. Bakhjulet prøver bokstavelig talt å "kjøre forbi" resten av sykkelen – på undersiden. Sykkelen masse "holder igjen" lenger opp, slik at motorsykkelen får en tendens til å reise seg (steile). Ved ekstrem akselerasjon og steiling kan sykkelen slå rundt. Med passasjer og bagasje øker selvfølgelig steiletendensen.

Sittestilling

Tendensen til å steile under akselerasjon henger sammen med tyngdepunktet, dvs. sykkelens samlede massesenter. Sitter du oppreist – "høyt" i salen – vil massesenteret være høyt. Under akselerasjon vil tregheten holde igjen kroppen. Sitter du høyt med kroppen og henger



Akselerasjon:

For å ha kontroll under akselerasjon må sittestillingen være riktig.

i styret under akselerasjon, vil steiletendensen øke.

For å ha kontroll under akselerasjon må altså sittestillingen være riktig. Sitt langt fram på salen. Bøy kroppen framover samtidig som du forankrer deg i fotpinnene. Dette flytter en del av kroppsvekten din ned og fram - altså riktig vei når målet er å unngå steiling. Armene skal være avslappet, grepet i styret løst og blikket langt fram.

Girvalg

Som du vet har motorsykkelen ulik trekraft avhengig av gir og turtall. På så godt som alle motorsykler øker motoreffekten med økende turtall gjennom det meste av turtallsregisteret. Høyt gir (for eksempel 6. gir) og lavt turtall gir sykkelen svak akselerasjon. Lavt gir (for eksempel 2. gir) og økende turtall gir god akselerasjon.

Akselerasjon ved forbikjøring

Riktig akselerasjon er avgjørende for sikker forbikjøring. For svak akselerasjon kan være like farlig som for kraftig akselerasjon. Du ønsker å komme raskt og effektivt forbi uten å miste kontroll.

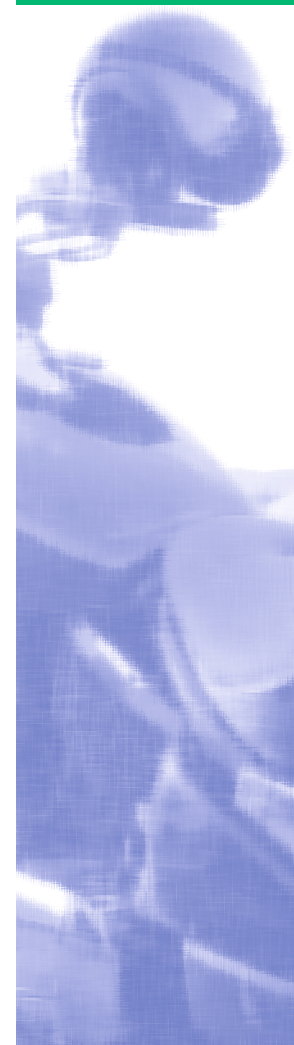
Å planlegge forbikjøringen, se når muligheten kommer og så utnytte forbikjøringsstreknin-gen effektivt, er det viktigste. En vanlig feil er å begynne forbikjøringen for seint. Da får du dårlig tid mot slutten. En annen feil er å bruke for høyt gir slik at akselerasjonen blir for svak. Da kan du også få problemer i avslutningsfasen. En tredje feil er å måtte gire underveis i forbikjøringen. Når du girer mister du fart og kaster bort både tid og strekning. Et fjerde problem er for voldsom akselerasjon på for lavt gir idet du svinger ut. Da kan du rett og slett miste kontrollen fordi sykkelen steiler eller drifter utover. En korrekt forbikjøring er godt planlagt, begynner så tidlig som mulig og starter i riktig gir.

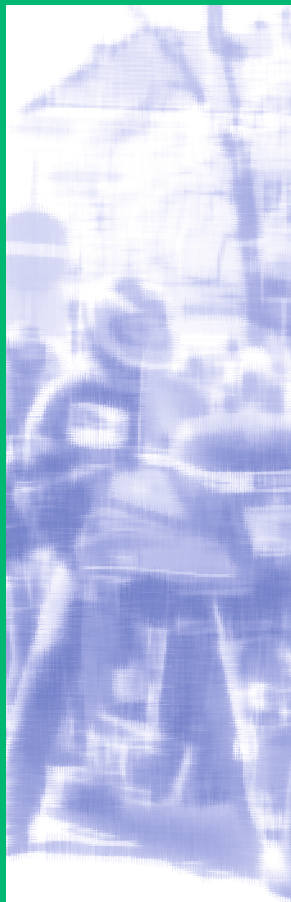
Ut på motorvei

Enten du skal ut på motorvei eller annen vei med stor trafikk, gjelder det å finne en luke og så komme seg raskt ut i trafikkstrømmen. Gir du for mye gass idet du svinger utpå får sykkelen en tendens til gjøre en videre sving enn du ønsker. Denne tendensen må du i tilfelle korrigere for med god forankring.

Akselerasjon ut på trafikkert vei, fra *stillestående*, krever at du også har lært deg å slure på clutch'en og kontrollere gassen, slik at motoren ikke stopper i et kritisk øyeblikk. For å få god forankring i en slik "sving fra stillestående", må begge føttene raskt opp på fotpinnene.

Se egen øvelse i kapitlet "Øvelser på lukket område".





Akselerasjonsøvelser på vei

Øvelse 1

Akselerasjon på rett vei. Når du er på rette veistrekkninger uten trafikk, kan du øve akselerasjon og sittestilling. Velg ulike gir og gjør deg kjent med sykkelens motorkraft.

Vær bevisst på sittestillingen din. Når du gir gass, sørg for at du lener kroppen forover slik at du ikke blir hengende i styret. Kjenn etter hvordan kroppen blir "dratt bakover" under akselerasjonen. Spenn mage- og ryggmuskler for å motvirke dette. Overfør en del av vekten din til fotpinnene. Forankre deg ved å klemme knærne mot tanken. Kjenn etter at du er løs i albuene og har et løst grep om styret.

Når det ikke er annen trafikk på veien kan du også forestille deg at du skal foreta en forbikjøring. Finn et punkt hvor du vil begynne "forbikjøringen". Velg et gir som vil gi deg god trekkraft. Observer og bruk blinklys som om det var en virkelig forbikjøring. Gjennomfør forbikjøringen og gå tilbake til høyre kjørefelt. Ikke glem speil og "dødinkel".

Øvelse 2

Ut på motorvei eller hovedvei. Vær bevisst på valg av gir. Hold øye med trafikken. Kom raskt opp i hastighet, inn i luken og tilpass deg farten

til den øvrige trafikken. Vær bevisst på sittestilling og girvalg. Det skal være helt avslappet og u dramatisk å komme seg ut i trafikkstrømmen. Blikt, riktig sittestilling og girvalg er nøkkelen.

Øvelse 3

Kjøring med passasjer og bagasje. Instruer passasjeren hva vedkommende skal gjøre når du akselererer. Passasjeren kan forstyrre sykkelens nesten like mye som føreren. Husk at passasjerens kropp også blir dratt bakover ved akselerasjon. Passasjeren må også forankre seg i fotpinnene og lene kroppen forover under akselerasjonen. Ro, forutsigbarhet og smidighet skaper balanse og trygghet.

Når motorsykkelen er lastet med passasjer og bagasje oppfører den seg annerledes enn når du er alene. Den er tyngre, akselererer svakere, har høyere tyngdepunktet, økt tendens til å steile og den oppleves som tyngre å styre. Lytt nøye til hva motorsykkelen prøver å fortelle deg.

I kapitlet "Øvelser på lukket område" finner du en svært nyttig akselerasjonsøvelse.





Å kjøre på grus

Asfalt er et stabilt underlag. Den kan være Agrov eller fin, slett eller humpete, men det er dog asfalt. Grus derimot er ikke et klart definert begrep. Det finnes mange typer underlag som vi beskriver som «grus». Den kan være hardpakket som betong, hardpakket med rullegrus på toppen, fast i hjulsporene med løsgrus på sidene, grus som er mer eller mindre fast og over til sand, jord, leire og kombinasjoner av alt dette. Og kanskje med litt vegetasjon i midten og på kantene av vegen.

Asfalt kan være våt eller tørr og varm eller kald, noe som har litt påvirkning på grepet for vanlig landeveis kjøring. Men på grusvei kan en liten regnskur forvandle grepet fra ganske bra til såpeglat. Og grusveier endrer seg med årstidene; Om våren er de ofte myke og vasstrukne, på sommeren harde og kanskje sporete og på høsten nyslåddet og jevne, men med løsgrus i overflaten.

Alle disse varierende kjøreforholdene stiller høye krav til motorsykkelføreren, særlig når det gjelder planlegging underveis. Det er viktig å lære seg og lese underlaget slik at man raskt kan aypasse farten og kjøreteknikken etter som underlaget endrer seg.

Det første man må akseptere er at

motorsykkelen ikke er like stabil på grusunderlag som på asfalt. Den kan både pendle og flyte litt på underlaget, og det er helt normalt. Den skal faktisk oppføre seg slik og det henger sammen med hvordan en motorsykel fungerer. Det er forklart foran i denne boken.

Motorsykelens pendling kommer nettopp av at den er selvstabiliserende, den vil helst gå rett fram, og den vil rette opp en sladd helt automatisk. Motorsykkelen er mye bedre på å kjøre motorsykel enn vi førere er så la den gjøre jobben sin. Ikke «ta kvelertak» på motorsykkelen ved å holde hardt i styret for å stoppe litt pendling og flyt på underlaget.

Etter hvert som man får erfaring med løst underlag vil man slutte å tenke på at motorsykkelen «lever litt», og man klarer å slappe av og la motorsykkelen gjøre jobben sin. Og det er da det begynner å bli moro.

Motorsykkelen

Alle motorsykler kan fint kjøre grusvei. Det ligger i kjøretøyets natur med to hjul og selvstabiliserende geometri. Noen typer MC er bedre enn andre, ganske enkelt fordi de er konstruert for formålet. Ergonomien er gjerne det viktigste; Opprett kjørestilling, relativt brett styre

og fotpinneplassering som gir god balanse når man vil kjøre stående er en fordel. «Adventure-» eller «offroadsykler» har også gjerne også større hjul og smalere felger, og mykere fjæring med lengre fjæringsvei som en tilpasning til løsere og mere ujevnt underlag.

Det går fint å kjøre grusveier med vanlige landeveisdekk, men blir det mye løsgrus eller sand og leire er dekk med mer mønster å foretrekke. Dekk vil alltid være et kompromiss. De beste dekkene for grus vil ikke være de beste for asfalt, og omvendt. Tenk igjennom hvilket underlag du kjører mest på når du velger dekk.

ABS-bremser på grus

Alle motorsykler som selges i dag har ABS-bremser, og ofte også «Traktion Control» (antispinn). I ulike program som kan velges på motorsykkelen kan man variere hvordan denne elektronikken oppfører seg. Det kan hete «Enduro Pro» eller «Offroad» eller noe lignende på instrumentet, men gjør vanligvis det samme; Man stenger av ABS-en på bakhjulet og gjør ABS-en på forhjulet mer aggressiv slik at man tillater litt mer låsing mellom pulsene. Moderne standard ABS, altså med ABS innkoblet både foran og bak fungerer også bra på grus. Bremserekningen blir nok litt lenger, men sykkelen holder seg stabil. Men les håndboken og test ut hvordan det virker/oppfører seg på

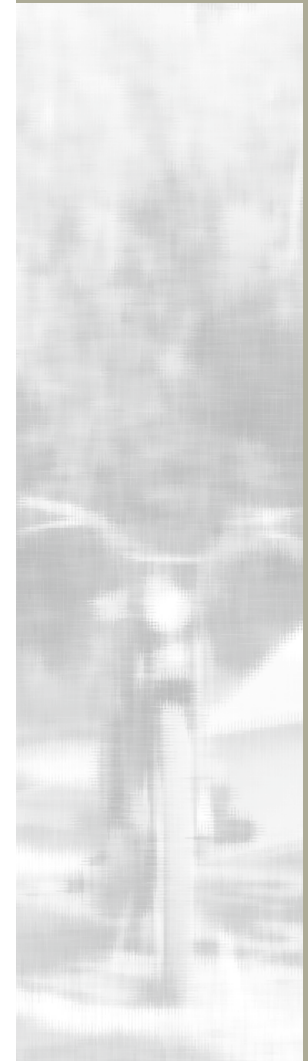
din sykkel! Det finnes ingen teknikk som slår erfaring og kunnskap.

Kjøreteknikk

Det finnes en rekke teknikker for å kjøre motorsykler på løse underlag. Disse er stort sett de samme som på asfalt, men takket være det skiftende underlaget er det noen variasjoner på hvordan du gasser, bremses, svinger og varierer kjørestillingen din.

Nettopp kjørestilling er kanskje det som skiller seg mest ved gruskjøring. På asfalt snakker vi alltid om sittestilling, men på grus kan du også stå opp og kjøre stående, noe de fleste motorsykler av typen adventure eller offroad er designet for. Det kan være flere grunner til å stå å kjøre på grusvei. En kan være at veien er full av humper og dumper. Sitter man og kjører på en slik vei vil man hoppe og riste sammen med motorsykkelen og dermed gjøre det vanskeligere å bruke øynene riktig. I tillegg er det slitsom og ubehagelig. Når man står opp bruker man bena og knærne som støtdempere og lar motorsykkelen riste og hoppe uten å overføre all denne bevegelsen til føreren.

Det er flere fordeler med å kjøre stående; Man får øynene høyere opp og dermed bedre oversikt over trafikken, veien og omgivelsene. Det er også lettere å holde balansen når du står oppreist fordi tyngdepunktet kommer høyere opp og





*Skuldrene ned og albue
ut, men ikke opp.*

lenger fra bakken. Vi kan sammenligne det med å balansere en hammer eller skistav i hånden. Den lange skistaven er mye lettere å balansere, takket være lengden selvfølgelig, men også for den langsommere bevegelsen når du korrigerer balansen.

Når vi kjører motorsykkel på grus ender vi ofte opp i situasjoner der det er behov for å kjøre sakte.

Det kan være en ekstra humpete strekning eller kanskje en vei delvis vasket bort av vårflommen. Mange velger å sette seg ned og prøve å sparke seg fremover. Ulempen med dette er at du også mister forankringen i motorsykkelen og dermed får dårligere balanse. Hvis du i stedet velger å stå opp, kan du kjøre over og forbi disse hindringene helt

udramatisk takket være den økte balansen. Se på trial- eller enduro-førere som kjører over virkelig store og vanskelige hindringer, de står alltid opp av nøyaktig samme grunn.

Hvis veien er jevn og fin, er det ikke nødvendig å stå. Sett deg heller ned og spar energi slik at du kan holde fokus over lang tid.

Når man kjører stående, er det viktig å holde den brede delen av foten på fotpinnen og tærne pekende rett fram eller innover mot motoren. Da kan også ankelleddet være med å isolere oss fra støt og groper pluss at det gjør det betydelig lettere å forankre seg i motorsykkelen med legger og knær. Vinkler man føttene utover blir det nærmest umulig å forankre seg godt i tanken.

Knærne skal bare være litt bøyd, neste rette, ellers blir du raskt sliten i lårmuskulaturen, ryggen skal holdes rett med litt svai og bøyningen skjer bare i hoften. (Rødt merke på bildet) Skuldrene skal holdes nedover, men albueene skal være utover og haken skal være over styrekronen.

På denne måten får du en lav trekant (blå markering på bildet) mellom hjulene og førerhodet, det blir en veldig sterk og stabil kjøreposisjon som gjør deg stabil over støt og hindringer mens det er lett å manøvrere motorsykkelen.

Mange står altfor rett på MC-en, noe som gjør trekanten høy og smal, og da blir balansen dårlig. En liten dump er nok til å tippe fremover mot styret, og når man prøver å kompensere

for balansen, overkompenserer man og tipper bakover i stedet. Så trekker man automatisk gassen og motorsykkelen går rett frem og i verste fall også på bakhjulet og ulykken er et faktum. Det er viktig at kjøring stående utføres riktig!

Når vi kjører MC på asfalt, og spesielt når det går litt unna, beveger vi overkroppen inn i kurven for å balansere kjøretøyet og også hjelpe motorsykkelen til å svinge. Vi flytter kroppens tyngdepunkt innenfor motorsykkelen tyngdepunkt.

På grusvei gjør vi det motsatte. Motorsykkelen må ha nedlegg, ellers svinger den ikke, men kroppen holder vi rett. Det vil si at tyngdepunktet i kroppen skal være over kontaktpunktet til dekkene mot veien. Dekkene har mindre friksjon på en grusvei, så ved å bruke vekten av kroppen øker vi trykket på dekkets kontaktflate.

Gasskontroll er det samme på grus som på asfalt, det vil si "rull på og rull av" mykt og rolig, følg veien og kurvene, bruk blikket til å kontrollere når gassen skal rulles på, mykt og harmonisk. Husk igjen at friksjonen på grusveier er lavere enn på asfalt, så det er lettere å miste festet hvis du gasser for hardt.

Oppsummering; Kjør mykt, la motorsykkelen gjøre jobben sin, les av veien og underlagt langt fram og tilpass farten før svingen slik du kan rulle gassen mykt på gjennom svingen.

Touring på grusvei

I mange land er det veldig mange grusveier, og det er vanligvis disse som fører til den vakreste utsikten og fineste opplevelsene. Som sjåfør får du også en følelse av fart selv ved lave hastigheter fordi veien ofte er smal, svingete og med bakke opp og bakke ned. Touring på grus er en fantastisk på motorsykel, og som de som har prøvd ikke vil være uten. «Adventure-segmentet» har da også økt kraftig de senere årene etter som flere og flere oppdager denne gleden.

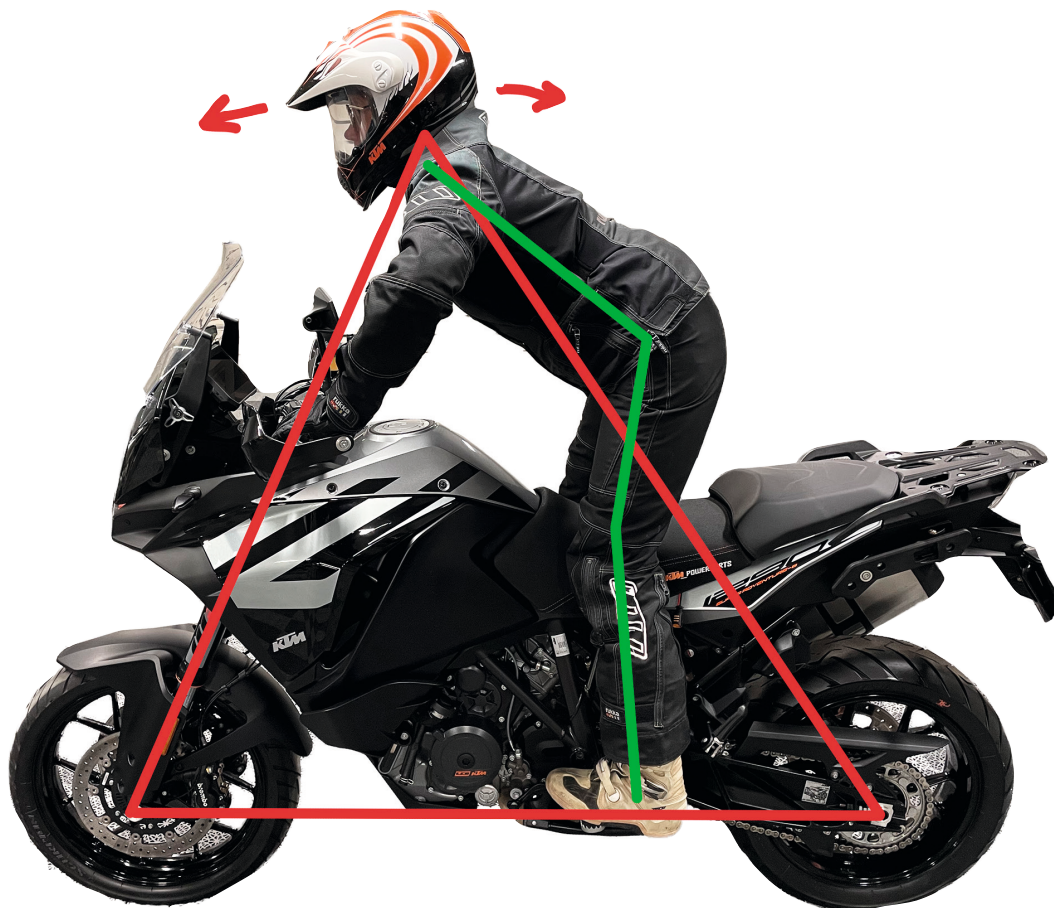
Det er også viktig å huske på er at reglene for kjøring på grus kan variere fra land til land, så du må sette deg inn i hvilke regler som gjelder. Noen grusveier kan være forbudt eller ha andre regler enn andre. Det kan også være lurt å ikke kjøre grusveier om våren umiddelbart etter at snøen smelter, det er lett å ødelegge vårbløte grusveier med våre smale dekk.

Husk også at i noen land er det forbudt å stå og kjøre eller kjøre med bare en hånd på styret. Stående kjøring på vanlige asfaltveier, spesielt i tett trafikk, kan også oppfattes som hensynsløst og til og med provoserende. Kjør stående der det er nødvendig og sitt i andre situasjoner.

Kjør med fornuft, lær deg å lese veien og bruk riktig teknikk til rett tid, så er det fantastisk moro å kjøre motorsykel på grus.



Dette er en god og stabil stilling når man kjører stående på litt utfordrende underlag: Litt bøy i knærne, rett rygg og bøy i hofta. Triangelet mellom hjul og hode skal være lavt og bredt. (Rød markering)





Står man rett opp og ned og kjører blir triangelet fra figur 2 høyt og mer ustabilt, og det er lettere å bli kastet fremover mot, eller over, styret om man treffer en hindring. Men det er mindre slitsomt om man vil stå å kjøre lengre strekninger på (grus)-vei.

Andre forhold av betydning

Å kjøre motorsykkel er en krevende aktivitet. God maskinkontroll er en nødvendig forutsetning for å bli en dyktig og trygg fører. Men, førerkompetanse er mer enn bare kjøreteknikk. Dette kommer vi tilbake til i andre halvdel av boka, men under finner du noen kortfattede påminnelser om andre forhold av betydning.

Veigrep

Kontaktflaten mellom dekk og vei er på størrelse med to håndflater. Friksjonen i disse kontaktflatene kalles *veigrepet*. Tørr veibane gir godt grep, våt veibane mindre godt grep.

Riktig kjøreteknikk gjelder uansett føre og er ennå viktigere på våt vei enn på tørr. Bevisst gasskontroll i sving sikrer deg maksimalt veigrep og hjelper deg med å overvinne lysten til å slippe gassen når du blir redd. God forankring i fotpinene gir stabilitet og balanse.

Litt enkelt kan vi si at du må lære deg å "stole på veigrepet". Gjør du ikke det, blir de kommandoene du gir sykkelen ubesluttomme. Fartsavpassing er et nøkkelord. Med riktig fartsavpassing kan du i langt større grad "stole på veigrepet".

Sporvalg og plassering

Du har frihet/rett til å plassere deg hvor du vil innenfor ditt eget kjørefelt. Situasjonen avgjør hvor det er best for deg å være plassert. Det finnes ingen fasitløsninger. Du må selv analysere situasjonen og finne ut hva som lønner seg i øyeblikket. Vil du se? Vil du bli sett? Venter du på å kjøre forbi? Vil du unngå hindringer i veibanen? Dette er spørsmål du må stille til deg selv.

Sporvalg i sving er ofte debattert. Her finnes det heller ingen ferdigsnekret fasit. Plassering før og i sving er avhengig av forholdene og behovene dine. Trafikkreglene gir rom for å bruke hele kjørefeltet. Du må skaffe deg fordeler ved å tenke *strategisk plassering*.

Å tenke strategisk plassering kan for eksempel være å stille deg selv følgende spørsmål:

- Hvor vil jeg kjøre for å belaste veigrepet minst mulig (våt veibane)?
- Hvordan kjører jeg for å få best mulig sikt?
- Kan en møtende bil kutte svingen?
- Hvordan kan jeg utnytte veiens tverrprofil, for eksempel hjulsporene?
- Kan jeg forvente hindringer bak svingen?
- Hvor i kjørefeltet ønsker jeg å være hvis jeg må bremse?

En ting er likevel helt sikkert: Behersker du riktig styreteknikk, er ikke det å gjøre et "feil" sporvalg like dramatisk. Behersker du riktig styreteknikk, kan du raskt og presist endre det opprinnelige sporet.

Trafikkregler

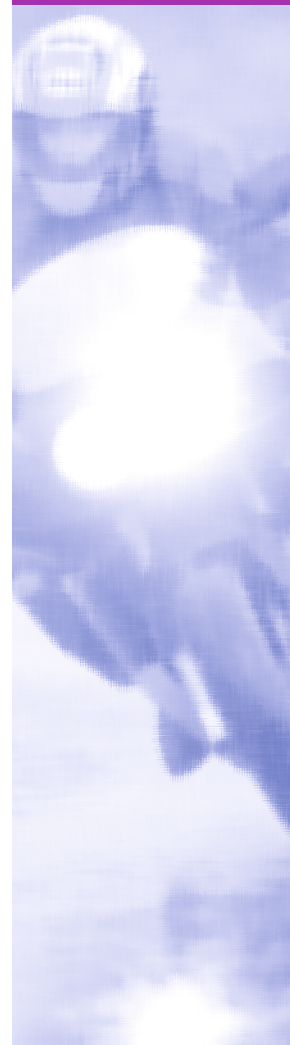
Trafikkreglene gir deg muligheten til å forutse andre trafikanters handlinger. Tenk over dette! Trafikkreglene er altså ikke laget for at "myn-dighetene" skal kunne kontrollere kjøreatferden din. De er laget for å skape *forutsigbarhet* og godt *samspill*. Forutsigbarhet reduserer sjansen for misforståelser, overraskelser og ulykker. Tenk etter hvor forbannet du blir når en bilfører ikke overholder vikeplikten. Med andre ord ikke oppfører seg forutsigbart.

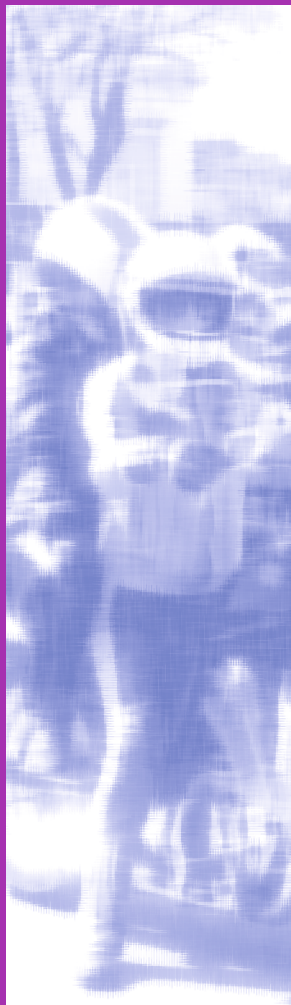
- Er *du* forutsigbar for andre trafikanter?
- Har du den farten bilisten på sideveien forventer, idet han skal ut på hovedveien?
- Gir du ham muligheten til å vurdere luken riktig?
- Husk at du er liten og ser ut som om du er lengre unna enn du egentlig er.
- Hvordan vil bilisten reagere hvis du holder en fart som er langt høyere enn vanlig på stedet?

Fartstilpassing

Du må kunne reagere på og takle det du møter på veien. Farten din avgjør om du greier det. Fartstilpassing handler om å velge en fart som blant annet:

- Gir deg mulighet til å ha overblikk.
- Gir deg mulighet til å oppdage farer tidlig nok.
- Gir deg mulighet til å stanse når en fare dukker opp.
- Gjør det mulig å "stole på veigrepet".
- Gjør det mulig å ha gasskontroll i svinger.
- Gjør det mulig for andre trafikanter å vurdere avstander korrekt.
- Tar hensyn til de som bor langs veien.





Teknisk kontroll av motorsykkelen

Motorsykkelen er en kløpper til å kjøre motorsykkel – hvis den er i god teknisk form. Det hjelper ikke hvor god fører du er hvis sykkelen din ikke er i teknisk stand til å gjøre jobben sin. Gjør teknisk kontroll til en daglig drill. Lær deg å tolke tilbakemeldinger fra sykkelen. Den forteller deg nemlig hele tiden hvordan den har det. Lærebøker og motorsykelblader har stadig stoff om teknisk sjekk. Les dette stoffet og praktiser det du lærer. Her får du seks enkle, men viktige sjekkpunkter:

- Virker lys, signallys og varsellamper?
- Lovlig dekkmonster og riktig lufttrykk
- Virker bremsene normalt?
- Er kjedet smurt og passe stramt?
- Lekkasjer fra bremses, støtdempere eller motor?
- Noen unormale lyder?

Kjøring med bagasje

Motorsykkelenes kjøreegenskaper påvirkes av påmontert utstyr og bagasje. Tyngdepunktet blir høyere med bagasje. Steilefaren øker. Styreegenskapene endrer seg. Tung bagasje skal i tankvesken eller lavest mulig i koffertene. Bare lette ting i toppkofferten. Gjør deg kjent med motorsykkelenes kjøreegenskaper med bagasje: Styrevillighet, tyngdepunkt, bremseegenskaper og stabilitet. Ta hensyn til dette under kjøringen.

Løs bagasje er farlig. Mange fester soveposer med bagasjestricker på toppen av sidekoffertene. Dette er ikke nok. Soveposer har forskyvet seg og kommet inn i bakhjulet med låst bakhjul til følge. Bruk både stricker og spennreimer. Sjekk bagasjen ofte.

”Våravrusting”

Uansett hvor erfaren du er, så må du trene opp igjen smidighet og ferdigheter på våren. Kroppen glemmer mye i løpet av vinteren. Hodet også. Gi deg tid til å vekke opp kunnskap og ferdigheter etter vinterdvalen. Repeter bremsing – pass deg for høyrefoten (”bilfoten”)! Finn riktig sittestilling. Vær ekstra bevisst på hvert enkelt av de kjøretekniske momentene. Repeter risikomomenter, for eksempel at biler ofte ikke holder vikeplikten for motorsykler – særlig om våren.

Tving deg selv til å kjøre de første 50 milene mye langsommere og mer bevisst enn du egentlig har lyst til. Bygg kunnskaper og ferdigheter systematisk opp igjen. Husk at instinktive feilhandlinger er særlig aktive om våren.

Lånt og leid motorsykkel

Motorsykler er forskjellige. Du må lære hver enkelt sykkel å kjenne. Vær ydmyk, og bli kjent med den fremmede sykkelens egenskaper. Mange ulykker skjer på lånt eller leid

motorsykel. Vær tilbakeholden med å låne bort motorsykkelen din. Ta deg tid til å bli kjent med sykkelen hvis du låner eller leier en ukjent motorsykel.

Kjøring i regnvær

I regnvær blir det vanskeligere å se tydelig og veigrepet blir dårligere. Er du redd for veigrepet, så pass deg for de instinktive feilhandlingene: Lysten til å slippe gassen, fristelsen til å rette seg opp og klamre seg til styret eller frykten for å gi styrekommando. Alle disse handlingene forverrer situasjonen. Gasskontroll gjelder, selv på glatt føre, men du må bruke gassen mer varsomt.

Ser du dårlig må farten reduseres. Dugg på visiret gjør oppgaven vanskeligere. Et godt tips er å montere et innervisir som gir deg klar sikt. Innervisir er et tynt visir du kleber på innsiden av originalvisiret og som gir en isolerglasseffekt og hindrer dugg. Det er verdt mange ganger prisen.

Kle deg slik at du er tørr og bekvem. Blir du våt og kald, blir du stiv. Da klarer du ikke å beholde en myk kjørestil. I tillegg kan du miste konsentrasjonen hvis du sitter og fryser.



Kjøring i regnvær: Gasskontroll gjelder, selv på glatt føre, men du må bruke gassen mer varsomt.



ØVELSER PÅ LUKKET OMRÅDE

Når du øver på vei, må du ta hensyn til annen trafikk og øve med forsiktighet. Et lukket område gir mulighet til å øve mer konsentrert og effektivt. Vi forutsetter tørt føre, fast dekke og at øvingsområdet er fritt for fremmedlegemer. Etter hvert som du føler at du behersker øvelsene, kan du også utføre dem på vått føre.

Nedenfor har vi beskrevet fire øvelser som du bør trene på i fred og ro, med nok av plass rundt deg. Egnete områder kan være en stor parkeringsplass eller kjøregården på en trafikkstasjon. Du kan merke opp øvelsene med kjepler eller plastflasker. Vi bruker begrepet *kjegler* i beskrivelsen av øvelsene.

Også her gjelder det å begynne forsiktig og øve opp tryggheten og sikkerheten gradvis. Målet med øvelsene er å finslipe grunnteknikken slik at du blir i stand til å mestre vanskelige situasjoner i trafikk med realistiske kjørehastigheter. Det innebærer også kjøring på vått føre. Hastighetene og bremselengdene vi oppgir vil gi de fleste motorsyklister gode marginer på tørt føre.

Før du gir deg i kast med øvelsene anbefaler vi å repetere "De kjøretekniske momentene" i kapitlet om "Presis kjøreteknikk". Viktige begreper du *må* forstå er: Kontrastyring/styrekommando, gasskontroll, forankring og forankringspunkter. Repeter også det som står om sittestilling og blikkbruk.

VIKTIG:

Synes du det ser dumt ut å "surre rundt" alene på en parkeringsplass, med øvelser som dette? At forbipasserende motorsyklister kanskje flirer av deg? Vel, blås i det – for målet ditt er å bli en så god fører som mulig på din motorsykel, ikke sant? Og da må du øve ...

Øvingsområde:

Et egnet øvingsområde kan være en stor asfaltert parkeringsplass el. tilsv. som har mulighet for et oppmerket område på ca. 110 x 50m. Banen kan merkes opp med kritt, kjegler, plastflasker el.l.

Det er viktig at det avsettes nok plass i områdets lengderetning slik at det er god plass til å stoppe opp etter hver øvelse.

Unnamanøver:

Lengde: ca. 110m

Bredde: 6m

Brems til stopp, rett frem:

Lengde: ca. 70m

Bredde 3m

Brems i sving:

Lengde: ca. 90m (inkl. ca 40m sving)

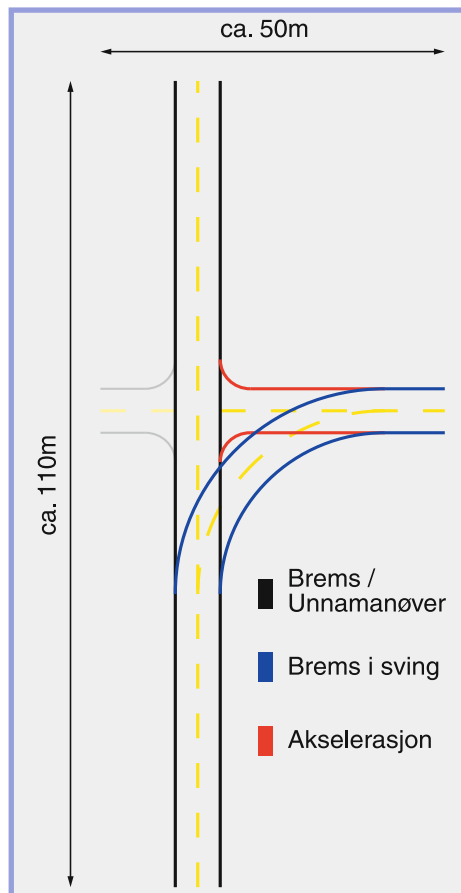
Bredde: 3m

Kurveradius i sving: 25m

Akselerasjon:

Lengde: ca. 30m

Bredde: 3m





ØVELSE 1: **STYREØVELSE**

Øvelsen vil gi deg mulighet til å mestre raske kursendringer ved hjelp av styrekommando, god forankring, gasskontroll og blikk.

Den 30 meter lange banen tenkes som en 6 meter bred vei med midtstripe og kantlinjer. Ved starten på banen settes 2 kjegler på hver side av det 3 meter brede, høyre kjørefeltet, slik at de danner en "port". Ca. 15 meter lenger ned settes en tilsvarende port i det venstre kjørefeltet. Enda 15 meter lenger ned settes nok en "port" i det høyre kjørefeltet (se tegning). Øvelsen krever et tilløp på ca. 50 meter.

Du bruker tilløpet til å akselerere til en hastighet på 40 km/t (2. gir?). Nøyaktig midt mellom de to kjeglene i den første porten skal du ved hjelp av trykk-tråkk foreta en rask kursendring mot venstre. Ved hjelp av gasskontroll, forankring og riktig blikkbruk skal du deretter kjøre i en *rett linje* til et punkt *midt mellom* de to kjeglene i den andre porten.

Akkurat *midt mellom* de to kjeglene i den andre porten skal du på samme måte foreta en kursendring mot høyre og kjøre langs en *rett linje* mot et punkt *midt mellom* de to kjeglene i den siste porten. Akkurat *midt mellom* de to kjeglene i den tredje porten skal du rette opp motorsykkelen slik at den styrer langs en *rett linje*, nøyaktig *midt* i det høyre kjørefeltet.

Øvelsen er korrekt utført dersom motorsykkelen svinger på et punkt nøyaktig *midt mellom* de to kjeglene i portene og kjører langs en *rett linje* mellom de tre portene.

Øvelsen er feil utført dersom du bare bruker kroppsvekten til å foreta en lang "banansving", dvs. ikke aktivt bruker styrekommando og forankring for å få motorsykkelen til raskt å skifte retning. Øvelsen er også feil gjennomført dersom du ikke treffer midt mellom de to kjeglene i de tre portene eller senker farten til under 30 km/t.

Målet med øvelsen er at du skal forstå hvor effektiv den styreteknikken vi har forklart er, og mestre å bruke den til effektiv kursendring. Effekten av styrekommandoen er avhengig av god forankring i ytre fotpinne. Gasskontroll gjør sykkelen mer lettstyrt, noe som er nødvendig for å få en rask kursendring.

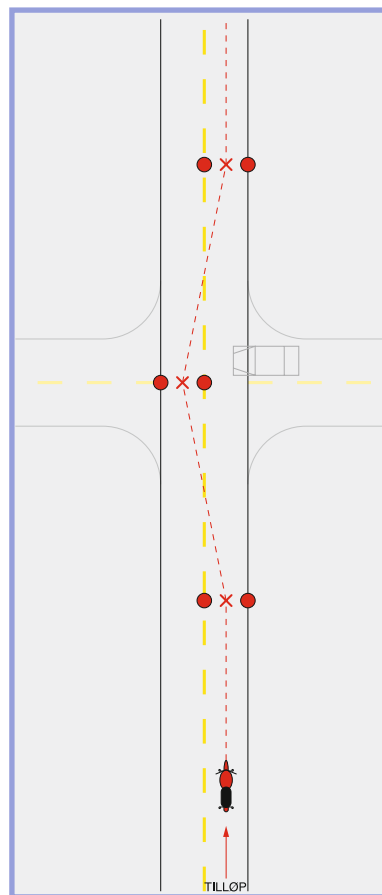


Styreøvelse: Akkurat midt mellom de to kjeglene i den andre porten skal du på samme måte foreta en kursending mot høyre.

Styreøvelse:

Banelengde: 30m +
 Banebredde: 2 x 3m
 Tilløp: 50m
 Avstand mellom porter: 15m

Kjedge: ●
 Svingpunkt: X
 Korrekt spor: - - - - -



ØVELSE 2:**MAKSIMAL NEDBREMSING TIL STOPP, RETT FRAM**

Også denne øvelsen kan settes opp med kjegler, plastflasker eller lignende. Øvelsen vil gjøre deg i stand til, ved hjelp av riktig dosering av bremskraft, riktig sittestilling og riktig bruk av blikket, å foreta en kontrollert nødbrems til full stans.

Samme bane og tilløp som for styreøvelsen. Port nr. 1 blir stående og markerer stedet der bremsing skal starte. Et punkt 12 meter lenger ned markeres med en kjele (se tegning).

Du bruker tilløpet til å akselerere til 50 km/t. Mellom kjeglene i startporten skal du aktivere bremsene. Hvorvidt du kun skal bruke forbrems eller en kombinasjon av forbrems og bakbrems avhenger av sykkeltype. Har du en moderne, lett sportsmotorsyssel, for eksempel en Honda CBR 600, er det naturlig at bare forbrems benyttes.

Dersom du derimot kjører en Harley-Davidson Soft Tail, er det naturlig at begge brems benyttes. Uansett sykkeltype skal du bremse motorsykkelen langs en *rett linje* og bringe den til full stans på kortest mulig strekning. Du må kunne klare å stanse innenfor 12 meter med en hastighet på 50 km/t.

Øvelsen er korrekt utført dersom du ved hjelp av riktig dosering bremser maksimalt uten at det oppstår hjullåsing. Videre at du ved hjelp av riktig sittestilling, med knærne om tanken og med løse

armer og riktig bruk av blikket, klarer å holde sykkelen på en rett linje helt til full stans. Føttene skal til en hver tid være på fotpinnene. Kontrollert blokkering, der det raskt slippes opp, er greit.

Øvelsen er ikke korrekt utført dersom hele bremsingen foretas med blokkerte hjul, dersom styret slår ut til en av sidene, dersom bakhjulet slår ut til en av sidene, dersom sykkelen ikke følger en *rett linje* eller dersom du må sette føttene i bakken før sykkelen har stanset helt.

Å bremse maksimalt og med full kontroll i en hastighet på 50 km/t er et absolutt minimumskrav. Egentlig bør du også øve maksimal brems i hastigheter helt opp til landeveishastighet (90 km/t). Da bruker du samme øvelse,



bare at avstanden til andre kjegleport økes med hastigheten. Du trenger også et litt lengre tilløp. Øv deg opp gradvis, slik at du hele tiden har full kontroll. Tenk litt over denne problemstillingen: Hvis du ikke er komfortabel med hard bremsing fra 50 km/t, hvordan tør du da gi full gass på motorveien i Tyskland?

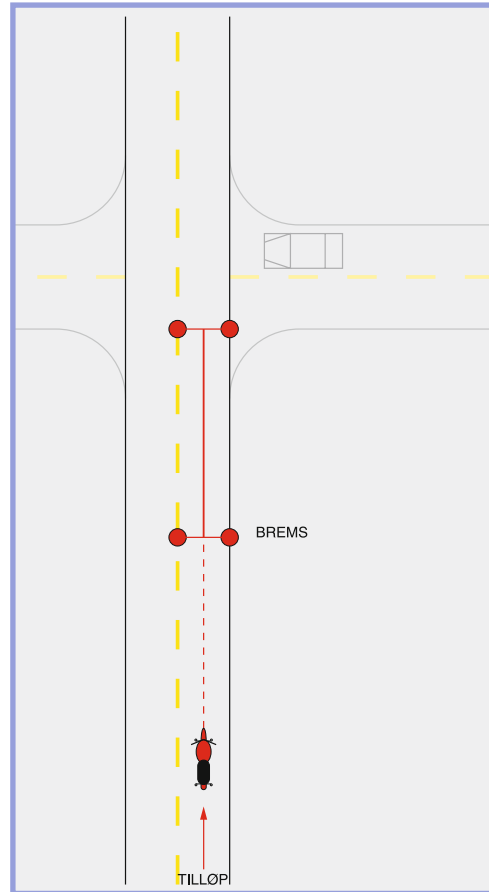
- i 50 km/t må du kunne stanse på 12 meter
- i 60 km/t må du kunne stanse på 18 meter
- i 70 km/t må du kunne stanse på 24 meter
- i 80 km/t må du kunne stanse på 32 meter
- i 90 km/t må du kunne stanse på 40 meter

Disse stoppstrekningene gjelder på tørr asfalt, og gir de aller fleste motorsyklister gode marginer.

Bremseøvelse:

Banelengde: 12m +
 Banebredde: 3m
 Tilløp: 50m
 Avstand mellom porter: 12m

Kjegle: ●
 Korrekt spor: - - - - -



ØVELSE 3:**NEDBREMSING TIL GANGFART I SVING**

Denne øvelsen vil gi deg mulighet til, ved hjelp av god forankring, blikk og forsiktig styrekommando, å korrigere for den driftingen utover som oppstår når du må bremse ned en motorsykkel i sving.

Merk opp en 3 meter bred bane med kantlinjer. Bruk kritt, kjepler eller plastflasker. Tilløp og startpunkt er det samme som for øvelse 1. Etter startpunktet går banen over i en slak høyresving med kurveradius på ca 25 meter. (Kan måles opp med snor). De to kjeplene (porten) ved startpunktet marker svingpunktet. 10 meter lenger ned i banen settes en port for å markere bremsepunktet. Ytterligere 15 meter ned settes en port som markerer når nedbremsingen skal avsluttes. Ennå 10 meter lenger ned markeres banens endepunkt med en kjeple som plasseres midt i den 3 meter brede banen (se tegning).

Du bruker tilløpet til å akselerere til ca 40/50 km/t (2. gir?). Mellom kjeplene i startporten skal du bruke styrekommando til å begynne en høyresving. Ved port nr. 2 skal du foreta en nedbremsing *til gangfart* ved hjelp av *forbremsen*. Motorsykkelen skal *ikke stanses helt* fordi dette lett fører til velt og unødvendige skader. Ved passering gjennom port nr. 3 skal motorsykkelen peke *rett mot* den siste kjeqlen som står midt i den 3 meter brede banen.

Øvelsen er korrekt utført dersom farten fram til bremsepunktet opprettholdes, du foretar en kontrollert nedbremsing til gangfart og motorsykkelen befinner seg midt i banen, pekende mot den siste kjeqlen ved passering gjennom port nr. 3.

Øvelsen er feil utført dersom fartsreduksjonen etter bremsepunktet ikke er betydelig eller dersom motorsykkelen ved avsluttet bremsing er på vei ut av banen på høyre eller venstre side. Øvelsen er helt feil gjennomført dersom motorsykkelen på et eller annet tidspunkt havner utenfor banens kantlinjer.

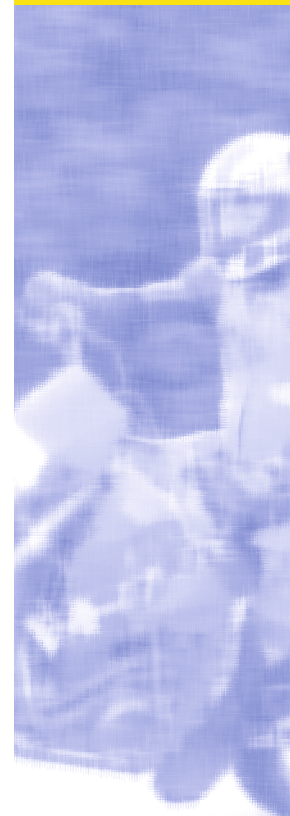
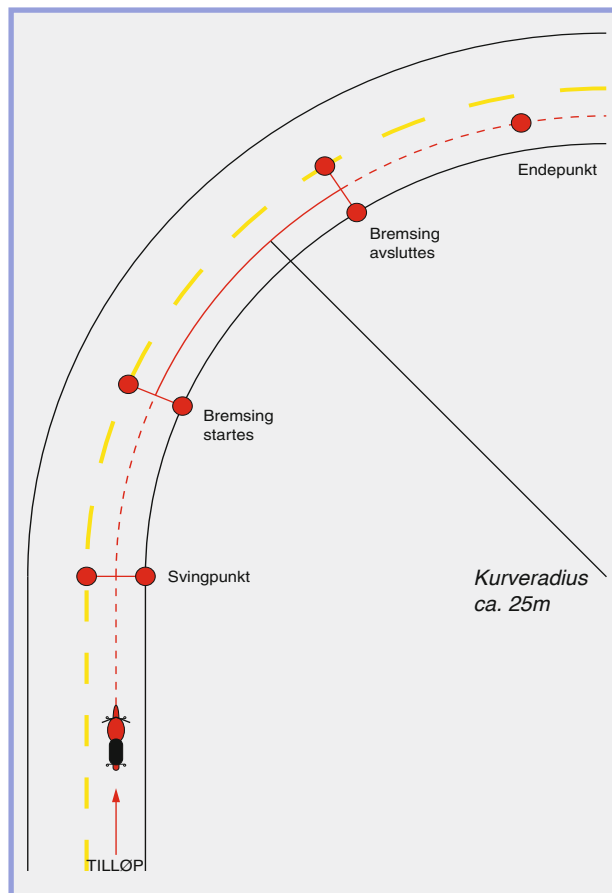
Du kan også "snu" øvelsen og øve bremsing i venstresving.



Brems i sving:

Banelengde: 35m +
 Banebredde: 3m
 Kurveradius: 25m
 Tilløp: 50m
 Avstand mellom porter: 10+15+10m

Kjegle: ●
 Korrekt spor: - - - -



ØVELSE 4:**HØYRE- OG VENSTRESVING MED AKSELERASJON FRA STILLESTÅENDE**

Øvelsen vil gi deg mulighet til å mestre innkjøring på en sterkt trafikkert vei med 70-90 km/t fartsgrense, fra en sidevei, fra stillestående, ved hjelp av riktig bruk av forankring, gasskontroll og blikk.

Banen er 3 meter bred, krever ikke tilløp og merkes med kjepler som på tegningen. Du skal kjøre raskt i gang og bena skal *umiddelbart* opp på fotpinnene. Igangsettingsbevegelsen kontrolleres med clutch og gass. Motorsykkelen skal styres til høyre (venstre) ved hjelp av styrekommando/forankring, samtidig som du gradvis gir gass. Blikket skal holdes langt fram og nøyaktig dit du vil at motorsykkelen skal styre, nemlig til et sted *midt* i det høyre kjørefeltet på den "veien" du skal ut på.

Øvelsen foretas fra begge startsteder, altså både som høyresving med akselerasjon fra stillestående og venstresving med akselerasjon fra stillestående.

Øvelsen er korrekt utført dersom du umiddelbart løfter bena opp på fotpinnene og motorsykkelen gjennom en betydelig akselerasjon følger en tenkt linje nøyaktig midt i den 3 meter brede banen.

Øvelsen er feil utført dersom bena dine sleper eller "padler" eller dersom motorsykkelen ikke

akselererer tilstrekkelig. Øvelsen er også feil gjennomført dersom motorsykkelen ender opp utenfor banen på høyre eller venstre side.

**Akselerasjon fra stillestående:**

Du skal kjøre raskt i gang og bena skal umiddelbart opp på fotpinnene.

”
*Dette var
akkordene:
Nå kan du
komponere*

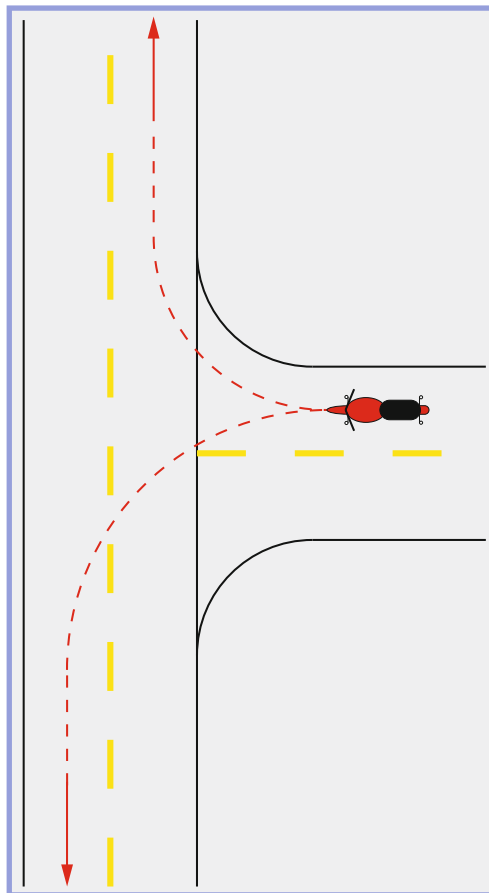
Akselerasjonsovelse:

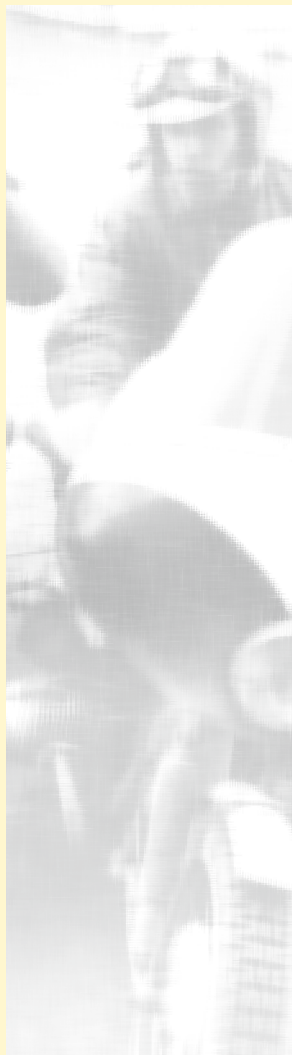
Banelengde: ca. 30m +

Banebredde: 3m

Tilløp: 0

Korrekt spor: - - - - -





Trafikkspillet

Det finnes de som setter likhetstegn mellom det å aldri oppleve farlige situasjoner i trafikken, og det å være en god trafikant. Samtidig er det daglig motorsyklister som unngår døden med kun en hårsbredd, uten en gang å vite at de

har vært involvert i en farlig situasjon. Det er ikke bare en utvannet klisje å hevde at "å kjøre MC er å tenke MC". Hvis du ikke har med hodet ut i trafikken, er sjansen stor for at du ikke får det med deg hjem igjen heller.



Samspill: Trafikk er et komplisert samspill som krever at man lærer seg spillereglene - og følger dem.

Å kjøre motorsykkel handler i stor grad om å være aktivt med i sin egen transport. Man må kjøre med en høy grad av selvinnsikt og gjøre krav på sin plass på veien og i trafikken. Fordi vi motorsyklister kjører de minste kjøretøyene må selvinnsikten vår være desto større.

Den ordløse dialogen

Egentlig kan man sammenligne det å kjøre motorsykkel, eller hvilket som helst annet kjøretøy for den saks skyld, med å delta i et spill. La oss kalle det trafikkspillet. Et usedvanlig morsomt spill for de som kan reglene og gidder å delta. Men for at det skal bli morsomt må man, i likhet med alle andre spill, kjenne spillereglene. I trafikkspillet består de av en blanding av trafikk-reglene og trafikantenes egne uskrevede regler.

Den første kategorien er grei, den er tross alt nedfelt i veitrafikkloven og skal - i alle fall etter planen - fungere som et felles arbeidsverktøy i trafikken. Trafikkreglene er laget for å skape forutsigbarhet. Ikke minst gir de deg mulighetene til å forutse handlingene til de andre trafikantene.

Trafikkreglene skaper forutsigbarhet og en mulighet for samspill. Forutsigbarhet reduserer sjansen for misforståelser, overraskelser og ulykker. Bare tenk på hvor forbannet du som motorsyklist blir når en bilfører ikke overholder vikeplikten - med andre ord ikke oppfører

seg forutsigbart. Man bruker for eksempel ikke blinklys bare fordi det står i en paragraf at det er påbudt. Man bruker blinklys fordi det gir et signal til de andre trafikantene om at man har planlagt å svinge til høyre eller venstre.

Men uansett om du bruker blinklysbryteren eller ikke så sender du ut signaler til de andre trafikantene. For eksempel gjennom kjørefart. Det er greit nok at du kanskje synes farts-grensene i Norge er for puslinger og sinker. Men du kan allikevel ikke oppheve disse og lage dine egne regler som de andre trafikantene ikke forstår.

For å kunne være en aktiv deltaker i trafikkspillet er det viktig å "snakke" et språk som alle forstår. Hvis man ikke oppfatter og forstår de signalene som blir gitt, er det lett å bli spilt over



Ordløst: Man må kunne kommunisere med andre trafikanter uten å bruke ord.

”
*Det er ikke
 særlig smart å
 bruke motor-
 sykkel til å
 oppdra taxi-
 sjåfører og eldre
 menn med hatt.
 Du er minst og
 har mest å tjene
 på vennlighet.*

sidelinjen. Da må man bruke mye konsentrasjon på andre ting enn å utføre sjåfør-jobben.

Et godt eksempel på slik fremmedgjøring, i det vi kan kalle et "trafikkspill for viderekommende", er flygelederne på Charles de Gaulle-flyplassen i Paris. De snakker konsekvent fransk til franske piloter - selv om det offisielle flyspråket er engelsk. Det gjør at alle piloter som ikke forstår fransk blir utelatt fra store deler av det avanserte trafikksillet som foregår i luftrommet over den franske hovedstaden.

I bunn og grunn handler dette om teamwork. Hvis man er i stand til å lese spillet kan man både redde sitt eget skinn og kanskje også skinnen til en medspiller. Det er nemlig sånn at de handlingene du utfører i trafikken også påvirker de andre spillernes adferd. Derfor er det smart å gi tydelige signaler og aktivt invitere til den ordløse dialogen. Og med ordløs dialog mener vi ikke å gi finger'n til bråkjekke taxisjåfører eller prøve å oppdra menn med hatt.

På den tyske Autobahn finner man på mange måter ekstremvarianten av trafikksillet. Du bytter ikke plutselig fil der hvis du ser i speilet at en ildrød Ferrari kommer i to hundre og femti i den andre filen. Det er nemlig ikke nødvendigvis bare de andre trafikantenes ansvar å ta hensyn til deg - men også ditt ansvar å ta hensyn til andre. Husk at du som ubeskyttet motorsyklist er den som har aller mest å tjene på et mer tilgivende trafikkmiljø.



Teamwork: Som ubeskyttede trafikanter er vi motorsyklistene helt avhengige av å spille på lag med bilførerne.

Se og bli sett er i bunn og grunn det samme som å forstå og bli forstått. Et godt eksempel på å bli sett og forstått er hvis du nærmer deg et fotgjengerfelt hvor noen helt opplagt har planlagt å krysse veien. Da er det lurt å senke farten, gjerne overdrevent, i god tid før fotgjengerfeltet. Da signaliserer du med all mulig tydelighet overfor fotgjengerne at du har oppfattet situasjonen og at du har tenkt å slippe vedkommende over.

Det finnes de motorsyklistene som kjører med en filosofi om at "hvis de andre ikke merker at jeg er der så er jeg ganske fornøyd. Og hvis jeg skal

påvirke trafikkbildet så skal det være i positiv forstand". En i utgangspunktet ganske nobel tanke, men hvis den skal fungere i praksis må man kjenne både de skrevne og uskrevne reglene. Og i tillegg må man hele tiden være påpasselig med å invitere de andre trafikantene til å være med på den ordløse dialogen. Men man skal allikevel ikke ta for gitt at den fungerer hver gang.

Kort oppsummert er det ikke smart å tvinge andre trafikanter til å måtte foreta uventede handlinger fordi du selv ikke har gitt klar nok beskjed om hva du har tenkt å foreta deg.

Selv om det i utgangspunktet kan virke som om du har klar bane - der du har lagt deg ut for å kjøre forbi et vogntog - kan det likevel være at en bil plutselig dukker opp i motgående kjørefelt. Da er du prisgitt trailersjåføren, som er obs på situasjonen, bremser opp og lar deg få smette inn foran grillen hans. Tusen, tusen takk!

Men det motsatte kan også skje. Mange motorsyklist har opplevd aggressive bilførere som i stedet for å vise tilgivelse tramper gassen i bunn og nekter å la deg slippe forbi.

På rett sted til rett tid

En av hovedoppgavene til en motorsyklist er å forstå og oppfatte risiko. Fra føreropplæringen husker du kanskje et begrep som "kjøreprosessen". Den handler om å *se, oppfatte, avgjøre*

og *handle*. For å kunne handle må du ha inntatt handlingsberedskap.

Handlingsberedskap kan for eksempel være at du, når du oppfatter noe som farlig, automatisk flytter to fingre over til håndbremsen - uten engang å slippe gassen. I realiteten har du egentlig ikke gjort noe som helst, men har allikevel på en effektiv måte satt deg selv i beredskap.

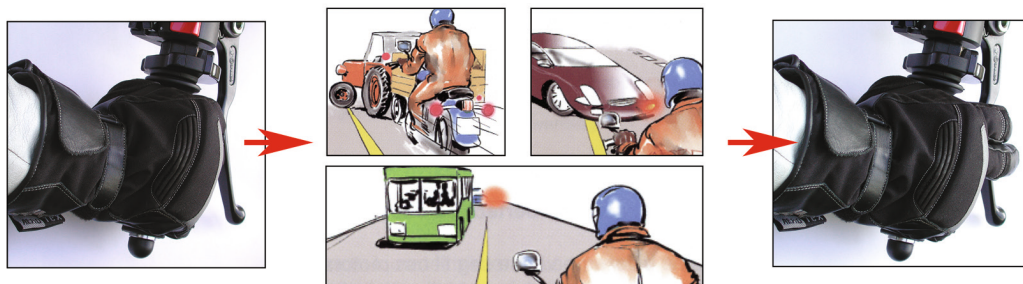
Handlingsrom er den sikkerhetsmarginen eller sikkerhetssonen du som motorsyklist trenger for å kunne korrigere eventuelle feilhandlinger. Dine egne eller andres. Men uten handlingsberedskap skaffer du deg ikke noe handlingsrom.

Erfarne motorsyklist vet instinktivt hva de skal gjøre i de aller fleste situasjoner og er påpasselige med til en hver tid å ha nok plass og tid til å kunne utføre nødvendige handlinger. Husk at noe så elementært som bremseberedskap like mye sitter i hodet som i de to-tre fingrene du har plassert på bremsen. Bremseberedskap gir deg en tidsfordel og tid er plass.

For å kunne skape handlingsrom må du kunne styre sykkelen dit du vil. Med andre ord: Desto dårligere teknikk du har, desto mindre rom er du i stand til å skaffe deg.

Vi har allerede konstatert at tid gir plass og selv om du kanskje ikke har opplevd plutselig å få en trailer inn fra venstre, så skjønner de aller fleste at det å være på rett sted til rett tid er livsviktig for en motorsyklist. Det handler altså om å aldri være på samme sted, på samme tid, som en annen.





Handlingsberedskap: Du oppfatter en situasjon som kan bli farlig og flytter automatisk to fingre fram på bremsehendelen.

Derfor bør du sørge for at du alltid har mulighet til å kunne foreta de handlingene du selv vil, og ikke la andre bestemme hva du skal gjøre. Stikkord her er siktfordel, sikkerhetsavstand samt tid og plass til å kunne reparere egne eller andres feilvurderinger og feilhandlinger.

Å ligge og slikke på bremselyset til bilen foran deg, for så å vræle forbi, er for eksempel ganske dumt. Det forhindrer andre å delta i trafikkspeilet. Motorsykkel er i utgangspunktet et fleksibelt og lettmanøvrert kjøretøy, men blir ofte gitt lite handlingsrom av andre trafikanter. Og uansett hvor stor og viktig du måtte føle deg på sykkelen, så vil du som motorsyklist alltid være den svake part. Lik det eller ikke, men sånn er

det bare. Selv ikke en GoldWing-fører, polstret som Michelin-mannen, vil kunne regne med å komme fra et ublidt og uventet møte med et vogntog uten skrammer på både selvtillitt og ekvipasje. At det til tider kan oppstå overraskende situasjoner på veien fikk innbyggerne i en liten norsk by oppleve for noen år siden. Da fikk de nemlig sin første rundkjøring, bygd etter alle veikunstens ingeniørregler og med en flott steinskulptur som tronet i midten. Lokalavisen var selvsagt på plass på åpningsdagen og spurte en eldre bilist hva han syntes om byens første rundkjøring. Han svarte:

"Jo, rundkjøringen er kjempefin. Men den er veldig trang når du møter andre biler".



” Vær
tydelig
og bestemt slik
at det er lett for
andre å tolke
hva du vil og
hvor du skal.
Å bli sett
handler mange
ganger vel så
mye om å gjøre
seg forstått.



Som fersk motorsyklist kan det kanskje være vanskelig å forstå at de andre trafikantene overser deg. Men trafikkspeilet foregår dessverre ikke alltid etter lovene i Kardemomme by. Derfor er det viktig at vi motorsyklister sørger for at vi til enhver tid gjør oss mest mulig synlige overfor de andre trafikantene. Blant annet i forhold til plasseringen vår i veibanen.

Du kjører i høyre felt på en motorvei. Plutselig bestemmer deg for å skifte fil, men i stedet for bare å hive deg over i det andre feltet, gir du gass og legger deg langsomt ut mot midtstripen. Her ligger du noen sekunder før du dobbeltsjekker blindsonen og skifter felt. Tenk hvilken forskjell det utgjør for sjåføren i bilen i venstrefeltet. En slik atferd er med på å skape en forutsigbarhet både du og de andre trafikantene profitterer på. Et annet godt eksempel er å legge seg godt ut til venstre i kjørefeltet før en "blind" høyresving for å skaffe seg siktfordel.

En slik gjennomtenkt kjørestil gjør at man har sjansen til å foreta alternative manøvre, og i nødsfall iverksette den berømmelige plan B. Men du har ikke en sjanse i havet til en gang å tenke plan B hvis du ikke har satt deg i beredskap - eller mangler nødvendige kjøreferdigheter.

Godt å se deg

Hvis man ser bort fra de ti tusenvis av mopederne i Saigon og Bangkok og scooterne i

Roma, er det faktisk lett å overse motoriserte tohjulinger i det daglige trafikkbildet. På tross av at motorsykler egentlig er godt sansbare blir de forbløffende nok ofte ikke sett av bilistene. Det vil si: Selv sagt blir de sett - men allikevel ikke.

En av grunnene til at bilførere "ikke ser" motorsykler er at en motorsykkel ikke oppfattes om noen fysisk trussel for bilisten i samme grad som



Synlighet: Mange produsenter av kvalitetskjøretøy tilbyr nå modeller med synlighetsfarge på de rette stedene

for eksempel et vogntog gjør. Det er med andre ord ikke med vilje at motorsyklister blir oversett. To klassiske situasjoner hvor motorsykler gjerne blir "usynlige" for bilførere er når bilen skal svinge til venstre eller skal kjøre ut på en forkjørsvai.

Hvis du ikke selv sørger for å gjøre deg synlig i forhold til de andre trafikantene, kan du heller ikke regne med at de skal se deg. Å ligge midt bak en trailer er for eksempel en dårlig ide, både i forhold til det å bli sett og i forhold til egen sikt. Er du ikke synlig har du automatisk forspilt noe av handlingsrommet ditt.

Plassering i veibanen er av stor sikkerhetsmessig betydning for motorsyklister. Og man gjør seg større enn man faktisk er ved å ha riktig plassering. En trenger ikke være atomfysiker for å regne ut at et objekt som beveger seg i forhold til bakgrunnen har større sjanse for å bli oppdaget enn et som holder seg i ro. Hvis du har et akutt behov for å bli sett er det et smart trekk å bevege seg sideveis i veibanen. Med det mener vi ikke å kjøre karusell, men langsomme pendelbevegelser fra side til side. Når du ligger bak en bil er det viktig å sørge for at bilføreren ser deg i speilene sine. Prøv og kjør på en slik måte at du alltid blir sett, enten i sidespeilene eller i bakspeilet.

Refleksvest er ikke lenger bare forbeholdt veivesenet og politiet og brukes i dag av mange motorsyklister i den tro at de lettere skal bli sett. Det skader selvsagt ikke å bruke en slik vest, men

”
*Bilister vrerger
noen ganger
ulovlig inn i
kollektivfeltet*



den kan i mange tilfeller gi en falsk trygghet. Ofte er det faktisk bare du selv som ser at du har på deg vest, der du sitter gjemt bak lysglorien fra frontlykta og høye kåpeglass.

Det finnes de motorsyklistene som sverger til fjernlys for å bli sett, mens andre igjen mener at dette bare er tull. Uansett kan fjernlys, så fremt det ikke blander andre, være greit å bruke ved for eksempel forbikjøring av en kø. Men forvent for all del ikke at alle bilistene oppdager deg av den grunn. Vi lever ikke i en ideell verden og må derfor pent forholde oss til de trafikantene som til enhver tid utgjør det trafikkbildet vi befinner oss i.

Saktegående kø

Det er ufattelig kjedelig å ligge og stange i kø. For mange er det å slippe kjøkjøring noe av grunnen til at man i utgangspunktet valgte å kjøre motorsykel i stedet for å sitte innestengt i en bil. I Norge er det ikke forbudt å manøvrere seg mellom biler som står/kjører i kø i samme retning. Dette er imidlertid en risikosport som krever mer enn et visst snev av både gode nerver, god kjøreteknikk og høy grad av oppmerksomhet. God balanseevne er en av de første forutsetningene for å få det til. Det er både farlig og flaut plutselig å måtte legge sykkelen over panseret på bilen til høyre eller venstre for deg, bare fordi du ikke klarte å holde balansen. Tommelfingerregler

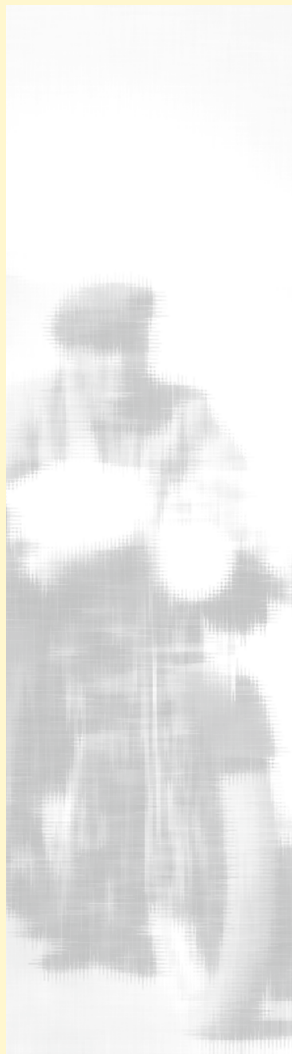


Fildeling: Om man føler seg usikker er det kanskje like greit å bli liggende i køen?

her er: Se langt fram, clutch og gasskontroll.

Vær også ekstra oppmerksom på at det fort kan koke litt ekstra i toppen på bilførere som sitter i kø. Innestengte bilførere kan ha en stygg tendens til å bli aggressive. De ville aldri finne på å ta ut denne aggresjonen ved å renne inn i bilen foran, men kan godt finne ut at motorsyklistene ikke på tørre møkka skal slippe forbi.

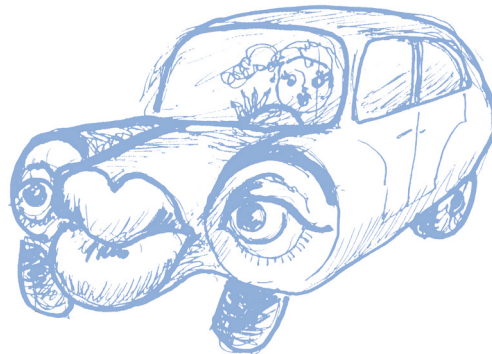
Noen bruker fullt lys når de kjører mellom biler i kø og dette kan være smart for å gi beskjed om at du kommer. Men regn ikke med at alle bilister ser deg i speilet. Tvert i mot. Det er imidlertid definitivt lov å takke en bilist som ser deg og lar deg få den plassen du trenger til å tråkle deg forbi.



Skal du prøve deg på dette må du ha full skjerpings. Ikke bare forover, men også bakover. Det er nemlig ikke utenkelig at det finnes flere motorsyklister som har tenkt det samme som deg, og i tillegg til å forsere bilkøen også gjerne vil forbi deg. For uerfarne kjøpere er det helt klart å anbefale å legge seg på hjul etter en annen sykkel og la denne brøyte vei.

Uansett er denne såkalte *fildeelingen* en øvelse som lettest og sikrest lar seg gjennomføre i lave hastigheter. Når trafikken ruller av gårde i 70 i en 60-sone er det direkte tåpelig, for ikke å snakke om forbudt, å drive med slike aktiviteter. Husk at det er ikke flaut å ligge i kø - men det er tidkrevende og ikke minst veldig, veldig kjedelig!

Uansett hva noen måtte mene så er kollektivfeltet ikke en frisone der motorsyklister kan gjøre hva de vil. Norge er ett av få land i verden som tillater motorsykel i kollektivfeltet, men man er sjelden alene der. Én ting er de andre trafikantene som har sin rettmessige plass der, slik som busser, taxier og minibusser. En helt annen ting er de bilistene som insisterer på å "låne" av kollektivfeltet når det passer seg sånn. Disse har en tendens til å hive seg inn i kollektivfeltet - liksom for å skjule at de gjør noe ulovlig. I rush-tiden går trafikken i kollektivfeltene ofte fortere enn trafikken i de andre filene, men byr samtidig på et lite forutsigbart trafikkmønster. Den som kjører i kollektivfeltet er også den som først får



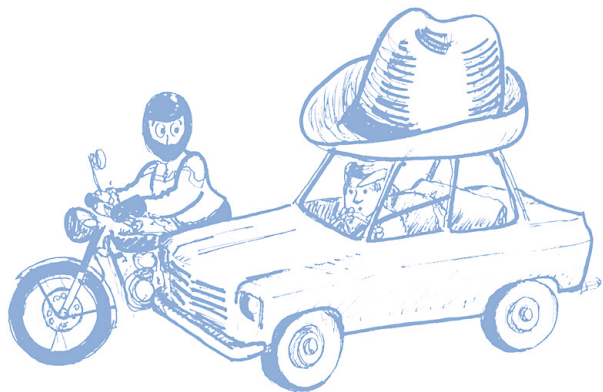
kontakt med påkjøringsveier fra høyre.

Det er blitt en stadig mer vanlig oppfatning blant norske motorsyklister at dobbel sperrelinje er å anse som egen motorsykkelfil. For enkelte er det å passere en slik linje for en bagatell å regne i den store sammenhengen, men vær klar over at trafikken som kommer i motgående løp ikke nødvendigvis er av samme oppfatning. Men du er i din fulle rett - dersom det ikke er satt om skilt med forbikjøring forbudt - til å kjøre forbi andre kjøretøy i samme kjørefelt, så sant du ikke krysser sperrelinjen.

Bilistene

Det er en utbredt myte blant motorsyklister at alle bilførere er "dumme" og "dårlige til å kjøre". Men i like stor grad som teorien er kjent

er den også feil. Erfarne motorsyklister opplever nemlig sjelden eller aldri at bilførere gir blaffen. Det henger selvsagt sammen med at disse veteranene sørger for å gi seg selv handlingsrom, som



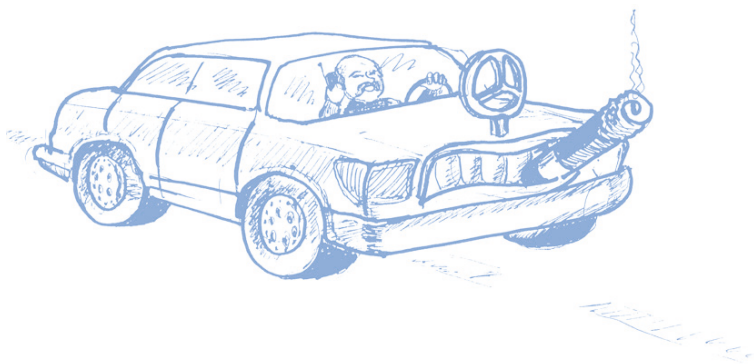
i stor grad er med på å eliminere de farlige situasjonene. Med andre ord: De forventer det uventede og at ikke alle følger spillereglene.

Det er imidlertid lett å snu denne problemstillingen på hodet, for hvem har vel ikke opplevd at også motorsyklister kan være med å skape uventede og farlige situasjoner for resten av trafikantene. Som motorsyklist kan man være med på å gjøre bilistene farlige og redde ved for eksempel plutselig å bare blåse forbi bilen foran uten det minste forvarsel. Et like irriterende (fare)moment

kan være fire eldre herrer på hver sin japanske customsykkel som insisterer på å ligge i 70 i 90-sonen for å nyte utsikten. I en slik situasjon kan du være rimelig sikker på at det koker godt under topplokket på trailersjåføren med dårlig tid, som ligger bak og ikke kommer forbi.

I det hele tatt handler dette om noe så enkelt som å tilegne seg evnen til å kunne sette seg inn i andre trafikanters situasjon og være i besittelse av det man med et fint ord kanskje kan kalle for "trafikal empati".

Noen setter et likhetstegn mellom det å aldri oppleve farlige situasjoner i trafikken og det å være en god trafikant. Mens andre hevder at det å være en god trafikant er å aldri bli overrasket over farer som måtte oppstå. Hvis du stadig føler at du havner opp i farlige situasjoner på veien kan det med stor sannsynlighet tenkes at



det er deg, og ikke de andre trafikantene, det er noe galt med. Eller som bestefaren til en bekjent av oss så presist, og med stor grad av selvinnsikt, formulerte det:

"For hver gang jeg var ute og kjørte bil syntes jeg det ble flere og flere idioter på veien - inntil jeg en dag skjønnte at det var jeg som var idioten".

Bilistene er i flertall i trafikken og de har faktisk all mulig rett til å være der. Som motorsyklist utgjør du i liten grad noen trussel mot bilistene. Vi på to hjul har ikke noe beskyttende karosseri rundt oss og må langt på vei også ta ansvar for bilførernes eventuelle feilhandlinger. Derfor kan det være smart å lære seg å kjenne igjen handlingsmønsteret til ulike typer bilførere. Selv om det er for enkelt å putte de ulike bilistene i bås - mann med hatt, polsk minibuss, tysk campingtursturist og kjekkas i Audi A6 - må man uansett forholde seg til disse sjåførene og på en eller annen måte klare å kommunisere med dem.

Å være i trafikken er litt som tipping. Det finnes noen sikre tegn, men innimellom kan det også være greit å helgardere. Én ting kan man som regel være sikker på, og det er at de dårligste sjåførene stikker seg ut. Signaler å være på vakt overfor er: Ujevn hastighet, vingling og usikkerhet ved påkjøring til motorvei. Prøv for all del ikke å oppdra slike bilførere med å tute eller ved bruk av ufine håndbevegelser. Styr i stedet unna

og la dem få rom.

Uansett hvor irriterende det måtte oppfattes - der du kommer i fint driv - er det som oftest en årsak til at bilen foran deg kjøre sakte. Det kan være saktegående kjøretøyer, som for eksempel en traktor, eller andre objekter lengre frem i veibanen som gjør at bilen(e) foran har senket farten. Lam, for eksempel, er godt på middagsbordet, men ikke like populært smurt utover veibanen.

Når du tar igjen et saktegående kjøretøy er det også viktig å være obs på at det fort kan endre retning, svinge av veien eller stoppe helt opp. Prøv å se etter tegn som kan tyde på nettopp en slik adferd. Velger du å passere et slikt kjøretøy kan det derfor medføre fare å bare blåse forbi i full fart. Slakk heller av på gassen og kjør sakte forbi.

Som deltagere i trafikkspeillet er kommunikasjon mellom de ulike trafikantene og trafikantgruppene viktig. En TØI-rapport forteller at åtte av ti kollisjoner mellom bil og motorsykkel skyldes uoppmerksomme bilførere. Men det hjelper ikke at bilførerne har det juridiske ansvaret når det er vi som havner på sykehus. Derfor må vi motorsyklister også ta ansvar for bilførernes feilhandlinger. Hvis du ikke gjør det kan nemlig konsekvensen kanskje være dødelig.

Blikkontakt kan være vel og bra, men det funker dårlig med mørkt visir. Se heller etter om



Ansvar: Motorsyklister må langt på vei også ta ansvar for andre trafikanters feilhandlinger - hvilket innebærer at vi selv må sørge for å bli sett.

bilen beveger seg på en måte som kan tyde på at bilføreren er oppmerksom på deg. Hvis en bil står stille, men helt tydelig er i ferd med å svinge ut på veien, kan det være smart å kaste et blikk på hjulene. Er det bevegelse/vridning på forhjulene

er det sikkert tegn på at noe er i ferd med å skje. Men lås for all del ikke blikket kun på ett punkt. Sørg i stedet for å skaffe deg et totalbilde over situasjonen ved å ta i bruk det vi kaller for "bred oppmerksomhet".



Betrakt alle bilførere med en liten dose skepsis og ta selv ansvar for at ting skal gå bra



I hodet på en motorsyklist

Ta kommandoen!

Det å kjøre motorsykkel kan på mange måter sammenlignes med å hoppe på ski: Det er ikke aktiviteter som kan gjennomføres på en halvhjertet måte. Du kan ikke hoppe "bare litt" i Vikersund-bakken. Enten så hopper du, eller så hopper du ikke. En må tørre å gjøre det som er riktig. På motorsykkel kan du for eksempel ikke velge å bare legge ned sykkelen "litt", hvis situasjonen krever fullt nedbrekk.

Vi har allerede konstatert at en motorsykkel er et fleksibelt og lettmanøvrert kjøretøy. Men det hjelper lite at den i utgangspunktet er konstruert for å være lettmanøvrert, hvis du ikke er i stand til lett å manøvrere den dit du vil den skal gå. Eller kanskje enda viktigere; unngå at sykkelen går dit du absolutt *ikke* vil at den skal gå.

Det er nemlig liten tvil om det i mange tilfeller er vanskelig å avgjøre hvem som egentlig kjører tur med hvem. Eller hvem som faktisk har kommandoen: Motorsyklisten eller sykkelen?

Et godt eksempel på en situasjon der du må være beslutningsdyktig er hvis du kommer i moderat fart gjennom et boligstrøk og et barn plutselig dukker opp i veien foran deg. Du ser

barnet, oppfatter at det er en farlig situasjon, tar en avgjørelse om at noe må gjøres og så iverksetter du en handling, nemlig å bremse hardt og så styre unna. Du tar kommandoen.

Men man kan ikke gjennomføre de rette taktiske valgene uten at man også er i besittelse av *handlingsverktøyene*. Uten handlingsverktøy - ingen handling. Og handlingsverktøyet er selvfølgelig en presis og effektiv kjøreteknikk. Du kan planlegge deg ut av mye - men ikke alt!

Når harddisken din er mer enn travelt opptatt med å motta og bearbeide informasjon har den ikke kapasitet til å tenke på kjøreteknikken. Den må bare gå av seg selv. Derfor må kjøreteknikken være godt innøvd som naturlige arbeidsvaner. Det er du som skal fortelle motorsykkelen din hva den skal gjøre. Men nesten like viktig er det å ikke "forstyrre" den når den utfører de manøvrene du har valgt. Lytt også til signalene du får fra sykkelen og gjør noe før den begynner å skrike ut i nød.

Det er ikke bare når farten er høy, og de potensielle farene kan gi et dødelig utfall, at man må lære seg å ta kommandoen. Tenk deg at du skal inn på en sommerfull ferge. Sykkelen er pakket

til maks, det er varmt under hjelmen, fergemannskapet stresser deg og kjørerampen er både bratt og glatt. Hele situasjonen føles på alle måter ukomfortabel. Men du kan ikke velge å bare kjøre "litt" inn på fergen. Du må tørre å gjøre det som er riktig og ta kommandoen over situasjonen.

Like ubehagelig kan det være å kjøre inn på en treffplass i regnvær og ha blinket seg ut en fin teltplass på toppen av en gressbakke. Klarer du ikke å kjøre opp bakken i ett drag så går du på trynet. Men gjennomfører du det du i utgangspunktet hadde planlagt er sjansen for at det går bra som regel stor.

Å ta kommandoen handler også om å ha en motorsykkel du faktisk er i stand til å mestre. Dessverre er det en utbredt misoppfattning at hvis man kjøper seg en R-sykkel så blir en automatisk like god til å kjøre som Valentino Rossi.

Selvsagt velger man sykkel med hjertet, men det er minst like viktig at man også har hodet med seg. Er du drøyt halvannen meter høy bør du i utgangspunktet kanskje unngå den største offroadern. Men det finnes også måter å omgå disse fysiske hindrene på. Svært mange sykler modifiseres og det finnes massevis av bolt-on kit å få kjøpt som gjør at du kan tilpasse sykkel til dine behov.

Du skal selvfølgelig ikke la være å kjøpe drømmesykkelen fordi om den kanskje er i overkant krevende. Motorsykkel handler først og fremst



Rett sykkel: Om drømmesykkelen er et nummer for stor blir det vanskeligere å "ta kommandoen".

om følelser og du vil aldri bli fornøyd med noe du oppfatter som et trist kompromiss. Ingen sykler er farlige så lenge du er bevisst på hva du driver med og tar høyde for at sykkel kanskje er et nummer for stor eller hakket for hissig.

Noen bruker som unnskyldning for å ikke lære seg kjøreteknikk at "de kjører så forsiktig og så få mil i året at de ikke behøver å kunne så mye". Eller at de "bare kjører en customsykkel". En slik argumentasjon holder selvfølgelig ikke. Alle MC-førere må lære seg å rett kjøreteknikk og tørre å bruke den. Og man må trene: Lappen er bare en tillatelse til å øvelseskjøre på egenhånd!

Når harddisken er travelt opptatt med å motta og bearbeide trafikal informasjon må kjøreteknikken gå av seg selv

Stiv av skrekk

Været er bra, veien fin og farten din er i utgangspunktet grei og komfortabel. Altså en situasjon du på alle måter egentlig bare kan nyte. Men så legger du deg inn i en sving og får plutselig en følelse av at den er krappere enn du antok på forhånd!

Den instinktive følelsen av fare er så påtrengende at du blir fullstendig handlingslammet. Blodet forsvinner momentant fra hodet. Armene og ryggen blir helt stive. Blikket ditt er låst på akkurat det treet du absolutt ikke vil treffe!



Stiv av skrekk: Blodet forsvinner fra hodet. Armene og ryggen blir helt stive. Blikket låses på det du absolutt ikke vil treffe. Det eneste som kan redde deg er en automatisert kjøreteknikk som overstyrer de farlige instinktene ...

På en eller annen måte gikk det likevel bra, men på neste rasteplass må du bare stoppe for å roe ned harehertet du har langt oppe i halsen. Dette er ikke en unik situasjon forbeholdt ferskinger, men høyst sannsynlig noe de aller fleste motorsyklister har opplevd mange ganger. På motorsykkelspråket oppsummerer vi disse medfødte instinktive reflekshandlingene, som i utgangspunktet skal beskytte oss mot farer, med tre ord: *Stiv av Skrekk*.

Tidligere fotballspiller Jahn Ivar "Mini" Jacobsen beskrev fenomenet slik:

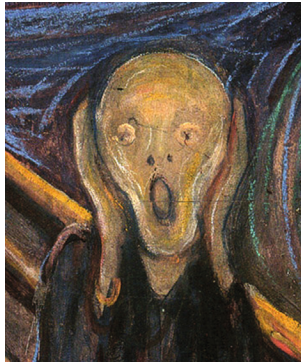
"Et øyeblikks uoppmerksomhet, og så kom svingen alt for brått på. Det var som om jeg fikk et spett opp gjennom ryggraden og blikket mitt sugde seg fast på stupkanten".

Som vi har skrevet tidligere er et annet navn på disse reaksjonene: *Instinktive feilhandlinger*. Reflekshandling som automatisk kommer uten at du tenker over eller planlegger dem. Menneskekroppen er egentlig ikke bygget for å kjøre motorsykel. Den er bygget for å gå eller løpe. Gjennom evolusjonen er vi blitt utstyrt med en rekke refleks som er ment å beskytte oss, og som iverksettes lynraskt når vi fornemmer fare. Du blunker for eksempel helt automatisk når du skvetter. Og kommer du borti noe som er veldig varmt trekker du hånden kjapt til deg.

Dette er ubevisste refleks som kan redde

deg fra å bli skadet. Det skumle er imidlertid at noen av disse instinktive handlingene kan være livsfarlige når vi kjører motorsykkel. Instinktive feilhandlinger er en vesentlig årsak til at det skjer motorsykkelulykker. Ofte forverrer disse handlingene en situasjon som du lett kunne ha kommet helskinnet ut av dersom du bare hadde vært klar over hva du gjorde feil. Hver av disse instinktive reaksjonene har dessverre kraft nok til å koble

ut fornuften og overlate oss til panikken.



Hvordan kan vi så lære oss å overvinne disse medfødte urin-stinktene og i stedet håndtere problemene? Det finnes egentlig bare tre løsninger: For det første å hele tiden være bevisst på at

problemet finnes. For det andre å lære å kjenne igjen de situasjonene som utløser panikken og dermed også feilhandlingene. Og for det tredje å øve og øve på presis kjøreteknikk, slik at de automatiserte arbeidsvanene overstyrer instinktene dine.

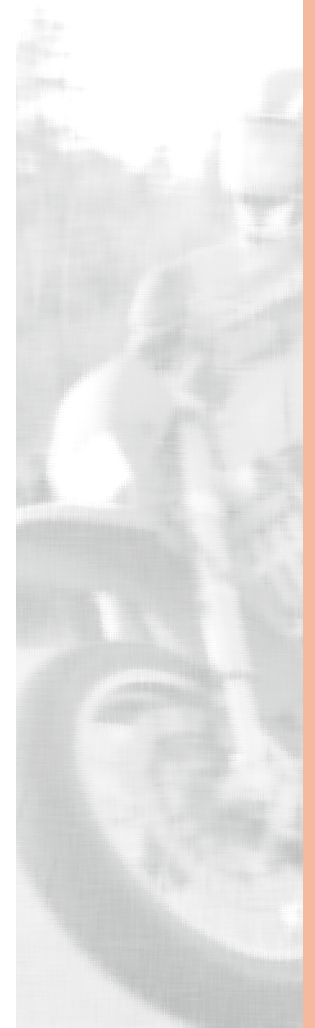
Er i farta!

Det kicket man kan få av å kjøre motorsykkel er for mange selve grunnen til at man i utgangspunktet valgte aktiviteten som sin personlige adrenalininjektor, i stedet for for eksempel fallskjermhopping eller tindebestigning i tynn luft. Men hvis målet med å kjøre sykkel er å vise seg frem finnes det *aldri* rett tid og sted. Showoff er ikke synonymt med mestring, og store faktorer betyr ikke at du har full kontroll - snarere tvert i mot.

Slik kjøring resulterer som regel bare i at man forstyrrer sykkelen i å gjøre jobben sin. Og noe av jobben til en motorsykkel er å gi deg den utrolig deilige mestringsfølelsen. Følelsen som gir deg en innvendig lykkerus lik lite annet.

Men hvis det bare er inngangen på neste sving som teller har du sannsynligvis allerede passert noen grenser (og da snakker vi ikke om farts-grenser). Man kommer inn i en psykologisk tilstand hvor man kan miste følelsen av tid og sted og blir nærmest uimottagelig for signaler utenfra. Psykologien kaller denne tilstanden for "flyt", og det er ikke bare motorsyklister som kan oppleve den. En slik flytfølelse er også helt vanlig hos personer som blir hektet på for eksempel strategispill eller internetturfing.

Tilstanden kjennetegnes blant annet ved at tidsfølelsen oppheves og ved et ekstremt fokus på oppgaven - nærmest som å være i en slags





Flyt: Flytfølelsen er fantastisk, men farlig fordi du ofte kjører alt for fort.

"tunnel". Når du opplever dette som motorsyklist, er ting på vei til å bli virkelig farlig. Det er faktisk når alt stemmer at det samtidig bør ringe noen varselbjeller et sted langt inne i hjelmen din. Erfarne motorsyklister vet hva de bør gjøre når disse bjellene er i ferd med å dra i gang og klarer å avbryte før det er for sent.

De mest oppriktige av oss kan glatt innrømme hendelser som denne:

"Vi lå to sykler etter hverandre og hadde gledet oss veldig til noen spesielle svinger litt lenger frem i løypa. Men plutselig så bremses sykkelen foran meg ned, like før den første svingen. Jeg tenkte, hva i all verden driver han med? Giret ned, gasset på og var i ferd med å kjøre forbi da også jeg oppdaget

traktoren med lang høygaffel som var i ferd med å svinge over veien".

Det er bare å innrømme det; noen ganger kjører vi mye fortere enn vi egentlig ønsker. Det er faktisk fullt mulig å bli skremt av sin egen fart. En slik tilstand kjennetegnes av at man blir mer og mer forknytt og kantete i kjørestilen. Noe som på ingen måte er med på å skaffe deg større handlingsrom. Å kjøre over evne kan være spesielt skummelt når man er på tur med andre og tempoet er i ferd med å overstige egne grenser.

Fart handler, i likhet med mange andre aspekter ved det å kjøre motorsykel, om å velge rett tid og sted. Men det er lett å la seg friste til å dra opp tempoet når trafikken foran deg ligger tett og sjansene til å gjøre den ene forbikjøringen etter den andre er til stede. Men husk at det alltid er noe som stopper deg til slutt. Dynamikken i en slik situasjon kan illustreres med denne sanne historien, som absolutt ikke er unik:

"Jeg var på vei sydover på Rv7 fra Bromma og den tette søndagstrafikken lå jevnt i 80 inntil en bilist senket farten til 78 og jeg seg fint forbi ham. Men da farten til køen gradvis økte til nesten 90 fortsatte jeg å kjøre forbi, etter teorien om at; tar jeg den, så tar jeg den, så tar jeg den ... Til slutt kjørte jeg så grisete at jeg ikke turte å stoppe på Noresund for å fylle bensin. Jeg syntes det rett og slett ville være pinlig å kanskje treffe på noen av dem jeg nettopp hadde passert".

Aksept er en dårlig dag

Enkelte dager kan man ha følelsen av at hele motorsykkelen er skjev. At 60 kilometer i timen oppfattes som 120 - at alt rister, vibrerer og knaker og at bremsene ikke virker som de skal. Dager da man trykker på knappen for hornet i stedet for blinklyset og alle svinger plutselig føles som stive, uovervinnelige firkanter.

Selvsagt kan det jo hende at det faktisk er noe feil med sykkelen din. Men like ofte sitter disse ubestemmelige følelsene kun i hodet ditt. Dette er definitivt ikke dagen for å drive med utfordrende kjøring!

Prøv heller ikke å psyke deg selv opp ved å si at: "ta i - kjør på - dette må du klare - du kunne det jo i går - dette går bra". Det gjør nemlig ofte ikke det. Resultatet blir bare (i beste



Klubbturen: Har du en dårlig dag er det viktig å si fra til turkompisene dine så de tar hensyn til det.

fall) stive armer og høye skuldre. På slike dager er det bare å stole på kjøreteknikken du har lært deg og ta det som en rolig tur i stedet.

Det kan sitte langt inne å innrømme at man har en dårlig dag på motorsykkelen. Men alle, også profesjonelle førere, opplever dette en gang i blant. Noen ganger vet man det allerede i det man triller sykkelen ut av garasjen: En magefølelse av at dette ikke er dagen. En følelse du gjør smart i å ikke ignorere. Det trenger ikke være noen spesiell foranledning, men vi vet at sterke sinnsstemninger kan utløse fenomenet. Derfor er det ikke spesielt lurt å bruke motorsykkelen for å avreagere, for eksempel etter en krangel på hjemmebane.

Teknisk angst

Teknisk angst har den lite fordelaktige egenskapen at den som oftest slår inn når du har minst bruk for den. Dessuten forsterkes den ofte i samband med stress, regn og mørke. Det føles definitivt ikke greit å ligge på tyske Autobahn i 200 km/t og så plutselig begynne å engste seg for om kjedet vil ryke eller om du faktisk skrudde til forhjulsbolten godt nok.

Teknisk angst er veldig distraherende og tar fokus vekk fra arbeidsoppgavene du har som fører. Den beste medisinen mot en slik angst er selv å kontrollere sykkelen ofte.

Det er for så vidt greit å ikke gidde å sette

Si fra til de du kjører sammen med hvis du har en dårlig dag og trenger et lavere tempo

Den beste
medisinen
mot teknisk
angst er jevnlig
sikkerhets-
kontroller av
sykkelen



Vedlikehold: Jevnlig teknisk ettersyn forebygger uønskede hendelser og gjør kjøreopplevelsen bedre.

seg inn i hvordan alle finessene fungerer når du kjøper ny vaskemaskin eller mobiltelefon. Men det er en vesensforskjell på vaskemaskiner og mobiltelefoner sammenlignet med en motorsykel. Det verste som kan skje ved feil bruk av en vaskemaskin er at de hvite T-skjortene dine blir røde, og det spiller vel egentlig ikke så stor rolle

om du ikke skjønner hele menyen på den nye mobiltelefonen din.

Det er annerledes med en motorsykel, hvor det i ordets rette forstand kan være livsfarlige å ikke lære seg hvordan den virker og vedlikeholdes. Selv om du lider av langt fremskreden fiendtlighet mot tekniske ting må du i det minste lese gjennom sykkelens instruksjonsbok og lære deg de mest elementære delene av det å holde doningen i orden. Som for eksempel å sjekke oljenivået, sjekke alle lys, sjekke lufttrykket i dekkene (mens de er kalde) og sørge for at kjedet har riktig stramming og er smurt.

Det er ikke bare når instruksjonsboken sier at man skal ta service at sykkelen trenger ettersyn. Den trenger jevnlig pleie. Ta også gjerne en sjekk av viktige bolter og muttere etter at du har hatt sykkelen inne på verksted. Det finnes dessverre eksempler på at selv proffe motorsykkelmekanikere ikke alltid har gjort så grundig jobb som det man skulle ønske.

Og dessuten: Med en sykkel du vet er i perfekt stand forsterkes Den Gode Kjøreopplevelsen.

”Når absolutt alt stemmer er
det veldig fint, og veldig trygt,
å kjøre motorsykkel



Det er bestandig noe i veien

Lik det eller ikke, men vi har det veinettet vi har, og det må vi bare (over)leve med. Det er imidlertid forskjell på farlige veier og dårlige veier. Dårlige veier må vi leve med, farlige veier må vi si fra om. Ved først å ringe 175 (Vegtrafikk-sentralen) og så bruke NMCUs *veifelleskjema*, som du finner på www.nmcu.org

Selv om vi i NMCU gjør det vi kan overfor veimyndighetene slik at forholdene skal bli så gode som mulig, er vi nødt til å forholde oss til den veien som finnes. Hvis ikke må vi bli hjemme.

Veifeller

Det betyr at vi må lære oss å takle løsgrus om våren, sprekker i asfalten og såpeglatt dieselsøl. Derfor er det viktig at du som motorsyklist lærer deg å kjenne igjen signalene på disse veifellene, slik at du ikke kortslutter når de, som regel helt uventet, dukker opp. De mest oppvakte har nok allerede regnet ut at det igjen dreier seg om å innta handlingsberedskap. Det er nemlig ikke alle såkalte veifeller som er like farlige som det de kan virke som i utgangspunktet.

Selvsagt er det ubehagelig å plutselig oppdage at en eller annen har lagt fra seg et lite



Sand og grus: Om du treffer på grus i veibanen er den beste løsningen oftest å sitte helt avslappet og gjøre minst mulig.

lass med grus akkurat i det du er i ferd med å brette ned sykkel foran en fin sving. Men det viktigste er uansett ikke å stivne når du oppdager sand og grus i veibanen. Faktisk er ofte den beste løsningen å ikke gjøre noe som helst. Det



Leire: Ser du et grustak eller et stort byggeprosjekt langs veien er det store sjanser for at det er dratt leire ut i veibanen.

er garantert bedre grep lenger fremme og sykkel din har større stabilitet enn du tror. Se deg ut av faren med lave skuldre og blikket langt frem. Den instinktive feilreaksjonen i en slik situasjon vil være å trække alle bremsen i bunn. Men som oftest fører det til det stikk motsatte av det du hadde tenkt deg. Ved en slik feilhandling oppnår du sannsynligvis bare å bremse deg over ende -

allerede før du treffer grusen.

Typiske eksempler på hvor man kan regne med å finne grus og sand i veibanen er i utkjøringer fra gårdsveier og industriområder, i kryss og på småveier etter mye regn og ikke minst om våren når sanden fra strøbilene ennå ikke er vasket bort fra veibanen.

Langsgående sprekker og hull i veibanen er heller ikke noe som får motorsyklister til å juble av glede. Men her gjelder også mye av det samme som for grus og sand. Først og fremst må du for all del ikke bråbremse. Det er nemlig usedvanlig dumt å treffe et dypt hull i veibanen med låst forhjul. Litt gass er i et slikt tilfelle faktisk det beste, for da hindrer du at fjæringen er komprimert når du treffer hullet. I likhet med mange andre situasjoner er det også i slike tilfeller best å "ikke forstyrre" sykkel i å gjøre jobben sin.

Motorsyklister på tur østover i Europa kan fortelle om gater hvor kumlokkene er stjålet og solgt som skrapjern. Så vidt vi vet er det få norske motorsyklister som er blitt halt opp av russiske kloakkummer. Men det er utrolig hva man kan forsere av hindringer i veien hvis man ikke blir stiv av skrekk. Som denne karen:

"Jeg kjørte på motorveien gjennom Karlstad i Sverige, og trafikken fløt i drøyt 90 kilometer i timen. Plutselig faller det av en europall fra lastebilen foran meg. Det gikk så fort at det ikke

*”
Havner du i
løsgrus så
forhold deg
rolig, med god
forankring og
blikket langt
fram. Og for all
del: Ikke brems!*

Husk at det ofte
søles diesel i
rundkjøringer
i nærheten av
bensinstasjoner



Dieselsøl: Det er ganske vanlig at dieselsøl forekommer på bratte, svingete veier, men heldigvis kan man faktisk lukte dieselsøl når man kjører motorsykkel.

var snakk om å reagere i det hele tatt. Jeg skjønte instinktivt at den pallen må jeg bare kjøre tvers over. Og det var akkurat det jeg gjorde. Støtdemperne på sykkelen fikk selvsagt en kraftig omgang med juling. Men det var også alt.”

I forbindelse med reasfaltering av vei blir ofte den gamle asfalten frest opp og det er mange av oss som har følt (eller i det minste innbilt oss) at sykkelen har oppført seg som bolle gele på slikt underlag. Dette er imidlertid mer en psykisk

oppfatning av situasjonen enn en reell fare. Tidligere freste man veien slik at det ble dype, langsgående spor, men i dag bruker man en teknikk som etterlater et vaffelaktig mønster. Det gjør at det er blitt mindre farlig og mer behagelig å kjøre på slikt underlag. Vær uansett smidig og ledig med god forankring i fotpinner, sal og tank og ja, nettopp, la sykkelgjør jobben sin, så blir en frest vei faktisk helt grei å ta seg frem på.

Glatte veier er dessverre ikke noe som kun er forbeholdt den kalde årstiden. Dieselsøl kan på et blunk transformere selv de tørreste sommer-

veiene til veritable skøytebaner for motorsykler. Det er mange måter å oppdage dieselsøl på og det kan være greit å lære seg noen faresignaler å være på vakt overfor. I den første rundkjøringen etter en bensinstasjon kan du med rimelig stor grad av sikkerhet anta at det ofte vil være ganske glatt.

Diesel har for øvrig den egenskapen at du ofte kan lukte sølet før du oppdager det i veibanen. Dette gjelder for eksempel i bratte bakker hvor lastebiler "lekker" uforbrent diesel ut gjennom eksosrøret. Svingete vestlandsveier har også ofte



Glatt asfalt: Nylagt asfalt kan være glatt når det regner, men det er vanligvis ikke noe problem om man har god kjøreteknikk og kjører ekstra mykt.



Trikkeskinner: Når det regner er det lurt å krysse trikkeskinner mest mulig "på tvers".

en tendens til å bli utsatt for dieselsøl fra tungtrafikken.

Men selv uten olje- og dieselsøl kan det bli fryktelig sleipt, også på sommerveiene. Spesielt ved det første regnskyellet etter en tørr periode. God forankring i sykkelene, kombinert med løse og ledige armer er uansett et udiskutabelt viktig poeng også her, som i det fleste andre potensielt farlige situasjoner.

Andre eksempler på glatte veifeller er vei-merking, trikkeskinner og ferister. Alle skjønner sannsynligvis at det er dumt å gi gass på en trikkeskinne og at det smarteste er å sikte mellom sebrastripene i et fotgjengerfelt når du må bremse opp.

Også midtmerking er glatt når det regner. Det er derfor ikke særlig smart å gi gass i forbindelse med en forbikjøring oppå merkingen.

”Frest vei er ubehagelig -
men sjelden farlig



Hårete veifeller

Et annet fremmedelement som kan skape farlige situasjoner på veien er dyr. Fra skogens konge og nedover i størrelse har de en lei tendens til ofte å være på feil sted til feil tid. Som tidligere nevnt er ikke fareskilt og andre trafikale påminnelser noe som er satt opp av myndighetene for moro skyld.

Elgskilt er helt klart ikke plassert der de står for at tyske bobilturister skal få med seg en souvenir



Elgskilt: Disse skiltene er satt opp etter anvisning fra viltekspertene og du kan være helt sikker på at de står akkurat der elgen trekker.

hjem. Der det er satt opp elgskilt kan du være rimelig sikker på at det finnes et elgtrekk. Tidlig på morgenen og i skumringene er de mest aktive periodene for elgen. Man bør imidlertid være oppmerksom på elgfaren hele døgnet, spesielt hvis det er skiltet på strekningen.

Elg er på ingen måte en lagspiller du kan stole på. At elgen har oppdaget deg betyr imidlertid ikke at den har til hensikt å unngå kontakt. Det finnes mange eksempler på at elg i veikanten faktisk har angrepet biler og motorsykler.

Og husk: En elg kommer sjelden alene. Det være seg en elgku med kalver eller to sosete " tenåringer" som nettopp har flyttet hjemmefra. Uansett hva du måtte finne på hvis du observerer en elg i veibanen, så lås for all del ikke blikket på dyret. Det du sikter på treffer du! Og det er bedre å forsøke å kjøre bakom et dyr som allerede er i farta over veien.

Små dyr, som katter og grevlinger, utgjør faktisk mindre fare for motorsyklister enn man kanskje skulle tro. Selvsagt er det på alle måter ubehagelig å kjøre over en katt eller et annet lite pelsdyr i 90 kilometer i timen, men det er i alle fall bedre enn å bremse seg på snørra.



*Elgskiltene er
alltid plassert
der det er et
elgtrekk. Lås
ikke blikket
på elgen - du
treffer nemlig
det du ser på.*



Ut på tur

Fest grepet

Hvis veigrepet i det hele tatt blir et tema for kjøringen din på vanlig vei har du sannsynligvis allerede overskredet en del grenser. Men selv om den kontaktflaten som finnes mellom dekkene på sykkelen din og veien ikke er større enn noen få kvadratcentimeter, er det viktig å stole på veigrepet. Fordi det er viktig å tørre og gjøre det som er riktig. På den annen side skal man ikke undervurdere det å gi seg mens leken er god. Og bruk alltid en kjøreteknikk som utfordrer veigrepet minst mulig - bestemt men mykt.

For at du i det hele tatt kan begynne å stole på at du til enhver tid har et tilfredsstillende veigrep må sykkelen din selvsagt være riktig skodd. Dekk er ferskvare, og selv om det kan være flere millimeter igjen av mønsterdybden før det *må* skiftes, er et gammelt dekk allikevel totalt ubrukelig hvis det har sittet for lenge på sykkelen og gummien er blitt hard.

Med veigrep mener vi egentlig den friksjonen som oppstår mellom dekkene og underlaget. All kraft skal gjennom disse to kontaktflatene og det sier seg selv at hvis én av faktorene ikke

er optimal så hemmes kraftoverføringsprosessen radikalt.

Kort oppsummert så kan vi si at varm og tørr veibane gir godt grep, mens kald og våt veibane gir dårligere grep. Allikevel kan en myk og korrekt kjøreteknikk bøte på mye av det dårligere veigrepet du får på vått og kaldt føre. Det er dumt å stivne og kjøre av veien fordi du ikke stoler tilstrekkelig på veigrepet. Hvis du velger å stole på veigrepet tør du nemlig også å gjøre det som er riktig, nemlig å foreta de manøverne som situasjonen krever.

Det kan kjennes ubehagelig å oppleve det man på motorsykkelspråket gjerne kaller for et "slipp". Men som regel er det ikke farlig - selv om det kan føles sånn der du sitter med hjerter i halsen. Som oftest sklir hjulene bare noen få millimeter før dekkene igjen suger seg fast til underlaget.

Dekk trenger varme for å fungere optimalt. Et godt eksempel på det er racing hvor man alltid bruker dekkvarmere før løpet. Med andre ord: Jo nærmere optimal arbeidstemperatur, desto bedre veigrep får du. Selv i regn og kulde vil vanlige veidekk bli varme nok, men husk at

kjøring i slikt vær uansett vil påvirke veigrepet noe i negativ retning.

Et annet moment som har med dekk å gjøre, er lufttrykket. For lite luft kan gjøre et splitter nytt dekk totalt ubrukelig etter kun få mil. Dessuten kan feil trykk få store konsekvenser for hvordan sykkelen oppfører seg på veien. For lite luft i forhjulet gjør for eksempel at sykkelen blir utrolig tungstyrt.

Helt nye dekk har for øvrig et voksbelegg som må "slipes" av før de fungerer som de skal. Kjør mykt og forsiktig noen kilometer etter et dekkbytte så er du sikker.

Regn og mørke

Det er bare å innse det først som sist: Hvis du ikke fikser å kjøre i regnvær så er sjansene for å få noe særlig avkastning på investeringen i motorsykel her i Norge relativt marginale. Vi har alle opplevd å legge av gårde på tur i det flotteste sommerværet man kan tenke seg, for like fort å bli overrasket (?) av regn.

Det kan imidlertid faktisk være helt greit å kjøre i regn hvis både du er riktig kledd og sykkelen er riktig skodd. Med riktige klær og gode dekk kan regnvær ofte by på riktig så fine kjøreopplevelser.

Noen ganger kan turen rett og slett ikke utsettes, men som med så mye annet handler også det å kjøre motorsykel i dårlig vær om planlegging.



Dugg på visiret og en stri strøm av regnvann ned i nakken er sjelden morsomt. Men duggen kan du unngå ved å bruke for eksempel PinLock innervisir eller andre tilsvarende produkter. Og man kan faktisk holde seg ganske tørr ganske mange mil i regnvær med rett kjørutstyr som er i orden.

Allikevel er det nok noen som kvier seg for å legge ut på tur når regnet høljer ned. Men regn og mørke er ofte mer en psykisk enn fysisk fare når det gjelder motorsykkelfjøring. Hvis hele fokuset ditt går med til å forbanne regnet og mørket, kan *det* rett og slett være mer farlig enn de to andre faktorene til sammen.

En ting skal man være klar over når regnet spruter og sikten er tilnærmet lik null: Det er i slike situasjoner at god kjøreteknikk er helt avgjørende. Bare husk at alle kjøretekniske momenter skal gjennomføres mykt og forsiktig.

Med passasjer og bagasje

Det er utrolig hva man faktisk kan få pakket med seg på en motorsykel. Men trikset er å komprimere og tenke smart - både i forhold til hva du faktisk trenger til turen og hvordan du plasserer dette på sykkelen.

Har du koffert eller veske på motorsykkelen bruker du selvsagt disse til å pakke i. Men hvis du satser på "løs" bagasje er det viktig at denne blir godt festet. En sovepose eller en sekk som plutselig ramler av og kommer inn i bakhjulet

er garantert en lite trivelig måte å avslutte en motor-sykkeltur på.

Det finnes etter hvert et bra utvalg av bagaseløsninger å få kjøpt som passer til motorsykkelfruk. En "skipssekk" beregnet til MC-bruk er både en smart og vanttett løsning for å få med seg det en trenger. Dessuten finnes de i omtrent alle størrelser.

Selv om det kan virke som designeren av sykkelens din helst hadde sett at du festet løs bagasje som sekk, bager og lignende med strikker, er det ikke å anbefale. Bruk heller stropper som du får kjøpt i en hvilken som helst sportsbutikk eller på en bensinstasjon.

Uansett hva du pakker i er det viktig å ikke overlesse sykkelen. En ellers velfungerende motorsykel kan fort miste alt av kjøreegenskaper ved feil pakking og plassering av bagasje.

To kan man være

Det er som oftest hyggelig å ha med seg en passasjer på tur. Noen synes til og med at motorsykkelen blir mer stabil å kjøre med passasjer. Ideelt burde din aller første passasjer være en erfaren motorsyklist. Denne personen vil vite hvordan en motorsykel oppfører seg. På samme måte er det viktig å la uerfarne få lov til å lære seg å være passasjer.

Du må være oppmerksom på at motorsykkelen kjøreegenskaper forandrer seg med en

” *Lytt til og respekter
signalene du får fra
passasjeren din*



Om nødvendig
må du gi
passasjer
din skikkelige
opplæring i
hvordan man
sitter på med en
motorsyssel

passasjer på. Du får større totalvekt og forskyving av tyngde- og balansepunkt, økt belastning på støtdempere og mer masse å bremse ned. Dessuten bør du bestemme deg for at hvis dere er to på sykkelen så er det faktisk baksetet som skal bestemme. Ikke nødvendigvis i valg av kjørerute, men i forhold til pauser og ikke minst fart og kjøremåte.

Det er ingen grunn til å kjøre noen "religiøse" på den første turen. Du har kanskje vært passasjer selv en gang? Da har du erfaring med passasjerens følelse av mangel på kontroll og hvor avhengig man er av å kunne stole på sjåføren.

Hvis du ikke orker å ha fysisk kontakt med andre er det å kjøre med passasjer ikke å anbefale. Dere bør nemlig sitte tett sammen, og du som fører bør bestrebe deg på å akselerere, bremse og skifte gir så mykt som mulig. På denne måten slipper hjelmene deres å møtes for ofte.

Mane sykler har håndtak på hekken bak setet, men langt fra alle passasjerer opplever det som behagelig å sitte med armene bakover. Noen velger å sitte med hendene på knærne, mens andre holder seg fast i føreren - eller i klærne til føreren. Uavhengig av hvordan man velger å sitte og holde seg fast, er det viktig at passasjerer aktivt bruker lårene for å "klemme seg fast".

Passasjerer må også bli forklart hvordan en motorsyssel legger seg over i svingene og at han/



Tett: En passasjer på motorsyssel må sitte tett inntil føreren og følge sykkelens bevegelser.

hun da må følge sjåførens bevegelser. Et godt gammelt triks er at passasjerer ser over førerens venstre skulder i venstresvinger og over høyre skulder i høyresvinger.

Det er selvsagt hyggelig å kunne ta med seg kjæresten på motorsykkeltur, men det er også greit å passe på at man ikke står igjen som singel når turen er over. Skal du kjøre med passasjer er det viktig med forutsigbarhet. Man må gjøre avtaler på forhånd om hva man har tenkt. Som sjåfør har du ansvar for at passasjerer føler seg trygg og komfortabel. Passasjerer må derfor få være med og bestemme. Lytt og respekter disse signalene

Det er ingenting som legger en slik demper på stemningen som å måtte begynne turen med å prøve å løfte opp 2-300 kilo med motorsykel opp fra grusen. Hos erfarne førere og passasjer er som regel et lite nikk nok til å si fra at "kysten er klar" når man skal gå av eller på sykkelen. Føreren bør uansett først sette seg på sykkelen før passasjeren tar plass.

Når dere vel er kommet ut på veien er det også greit å kunne gi signaler om hva du som fører har tenkt å foreta deg. Et lett klaps på låret til passasjeren før en forbikjøring eller en rask akselerasjon er ofte nok til at baksetet vet hva som er på gang. Det er ikke lurt om passasjeren prøver å tøye ut stive muskler midt i en sving. Men det er samtidig viktig å la passasjeren få lov til "flytte seg" på sykkelen.

Ellers har passasjeren noen viktige oppgaver, nemlig å vinke til møtende motorsyklister og vise hele verden at man koser seg på tur.

Barn på motorsykel

Det kan ikke stikkes under salen at all form for motorsykkelfjøring innebærer en viss risiko. Det er også mer krevende å ha et barn som passasjer enn et voksent menneske. Derfor er det foreldre eller andre foresatte som helt suverent må bestemme hvorvidt man skal ta med barn på motorsykkeltur. NMCU har ikke noe med å blande seg inn i disse avgjørelsene og vi vil derfor

verken anbefale eller fraråde noen å ha med seg barn som passasjer. Vi kjenner heller ikke til noe forskning på området, så derfor bygger våre råd og tips kun på motorsyklisterens egne erfaringer.

Vegtrafikkloven tillater barn på motorsykel, men kun på passasjeretet på en solosykel - eller i en sidevogn. Loven sier også at barn, på lik linje med voksne, må ha godkjent hjelm. Det betyr ikke hockeyhjelm eller slalåmhjelm, men en vanlig motorsykkelhjelm som skal passe til barnets hode. Hjelmpåbudet gjelder også for barn i sidevogn. Dessuten bør barnet ha minst like bra kjøreutstyr som det du selv bruker. Det



Riktig kledd: Ungene i familien Urang er med på tilpassede motorsykkelturer - alltid iført ordentlig kjøreutstyr.



Sidevogn: Når Ola var liten trivdes han godt i sidevogna til mamma Nina. Her satt han trygt og komfortabelt i barnesetet sitt.

er mulig å få kjøpt fullverdig kjøreutstyr i barnestørrelser hos de fleste store forhandlerne. Barn vokser imidlertid raskt og mange velger derfor å kjøpe brukt kjøreutstyr.

Skal man ha med seg på barn på lengre motorsykkelturer er sidevogn et veldig godt alternativ - særlig om man vil ha med seg mindre barn. I sidevogna kan barnet spennes fast i et barnesete og utstyres med kjeks, saft og tegneserier, noe som gjør turen mer interessant for barna og mindre slitsom for deg som voksen.

På en solosykel bør barnet nå ned til fotpinnene. Hvis beina ikke er lange nok vil det som regel alltid være mulig å flytte fotpinnene ved hjelp av en brakett. Det er et problem at barn på motorsykkeltur har lett for å sovne. Noen velger

derfor en løsning der de spenner barnet fast i føreren med en spesiallaget sele man kan få kjøpt i mange motorsykkelforretninger. Ulempen med en slik løsning er at ungen kan bli den voksnes "airbag" ved en velt. Mange velger derfor i stedet å kjøre med et magebelte med håndtak som barnet kan holde seg fast i. Flere og flere bruker også et spesiallaget barnesete som spennes fast til motorsykkelselet. Det vil også være til stor hjelp om sykkelen er utstyrt med toppkoffert slik at barnet har noe å lene seg mot bakover.

Intercom er et godt hjelpemiddel for hele tiden å ha kontakt med barnet og sjekke at den lille har det bra. Men uansett transportløsning er erfaringene at en motorsykkeltur med barn alltid må legges opp og gjennomføres på barnets premisser. Det betyr blant annet at dagsetappene ikke må være for lange og at det må tas hyppige pauser der det legges inn hyggelige aktiviteter som is-spising og lek.

Styr med utstyr

Av motorsykelutstyr er det bare hjelm som er påbudt å bruke. Men mange hevder at ryggskinne er nesten like viktig som hjelmen. Og for drevne motorsyklister er det like utenkelig å sette seg på sykkelen uten ryggskinne som det er å kjøre av gårde uten hjelm.

Å legge ut på motorsykkeltur kan sammenlignes litt med å gå på ski i fjellet. De fleste nordmenn

vet at man trenger bra og riktig utstyr på en skitur. Sånn er det med motorsykkelkjøring også. Men husk at utstyret du velger skal passe - både til kroppen din og til den turen du skal ut på. Du blir ikke løs og ledig i armene hvis du er stappet som en julegris under kjøreutstyret.

Mange tenker nemlig at det greit å kjøpe kjøreutstyr som i utgangspunktet er litt stort. Vi bor jo tross alt i et land hvor det fort kan bli kaldt, og fra barnsben av er vi vant til å kle på oss lag på lag av klær. Men den teorien holder ikke i forhold til motorsykkelutstyr. Er du redd for å fryse får du heller kjøpe deg en varm utenpåjakke. Polstringer og annen beskyttelse på motorsykkelutstyr er nemlig plassert der det er, nettopp for å beskytte utsatte steder på kroppen om uheldet skulle være ute. Har du for store kjøreklær kan du være helt sikker på polstringene forskyver seg dersom du faller av sykkelen.

Du trenger ikke nødvendigvis kjøpe det dyreste utstyret, men det er ofte en sammenheng mellom pris og kvalitet på motorsykkelutstyr.

Det er en evig diskusjon blant motorsyklister om hva som er best av skinn eller tekstil. En hverdagsmotorsyklist vil nok trives best med en tekstildress, ikke minst komfortmessig. Dessuten er tekstilklær med GoreTex eller andre typer membraner helt klart mest komfortabelt når gradestokken kryper nedover rødfeltet og regnet høljer ned. Kjører du med skinnress må du som



”
Kjøp heller
hjelm og
skinndress litt
for liten enn
litt for stor

regel ha en ekstra jakke tilgjengelig, og regner det må du stoppe og ta på regndress.

Når NMCU i 2008 var med på en fullskala skli-test på testbanen på Lista var det ikke mulig å beviske at tekstilklær har dårligere sliteegenskaper enn skinn hvis du sklir bortover asfalten.

En ting man skal huske på når det gjelder "GoreTex-klær" og det er at membranen i disse plaggene er avhengig av temperaturforskjell for å fungere. Hvis det er kaldere på innsiden av jakken, støvelen eller hansken enn det er på utsiden så vil vannet garantert trenge seg gjennom. Derfor er det lite smart å varme slike hansker på motoren når du tar pause i regnvær. Prøv også å unngå å ta med vått "GoreTex-tøy" innendørs hvis du bare skal ta en kopp kaffe og kjapp strekk på beina.

Hansker skal ikke bare holde deg varm på hendene. De har også en viktig sikkerhetsmessig funksjon. Hvis du lurte på hvordan det er å tryne uten hansker, kan du prøve å lukke opp bildøren i 50 kilometer i timen og legge håndflaten på asfalten. Da får du svaret. Når du skal kjøpe motorsykelhansker så skal de helst ha en krumming lik den du får av å holde i styret. MC-hansker er nemlig ikke ment for å brukes til å holde varmen på kjølige spaserturer, men til å fungere på motorsykel. Og kun der.

Vi har allerede konstatert at det er viktig at kjørestyret ditt passer, og at du ikke skal ha for mye under dressen. Men noe må du selvsagt ha.



Sikkerhet: NMCU var med og gjennomførte sklitester med crash test dummies iført skinn og tekstil fra samme produsent. Flere tester ble gjort i 80 km/t og som vi ser av bildene er det ikke mulig å påvise noen forskjell på de to.

Det er ulike meninger om hva man bør ha under kjøreklærne. Mens noen sverger konsekvent til ull eller bomull, er det andre igjen som velger



Ryggskinne: Mange jakker kommer med "innebygd" ryggskinne, men vi vil likevel anbefale en slik separat ryggskinne, fordi den vil sitte der den skal i en velt.

superundertøy - spesielt hvis man skal kjøre i varmt klima.

I valg av hjelm er det viktigste at hjelmen passer i hodet ditt. Hjelmen skal passe kun til deg, og ingen andre. Men den skal ikke sitte så trangt at du får følelsen av at en sumobryter har tatt plass på hodet ditt etter få mil. Ved kjøp og test av hjelm er det et par tommelfingerregler å forholde seg til. Hjelmen bør sitte så tett at den ikke skal kunne beveges veldig mye sidelengs på hodet ditt. Og når hakestroppen er spent skal du ikke kunne dra den av forover.

Mens det for eksempel i USA selges såkalte motorsykelhjelmer som er merket med "only for looks", er alle hjelmer som selges over disk i Norge godkjente og CE-merket. Selv om det kanskje kan se sånn ut noen ganger - i forhold til fancy og fargerikt design - så er ikke hjelm noe man bruker primært for å se bra ut. Allikevel kan det være smart å velge noe mer oppsiktskvekkende farger enn matt svart.

Et moment å vurdere når du skal investere i en ny hjelm er hvor lett, eller vanskelig, det er å bytte visir. Visir er å anse som forbruksvare. Dessuten kjører med mørkt visir på dagen og bytter det ut med et klart visir når det blir mørkt. Da sier det seg selv at man ikke gidder å sitte i timevis for å bytte.

Om man kjører mest i kalde Norge kan det i utgangspunktet kanskje virke litt unødvendig å





sørge for at hjelmen har god ventilasjon. Men god ventilasjon i hjelmen vil, i tillegg til å holde hodet ditt kaldt, nemlig også forhindre dugg.

Fellestur

Det er sommer, det er sol og det er søndag og du skal ut på fellestur med venner. En i utgangspunktet hyggelig aktivitet som imidlertid fort kan bli et mareritt hvis man ikke tar hensyn til erfaringsnivået til de som er med på turen. Å kjøre mange motorsykler i følge er moro, men det krever disiplin og aktsomhet. Vi har alle forskjellige kjørestiler og tempo. Det som er rolig og u dramatisk for en erfaren motorsyklist kan virke farlig og stressende for en som er uerfaren og fersk.

Ved felleskjøring gjelder det å være ærlig i forhold til eget prestasjonsnivå. For mange ferske motorsyklister kan en fellestur sammen med erfarne motorsyklister bli en eneste lang aha-opplevelse og virke som en katalysator for virkelig å lære seg å kjøre motorsykel. Men det kan like fort vippe den andre veien hvis man tøyser egne grenser for langt.

De erfarne vil gjerne vite litt om erfaringsnivået ditt før man legger av gårde. Men uansett er det du selv som er ansvarlig for din egen kjøring. Selv om dere kjører i følge er det ikke "følg lederen" som er regelen. Føreren på sykkelen foran deg

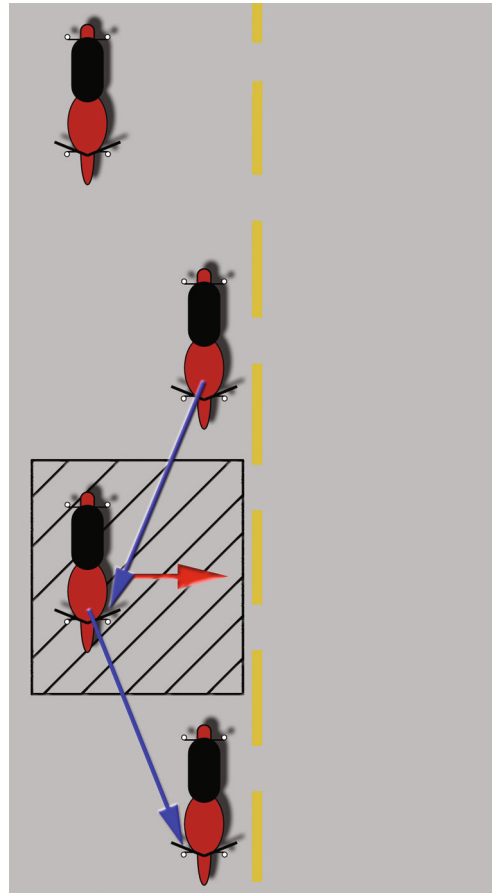


kan nemlig gjøre feil. Det er også viktig å være tøff nok til å si fra om farten blir for høy. Kanskje spørre; "er det bare meg, eller kjørte vi veldig fort i de siste svingene?"

Det er ikke uvanlig at ferskinger tenker at "siden jeg ikke har så mye erfaring, er det vel greit å legge seg bakerst". Helt feil! Den som ligger bakerst må nemlig kjøre nesten dobbelt så fort som fortroppen på grunn av "trekkspilleffekten". Uerfarne skal derfor kjøre så langt fram i kolonnen som mulig, helst rett bak ledersykkelen. Første- og sistemann i kolonnen skal være erfarne motorsyklister. De passer på at fartsnivået er riktig og at alle henger med.

På mange måter er det å kjøre på fellestur litt som når jagerflypiloter bedriver formasjonsflygning. Der hvor kjøreforholdene tillater det kjører man gjerne annenhver sykkel innerst og ytterst i et sikksakkmønster i kjørefeltet (se illustrasjon). Man kan da ligge tettere, siden avstanden til sykkelen rett foran allikevel blir tilfredsstillende. På denne måten blir det vanskelig for biler å bryte inn i kolonnen, og man slipper unødige forbikjøringer.

Selv om man kan ligge tett så ikke kjør for tett opptil foranliggende, og ikke under noen omstendighet opp på siden av denne. Området på siden av sykkelen "eies" av denne og det kan fort bli behov for å skifte spor ved for eksempel passering av syklist og fotgjengere.



”
På fellesturer
skal de uerfarne
førerne alltid
kjøre rett bak
ledersykkelen



Klubbturn: På fellestur gjelder det å være ærlig i forhold til eget prestasjonsnivå. Er man det kan en fellestur sammen med erfarne motorsyklister bli en eneste lang aha-opplevelse

Hold sporet og plassen i feltet, unngå vingling fra side til side. Hold jevn fart og unngår rykkete kjøring. Avstand til sykkelen foran og bak kan kontrolleres ved at man skal kunne se hverandre i speilene. Bytter sykkelen foran deg spor i kolonnen, bytter du også spor.

På svingete vei, og hvor forholdene ellers tilsier det, kjører du med individuelt sporvalg og god avstand til foranliggende.

Når du kjører forbi, så husk at det kommer noen bak deg. Kjør raskt forbi og slakk ikke av med en gang du har passert, men gjør plass til de som kommer etter deg. Ikke kjør forbi med "røsk og riv" men kjør jevnt og beregn gode marginer. Det kan hende at sykkelen bak stoler på din vurdering og henger seg på.

Bruk speilene aktivt. Ser du at sykkelen bak sakker akterut, så hold igjen og lag en stor luke foran deg slik at syklene lenger frem har sjanse til å oppdage at noen henger etter. Pass på at sykkelen bak deg ser hvor kolonnen kjører når dere kommer til kryss. Si fra på forhånd dersom du av en eller annen grunn må forlate kolonnen underveis.

Det vil hende at kolonnen kommer til en særs svingete og morsom veistrekning. Noen av de erfarne motorsyklistene som ligger bakerst vil da ønske å kjøre forbi slik at de kan kjøre i et noe sportsligere tempo. Slipp dem frem, og fortsett i ditt eget tempo. Er du uerfaren så ikke prøv å henge på - de andre venter på deg et stykke lengre fremme.



”Fellesturer blir alltid
mest vellykket når man
gjør klare avtaler på forhånd

Alltid beredt

God planlegging

Motorsykkelkjøring blir både morsommere og tryggere hvis du har funnet noen gode kjørestrategier. Strategi er et ord som i utgangspunktet kanskje kan virke noe pretensiøst, men oversatt til dagligtale kan det sannsynligvis rett og slett kalles for "å ha en god plan". Å være forberedt.

Planlegging gir trygghet og tenker du strategisk vet du mer om hva du går til. Jo mer du vet om hva du kan forvente, desto bedre rustet er du til å takle overraskelser underveis. Det er ikke bare yrkesgrupper som militære, piloter og sjøfolk som må ha klare strategier for virksomheten sin. Også motorsyklister bør ha en overordnet plan. Ikke bare en plan for hvor man skal og hvordan man skal komme seg dit, men også en plan for hvordan man skal opptre om det oppstår uventede situasjoner underveis. Jo mer detaljerte og gjennomtenkte planer du har, dess lettere er det nemlig å avvike fra dem dersom ting skjærer seg. Med andre ord: Har du klare kjørestrategier er det lettere å gjennomføre taktisk valg underveis.

Et viktig element i denne prosessen er å skaffe seg så mye informasjon som mulig om den

turen man skal ut på, og så legge de strategiske planene ut fra det. Et godt eksempel er når du skal på europatur og har bestemt deg for å stikke innom den store MC-forhandleren Detlev Louis i Hamburg for å se etter ny hjelm. Trafikken i Hamburg går såpass fort, og med såpass små marginer, at om du ikke vet veien, og prøver å kjøre på måfå, er det fort gjort å bli stresset. En



Planlegging 1: Om du f.eks skal handle hos Detlev Louis i Hamburg, og ikke er kjent eller ikke har GPS, er det lurt å memorere ruta på forhånd, slik at du ikke blir farlig stresset.

stresset motorsyklist er usikker og da er det fort gjort å gjøre taktiske bommerter og førerfeil.

Har du derimot sett nøye gjennom ruta på forhånd og fått med deg navn på hovedgater og hvilke kjente bygninger og parker du skal passere, kan du nokså raskt korrigere når du skjønner at du har kjørt feil. Da blir du mye mindre stresset og det er mindre sjanse for å gjøre feil. Bonusen er at du til og med kan få med deg litt av byen Hamburg.

Kart eller GPS er essensielle hjelpemidler for å finne fram. Det hjelper imidlertid lite med kart hvis man trenger lesebriller og har lagt dem igjen hjemme. Et lite, men viktige eksempel på det å være forberedt.

Men uansett hvor godt du har lest kartet, og hvor mye du har memorert motorveiavkjøringene i hodet ditt, kan det nemlig godt hende at du likevel er i ferd med å miste den avkjøringen du hadde tenkt å ta. Da er det viktig å ha tatt et strategisk valg om hvordan man forholder seg i slike situasjoner. I stedet for panisk å prøve å krysse det som finnes av sperrelinjer og trafikk på motorveien er det bedre å tenke at "det kommer jo uansett snart en ny avkjøring". Og det er ikke nødvendigvis noen katastrofe å kjøre feil. Mange drevne motorsyklister kan fortelle at de flotteste opplevelsene de har hatt på to hjul nettopp har vært når de har kjørt feil.

Når man planlegger kan det være lurt å ta



Planlegging 2: Det er ikke veldig lurt å kjøre inn mot storbyer i Europa i ettermiddagsrushet.

høyde for egne styrker og svakheter. Er man ukomfortabel med å kjøre i tett trafikk er det en god strategi å legge kjøretidspunktet slik at man unngår rushtiden i en stor by. Det beste kan til og med være å finne seg en alternativ rute utenom byen. Selv om det kanskje er lengre kan det hende at det også kan være en mye hyggeligere vei.

Hvis man ikke liker høyder, og skal til Italia, er det en veldig lang omvei å kjøre rundt Alpene. Det er selvfølgelig krevende å finne en rute gjen-

”
*God planlegging
reduserer angst
for det ukjente
og gjør deg
mindre stresset*



Planlegging 3: Dersom du plages av høydeskrekk er det dumt å velge et alpepass som Passo Stelvio for å komme til Italia - Brennerpasset vil nok være et mye bedre valg.

nom Alpeene der det ikke er mange hundre meter rett ned, men det er mulig. Og det er en klok og god strategi hvis man har høydeskrekk.

For etappene på europaturen er det smart å gå gjennom ruta på forhånd og legge tydelige huskelapper om viktige motorveiavkjøringer, veinumre og andre holdepunkter i kartlomma på tankveska. Selv om man kjører med kart på tanken er det imidlertid ikke alltid like lett å tyde kartet når regnet høljer, eller når marsjhastigheten er 130 +. En strategisk plassert lapp med stikkord er lettere å se.

Det er også dumt å teste ut hvor langt man kan tyne bensinen i tanken. Derfor bør det være en del av kjørestrategien å fylle før motoren begynner å hoste. Av en eller annen grunn er dette nemlig en situasjon som ofte oppstår når det regner, er mørkt og du garantert ikke en gang vet i hvilken himmelretning nærmeste bensinstasjon ligger. En tom tank er ikke bare upraktisk, det kan i verste fall bety et ikke ubetydelig innhugg i reisekassa.

Like sikkert som at tanken på sykkelen jevnlig må ha bensin, må også kjedet smøres. En i utgangspunktet grei jobb - men en jobb som gjør at man får fett på hendene. Et par sett med engangshansker under salen gjør at du slipper å stikke oljete fingre ned i de dyre kjørehanskene dine etter smørejobben. Enkelt og smart.

Det er for øvrig en rekke andre småting det



Planlegging 4: Ting det kan være lurt å ha under salen på en motorsykkel:



også kan være lurt å ha under salen. Et punkteringssett for eksempel. Akkurat som med det å kjøre tom for bensin ser punkteringer ut til å hende på de minst passende tidspunkter. For eksempel midt på Hardangervidda en mørk høstkveld. Da er det usedvanlig praktisk - og elegant - å ta fram en plugg og et par CO-patroner. Uten et punkteringssett under salen kan en punktering bli et nesten uoverstigelig problem. Med et punkteringssett til et par-tre hundrelapper er du underveis igjen i løpet av en liten halvtime.

Taktiske valg

Man bør heller ikke få store riper i selvfølelsen hvis man velger det sikre framfor det usikre når den litt vemmelige og udefinerte følelsen av en ubestemmelig fare dukker opp. For eksempel når man kjører i høy fart i venstrefeltet på Autobahn i Tyskland. Da kan det være lurt å umiddelbart "søke tilflukt" mellom vogntogene i høyre felt. Skulle magefølelsen (intuisjonen) vise seg å stemme, og det kommer en megakrasj i venstre felt, er man forholdsvis trygg mellom de tunge lastebilene. Yrkessjåførene er profesjonelle og gjør sjelden noe brått og uoverveid.

Et annet eksempel på gode taktiske valg er å legge seg i le av det største vogntoget når vindpølsene står rett ut på Øresundbrua. Sannsynligvis oppfatter yrkessjåføren at du har problemer og vil gjøre alt for å hjelpe deg.



Taktisk valg: Det blåser kuling og du skal over et åpent havstykke med en ferge uten surremuligheter. For å slippe den fortvilte baksingen med en 250 kg tung motorsykkel er det klokt å heller ta den lange veien rundt fjorden.

Når du skjønner at det er veiarbeid, en trafikkulykke eller noe annet som sinker trafikken er det ikke veldig lurt å kjøre inn i den kvelende eksosen i den lange Lærdalstunnelen, når man kan få frisk luft og store naturopplevelser ved å kjøre over fjellet. Kanskje selvfølgeligheter for noen, men like fullt et taktisk valg man bare kan gjøre dersom man har forberedt seg og faktisk vet at det går en vei over fjellet.

I mange tilfeller handler dette om å gi seg mens leken er god. Det sier seg vel egentlig selv at du sannsynligvis ikke er noen spesielt god motorsyklist hvis du er veldig kald og våt. Det kan godt

hende at man i enkelte situasjoner bør gjøre et taktisk valg og rett og slett avbryte turen - eller legge om ruta i forhold til vær og vind.

På ukjente veier

Du har sikkert hørt ordtakene "when in Rome, do as the Romans". En overlevelsesregel det er relativt lett å overføre til det å kjøre motorsykkel i fremmede miljøer. Som motorsyklist må du rett



*"When in Rome, do as the Romans":
Italienerne kjører med mindre marginer enn
nordmenn - det må vi bare tilpasse oss når
vi er på besøk i Italia.*

og slett bare forholde deg til den trafikkulturen du til enhver tid opplever. Fikser du ikke det, eller nekter å innordne deg, bør du heller bli hjemme. Det mest opplagte eksempelet er når du skal til Storbritannia. Det er i utgangspunktet greit å mene at det er unaturlig med venstrekjøring, men hvis du pukker på din rett til å kjøre i England som du gjør i Norge, er du (hvis du overlever) tilbake på fergen før du aner det.

I Tyskland hvor det meste går på skinner, også på veiene, forventes det at du som trafikant følger det tyske kjøremønsteret. Det betyr presisjon, konsentrasjon og mindre marginer enn i Norge. Da blir det farlig å insistere på å kjøre annerledes enn tyskerne.

I Italia kjører man også på mindre marginer, men på en litt annen måte. Her det ikke uvanlig å oppleve å se at to bilførere kjører ved siden av hverandre i samme kjørefelt hvis det er kø og det så vidt er plass til begge bilene i bredden. Ulovlig ja, men veldig praktisk, og noe man som nordmann bare er nødt til å forholde seg til. På samme måte som det nærmest forventes at du bruker gulstripa som "motorsykkelfil".

Selvinnsikt

Hvem du er som person betyr mye for hvem du er som motorsyklist. Hvis du er av den typen som har kort lunte kan du være rimelig sikker på at det vil fosskoke under hjelmen

hvis du blir stående timevis i kø. Da kan du fort komme til å ta skjevnesevalg. En god



Tryggere: Forskning viser at en vennlig motorsyklist er mindre ulykkesutsatt enn en aggressiv motorsyklist.

strategi er da å komme seg ut av køen og ta en "timeout". Men for å gjennomføre dette er du nødt til å ha tenkt litt over hvem du er og hvordan du reagerer i ulike situasjoner.

Selvynnsikt er ikke bare en "psykologisk greie", den blir definitivt også en fysisk faktor i de tilfellene der personligheten din påvirker valg som gjør at du overlever - eller ikke. Hvis du for eksempel er med på en fellestur med klubben, og vet at du er litt reservert og ikke har verdens beste kjøreteknikk, er det en god strategi å ha bestemt seg på forhånd for å gi seg dersom tempoet blir for høyt. Langt bedre det enn å "male seg inn i et hjørne".

Et annet spørsmål du også bør stille deg selv ved jevne mellomrom er om du blir oppfattet av de andre der ute som en vennlig trafikant? For hvis du egentlig er en hyggelig og tolerant person, og likevel stadig havner opp i situasjoner der du finner det påkrevd å vise finger'n, har du antagelig valgt noen gale kjørestrategier.

Det finnes et sted og en tid for alt. Når det gjelder motorsykkelkjøring er det absolutt best å velge et tidspunkt og et sted som ikke plager andre. Særlig når du vil kjøre litt inspirert.

Man behøver heller ikke nødvendigvis å bryte fartsgrensene for å kjenne kraften i sykkelen og få det kicket en god mestringsopplevelse gir. Derfor er det en god strategi å heller prøve å finne fram til de små, gode tilbakemeldingene som en harmonisk, myk og elegant kjøreteknikk

gir - i stedet for å herje med sykkelen til den skriker ut i nød. Det er farlig - og ganske teit - å venne seg til veldig sterke stimuli for å ha det fint på motorsykkel.

Det viktig å velge rett tid og rett sted. Du kan sikkert finne en favorittstrekning hvor du kan få den store mestringsopplevelsen uten å provosere noen eller risikere noe.

To gode råd til slutt

De store fergene, som trafikkerer åpne farvann, har som regel gode løsninger for å surre sykkelen. Sett sykkelen i første gir og plasser de alltid tilgjengelige gummiklossene foran/bak hjulene. Ta av topptung bagasje og surr sykkelens stående på sidestøtta. Det er ikke alle fergeselskap som har tilpassede strammestropper, så det er lurt å ta med egne jekkestropper eller reimer. Vanlig tau fungerer veldig dårlig.

Finn godt feste i dekket på begge sider (ringer) og så dra sykkelen ned på fjærene. Stram stropen på venstre side av sykkelen først. Har du en støtte som spretter opp av seg selv så fest en reim mellom støtta og forhjulet (legg styret helt til venstre). Ikke slurv med surring av sykkelen. Det er veldig trist å finne motorsykkelen "strødd utover" bildekket når du kommer ned neste morgen. Og husk; fergeselskapet vil prøve å fraskrive seg et hvert ansvar. Surrer du ordentlig, kan du sove trygt selv om det blir litt sjøgang på turen.



På ferge: Det kan blåse opp i løpet av natta. Surrer du godt kan du sove trygt selv om det blir litt sjøgang på turen.

Hvis ikke du synes det er festlig å måtte plukke opp en veltet sykkel fra asfalten eller gressbakken er det smart å ha med seg en liten plate til å ha under støtten. Asfalt kan nemlig bli rimelig myk i varmt vær og det samme kan en våt treffplass bli. Hvis du i tillegg fester en snor i den lille platen og binder denne rundt styret, så kan du elegant heise platen opp og putte den i innerlommen igjen før du kjører av sted.

Om du egentlig er en hyggelig og tolerant person og likevel stadig havner i situasjoner der du føler det påkrevd å vise finger'n, har du antagelig valgt noen helt gale kjørestrategier



Motorsyklistene trenger en interesseorganisasjon

Da NMCU ble stiftet for 50 år siden var det mindre enn 10 000 motorsykler på norske veier. I dag har tallet passert 200 000, og det fortsetter å øke. Parallelt med økningen i «bestanden» har antall alvorlige ulykker sunket til historisk lave nivåer. Det har simpelthen aldri vært sikrere å kjøre MC enn det er i Norge i dag.

NMCU tar ikke æren for dette, men vi har vært med på denne utviklingen, og har gitt våre bidrag. Vi har passet på og fulgt med, og sørget for vi fremdeles kan kjøre motorsykkel med størst mulig frihet, og færrest mulig unødvendige begrensninger.

Det er ingen selvfølge at det vil være slik i all framtid. Vi lever i en tid med stadig mindre toleranse for risiko. Og fordi MC-kjøring nærmest pr definisjon er mer risikabelt enn bilkjøring vil det garantert dukke opp forslag og tiltak som i sikkerhetens navn rammer vår mulighet til å kjøre det vi vil, når vi vil og hvor vi vil. Derfor trenger norske motorsyklister et sterkt NMCU!

Det er ikke mye rock'n'roll over høringer fra Statens vegvesen og det er få ting som er så usexy som Stortingsmeldinger. Men det er et faktum at slike dokumenter er med på å bestemme framtida vår. Derfor trenger vi noen som kan ta på seg den kjedelige jobben med å svare på høringer og fly i korridorene i departementene og direktoratene. Den jobben tar NMCU.

Det samme gjelder alle de lover, regler og forordninger som innføres i EU og kommer til oss gjennom EØS-avtalen. NMCU er aktivt medlem i den europeiske MC-organisasjonen FEMA,

som driver effektiv lobbyvirksomhet fra sine kontorer i Brussel. Dermed kan du være helt sikker på at det blir ikke vedtatt en eneste bokstav om motorsykkel - verken i Norge eller i EU - uten at NMCU har uttalt seg om saken.

NMCU er ikke bare en MC-politisk organisasjon, men er også et ressurscenter for alt som har med motorsykkel å gjøre. For bare noen hundrelapper i året kan du nyte godt av flere gode rabattavtaler og få hjelp i forbruker- og trafikksaker.

Dessuten legger NMCU ned store ressurser på å gjøre det tryggere å kjøre motorsykkel. Boken du holder i hånden er et godt eksempel på det. Andre eksempler er kampen mot wire-rekkverk og kampanjer for å få bilførerene til å SE OSS!!

Alt dette arbeidet koster selvsagt mye penger. Og fordi vi ikke vil være «i lomma på noen» mottar NMCU verken offentlig støtte eller sponning fra private. Kontingenten fra medlemmene er NMCUs eneste inntektskilde. For å kunne bli ennå sterkere og mer effektive trenger vi også deg med på laget. Tenk på det neste gang du passerer gratis gjennom en bomring, kjører MC i kollektivfeltet, eller nyter godt av avgifter som omsider begynner å behandle motorsykkelen rettferdig. Uten NMCU hadde ikke noe av dette skjedd.

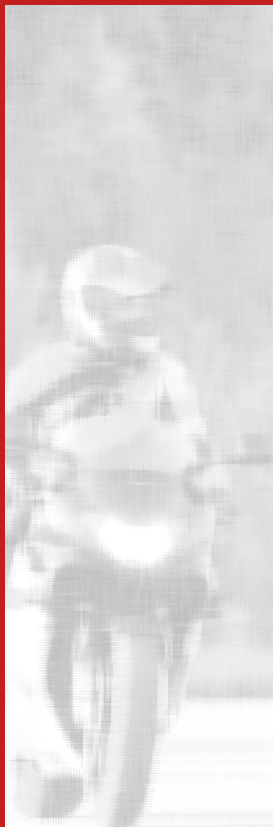
Uttrykket "sammen er vi sterke" kan kanskje virke som en klisje, men i en tid hvor myndighetenes vilje til å begrense, regulere og kontrollere er behovet for en slagkraftig interesseorganisasjon større enn noensinne. Mange motorsyklister vet dette og er allerede med i Unionen. Hva med deg?



Rettigheter - Sikkerhet - Samhold

for motorsyklistene

BLI MEDLEM



Hva NMCU jobber med

- **Rettferdig engangsavgift basert på utslipp og ikke kubikk**

I dag er avgiften delvis basert på kubikk uten vurdering av utslipp. Motorsykler med høy kubikk får derav en uforholdsmessig høy avgift uten at det knyttes mot utslipp.

- **Halv trafikkforsikringsavgift («årsavgift»)**

Dette er en «rett» vi har oppnådd men som har sklidd ut.

- **Fortsatt rett til å kjøre på alle veier**

I Europa er mange populære MC-veier helt eller delvis stengt for MC begrunnet i støy. Samtidig tillates Ferrarier og Lambourghinier, som har et minst like høyt lydnivå, å kjøre der. En diskriminering vi ikke vil tillate i Norge.

- **Fortsatt salg av fossildrevne motorsykler**

Inntil elektriske motorsykler kan anses å være et fullverdig alternativ til fossildrevne, må det ikke ilegges restriksjoner for salg av fossildrevne. I dag er batterikapasiteten for lav, batterivekten for høy og det er for få dedikerte MC-ladestasjoner.

- **Sikrere veginfrastruktur for motorsyklister**

I dag blir motorsyklistenes behov oversett eller neglisjert både når nye vegprosjekter og oppgraderinger planlegges. Myndighetene har et medansvar for å redusere alvorlige ulykker på MC med blant annet tilgivende sideterreng og MC-vennlige underskinner.

- **Bedre siktrydding**

Ved god siktrydding kan en motorsyklist (så vel som andre trafikanter) kunne forutse svingens forløp.

- **Bruk av ekstralys for bedre synlighet**

Synlighet for motorsyklister er en utfordring og det er fremkommet mange forslag for å løse dette – gjerne med stor ulempe for den enkelt motorsyklist. Lysbruk er derimot et virkemiddel som både er effektivt og uten ulempe. Vi jobber for at man lovlig kan bruke ekstralys i tillegg til kjørellys/nærlys.

Milepæler i NMCUs historie

- 1972: NMCU stiftes**
- 1976: Fikk innført bonus på MC-forsikring**
NMCU oppnådde innføring av bonus på MC-forsikring på lik linje med personbil
- 1976: Stanset innføring av høyere avgift på motorsykkel**
Bilavgiftsutvalget foreslo at det på motorsykkel over 50cc skulle innføres årsavgift på kr. 300 og importavgift på 100 % av avgiftsgrunnlaget. I tillegg ville man innføre registreringsavgift på kr. 300 på lett MC og kr. 500,- på tung MC. NMCU klarte å stanse dette.
- 1977: Var med og fikk innført påbud om bruk av godkjent hjelm**
NMCU støttet aktivt kravet om å innføre påbud om bruk av hjelm ved moped- og motorsykkelfjøring. I 1993 brukte 98% hjelm i tettbygd strøk og 100% i spredtbygd strøk.
- 1978: Stanset forsøk på innføring av 250cc mellomklasse og 20 års aldersgrense**
I den såkalte Rapport 13 foreslo myndighetene følgende begrensninger for tohjulinger: Moped: 1,4 hk eller maks. hastighet 30km/t. Lett MC: maks. 50cc. Tung MC: Aldersgrense 20 år og innføring av mellomklasse på maks. 250cc. NMCU gjennomførte en underskriftskampanje (11.568 underskrifter) og klarte å stanse forslaget.
- 1980: Sørget for at motorsykler fikk kjøre i kollektivfeltet**
Når vegmyndighetene opprettet kollektivfelt sørget NMCU for at tohjulingene fikk rett til å bruke dette. Også i andre europeiske land kjemper motorsyklister nå for å oppnå denne retten, men Norge er foreløpig et av få land i Europa der dette er regelen og ikke et unntak.
- 1996: Sørget for at 16-åringer fikk lov å kjøre lett MC med 125cc og 15hk**
Når EØF-området innførte stegvist førerkort ble lett MC oppgradert til 125cc/15hk. Vegdirektoratet ville gjøre som Danmark og sette 18-års grense for den nye lettvekten. NMCU klart imidlertid å overbevise Vegdirektoratet om at aldersgrense skulle settes til 16 år.
- 2001: Produserte og ga ut boka "Full Kontroll"**
På slutten av 90-tallet gjennomførte NMCU en ulykkesundersøkelse. Vi ble nokså forskrekket da vi fant ut at mange MC-førere kjørte av veien i moderate hastigheter, i enkle svinger med fin asfalt og tørr vegbane. Det var åpenbart at mange manglet grunnleggende kjøreteknisk kompetanse. Derfor samlet NMCU de beste hodene i landet og laget "Full Kontroll", en kjøreteknisk veiledning for motorsyklister. 10 år senere var boka publisert i et opplag på 140.000 eks. Full Kontroll er oversatt til seks språk. Alle som vil kan oversette den og gi den ut. Eneste betingelse er at ingen skal tjene penger på boka. Full Kontroll er laget av motorsyklister og skal deles med andre motorsyklister uten innblanding av kommersielle interesser.
- 2006: Stanset videre bruk av wirerekkverk i Norge**
Wirerekkverkssaken havnet til slutt i Stortinget. Regjeringspartiene i Transportkomiteen (som representerte flertallet på Stortinget) var enige med NMCU i at videre bruk av wirerekkverk burde opphøre. På en pressekonferanse utenfor Samferdselsdepartementet den 4. august 2006 erklærte samferdselsminister Liv Signe Navarsete at det ikke skulle settes opp nye wirerekkverk i Norge.
- 2008: Åpnet verdens første "Nullvisjonsvei for MC" i Telemark**
Med basis i arbeidet i MC-Forum foretok Statens vegvesen i Telemark en såkalt trafikksikkerhetsrevisjon med fokus på MC på Rv32 mellom Skien og Siljan. Resultatet var at det ble gjennomført mange omfattende tiltak som forbedret sikkerheten for motorsyklister. Rv32 i Telemark blir regnet som verdens første "Nullvisjonsvei for motorsykkel".
- 2010: Laget SE OSS-filmen "Bugs"**
I forbindelse med SE OSS aksjonen dette året lanserte NMCU sin kampanjefilm "Bugs". Filmen ble nominert til flere internasjonale priser.



2014: Bidro til å få innført Nasjonal strategi for MC og moped

Etter innspill i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan inviterte Statens vegvesen NMCU til å være med å lage «Nasjonal strategi for MC og moped». Strategien ble kort og svært konkret og er antagelig blant de mest progressive offisielle MC-strategiene som finnes.

2016: Bidro til å få avviklet ordningen med todelt praktisk førerprøve

Statens vegvesen ønsket å dele den praktisk MC-prøven i to deler. Prøveåret 2015 viste at det medførte ekstra kostnader og ekstra bry for førerkortkandidatene - uten at Statens vegvesen klarte å forklare hvordan ordningen ville gjøre kandidatene til bedre motorsyklister. NMCU, trafikkskoleorganisasjonene og MC-importørene protesterte, og ble hørt.

